

HOGERE ZEEVAARTSCHOOL ANTWERPEN

Les croisières d'exploration

Bastien Koubi

Mémoire présenté pour l'obtention
du titre de
Master en Sciences Nautiques

Promotrice : Ludwina Van Son

Année académique : 2020 - 2021

« Les croisières d'expédition ont fait un long chemin depuis les couchettes des vieux navires russes, avec une flotte croissante de navires de luxe offrant des opportunités lucratives pour les conseillers en voyages. C'est particulièrement vrai pour ceux qui cherchent des solutions de vacances uniques pour leurs clients fortunés. »

- Allan Leibowitz

Avant-propos

L'industrie des croisières a subi, dans sa globalité, une forte croissance au cours de ces dernières années. Et, comme en atteste le nombre de navires en construction destinés à ce type de croisières, ce succès n'est pas près de s'arrêter.

C'est l'essor de ce secteur qui a motivé le choix du sujet des « croisières d'exploration ». En effet, ce type de voyage étant relativement récent, de nombreux aspects restent peu ou pas étudiés. L'objectif de ce travail sera donc de définir le concept de « croisière d'exploration » et d'aborder différents aspects qui lui sont afférents afin d'ouvrir la voie à un potentiel travail plus approfondi et à une étude empirique et/ou quantitative.

Je tiens à remercier madame Ludwina Van Son, ma promotrice depuis 2 ans et professeur de l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers pour avoir accepté mon sujet et pour ses réponses à mes questions tout au long de ce travail.

Je tiens également à remercier mon grand-frère Christophe, pour toute son aide apportée, ainsi que ma famille pour la relecture de mon travail.

Résumé

Assez récemment, un nouveau genre de croisières est apparu sur le marché, celui des « croisières d'exploration » également appelé « croisières d'expédition ». Ce marché ayant une clientèle plutôt haut de gamme, promet à ses passagers de les amener hors des sentiers battus. Et ce, à bord d'anciens navires de recherche scientifique ou bien de palaces flottants proposant tout le confort des hôtels de catégorie supérieure. Ces navires, dont les caractéristiques environnementales sont souvent vantées, via les différents armateurs présents sur le marché, comme parmi les plus propres du secteur, se distinguent par leur petite taille ainsi que par la présence en nombre de zodiacs et autres embarcations permettant de profiter des excursions de manière optimale. Ce travail, après avoir défini les termes « exploration » et « expédition », se concentrera sur la définition d'une croisière d'expédition pour ensuite aborder une série d'autres aspects propres à ces croisières. L'impact du Covid-19 sur ce secteur sera également abordé.

Abstract

Quite recently, a new type of cruise has appeared on the market, the “exploration cruise”, also called “expedition cruise”. This market, with its rather high-end clientele, promises to take its passengers off the beaten tracks by taking them on board either former scientific research vessels or floating palaces offering all the comfort of top-of-the-range hotels on dry land. These vessels, whose environmental characteristics are, via the various shipowners present on the market, often sold as among the cleanest in the sector, stand out for their small size and the presence of a large number of zodiacs and other boats to make the most of the trip. This work, after determining meaning of the terms exploration and expedition, focuses on the definition of an expedition cruise and addresses a series of other aspects specific to these cruises. The impact of Covid-19 on this sector is also discussed.

Table des matières

AVANT-PROPOS	I
RÉSUMÉ	II
ABSTRACT	III
LISTE DES FIGURES	VI
LISTE DES TABLEAUX	VII
LISTE DES GRAPHIQUES	VIII
1 INTRODUCTION	1
2 SIGNIFICATION ET INTERPRÉTATION DES MOTS « EXPLORATION » ET « EXPÉDITION »	3
2.1 EXPLORATION	3
2.2 EXPÉDITION	4
3 ANALYSE DES EXPLORATIONS AU COURS DES SIÈCLES	5
3.1 APPARITION DES PREMIÈRES CROISIÈRES D'EXPLORATION	7
4 QU'EST-CE QU'UNE CROISIÈRE D'EXPLORATION ?	11
4.1 MOT D'ORDRE DES CROISIÈRES D'EXPÉDITIONS	12
4.2 TARIFICATION DE CE TYPE DE CROISIÈRES	13
5 ANALYSE DU MARCHÉ DES CROISIÈRES D'EXPLORATION	16
5.1 ACTEURS SUR LE MARCHÉ	16
6 CARACTÉRISTIQUES DES CROISIÈRES D'EXPÉDITION	18
6.1 ÉVOLUTION DES NAVIRES DESTINÉS AUX CROISIÈRES D'EXPLORATION	18
6.2 NAVIRES	20
6.2.1 <i>Infrastructure à bord</i>	20
6.2.2 <i>Nombre de cabines</i>	23
6.2.3 <i>Pavillon de ces navires</i>	24
6.2.4 <i>Caractéristiques environnementales</i>	25
6.3 TYPE D'ANIMATION GÉNÉRALEMENT PROPOSÉE	26
6.3.1 <i>A bord</i>	27
6.3.2 <i>Lors des excursions</i>	28
6.4 PERSONNEL	30

6.5	COLLABORATIONS	30
7	ECOLOGIE : ARGUMENT MARKETING OU VRAI COMBAT ?	31
8	ANALYSE DE LA CLIENTÈLE	36
8.1	RICHESSE.....	37
8.2	ORIGINE.....	38
8.3	ÂGE	39
9	DESTINATIONS	43
9.1	DESTINATIONS PRIVILÉGIÉES PAR CES CROISIÈRES	44
9.2	IMPACT DE CES CROISIÈRES SUR LES LIEUX D'ACCUEIL	46
10	COVID-19.....	50
10.1	FINANCE.....	51
10.2	EMPLOI	58
10.3	RELANCE DU SECTEUR	60
10.3.1	<i>Mesures sanitaires en vigueur</i>	<i>61</i>
10.3.2	<i>Choix des destinations</i>	<i>64</i>
10.3.3	<i>Attentes pour un retour à la normale</i>	<i>66</i>
10.4	PRINCIPALES LEÇONS TIRÉES PAR LE SECTEUR.....	71
11	FUTUR DE CE SECTEUR.....	72
11.1	CROISSANCE.....	72
11.1.1	<i>Moteurs de cette croissance</i>	<i>74</i>
11.1.2	<i>Menace pour la croissance</i>	<i>77</i>
11.2	TENDANCES À VENIR	78
	CONCLUSION	83
	BIBLIOGRAPHIE	87

Liste des figures

FIGURE 1	Lindblad Explorer	9
FIGURE 2	YACHT POLAIRE ; Le Hans Hansson	21
FIGURE 3	Terrasse à bord du Dumont D'Urville	22
FIGURE 4	Représentation des différentes excursions proposées	29
FIGURE 5	Préservation de la zone ANTI-COVID chez Ponant	64

Liste des tableaux

TABLEAU 1	Liste des différents acteurs présents dans la croisière d'expédition	17
TABLEAU 2	Segments de la clientèle actuelle qui n'ont pas pris de croisière d'expédition et qui représentent les meilleures chances de ventes dans les 24 prochains mois ?	40
TABLEAU 3	LINDBLAD EXPEDITIONS HOLDINGS, INC. ET SES FILIALES Bilans consolidés condensés (En milliers, sauf les données relatives aux actions et les données par action)....	56
TABLEAU 4	LINDBLAD EXPEDITIONS HOLDINGS, INC. ET SES FILIALES Bilans consolidés condensés (En milliers)	57

Liste des graphiques

GRAPHIQUE 1	Ventes de croisières d'expédition par marque	16
GRAPHIQUE 2	Ce que veulent les voyageurs d'expédition	36
GRAPHIQUE 3	Profils des principaux clients des croisières d'expédition	37
GRAPHIQUE 4	Analyses des goûts en matière de voyage des clients des croisières d'expédition selon les conseillers en voyage.....	39
GRAPHIQUE 5	But premier des clients de faire une croisière d'expédition	43
GRAPHIQUE 6	Destinations les plus populaires pour les croisières d'expédition, 2020	44
GRAPHIQUE 7	Classement des destinations de 2019	45
GRAPHIQUE 8	Classement des destinations de 2019, suite	45
GRAPHIQUE 9	Cours de l'action Lindblad Expéditions Holdings Inc	53
GRAPHIQUE 10	Perspectives des ventes brutes de croisières d'expédition.....	69
GRAPHIQUE 11	Evolution du nombre de passagers effectuant des croisières	75

1 Introduction

Après une première partie dédiée à la signification des mots « exploration » et « expédition », nous allons développer l'histoire des explorations depuis ses origines jusqu'à nos jours, pour ensuite nous permettre de comprendre au mieux ce qu'est une croisière d'exploration à l'heure actuelle.

L'objectif de ce travail est de pouvoir opérer une distinction claire entre croisières « traditionnelles » et « d'exploration ».

Dans ce but, nous commencerons par définir le concept de croisière d'expédition avant de nous intéresser aux différents acteurs présents sur ce secteur afin de déterminer si celui-ci est couvert par de nouveaux intervenants ou s'il s'agit d'une reconversion ou d'une diversification de l'offre de services de certaines compagnies déjà présentes sur le marché des croisières « traditionnelles ».

Après avoir passé en revue une partie des acteurs composant ce marché, nous allons nous intéresser à la pièce maîtresse qui contribue en grande partie à faire des croisières d'exploration ce qu'elles sont : les navires utilisés pour ces croisières. Nous aborderons donc les caractéristiques principales de ces navires telles que leurs infrastructures et divertissements à bord ou encore l'aspect environnemental de ces embarcations qui sont l'un des arguments marketings les plus mis en avant par les compagnies actives dans ce secteur.

A la suite des animations et autres activités proposées au cours de ces voyages, nous considérerons également l'aspect scientifique de ces voyages afin de déterminer si celui-ci présente un intérêt réel ou s'il s'agit davantage d'un argument de vente à destination des touristes.

Ce travail rassemblera également des informations sur le personnel constituant l'équipage de ces navires, mais également sur la clientèle séduite par ce genre de croisière.

Nous nous intéresserons également aux destinations de ces voyages ainsi que sur la gamme tarifaire de ces voyages.

Enfin, avant de conclure ce travail, nous aborderons le futur de ce secteur via sa croissance et les nouveautés prévues dans un avenir proche pour séduire au mieux une clientèle de plus en plus nombreuse.

Suite à l'apparition du Covid-19 lors de la réalisation de ce travail, nous allons également aborder les différents effets qu'a engendrés la crise sanitaire sur ce secteur.

Ce travail se base majoritairement sur des informations collectées sur les sites Internet des différents armateurs et autres catalogues, ainsi que sur les propos de certains experts de ce secteur.

2 Signification et interprétation des mots « exploration » et « expédition »

Lorsque l'on parle d'exploration, nous pensons tout d'abord aux grandes explorations qui ont marqué l'Histoire, telle que la découverte des Amériques par Christophe Colomb, ou encore celle des Indes par Vasco de Gama. Mais aujourd'hui, un autre genre d'exploration a vu le jour avec les croisières d'exploration, également connues sous le terme de croisières d'expédition. Ces croisières d'un genre particulier partagent donc le même terme que les très célèbres voyages effectués par ces explorateurs d'un autre temps. Mais que signifient concrètement ces termes ?

2.1 Exploration

Selon le dictionnaire Larousse (2020), le terme exploration est défini comme suit : « Action d'explorer une contrée, un lieu, de les parcourir en les étudiant ; découverte ». Nous pouvons donc bel et bien dire que les explorations de Christophe Colomb et Vasco de Gama ainsi que de tous leurs confrères correspondent effectivement à cette définition car ceux-ci ont effectivement exploré de nouvelles contrées. Cela est également valable pour les croisières d'exploration car il n'est nullement fait mention dans la définition que l'action d'explorer doit se faire dans une nouvelle contrée, celle-ci peut donc déjà avoir été découverte auparavant. Ce qui est aussi intéressant dans cette définition est la mention : « de les parcourir en les étudiant ». Cette partie de la définition nous amène donc à cette question : « Est-ce que les croisières d'exploration étudient les zones qu'elles traversent ? ». Nous tenterons de répondre à cette question à la fin de ce travail. Et qu'en est-il lorsque l'on regarde cette définition en anglais ? « an organized trip into unfamiliar regions, esp. for scientific purposes; expedition ¹ » est la définition selon

¹ Traduction française : « un voyage organisé dans des régions inconnues, en particulier à des fins scientifiques ; expédition »

collinsdictionary.com (2020). Tout comme la définition française, cette définition mentionne le fait que l'exploration a un but scientifique, mais la version anglaise met plus en évidence cette information. Ce que nous apprenons dans cette version est que l'expédition se fait dans des régions inconnues, ou tout du moins peu familières. Dans la version française, cet élément est retrouvé sous le mot « découverte ».

Mais comme mentionné un peu plus tôt dans ce paragraphe, le terme « exploration » a un synonyme qui est tout autant utilisé, et qui est celui d'« expédition ».

2.2 Expédition

Dans le langage familier, selon le dictionnaire Larousse (2020), le terme « expédition » réfère à un déplacement jugé difficile ou en un lieu éloigné. Le critère de difficulté est à relativiser puisque, bien qu'il soit vrai que certains de ces navires d'expédition repoussent les limites de la croisière, ils se conforment néanmoins aux normes de sécurité internationales, afin d'assurer que la sécurité des passagers soit à tout moment garantie. Mais dans un langage plus scientifique, le terme « expédition » signifie, toujours selon le site Internet larousse.fr : « Voyage scientifique dans un pays éloigné ou difficile, ou voyage touristique plus ou moins important ou mouvementé ». La deuxième partie de la définition colle parfaitement à ce genre de croisière, mais pour ce qui est de la première partie de la définition, il est encore trop tôt pour dire si elle convient aux navires de croisières d'expédition. C'est pourquoi, comme pour le terme « exploration », nous essayerons de répondre plus en détail à cette question dans la suite de ce travail. Il est donc relativement complexe de déterminer si le terme « expédition » peut convenir aux navires de croisière, même si ceux-ci se définissent comme croisière d'expédition, tel la compagnie Ponant qui mentionne sur son site web ²: « *Laissez-vous séduire par nos croisières [...] aux Caraïbes, en Méditerranée ou en Adriatique avec des points de vue sur la mer, ou encore une croisière de luxe d'expédition pour accéder à des territoires exceptionnels* » (Ponant, 2020).

² <https://www.ponant.com/>

3 Analyse des explorations au cours des siècles

L'exploration a depuis toujours été dans la nature humaine, c'est cette même envie de découvertes qui a poussé les hommes à s'étendre sur l'ensemble de la planète. Sans ce goût pour l'exploration, l'Homme n'aurait probablement jamais colonisé l'ensemble de la terre. Aujourd'hui encore, l'être humain est toujours occupé à repousser les limites de l'exploration en allant toujours plus loin dans l'espace et dans les milieux sous-marins. On peut, par exemple, citer les nombreux robots envoyés sur Mars tel que le rover Mars 2020 qui devra remplacer le rover Curiosity courant de l'année 2020 (Durand-Parenti, C., 2016). Mais qu'en est-il des explorations maritimes à proprement parler ? Pour répondre à cela, nous devons nous replonger dans l'Histoire.

Nous ne pouvons pas exactement dater les premières explorations maritimes à cause du manque de sources et de la distance dans le temps qui nous sépare de ces événements, mais il est certain qu'il y a environ 30 000 ans, des vagues de migration eurent lieu d'Ouest en Est au travers de l'Océan Pacifique. Nous savons également que les populations qui vivaient le long du bassin méditerranéen ont commencé à explorer cette étendue d'eau il y a plusieurs milliers d'années (« Polynesian Seafarers », 2020). Nous pouvons considérer ces événements comme l'amorce des explorations maritimes.

Dès la Grèce Antique, de nombreuses autres explorations maritimes eurent lieu afin de découvrir le bassin méditerranéen et les autres mers entourant l'Europe. Pythéas fut l'un des explorateurs les plus connus de son temps, et est considéré à l'heure actuelle comme l'un des plus anciens navigateurs scientifiques ayant laissé une trace dans l'Histoire (historic-marine-france.com, 2020). C'est celui-ci qui, vers 325 av. J.-C, décrit les marées, phénomènes polaires... (« Pythéas », 2020).

Depuis lors, ces explorations n'ont jamais arrêté. Chaque empire a, à tour de rôle, eu son moment de gloire dans les explorations maritimes comme, notamment, les égyptiens qui ont navigué autour de l'Afrique (historic-marine-france.com, 2020).

Au XV^{ème} siècle, ce fut l'âge d'or des Grandes découvertes. De nombreux explorateurs se succédèrent lors de cette période riche en découvertes de territoires inconnus. Nous pouvons notamment citer Christophe Colomb, Vasco de Gama et Fernand de Magellan qui furent tous trois de grands noms dans le domaine des découvertes à cette époque. La plupart de ces voyages, et ce jusqu'aux environs du XVI^{ème} siècle partageaient le même but, la découverte de nouveaux territoires ainsi que de nouvelles routes maritimes et commerciales, afin de développer l'économie et aussi d'agrandir le territoire de son état. En plus de ça, certaines nations européennes avaient également comme objectif de répandre la foi chrétienne à l'époque du Moyen-Age.

Au XVIII^{ème} siècle, les expéditions succédèrent aux découvertes. La soif de grandeur et de richesse fit place à l'envie de comprendre le monde qui nous entoure. La botanique, la cartographie et la géographie devinrent alors les maîtres mots des expéditions. Le parfait exemple est le voyage du Beagle, avec à son bord le célèbre naturaliste Charles Darwin, qui, en 1831, débuta une expédition vers l'Afrique, l'Amérique et l'Océanie. Cette expédition mit en évidence le principe de l'évolution. Mais le voyage du Beagle n'est pas le seul à avoir apporté des avancées majeures dans la compréhension du monde qui nous entoure, nous pouvons également citer l'expédition du HMS Endeavour avec à son bord James Cook qui fit plusieurs expéditions au XVIII^{ème} siècle dans le but de cartographier le monde. Entre 1872 et 1876 eut lieu la célèbre expédition du H.M.S. Challenger qui fut la première grande campagne océanographique mondiale (« History of Oceanography », 2020). Celle-ci marqua un tournant dans l'histoire des explorations et ouvrit les portes à l'océanographie moderne.

A la fin du XVIII^{ème} siècle, la grande majorité des espaces maritimes ayant été explorés (historic-marine-france.com, 2020), il ne restait plus qu'à approfondir l'exploration des pôles. En effet, même si ces grands espaces avaient déjà été explorés par le passé, comme par exemple par le navigateur anglais Henry Hudson qui a effectué, en 1607, un premier voyage d'exploration polaire au cours duquel il a atteint le Spitzberg, il restait énormément de choses à découvrir (« Spitzberg, retour sur les premières explorations », 2019).

De nos jours, les explorations maritimes telles qu'elles ont existé à ces époques n'ont plus de raison d'être étant donné que la majeure partie du globe a été explorée et qu'il ne reste que quelques petites îles inexplorées. Ces explorations ont évolué en voyages de recherche scientifique. En effet, de nombreux états ont investi dans des navires de recherche scientifique afin de notamment analyser la faune et la flore, ou bien l'impact de l'activité humaine sur le milieu marin. Le A962 Belgica, le navire de recherche appartenant à l'Etat belge, est un très bon exemple. Un autre type d'exploration qui est apparu assez récemment est l'exploration du milieu sous-marin avec notamment les navires hydrographiques et les recherches de ressources naturelles telles que des nappes de produits pétroliers.

3.1 Apparition des premières croisières d'exploration

Avant d'introduire les premières croisières d'exploration, intéressons-nous d'abord à l'apparition des premières croisières organisées. Thomas Cook créa le concept de voyages organisés à la fin du XIX^{ème} siècle. Pionnier du tourisme, il fit construire une flotte de bateaux à vapeur sur le Nil afin que la bourgeoisie européenne, passionnée par les trésors des pharaons, puisse profiter de l'essor de l'égyptologie. En 1922, son activité connut une ascension fulgurante à la suite de la découverte du tombeau de Toutankhamon. Cette année inaugura l'ère du tourisme moderne (Rodriguez & Jean-baptiste G., 2019).

L'essor des croisières traditionnelles est tout aussi intéressant à analyser. En 1830, avec l'apparition des premiers navires à vapeur commença le transport transatlantique de passagers et de courrier. Ces traversées étaient organisées dans des conditions de confort

assez sommaire. Il fallut attendre les années 1850-1860, pour que la qualité de voyage s'améliore et devienne un critère de voyage primordial. Puis vint, en 1958, l'émergence de l'aviation qui provoqua une mutation profonde du transport maritime. Il n'était désormais plus nécessaire de passer des jours entiers en mer afin de traverser les océans. Cette croissance de l'aviation mis à mal de nombreuses compagnies maritimes qui firent faillite. Les compagnies restantes durent trouver une solution afin de rester à flot. C'est à partir de ce moment précis que l'on vit se transformer les paquebots en navires de croisières. Avec le déclin des voyages transatlantiques, les compagnies maritimes décidèrent alors de proposer des voyages d'agrément, dans des destinations tropicales telles que les Bahamas et la Méditerranée. Les paquebots subirent également d'innombrables changements pour divertir au mieux ces passagers d'un nouveau genre. Piscines, cabarets et loisirs de plein air vinrent s'ajouter au peu d'infrastructures présentes à bord. Grâce à ces nombreux changements, les passagers ne se firent pas attendre et ce fut un succès total pour ces compagnies. Dans les années 70, le secteur fut marqué par une course à la démesure. Comme le dit Correnti Prescilia (2019) dans son article paru sur le blog de croisière.fr, « les paquebots deviennent progressivement de véritables villes flottantes offrant tout le confort que l'on est en droit d'attendre d'un hôtel étoilé » (Correnti P., 2019).

Pour revenir aux premières croisières d'exploration à proprement parler, leur apparition est assez récente et ne date que de quelques années. En 1958, la première société à organiser des expéditions spécialement réservées aux touristes fut créée. Celle-ci vit le jour sous le nom de Lindblad Travel, clin d'œil à son créateur Lars-Eric Lindblad (Lindblad Expeditions, 2020). Son but était d'emmener n'importe qui, n'importe où, là où aucun touriste n'était encore allé.

En 1966, selon le site Expeditions Online (2020), c'est encore Lars-Eric Lindblad qui, organisa une expédition en Antarctique. Celle-ci marqua le début du concept de « croisière d'expédition », avec l'éducation comme thème majeur. Cette exploration eut lieu à bord d'un navire de la marine argentine qui fut affrété pour l'occasion par la société de Lindblad. Ce qui poussa Lindblad à créer un tel concept était l'envie de sensibiliser ses passagers à la fragilité écologique de l'Antarctique. Sur le site Internet de la firme figure d'ailleurs la phrase de Lindblad, "Vous ne pouvez pas protéger ce que vous ne connaissez pas."

Pour poursuivre avec Lindblad, en 1969, il introduisit le premier des navires de croisière d'exploration moderne, le Lindblad Explorer, voir FIGURE 1 (Jordan, 2017).



FIGURE 1 Lindblad Explorer
Source : Constantine, wikipedia, 2016

Mais un tout autre évènement eut lieu avant l'expédition de Lars-Eric Lindblad, qui marqua également les débuts des explorations destinées aux touristes. Cet évènement important eut lieu à la fin des années 1950, lorsque le Chili et l'Argentine prirent à bord d'un navire de transport naval plus de 500 passagers qui payèrent pour aller visiter les îles Shetland. Ce voyage est généralement considéré comme la première expédition touristique à avoir eu lieu (Expeditions online, 2020). Celle-ci ne doit donc pas être confondue avec celle de Lars-Eric Lindblad qui fut la première à mêler l'éducation et le concept de croisière de manière plus poussée.

A partir de 1983, « Plancius Foundation » fut le premier opérateur à organiser des croisières d'expéditions polaires vers l'archipel arctique du Svalbard (LLC, 2020). Ensuite, vinrent les expéditions en Arctique. La première croisière expédition Arctique fut organisée par un Français, Christian Kempf, en 1990. Celle-ci se déroula à bord d'un brise-glace français, le Cariboo. Par la suite et avec l'effondrement de l'URSS, il se rendit compte de l'énorme potentiel que représentait alors la flotte scientifique russe. Il utilisa ce potentiel pendant près de 20 années. Vingt années durant lesquelles les navires russes représentèrent la presque totalité des croisières d'expéditions polaires. Mais Christian Kempf ne s'arrêta pas là, en 1992, il organisa le premier voyage touristique au pôle Nord. Durant cette même année, il organisa également le premier colloque international sur le tourisme en régions polaires. Cet évènement donna un énorme élan aux croisières d'expédition. Comme dit sur le site grands-espaces.com, « l'élan était donné et les voies tracées ». Durant cette même année marquant les croisières d'expédition, on vit de nombreuses agences s'introduire dans ce secteur. Christian Kempf est également connu pour avoir créé, en 1998, la société Grands Espaces qui, comme écrit, sur leur site (2020), « va être la première organisation à affréter des bateaux totalement francophones, avec une équipe de guides polaires qui fera son succès ».

Une dernière date manquante pour finir ce point est le mariage de l'univers de l'exploration avec celui du luxe. Comme décrit tout au long de ce travail, le secteur des croisières d'exploration est composé de deux branches plus ou moins distinctes. Celle des croisières d'exploration offrant une expérience assez brute et de l'autre celle de l'expédition haut de gamme où le luxe règne en maître. Ainsi, si Lindblad a été la première société à initier les touristes au concept de la croisière d'expédition, la compagnie Ponant, qui fut fondée en 1988 (« Pourquoi choisir PONANT? | Ponant », 2021), fut la première à marier le luxe à ce qui était traditionnellement une expérience de voyage de base (Schensul, 2017).

4 Qu'est-ce qu'une croisière d'exploration ?

Les croisières d'exploration sont un genre relativement récent de croisières thématiques. Leur but premier est d'offrir aux passagers des expériences intenses et authentiques au milieu de zones sauvages à couper le souffle, ou autres régions d'exceptions. Selon la compagnie de croisière SixStar Cruises (Emma, 2018), ce genre de croisières ressemble beaucoup aux croisières traditionnelles, mais elles mettent tout particulièrement l'accent sur l'expérience à terre, les excursions et les ports d'escales, dont beaucoup sortent de l'ordinaire par rapport au segment classique. Certaines de ces expéditions vont jusqu'à proposer un niveau de confort équivalent, voire supérieur, à celui des croisières traditionnelles, tout en emmenant les voyageurs vers des destinations méconnues ou inaccessibles au grand public. L'objectif est de procurer un sentiment d'exploration aux touristes afin que ceux-ci se glissent dans la peau des grands explorateurs d'antan. L'objectif de l'armateur Latitude Blanche est clairement en accord avec ce dernier point. On peut d'ailleurs lire sur leur site : « Notre objectif consiste à faire vivre à nos hôtes une expérience authentique comme l'ont vécue ces scientifiques et explorateurs qui ont marqué l'Histoire. » (Latitude Blanche, 2020). En plus de découvrir de splendides contrées, ces croisières proposent souvent des conférences qui permettent aux voyageurs d'apprendre à connaître la région traversée lors de la croisière (Selectair, 2020).

En résumé, la taille réduite des navires et les itinéraires atypiques proposés par ces croisières sont les deux critères qui résument le mieux la différence entre une croisière d'expédition et une croisière « traditionnelle ».

4.1 Mot d'ordre des croisières d'expéditions

En consultant les différents sites Internet des compagnies proposant des expéditions, on constate qu'elles mettent toutes en avant les mêmes mots d'ordres, comme la promesse d'amener les clients en petits groupes dans des routes uniques, hors des sentiers touristiques, le tout accompagné d'experts de renom.

La flexibilité de ces croisières est également un atout important mis en évidence. Viking explique par exemple sur son site (Viking Ocean Cruises, 2021) que ses navires suivent des routes flexibles, ce qui signifie que le moment des excursions à terre, comme en mer, peuvent varier d'un jour à l'autre en fonction de la météo et des observations possibles de la faune. En effet, il n'est pas rare, lors de ce genre de croisière, de faire un détour pour aller observer une baleine ou autre animal qui aurait été repéré.

Cela nous amène à une autre caractéristique de ces croisières, à savoir l'observation au plus proche de la faune et la flore. Nombreux sont les arguments qui appuient ce dernier élément tels que la taille réduite permettant d'aller dans des zones de navigation étroite, ou bien encore la présence de zodiacs et de kayaks permettant d'aller au plus près de cette nature, tant convoitée par ces passagers.

Un autre mot d'ordre est la rencontre au plus près des autochtones afin d'apprendre le plus possible sur la culture locale. La promesse d'un voyage durable et écologique est également un argument de poids dans ce secteur qui propose des croisières à des passionnés de la nature. L'affichage des dernières prouesses des navires en matière d'écologie a son importance sur les sites Internet des différentes compagnies. La promesse de voyager dans des navires à taille humaine a aussi son intérêt auprès de la clientèle. Viva Cruises promet par exemple, sur son site Internet, que le nombre maximal de passagers à bord de leur navire Seaventure Expeditions ne dépassera jamais les 164 (Viva Cruises, 2020).

Comme mentionné un peu plus haut, ces croisières se font la plupart du temps en compagnie d'experts de renom. En effet, l'éducation et les valeurs de conservation sont fortement mises en avant lors de ces croisières. Des conférences informatives et autres formations font partie intégrante de chaque expédition, avec à bord des experts dans de nombreux domaines scientifiques (Expeditions online, 2020).

On peut ainsi voir des compagnies faire appel à des personnalités telles que Nicolas Hulot qui fut l'un des invités de Ponant (Tourmag, 2015), ou bien encore d'autres armateurs qui nouent des partenariats avec des groupes tels que National Geographic.

4.2 Tarification de ce type de croisières

Les tarifs affichés par ce genre de croisières sont connus pour être assez élevés. Il n'est pas rare de voir des tickets pour de telles croisières dépasser une dizaine de milliers d'euros. Rares sont les croisières à moins de 3000€. Si on souhaite vraiment une croisière de ce type à un prix plus bas, il faudra concéder à un sacrifice sur la durée de celle-ci et prendre une croisière de moins d'une semaine. Une des croisières d'exploration parmi les moins chères du marché est une croisière de 5 nuits à bord du Nordstjernen de Hurtigruten, un navire deux étoiles. Lors de cette croisière de 446 miles nautique, ce navire fait escale dans 4 ports situés dans l'île norvégienne, Spitzberg. Cette croisière est proposée à un prix de 1440€ par personne pour une cabine standard intérieure (Seascanner, 2020). À l'opposé de cette croisière proposant un prix raisonnable pour le marché, on peut retrouver une croisière affichant un prix de 17700€ par personne pour une cabine standard avec vue mer. Cette croisière de 6 nuits parcourant la péninsule antarctique, est faite à bord du navire Silver Explorer, un navire 5 étoiles de la compagnie Silver Cruise. Entre ces deux tranches tarifaires, nous pouvons par exemple trouver des croisières aux alentours de 4000€ chez Ponant pour 7 nuits en Europe ou bien encore des tarifs oscillants aux alentours des 7000€ pour une

croisière d'environ 10 nuits aux Galapagos, dans une cabine avec vue mer, à bord du CelebrityXpedition (« Celebrity Cruises », 2020).

Maintenant que nous avons abordé les tarifs appliqués par les compagnies offrant des croisières d'expédition typées luxe, regardons du côté des croisières d'expédition offrant une expérience plus sommaire, plus brute. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, celles-ci ne sont pas beaucoup moins chères, voire même parfois proposées aux mêmes tarifs que les expéditions luxueuses. Comme le mentionne Erica Silverstein pour Cruise Critic (Silverstein, 2019), « Les tarifs sont comparables à ceux des compagnies de croisière de luxe qui dorlotent les voyageurs avec un service attentif et une cuisine gastronomique. ». Les tarifs de ces croisières ne diffèrent pas beaucoup du segment de luxe car malgré le fait que les passagers disposent de cabines beaucoup plus sommaires et d'un bateau ne disposant pas de tout le confort que l'on pourrait retrouver par exemple à bord du Silver Moon détenu par Silversea, ils n'en restent pas moins très bien équipés surtout pour ce qui est du matériel dédié aux excursions. On peut par exemple retrouver de l'équipement de haute technologie comme des zodiacs et des microphones sous-marins, de nombreuses activités hors du navire qui sont presque toujours incluses et une expérience de croisière très intime. De plus, comme le disent certaines compagnies, une énorme partie du budget est dédiée à des guides expérimentés.

Grands-Espaces par exemple, propose une croisière à partir de 2700€ pour 6 nuits en Europe de l'Est, à bord d'un navire offrant un confort 4 étoiles, tout en étant loin d'offrir des prestations de luxe. Celle-ci figure parmi les moins chères de leur catalogue. À l'opposé de cette croisière proposant un prix contenu, on peut retrouver une croisière à 19900€ pour le Groenland d'une durée de 17 nuits. Comme entre-deux, niveaux tarifaires, on retrouve une croisière de 8 nuits à 8300€ vers le Spitzberg.

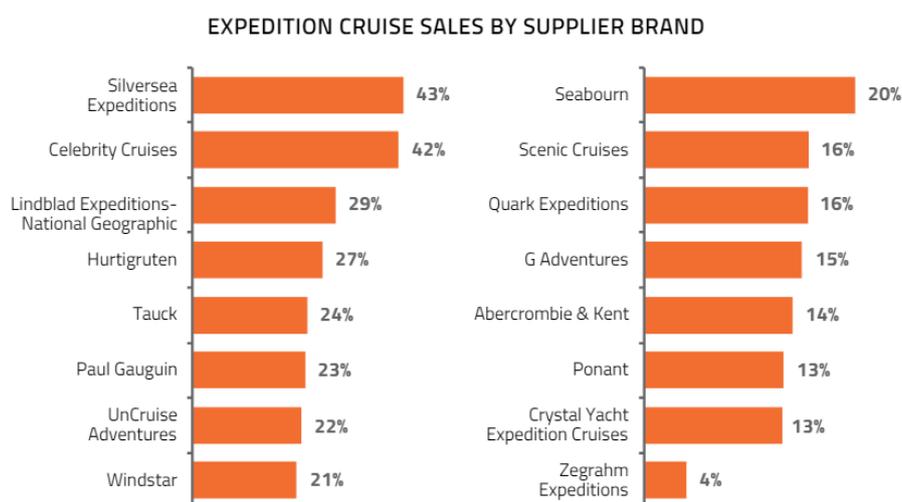
D'autres types de croisières peuvent également sortir de l'ordinaire tout en étant des croisières d'expédition telles qu'un tour du monde de 169 jours à bord du Silver Cloud, un navire 5 étoiles de Silversea. Cette croisière qui va aux quatre coins du monde a un tarif de départ de 87000€ pour une suite junior. Ce prix peut monter à 443000€ pour la meilleure suite (Seascanner, 2020). Un autre type de croisière sortant encore un peu plus de l'ordinaire, est une croisière organisée à bord d'un brise-glace. Quark Expeditions propose ce genre de voyage pour un prix commençant à 28300€ à bord du 50 Years of Victory, pour une croisière durant 14 jours à destination du 90° Nord.

5 Analyse du marché des croisières d'exploration

Afin de comprendre le secteur des navires de croisières d'exploration, intéressons-nous d'abord aux acteurs qui le composent.

5.1 Acteurs sur le marché

Le secteur des croisières d'expédition compte aujourd'hui plus de 40 acteurs selon le Travel Market Report (Moebes A.M., 2019). Ceux-ci peuvent être tant des compagnies maritimes que des agences spécialisées dans l'affrètement de tels navires. En 2015, le site internet webcroisieres.com (« Croisières d'expédition et d'exploration », 2015) nous informait que ce marché était essentiellement disputé par quatre principales compagnies, Ponant, Hurtigruten, Silversea Cruises et Quark Expeditions. Ponant par exemple, affiche à elle seule plus de 336 expéditions polaires à son actif en 2019 (Ponant, 2019). Cependant, en analysant le GRAPHIQUE 1 datant de 2020, on remarque assez vite que la compétition sur ce marché se fait de plus en plus rude. Mis à part Silversea Expeditions et Celebrity Cruises qui ont occupé les deux premières places en termes de ventes par marque, avec respectivement 43 % et 42 % des conseillers en voyage qui ont opté pour elles, il semblerait que la majorité des compagnies jouent au coude à coude dans les ventes.



GRAPHIQUE 1 Ventes de croisières d'expédition par marque
Source : Travel Market Report (2020)

Dans le TABLEAU 1 présent ci-dessous, on peut apercevoir la liste des différents acteurs présents sur le marché de la croisière d'expédition. Chacun d'entre eux a réussi à offrir sa propre vision des croisières d'exploration en y mettant son grain de sel.

TABLEAU 1 Liste des différents acteurs présents dans la croisière d'expédition
Source : Travel Market Report (2019)

Abercrombie and Kent	Crystal River Cruises	Quark Expeditions
Adventure Canada	Emerald Waterways	Ritz Carlton Yachts
Alaskan Dream Cruise	G Adventures	Riviera Travel
Albatros Expeditions	Hapag-Lloyd Cruises	Scenic
Alexander + Roberts	Hurtigruten	Seabourn
Antarctica XXI	Iceland Pro	Seadream Yacht Club
Antarpply Expeditions	Lindblad	Silversea
Aqua Expeditions	Metropolitan Touring	Star Clippers
Aurora Expeditions	Oceanwide	Tauck
Australis	One Ocean	True North
Avalon Waterways	Paul Gauguin Cruises	Uncruise Adventures
Belmond	Polar Latitudes	Victoria Cruises
Celebrity	Polar Quest	Windstar
Celestial Cruises	Ponant	Zegraham Expeditions
Coral Expeditions	Poseidon Expeditions	

Nous constatons également que de plus en plus de compagnies du secteur traditionnel, investissent dans des navires d'expédition ou encore achètent des compagnies déjà présentes dans l'expédition. On voit ainsi que Seabourn appartient entièrement à Carnival Cruise Lines depuis 2001 (Seabourn, 2020a) (« Seabourn Cruise Line », 2020), tout comme Celebrity cruises qui, depuis 1997, est la propriété de Royal Caribbean Cruise Line (Celebrity Cruises, 2018). Silversea Cruises appartient aussi à 67% à ce dernier (Silversea, 2020).

6 Caractéristiques des croisières d'expédition

On peut remarquer assez rapidement que les navires d'expédition sont plus petits que les navires de croisières traditionnels. Ces navires destinés aux croisières d'expédition sont à l'opposé de la plupart des navires de croisière traditionnelle qui font la course au gigantisme. Ce n'est cependant pas leur seule caractéristique.

6.1 Évolution des navires destinés aux croisières d'exploration

Au début des croisières d'expédition, les voyages se faisaient souvent à bord d'anciens navires russes au confort plus que sommaire, loués pour l'occasion à des conseillers en voyages (Leibowitz, 2019). Mais très vite, flairant la bonne affaire, les acteurs sur le marché ont préféré investir dans leurs propres flottes. C'est ainsi qu'on vit d'anciens navires de recherche scientifique être reconvertis en navires de croisière pour l'expédition. Lors de la rénovation de ces navires, ceux-ci étaient rendus plus confortables et étaient modernisés afin de les mettre en conformité avec les dernières normes en vigueur en matière de sécurité. Le charme d'origine du bateau était conservé afin d'immerger autant que possible leurs passagers dans cette atmosphère d'un autre temps. Bien entendu, malgré les aménagements effectués, ces navires restaient dans l'ensemble assez rudimentaires (Paghebdo, 2019). Le Polarfront de chez Latitude Blanche est l'exemple idéal pour illustrer la reconversion d'un navire météorologique en un yacht d'expédition (Latitude Blanche, 2020).

Puis, au fur et à mesure, apparurent des navires dédiés au tourisme d'exploration qui embarquent tout le confort moderne tel que le MV Orion, construit en 2003 pour Orion Expedition Cruises (« Orion Expedition Cruises », 2019), ou bien le Lindblad Explorer construit en 1969. Certains de ces navires proposent un confort acceptable tandis que d'autres ont opté pour le haut-standing.

Parallèlement à ces types de navires, nous pouvons également rencontrer des brise-glaces tels que le Kapitan Khlebnikov ou le 50 Years of Victory, effectuant des croisières généralement à destinations du 90° (Quark Expeditions, 2020). Ceux-ci sont loués par des sociétés externes le temps d'un voyage.

De nos jours, on peut encore voir se côtoyer tous les types de navires mentionnés dans ce travail, même les navires de luxe occupent de plus en plus une part importante de ce marché.

6.2 Navires

Comme vu dans le point précédent, on distingue trois types de navires effectuant des croisières d'exploration. Les navires scientifiques reconvertis en navires de croisière, les navires créés spécifiquement pour les croisières d'exploration mais possédant une petite taille et offrant des infrastructures basiques, comme par exemple les navires faisant partie de la flotte de chez UnCruise (UnCruise, 2020). Et pour finir, le plus répandu des types de navires d'exploration, celui de la croisière d'exploration de luxe. Dans les paragraphes qui vont suivre, nous allons surtout nous intéresser aux navires scientifiques reconvertis en navires de croisière ainsi qu'aux navires de croisière de luxe d'exploration. Nous ne traiterons donc plus le cas des navires de croisière d'exploration offrant des infrastructures basiques étant donné que cette catégorie n'est pas très répandue et qu'il s'agit d'un mélange des deux autres types.

Tous ces navires réunis sous le genre des croisières d'expédition ont cependant des particularités propres qui se distinguent du secteur traditionnel. Comme vu plus haut, l'accent de ces croisières est mis sur ce qu'il y a à l'extérieur du bateau et non à l'intérieur. On remarque également assez rapidement, que le secteur des croisières d'exploration essaye de proposer des navires plus écologiques, afin de remédier à l'un des principaux reproches faits au secteur des croisières traditionnelles.

6.2.1 Infrastructure à bord

6.2.1.1 Des navires d'expédition offrant une expérience brute

Ceux-ci sont, pour la plupart, d'anciens navires de recherche scientifique réaménagés en yachts d'expédition. Le confort à bord reste sommaire tout en étant très acceptable. Ils se caractérisent souvent par leur élégante simplicité. On y retrouve tous les ingrédients nécessaires pour une bonne croisière tels qu'un restaurant, un bar et une bibliothèque. Certains d'entre eux proposent également une piscine, une salle de fitness ou bien encore

un sauna. Bien entendu, le nombre d'infrastructures à bord de ces navires varie majoritairement en fonction de leur taille. Au plus grand sera le bateau, au plus d'infrastructures il y aura à bord dans la majorité des cas. Et puisque ce sont des navires d'expédition, la plupart sont équipés d'un salon permettant à la clientèle de profiter de la vue tout en partageant des anecdotes d'aventures.

La FIGURE 2 illustre l'agencement classique à bord de tels navires.

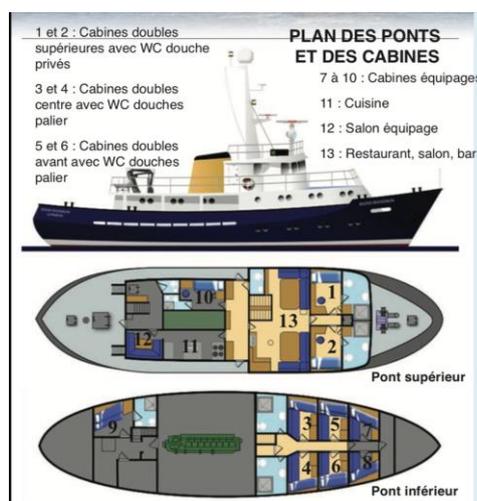


FIGURE 2 YACHT POLAIRE ; Le Hans Hansson
Source : Grands Espaces (2021)

6.2.1.2 Des navires d'expédition offrant une expérience luxueuse

Ces navires sont, contrairement au précédent type, construits spécifiquement pour les croisières. À leur bord, on trouve tout le luxe qu'offrent les croisières plus traditionnelles avec des restaurants, casinos, piscines et espaces bien-être. Mais contrairement aux navires traditionnels, ceux-ci conservent une taille réduite afin de pouvoir atteindre le plus de destinations possibles. Cette taille réduite permet également d'offrir une atmosphère plus intime et relaxante que les navires dit traditionnels. Bien entendu, la taille n'est pas le seul élément séparant ces navires des géants des mers. Bien que ceux-ci soient dépourvus de

murs d'escalade, de toboggans ou bien de parcs tels que l'on peut en retrouver dans le Symphony of the Seas de chez Royal Caribbean, ils n'en restent pas moins très bien équipés. En effet, ceux-ci se rapprochent plus des hôtels ultra luxe présents sur nos continents que des navires de croisière traditionnels, qui offrent une expérience plus familiale. On y retrouve ainsi plus d'infrastructures de haut standing telles que des restaurants gastronomiques, des cabines ultra équipées, des piscines avec vue panoramique, des centres de spa, etc (Selectair Reisburo Noorderkempen, 2020). La plupart de ces bateaux produits récemment possèdent entre autres une marina modulable au niveau de la poupe qui possède 3 positions différentes :

- Sundeck pendant la navigation
- Miniport immergé pour les débarquements
- A fleur d'eau pour les activités nautiques

Les navires de la série Ponant Explorers sont les parfaits exemples de navires possédant ce genre d'accommodations comme en atteste la FIGURE 3 représentant la terrasse à bord du Dumont D'Urville.



FIGURE 3 Terrasse à bord du Dumont D'Urville
Source : CentralCruise (2018)

Une autre particularité des navires de la série Ponant Explorers sont leurs nouveaux salons Blue Eye qui sont des espaces aménagés sous la ligne de flottaison du navire, offrant une expérience multisensorielle inédite. Ce salon d'un nouveau genre permet de voir le monde

sous-marin au travers de grands hublots, mais aussi et surtout de l'entendre grâce à des hydrophones (Menu, 2018).

Une autre caractéristique de ce genre de navires est la présence d'auditoires, de salons consacrés à l'expédition ou autres espaces dédiés à l'apprentissage des zones explorées. Les salons d'expédition sont généralement considérés comme le cœur de ce type de bateaux. Ils sont l'endroit parfait pour se réunir avant et après chaque expédition. Ils permettent ainsi de donner des briefings et débriefings pour chaque expédition dans une atmosphère chaleureuse et confortable, le tout dans un cadre idyllique. Seabourn, par exemple, décore ses salons à l'aide de matières naturelles. On peut y voir des représentations de cartes maritimes ou météorologiques, des outils de navigations, mais aussi des vitrines remplies de victuailles et des tableaux tactiles permettant une grande immersion (Seabourn, 2020).

Bien entendu, ces critères ne sont pas universels et varient d'un armateur à l'autre. Cependant ceux-ci permettent de se faire une idée des infrastructures généralement présentes à bord de tels navires.

6.2.2 Nombre de cabines

Comme dit précédemment, le nombre de passagers transportés à bord de ce genre de navire est beaucoup plus faible que sur les navires de croisières classiques. On peut, par exemple, voir sur les croisières plus conventionnelles des navires embarquant à leur bord plus de 6000 passagers, répartis dans plus de 2700 cabines comme à bord de l'Oasis of the Seas (Bouchet, 2016).

Pour ce qui est des anciens navires scientifiques reconvertis en navires d'exploration, le nombre de cabines reste la plupart du temps très faible, en général de 10 à 30 cabines, tout au plus. En revanche, concernant les navires construits exclusivement pour les croisières d'exploration, le nombre de cabines est plus conséquent. Celui-ci reste assez constant d'un armateur à l'autre et ne dépasse rarement une capacité d'hébergement d'une centaine de cabines, les navires de chez Silversea vont, par exemple, de 50 à 304 chambres par navires, et les plus gros bateaux de Ponant tel que l'Austral, ont quant à eux une capacité maximale d'environ 270 passagers, soit un équivalent de 135 cabines (Wikipedia, 2020). Cependant, certains navires peuvent avoir une capacité plus importante tel que le MS Nordnorge de chez Hurtigruten qui peut accueillir jusqu'à 590 clients (Hurtigruten, 2020) ou les navires de chez Seabourn qui savent accueillir entre 458 et 600 passagers (Meadows R.D., 2020).

Nous pouvons constater une augmentation de la taille des navires d'exploration de luxe au fur et à mesure que le temps passe. Par exemple, avant 2016, aucun navire de chez Seabourn ne dépassait une capacité d'accueil de plus de 458 clients, mais en 2016, Seabourn a acquis son premier navire d'une capacité de 600 passagers. Le constat est le même chez la plupart des autres armateurs. Bien entendu, il y a des exceptions telles que Ponant par exemple, qui en 1999 a acquis Le Diamant, ancien navire de Quark Expeditions, qui était un navire pouvant héberger un total de 226 passagers. Il quitta les rangs de Ponant en 2012. Depuis lors, la taille de leurs navires n'a guère évolué et reste stable. Ainsi, les nouveaux navires de la série Ponant Explorers ne peuvent accueillir qu'au maximum 184 passagers.

6.2.3 Pavillon de ces navires

Le choix du pavillon correspondant à la nationalité de la compagnie est également une pratique assez répandue dans ce secteur. C'est ainsi que l'on peut voir les compagnies françaises Latitude Blanche (Latitude Blanche, 2020b) et Ponant arborer toutes deux le Pavillon de l'hexagone sur leur flotte, tout comme les navires de Hurtigruten qui battent pavillon norvégien (« Hurtigruten », 2020).

6.2.4 Caractéristiques environnementales

Tourisme raisonné et durable, voilà l'un des slogans les plus répandus dans le secteur des croisières d'expédition. En effet, l'importance de la durabilité est l'un des principaux mots d'ordre de ce secteur destiné, la plupart du temps, à des amoureux de la nature (Selectair Reisburo Noorderkempen, 2020). Mais ceci est également nécessaire étant donné que ces bateaux naviguent le plus souvent dans des régions sauvages encore vierges ou bien écologiquement sensibles. Il est donc primordial, voire obligatoire d'avoir un impact le plus faible possible sur l'environnement. « Ces navires faisant partie des plus verts au monde, surpassent très souvent les exigences réglementaires de l'OMI en matière environnementale et anticipent même souvent leurs évolutions », cite la société Ponant. En effet, la plupart des armateurs présents dans ce marché vantent les mérites de leurs navires en matière d'écologie tel que Ponant qui affiche, en avant plan, la mention « Clean Ship » obtenu par leurs palaces flottants (Petiteau M., 2017).

La plus petite taille de ces bateaux et l'allure réduite à laquelle ils naviguent chez certains armateurs, sont deux facteurs importants permettant à ceux-ci d'être plus efficaces que les navires traditionnels en matière d'écologie. Ponant s'engage par exemple sur son site Internet à limiter la vitesse moyenne de ces navires à 12 nœuds (Ponant, 2020). Mais ces prouesses en matière d'écologie sont aussi expliquées par le fait que la grande majorité des navires d'exploration sont relativement récents et que l'architecture de ceux-ci est travaillée au maximum afin d'avoir l'impact écologique le plus faible possible. On peut, entre autres, citer les navires équipés de proue en X tel que le Greg Mortimer (Aurora Expeditions, 2021) permettant aux navires équipés d'une telle technologie d'être moins soumis aux mouvements verticaux induits par les vagues et ainsi leurs permettre de moins consommer (Edwina, 2017). Un autre exemple est le passage du fuel lourd à d'autres alternatives plus écologiques telles que le GNL³, présent notamment sur le futur Commandant Charcot

³ Gaz Naturel Liquéfié

de chez Ponant, ou encore l'hybride mis en application chez Hurtigruten avec le MS Roald Amundsen inauguré en 2019 qui fut le premier navire d'expédition hybride au monde (Hurtigruten, 2020). On voit également de plus en plus de bateaux équipés du positionnement dynamique⁴, permettant ainsi de préserver les fonds marins tout en maintenant sa position sans avoir recours aux ancres traditionnelles. Les navires de chez Mystic Cruises en sont les parfaits exemples. Comme autre aménagement, nous pouvons également citer les catalyseurs installés sur une grande majorité de ces navires. Hapag Lloyd mentionne l'installation de ceux-ci sur sa flotte dans sa brochure environnementale (Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH, 2019), et précise que ces catalyseurs de type SCR⁵ permettent de réduire les émissions d'oxyde d'azote de près de 95% en nettoyant les gaz d'échappement produits. Ponant, quant à lui, a opté en 2019, pour du Low Sulfur Marine Gas Oil (LS MGO)⁶ à 0,1% de teneur en soufre, ce qui surpasse, d'après la compagnie, la réglementation en vigueur qui est d'application depuis 2020, qui prévoit un seuil maximal de soufre à 0,5% (Ponant, 2020).

De nombreux efforts sont encore effectués à bord de ces navires afin d'être les plus neutres possibles. On peut par exemple citer l'installation de lampes LED, le remplacement des bouteilles en plastique par des gourdes, l'utilisation de moteurs électriques sur les zodiacs utilisés lors des excursions...

6.3 Type d'animation généralement proposée

Abordons maintenant les animations proposées à bord et en dehors de ces navires. Etant donné la différenciation de ce secteur vis-à-vis de celui des croisières traditionnelles, nous pouvons supposer que le genre d'animation sera différent d'un secteur à l'autre. On peut

⁴ Le positionnement dynamique (DP) est un système contrôlé par ordinateur qui permet à un navire de maintenir sa position en utilisant ses propres moyens de propulsion (« Positionnement dynamique », 2020).

⁵ Réduction catalytique sélective : technologie permettant de transformer les oxydes d'azote (NOx) en eau et en azote (sans oxydes) (« Qu'est-ce que le système SCR? », 2017).

⁶ Gazole marin à faible teneur en soufre

s'attendre à ce que les excursions se fassent au plus proche de la nature et de manière plus personnalisée puisque le nombre de passagers à bord est moindre que sur des navires de croisière classique.

6.3.1 A bord

La grande particularité à bord de ce genre de croisières est la présence de professionnels de la nature tels que des naturalistes, photographes de renom, écrivains, archéologues, anthropologue, etc. à bord (Selectair Reisburo Noorderkempen, 2020). Ces experts qui ont pour but de partager leur savoir et conseils avec les passagers jouent, au travers de conférences et autres évènements, un rôle très important dans le divertissement des passagers pour ce genre de croisières. Ils permettent ainsi aux touristes de mieux connaître les zones concernées par leurs explorations. Certains ateliers de photographie sont également organisés sur bon nombre de ces navires, afin que les passagers puissent immortaliser de la meilleure des façons leurs souvenirs (« Adventure Cruises With Lindblad Expeditions », 2020). On y retrouve également des activités plus traditionnelles telles que des séances de soin au spa, ou bien, simplement, le fait de profiter de la piscine et autres infrastructures à bord. La nourriture servie lors de ces croisières a aussi pas mal d'importance, la priorité est donnée aux produits frais et locaux. Pour ce qui est de l'exploration haut de gamme, les compagnies n'hésitent pas à avoir recours à des partenariats dans le domaine culinaire afin de proposer des repas les plus raffinés possible. On peut par exemple citer l'association de Ponant avec Alain Ducasse, ou encore Crystal Cruises avec le chef japonais Nobu (Menu, 2018). Nous pouvons également constater que la plupart de ces croisières proposent directement une offre all-inclusive. Une autre particularité propre à beaucoup d'acteurs dans ce marché, essentiellement à ceux proposant une expérience plus sommaire, est la politique d'une passerelle accessible à tous (Dingus G., 2020). Les passagers ont ainsi le droit durant ce type de croisières de venir régulièrement sur la passerelle du navire afin, entre autres, de permettre de faire plus facilement connaissance avec le capitaine ainsi que l'équipage. Comme le résume Coral Expeditions sur leur site

Internet (2020), « Nous ne disposons pas de casino mais nos capitaines vous accueillent volontiers sur la passerelle pour observer les opérations et discuter. ».

En lisant ceci, nous voyons directement que le catalogue d'activités proposées à bord de ces navires est moins fourni que sur les navires de croisières plus traditionnels. Plutôt que de proposer des spectacles sur glace, discothèques, ou autres comme sur les géants des mers, les croisières d'expédition mettent l'accent sur ce qui se passe en dehors du bateau.

Cependant, certains acteurs, tout particulièrement ceux offrant une expérience luxueuse tiennent quand même à offrir une liste d'activités importante tel que Seabourn qui propose des démonstrations de cuisine, de la musique live, des spectacles de cabarets, des comédies et des récitals classiques, ainsi que de la danse (Seabourn, 2020).

6.3.2 Lors des excursions

Etant donné que ce genre de croisières met l'accent sur ce qui se passe à l'extérieur du bateau et non dedans, le catalogue d'excursions de ces compagnies est généralement bien fourni.

De plus, puisque ces navires accueillent moins de passagers à leur bord que les géants des mers, l'organisation des excursions en est rendue plus rapide et aisée. Par exemple, le temps de débarquement nécessaire pour partir en excursion est réduit drastiquement. On peut généralement scinder les excursions en différentes catégories : les excursions culturelles, gastronomiques, bien-être et celles basées sur l'aventure qui représentent l'essence même de ce secteur. Ces dernières représentent logiquement la majeure partie de l'offre.

Outres les excursions classiques existant dans tout le domaine de la croisière, voici un résumé des activités les plus recensées dans ce secteur :

navires d'expédition équipés de tels engins comme notamment le MV Ortelius de Oceanwide Expeditions (« Helicopter Tours », 2020).

6.4 Personnel

On peut remarquer que ces compagnies de croisières mettent souvent l'accent sur un équipage local, tout du moins en ce qui concerne les officiers, afin de promouvoir leurs croisières. Hurtigruten, par exemple, a une très grande majorité d'officiers possédant la même nationalité que celle de la compagnie, à savoir norvégienne. Dans cette compagnie, on voit que ce constat est le même pour la majorité des autres membres d'équipage. On constate donc à bord des navires de cet armateur une faible présence de personnel venant de pays à faible coût de main d'œuvre (« Hurtigruten », 2020).

À bord de ce genre de navire, on peut également constater que les membres d'équipage sont présents en nombre. Par exemple, la compagnie Crystal Cruises propose certains navires ayant un ratio de 1 membre d'équipage par passager comme sur le Crystal Endeavor (Crystal Cruises, 2020).

6.5 Collaborations

De nombreux armateurs présents dans le domaine de l'exploration proposent des collaborations avec des ONG ou autres entreprises expertes dans le domaine de la nature ou de l'écologie. Nous pouvons par exemple citer Seabourn qui est partenaire officiel de UNESCO World Heritage, ou encore Ponant et Lindblad Expeditions, qui sont tous deux partenaires de National Geographic. Latitude Blanche et Oceanwide Expeditions sont également partenaires de Clean Up Svalbard qui est une organisation pour la préservation de l'environnement. En approfondissant davantage, on constate même que Oceanwide Expeditions est un des participants fondateurs de cette dernière association (Menu, 2018).

7 Ecologie : argument marketing ou vrai combat ?

Comme déjà abordé précédemment, le concept du tourisme durable est au cœur du marketing de ces croisières. Mais au-delà de ces campagnes marketing, est-ce que ces navires sont vraiment les ambassadeurs d'une navigation plus verte ?

En consultant les résultats d'une étude réalisée en 2010 (Evenset, 2011), ayant pour objectif d'évaluer les effets du trafic des croisières d'expédition sur l'environnement autour de Svalbard, on se rend compte que les résultats sont assez encourageants. Comme on peut le lire dans le rapport, « L'impression du travail sur le terrain était que la conscience environnementale était très élevée, à la fois parmi le personnel du navire, les équipes d'expédition et les touristes. ». Les émissions dans l'air et la mer ont également été évaluées au travers de cette étude et la conclusion est que les émissions opérationnelles des navires de croisière d'expédition ont un impact relativement mineur sur l'environnement marin arctique. Ceci est grandement expliqué l'abandon des carburants lourds.

La plus grande menace pesant sur l'écosystème marin du Svalbard est, d'après cette étude, une grande marée noire. L'analyse des risques réalisée pour cette recherche, a montré cependant que le risque d'accident entraînant un déversement est relativement faible et que ce risque devrait diminuer sensiblement dans les années à venir grâce à l'amélioration des cartes marines et des technologies. Comme le résume très bien cette étude, la présence d'un navire de croisière dans une région aura cependant toujours un certain impact sur l'environnement, certaines émissions ont lieu régulièrement (par exemple : les eaux usées, les eaux de ballast, la peinture antifouling). « Les directives adoptées par les opérateurs de croisière, ainsi que des guides bien formés, sont les clés pour minimiser au maximum impacts de telles croisières », indique dans sa conclusion l'étude.

A noter que cette recherche fut initiée par the Association of Arctic Cruise Operators (AECO) en collaboration avec Akvaplan-niva, qui est une filiale de l'Institut norvégien de recherche sur l'eau et a été financé par Svalbard Environmental Protection fund.

Au-delà de cette étude datant déjà de plus de dix ans, on constate d'autres preuves concrètes de cette volonté des armateurs à réduire leur impact écologique. Comme l'indique le site Travel Pulse (2019), on assiste à une vraie croissance des pratiques durable.

« Aujourd'hui, un nombre croissant de croisières offrent la possibilité de faire de la science citoyenne, de nettoyer les plages et de rendre visite à des organisations locales à but non lucratif qui travaillent dans le domaine de la conservation. Et nous voyons apparaître de nombreuses technologies et mesures supplémentaires à bord des navires, comme l'interdiction du plastique, les systèmes de récupération de chaleur, les usines de dessalement, les huiles de lubrification biodégradables pour les moteurs et la réduction de la consommation de carburant. » peut-on lire sur leur site. Comme exemple de cette volonté de se mettre au vert, on peut citer la compagnie Ponant qui, en février 2020 a remporté, comme l'indique le site voyageons-autrement.com (Clastres, 2020), les Palmes du Tourisme durable dans la catégorie « Voyage » pour avoir annoncé dès le 1^{er} janvier 2019, avec un an d'avance sur la législation, que l'ensemble de sa flotte serait dorénavant propulsée au low sulphur marine gaz oil (LS MGO), un gasoil à basse teneur en soufre (0,1 %) et moins polluant en particules fines.

Une des autres mesures prises par bon nombre d'armateurs pour réduire leur impact environnemental est de rejoindre des organismes visant à préserver les lieux d'escales. « Presque la totalité des compagnies de croisières d'expédition sont regroupées sous deux organes directeurs : L'IAATO (International Association of Antarctica Tour Operators) et l'AECO (Association of Arctic Expedition Cruise Operators), qui prônent toutes deux un tourisme sûr et durable dans les régions polaires. », peut-on lire sur le site Expeditions Online (2020). Ces associations prônent une politique de « leave-no-trace practices »⁷, comme le nomme le site cruisecritic.co (Bleiberg, 2019). De tels propos figurent notamment sur le site de Ponant (2020), où Nicolas Dubreuil, expert des expéditions polaires et tropicales et directeur du développement durable indique « ... nous avons un impact

⁷ Peut être traduit en français par : pratiques de ne laisser aucune trace

minimal et transitoire. Ce qu'il reste de notre passage, ce sont nos traces de pas dans la neige ».

Afin d'agir pour la protection de la planète, bon nombre d'armateurs ont aussi fait le choix de participer à des programmes de préservation de la faune et de la flore tels que Celebrity et son organisation pour la sauvegarde des Galápagos, ou encore Ponant qui participe à la protection des régions polaires comme nous l'indique StarCroisières (Sandra, 2020).

Hurtigruten par exemple, a également créé la Fondation Hurtigruten qui vise à soutenir des initiatives locales telles que Clean Up Svalbard, où les passagers sont invités à participer au nettoyage des déchets échoués sur les plages, nous indique Cruise Trade News (Sayles, 2016).

Certains acteurs ont, de manière similaire, fait le choix de s'engager auprès d'institutions qui servent les causes scientifiques et écologiques, comme Latitude Blanche qui explique sur son site internet (2021), avoir une station météorologique de Météo France à bord de leur navire Polarfront. Hurtigruten travaille également, comme nous l'informe le site Holiabile (2018), en collaboration avec l'Institut Norvégien de Recherche sur l'Eau (NIVA) pour contribuer à la recherche océanographique. Leur navire MS Trollfjord transporte une "Ferrybox" qui recueille automatiquement les données sur les eaux.

Via le site StarCroisières (Sandra, 2020), on apprend que des ventes aux enchères sont organisées à bord des navires de chez Ponant, permettant ainsi de récolter des fonds pour des projets mondiaux de restauration de l'habitat, comme une initiative visant à protéger les albatros en Géorgie du Sud et l'entretien d'une station de recherche en Antarctique. Il semblerait que cette pratique d'enchères soit une pratique assez répandue dans le milieu car, on apprend aussi sur le site de Quark Expeditions (2021) que ce dernier fait de même.

On se rend également compte que la lutte écologique ne s'arrête pas là. Bon nombre de ces compagnies s'attaquent par exemple au problème de la pollution lumineuse produite à bord, pour éviter aux oiseaux marins de s'échouer sur le bateau ou bien encore aux bruits émis par les navires qui peuvent dérouter la faune marine et gêner les populations locales, en utilisant par exemple un système de propulsion électrique offrant un fonctionnement silencieux (Edwina, 2017). Comme le dit Cruise Critic dans son article « It's Crucial That Expedition Cruise Ships Respect the Environment. Here's Why. » (Bleiberg, 2019), « Certaines compagnies ont acquis la réputation d'aller encore plus loin, en concevant des navires et en mettant en œuvre des politiques qui protègent avec zèle l'environnement et les passagers. ».

"Ils ont tous la protection de la région dans leur esprit et dans leur cœur", déclare Ben Lyons, capitaine de navire et PDG d'Expedition Voyage Consultants, qui aide les entreprises de voyages d'aventure à planifier leurs programmes de croisières polaires. "Ils le font pour que ces zones restent vierges et soignées" (Bleiberg, 2019). On peut également penser qu'il en va de la survie des croisières d'expédition de préserver les milieux que ces navires fréquentent. Que se passerait-il si toutes les destinations fréquentées par ces navires étaient souillées par le passage des expéditions précédentes ? Ce serait une catastrophe pour ces compagnies, de perdre les destinations faisant leur force, sous des tonnes de déchets, ou suffoquant à cause des gaz d'échappement et autres rejets de ces navires. Briser le charme des destinations proposées viendrait à tuer ce secteur. Il est dans leur intérêt de préserver chacune de leurs destinations afin de pouvoir y retourner encore et encore. « Les zones protégées contribuent à la création d'une industrie durable, à la fois par leur conservation du paysage, mais aussi en agissant comme une attraction clé et donc un moteur économique pour les communautés voisines. Cependant, les zones protégées dépendent également d'une industrie touristique durable. » cite Patrick Maher (2012).

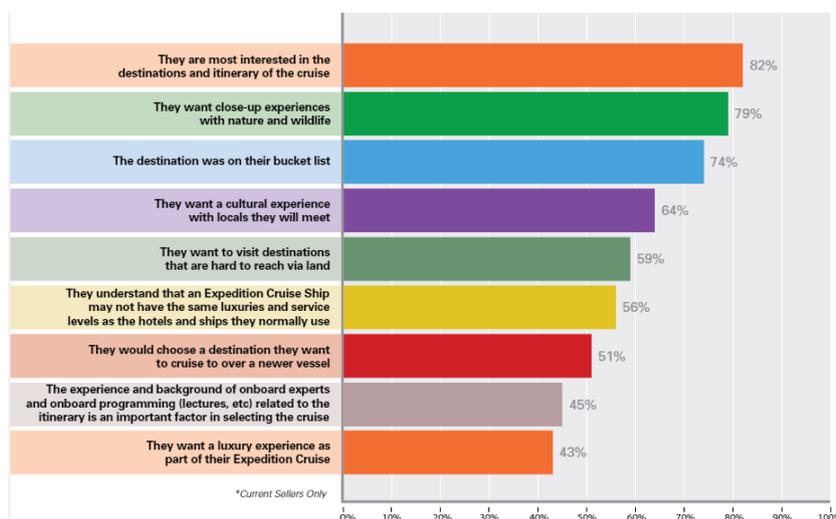
Bien entendu, comme le dit Geneviève Clastres dans son article « La croisière de luxe est-elle éco-responsable ? » (2020), « Il reste difficile de ne pas voir qu'un bateau de croisière, quel qu'il soit, aura forcément un impact sur l'environnement notamment quand il prévoit d'emmener ses passagers dans les endroits les plus reculés de la planète, souvent de véritables sanctuaires naturels aux écosystèmes et communautés fragiles ... pour aller accoster toujours plus loin dans des endroits toujours plus insolites où malgré de nombreux programmes, partenariats, précautions... la biodiversité reste très menacée ».

Il est donc très difficile de dire si oui ou non, malgré toutes les mesures prises par les armateurs, ces croisières représentent un grand danger pour la biodiversité. L'absence d'étude totalement indépendante et la puissance des lobbys en font un sujet extrêmement complexe. Ces informations doivent donc être nuancées puisqu'uniquelement fournies par des armateurs. Une confrontation avec des études scientifiques permettraient de vérifier leur pertinence.

8 Analyse de la clientèle

Il y a quelques années, lorsqu'on ne parlait pas encore des navires d'expédition de luxe, la clientèle était principalement constituée d'ornithologues amateurs, d'étudiants postdoctoraux en biologie et d'amoureux de la nature. Mais cette clientèle proche de la nature a tout doucement fait place à des clients plus aisés étant à la recherche d'autres expériences que la croisière traditionnelle rapporte Colby Goodman, directeur des ventes et du marketing auprès de « International Expeditions » (Leibowitz, 2019). Aujourd'hui, ces deux types de clients s'approprient chacun les navires d'expédition, avec d'un côté les expéditions de luxe et de l'autre, celles plus traditionnelles.

On peut donc immédiatement constater que la clientèle ciblée par ce genre de croisière n'est pas la même que celle ciblée par le secteur traditionnel. On peut par exemple constater que bon nombre de ces compagnies refusent l'accès aux jeunes de moins de 18 ans tel que Viking Expeditions (Viking Expeditions, 2020). Comme le montre le GRAPHIQUE 2, la destination représente pour une vaste majorité de la clientèle, le critère le plus important, suivi de près par l'envie de vivre des expériences de proximité avec la nature et la faune.

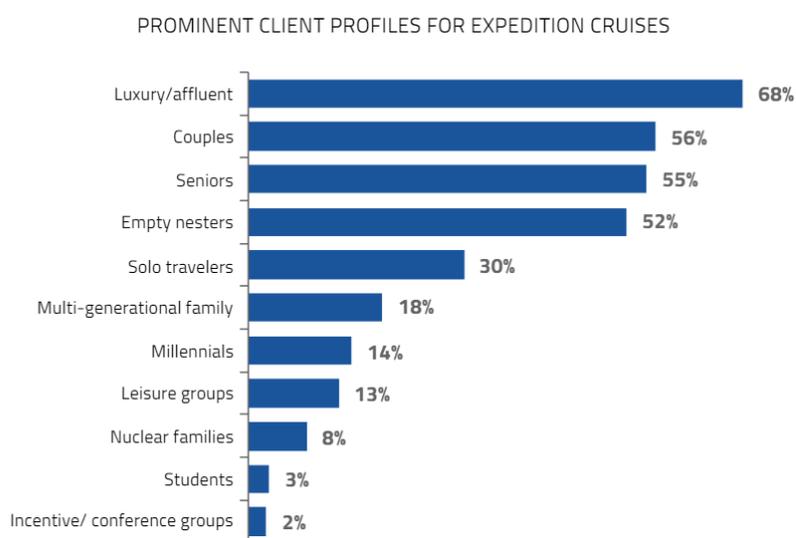


GRAPHIQUE 2 Ce que veulent les voyageurs d'expédition
Source : *Travel Market Report (2019)*

8.1 Richesse

Comme vu précédemment, le billet pour de telles croisières a un coût. C'est donc logiquement que la grande majorité des passagers présents à bord est constituée de personnes aisées, tant pour les expéditions à bord de navires luxueux que pour les expéditions pures. Certains de ces passagers fortunés possèdent même leur propre yacht. Cependant, ils choisissent ce genre de croisière pour le côté aventure, prestigieux et pour les nombreux services offerts à bord de ces navires. Comme l'explique le célèbre journal, *The New York Times* (Bowley G. & Revkin A.C., 2007), les passagers de ce genre de croisières sont prêts à déboursier de 7000\$ à 16000\$ pour voyager à bord d'un navire qui a fièrement navigué en Antarctique pendant 40 ans.

Ce que l'on apprend également sur cette clientèle via le « *Travel Market Report's Outlook on Expedition Cruising Based on the Voice of the Travel Advisor 2020* » (Moebes A.M., 2020), est que 68% des conseillers qui vendent ce type de croisière affirment que les clients réservant ce genre de croisières sont parmi ceux qui dépensent le plus. Ces clients font partie de leur clientèle la plus rentable.



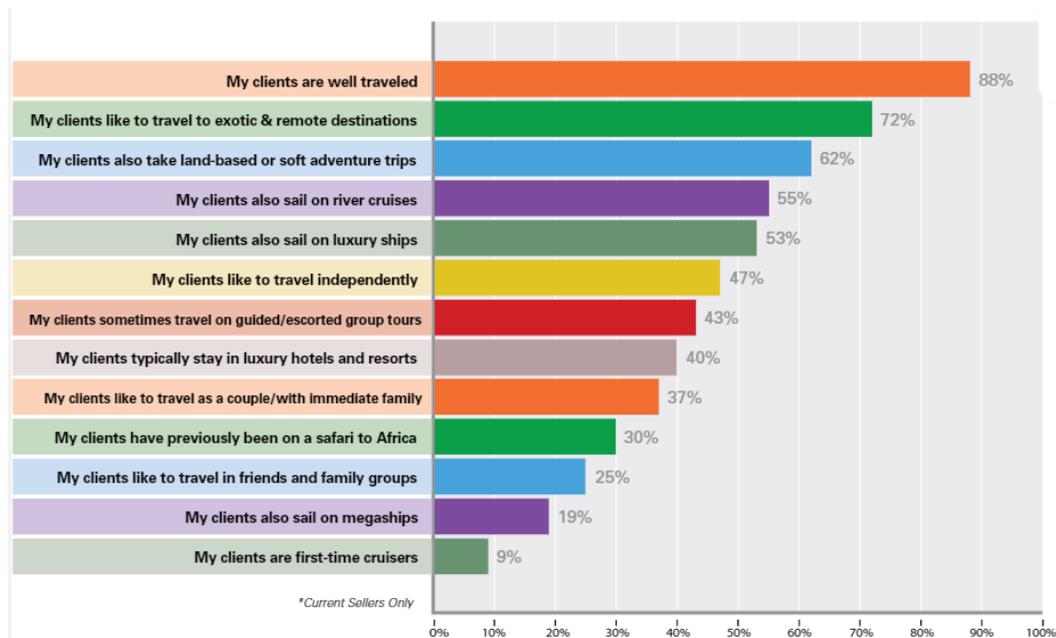
GRAPHIQUE 3 Profils des principaux clients des croisières d'expédition
Source : Travel Market Report (2020)

8.2 Origine

Dans l'article de monsieur H. Lagerweij paru sur le site de Guidepoint (2019) nous apprenons que la clientèle de ces croisières un peu particulières semble venir des quatre coins du monde.

Une autre question que l'on pourrait se poser est de savoir si ces clients sont, pour la plupart, des habitués des croisières ou bien des nouveaux arrivants dans ce secteur. En consultant le rapport réalisé par Anne Marie Moebes (2019), on se rend compte assez rapidement, via le GRAPHIQUE 4, que l'énorme majorité de ces touristes sont des habitués des voyages. On constate ensuite, qu'environ la moitié des clients ont une certaine expérience de la croisière, pourtant seulement 19% de la clientèle a déjà embarquée à bord de méga-croisières.

Ce que l'on apprend également dans ce rapport de 2020 (Moebes A.M., 2020) est que 42% des conseillers en voyage ont activement promu l'expédition auprès de clients qui souhaitent vivre une nouvelle expérience de voyage.



GRAPHIQUE 4 Analyses des goûts en matière de voyage des clients des croisières d'expédition selon les conseillers en voyage

Source: Travel Market Report (2019)

Ce constat est vite confirmé par les propos de Katharine Bonner, senior vice-président de Tauck River & Small Ship Cruising, disant à ce propos "Notre passager typique de croisière d'expédition est un voyageur expérimenté, aisé et quelqu'un qui a soif d'enrichissement personnel", a-t-elle déclaré dans un article paru sur Skift.com (Leibowitz, 2019). "Ils considèrent le voyage comme une opportunité d'enrichissement personnel et un moyen de découvrir et de s'engager dans le monde, plutôt que de s'en échapper".

8.3 Âge

Selon la compagnie Oceanwide Expeditions (2020), la majorité de leurs passagers ont entre 45 et 60 ans. Et on s'aperçoit assez vite que ce constat est le même chez bon nombre de compagnies telle que AdventureSmith Explorations qui, via son fondateur et président, Todd Smith, indique que sa clientèle a un âge moyen supérieur à 40 ans (Leibowitz, 2019). En consultant le TABLEAU 2, on constate également que les « baby-boomers », qui ont un âge

compris entre 55 et 73 ans représentent la tranche de la population la plus susceptible de réserver ce genre de croisières dans un futur plus ou moins proche.

Sur le site de VAX Vacation Access (2019), il est cité que selon 80% des principaux vendeurs, les baby-boomers (âgés de 55 à 73 ans) et la génération X (âgée de 39 à 54 ans) sont les plus enclins à réaliser une croisière d'expédition. Ce constat est le même pour les deux secteurs de l'exploration, à savoir celui de luxe et le plus traditionnel.

TABEAU 2 Segments de la clientèle actuelle qui n'ont pas pris de croisière d'expédition et qui représentent les meilleures chances de ventes dans les 24 prochains mois ?

Source : Travel Market Report (2019)

	Very Likely	Somewhat Likely	Unlikely	I Don't Have These Types of Clients
Boomers (ages 55 to 73)	55%	40%	3%	2%
Luxury Travelers	42%	48%	8%	2%
Generation X (ages 39-54)	31%	55%	12%	1%
Clients who take multiple 7+ day vacations annually	26%	50%	18%	6%
Family and Friend Groups	15%	50%	32%	3%
Millenials (ages 23 to 38)	13%	38%	41%	9%
Incentive and Affinity Group Clients	10%	28%	42%	20%
Silent (ages 74 to 91)	8%	38%	43%	11%
Generation Z (ages 7 to 22)	2%	14%	57%	27%

Cependant, bien que la moyenne d'âge des passagers soit assez élevée, on se rend compte que sur certains itinéraires de croisières, un minimum de forme physique est requis afin de pouvoir embarquer car les compagnies demandent pour certaines croisière un certificat médical. On peut ainsi lire ceci sur le site de Hurtigruten (2021), « Un certificat médical doit être soumis par tous les passagers qui se rendent en Antarctique, (...) et qui traversent l'océan Atlantique, en raison de l'éloignement de ces régions. » Mais l'explication de l'éloignement des infrastructures médicales n'est pas la seule raison expliquant pourquoi les armateurs demandent à leurs passagers d'avoir une condition physique minimale. Les destinations proposées par ce genre de compagnies sont destinées à l'expédition, ce qui implique de réaliser, la plupart du temps, des treks et autres activités assez sportives. « Nos

croisières d'expédition exigent une mobilité suffisante (...). Le terrain est accidenté dans les deux régions polaires. Si vous avez des difficultés à marcher ou si vous avez besoin d'un dispositif d'assistance pour vous déplacer, nos voyages ne sont peut-être pas faits pour vous. », cet extrait repris sur le site de Quark Expeditions (2020) illustre bien cette explication.

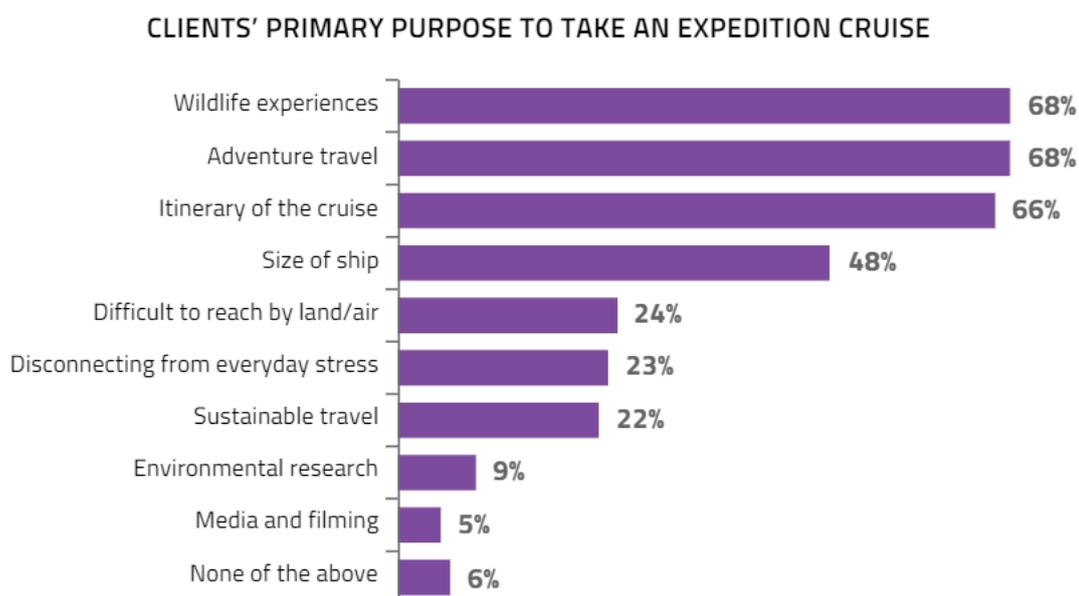
Comme mentionné précédemment, de nombreuses compagnies offrent des croisières adults-only, mais il existe des exceptions qui offrent des croisières multigénérationnelles telles que le tour opérateur Abercrombie & Kent, la compagnie Ponant qui ouvre depuis peu ses navires d'expédition aux moins de six ans (Ponant, 2020), ou bien encore Lindblad Expeditions qui indique que « Tous les enfants sont les bienvenus », cependant, Lindblad conseille un âge minimum de cinq à six ans afin que l'enfant puisse également profiter de l'expérience d'une telle croisière (Coulter, 2020). La proportions d'enfants (de moins de 18 ans) à bord des croisières organisées par Lindblad Expeditions peut représenter plus de 20% du nombre total de passagers lors des vacances scolaires et peut même monter jusqu'à 29% en juillet, mentionne Lindblad Expeditions dans un article de AFAR (Golden, 2020). Selon l'article de Fran Golden (2020), emmener ses enfants vivre des aventures à bord de ces navires est une tendance croissante. Bien entendu, malgré le fait que de plus en plus de compagnies ouvrent leurs portes aux enfants, ceux-ci restent très minoritaires lorsque l'on prend les croisières d'exploration dans leurs ensembles, comme on peut le voir dans la TABLEAU 2, ceux-ci ne représentent qu'une chance très faible de vente.

Cette tendance des croisières en famille, trouve sa source dans le désir de vivre des expériences nouvelles et partagées, cela s'est traduit par une augmentation du nombre de familles à bord des bateaux, notamment chez Hurtigruten comme l'a déclaré Asta Lassesen, directrice de l'exploitation d'Hurtigruten (Eime, 2019). Cependant, comme mentionné auparavant, aucun club pour enfants ou autres activités spécifiques à ceux-ci ne sont présents à bord des navires d'expédition. Comme le déclare Mme. Lassesen, les croisières d'expédition conviennent aux familles, mais pas à toutes. Celles qui attendent de la

compagnie de croisière qu'elle s'occupe de leurs enfants ne seront pas satisfaites, il doit y avoir une passion commune pour la nature au sein de la famille.

9 Destinations

Comme expliqué auparavant, les destinations sont parmi les maîtres mots de ce secteur. En effet, comme le mentionne le Travel Market Report (Moebes A.M., 2020), les destinations jouent un rôle clé dans la prise de décisions des clients. Comme on peut le voir dans le GRAPHIQUE 5, l'itinéraire est dans le top trois des critères principaux recherchés par les clients. Chaque armateur doit donc redoubler d'efforts afin de proposer les destinations les plus attirantes possibles à leurs passagers.

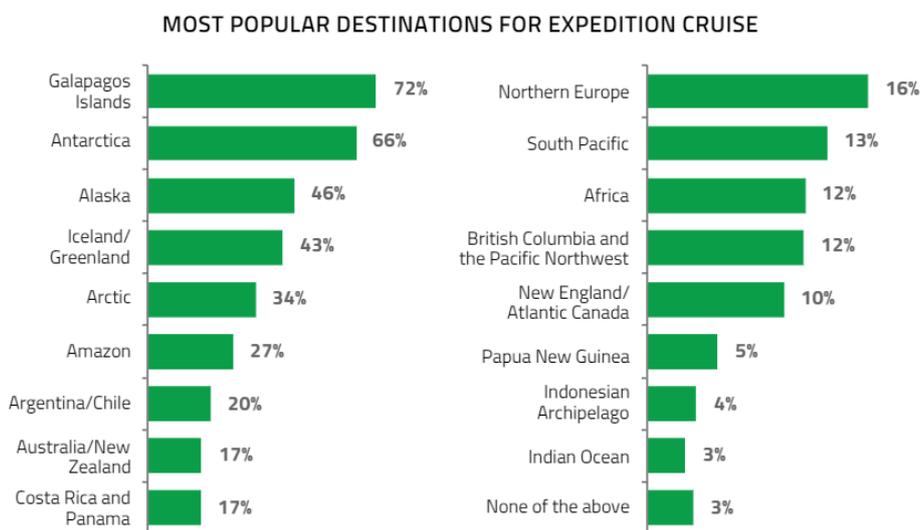


GRAPHIQUE 5 But premier des clients de faire une croisière d'expédition
Source : Travel Market Report (2020)

9.1 Destinations privilégiées par ces croisières

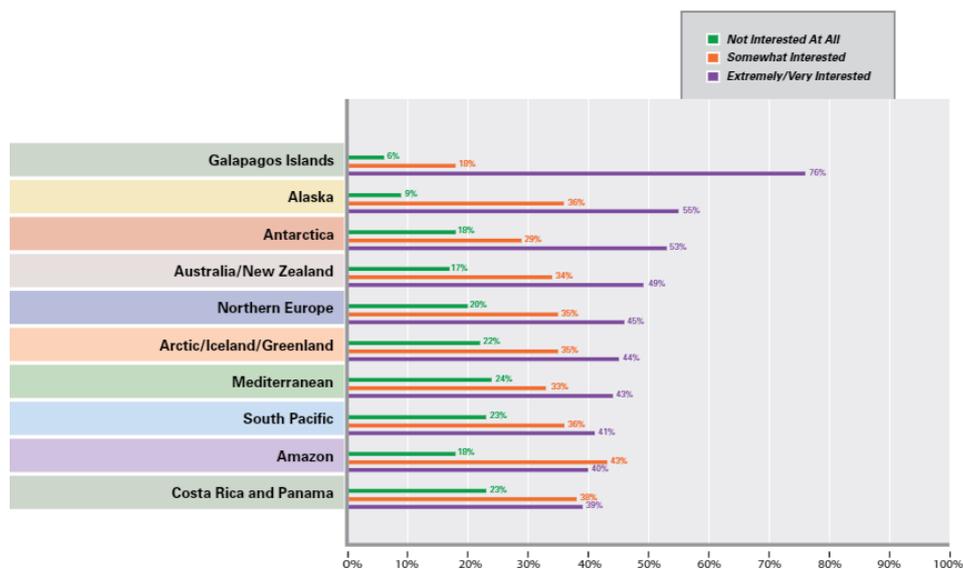
En consultant les différents catalogues de destinations des compagnies, on constate la grande variété d'écales proposées. En effet, la couverture du globe est quasi totale afin de pouvoir satisfaire toute la clientèle qui souhaite découvrir tous les recoins de notre planète. De plus, comme déjà mentionné, la faible taille de ces navires leur permet d'aller au plus près des destinations. On peut par exemple lire sur le site de Seabourn (2020), « Visiter des ports cachés et des ports de plaisance », ou bien encore « Notre taille intime nous permet de naviguer là où les grands navires ne peuvent pas aller ».

Malgré tout, on constate que certaines destinations ont plus de succès que d'autres telles que les Galapagos qui représentent la destination la plus populaire de 2020, pour les expéditions selon 72 % des conseillers, suivi ensuite par l'Alaska et l'Antarctique, comme en atteste le GRAPHIQUE 6. En effet, la plupart des armateurs concentrent leurs efforts afin d'avoir les bateaux les mieux adaptés à la navigation dans ces eaux. On peut par exemple citer Celebrity Cruises qui, pendant l'été 2019, lança son navire spécialement dédié à la navigation aux Galapagos, le Celebrity Flora.

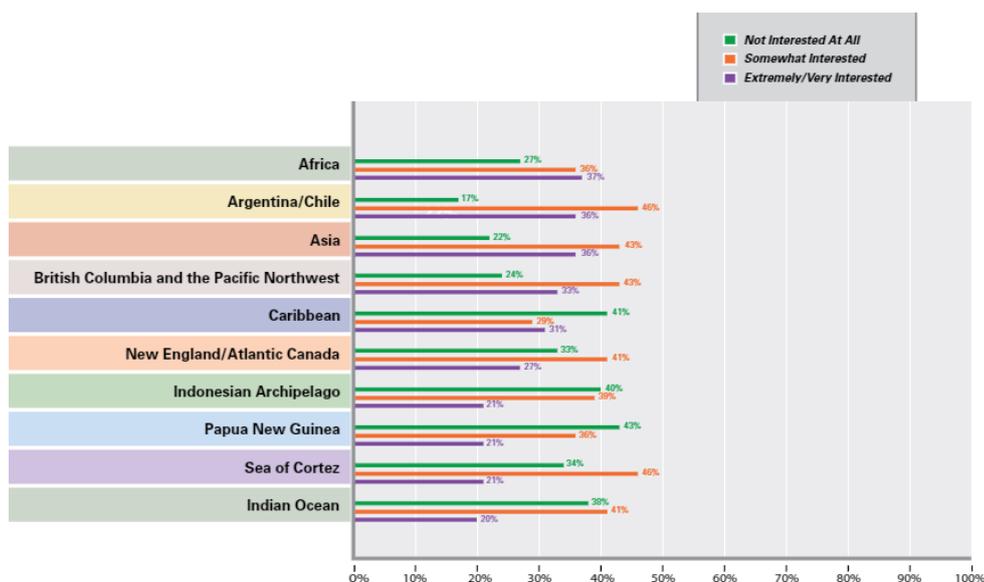


GRAPHIQUE 6 Destinations les plus populaires pour les croisières d'expédition, 2020
Source : Travel Market Report (2020)

Si l'on compare avec cette même enquête, mais cette fois-ci datant de 2019, voir le GRAPHIQUE 7 et GRAPHIQUE 8, on remarque que le top trois des destinations est resté inchangé, bien que dans un ordre légèrement différent. Les îles Galápagos sont toujours en tête et l'Alaska est relativement loin derrière en termes d'intérêt de la part des passagers. Pour ce qui est du reste des destinations, on ne remarque pas de changements majeurs dans le positionnement de celles-ci.



GRAPHIQUE 7 Classement des destinations de 2019
Source : Travel Market Report (2019)



GRAPHIQUE 8 Classement des destinations de 2019, suite
Source : Travel Market Report (2019)

9.2 Impact de ces croisières sur les lieux d'accueil

L'un des impacts de ce tourisme est de type socio-culturel. Cet impact n'est pas uniquement propre aux croisières d'exploration, mais aux croisières dans leurs ensemble. Comme on le trouve sur le site voyageons-autrement.com (2009), « L'impact immédiat sera souvent l'augmentation des revenus d'une minorité, mais aussi une incapacité à préserver les comportements culturels traditionnels. ». Bien que ces navires débarquent moins de passagers lors des escales que les gros navires de croisières, l'impact de celles-ci reste tout de même important sur les destinations. Un navire de croisière conventionnel transportant beaucoup de passagers fera escale dans des villes relativement grandes, ou du moins habituées au tourisme de masse, tandis que les navires de croisière d'exploration, bien que transportant moins de monde, s'arrêtent dans des lieux ayant une capacité d'accueil beaucoup moins importante, ainsi qu'une démographie assez réduite.

Un autre impact sur certaines destinations, est l'invasion de ces endroits par des espèces non-natives. Comme a déclaré Arlie McCarthy zoologiste à l'université de Cambridge, à *The New York Times* (Kornei, 2020), "Les gens déplacent des créatures marines dans le monde entier depuis probablement aussi longtemps que nous nous déplaçons dans les océans, en particulier les choses qui aiment se coller sur les navires".

Comme le dit madame McCarthy, ce phénomène n'est pas nouveau et est propre au secteur maritime dans son ensemble. Cependant, les croisières d'exploration ont un impact assez important dans ce transfert d'espèces. En effet, contrairement aux navires marchands tels que des porte-conteneurs qui font des lignes régulières entre des grands ports, les navires d'exploration se dirigent quant à eux dans des zones souvent vierges de tout trafic maritime, qui sont très souvent des lieux écologiquement sensibles, épargnés par les hommes.

Avec la croissance des navires d'exploration, ces lieux sont de plus en plus susceptibles de voir arriver de nouvelles espèces, voire parfois des espèces invasives.

Un des exemples le plus frappant, est celui de la découverte de moules en Antarctique provenant probablement de Patagonie. Ces moules, qui ont dû parcourir près de 500 miles

pour arriver dans les eaux antarctiques, ont très probablement été transportées par bateaux, en se collant à la coque des navires. Comme le déclare le Dr Leclerc, « Le transport naturel est vraiment peu probable », car les courants océaniques circulants autour de l'Antarctique barricadent efficacement ce territoire. Nous ne pouvons pas lier de manière certaine le transport de ces moules aux navires de croisières d'exploration, mais il est quand même fort probable que ceux-ci en soient les responsables.

En effet, ce sont en particulier les navires de recherche et de tourisme, qui voyagent fréquemment entre l'Amérique du Sud et les îles Shetland du Sud. Comme on peut lire dans l'article de The New York Times, de 2017 à 2019, plus de 200 escales de navires ont eu lieu à Fildes Bay. Cette baie, proche de nombreuses stations de recherche et de colonies de pingouins sur l'île King George, est "la porte de l'Antarctique", a déclaré Leyla Cárdenas, généticienne au Centre de recherche dynamique des écosystèmes marins de haute latitude au Chili, qui a dirigé les nouvelles recherches.

Autre facteur de propagation est le transport de micro-organismes via les passagers. Bien qu'il n'y ait actuellement aucune preuve concluante que les touristes aient introduit ou transmis des maladies ou tout autre matériel étranger en Antarctique, il existe des preuves indirectes et circonstanciées qui suscitent des inquiétudes. En outre, il est reconnu que les visiteurs peuvent être des vecteurs de maladies, à la fois dans et vers l'écosystème antarctique, mentionne l'IAATO⁸ (2021). En effet, en plus d'être eux-mêmes de possibles vecteurs de maladies, les passagers représentent également un moyen de propagation pour les espèces invasives. Certaines algues ou autres petits organismes peuvent en effet se loger dans les interstices des bottes des passagers lors des excursions, ou bien s'introduire dans le tissu des vêtements. C'est pourquoi avant et après chaque excursion, dans les zones aux biotopes fragiles, les passagers sont tenus de laver leurs vêtements afin d'éviter toutes propagations d'espèces potentiellement invasives.

Ainsi, on retrouve des témoignages tels que celui de Veronica Stoddart, une contributrice au journal *Cruise Critic*, racontant son expérience avec la compagnie Hurtigruten (2019) : « Pour

⁸ International Association of Antarctica Tour Operators

préserver la pureté de l'environnement, nous devons passer l'aspirateur sur tous nos vêtements et équipements extérieurs, et laver et désinfecter nos bottes avant et après chaque débarquement. ».

Cependant, l'efficacité de ces nettoyages est remise en cause, notamment par une étude publiée par le Journal of Travel Medicine (Curry et al., 2002) : « Ces résultats indiquent que les pratiques actuelles de nettoyage des bottes des touristes visitant les colonies de faune sauvage de l'Antarctique ne sont peut-être pas suffisantes pour prévenir la transmission d'agents pathogènes, et indiquent que des études supplémentaires sont nécessaires pour définir la meilleure méthode de désinfection. ».

En plus du risque d'importer de nouvelles espèces dans certains biotopes, les croisières d'exploration ont également un impact sur les espèces présentes dans ces lieux.

Nombreuses sont les destinations de ces croisières où se trouvent des animaux n'étant pas habitués à la présence humaine. Bien que les acteurs sur le marché soient souvent sous la juridiction de textes de loi tels que le Marine Mammal Protection Act de 1972⁹ (UnCruise Adventures, 2021), il est légitime de se demander si ces croisières influent sur les espèces vivant dans les régions visitées. En effet, toutes les espèces rencontrées par les touristes ne réagissent pas toutes de la même manière que les pingouins qui, comme l'indique le site dw.com (Welle, 2021), ignorent la plupart du temps leurs visiteurs, en partie car ils n'ont pas appris à craindre les humains. Mais la cohabitation avec la nature n'est pas toujours aussi facile. Ainsi, avec les ours polaires, les expéditions doivent se faire en compagnie de "gardes-ours polaires". Cette équipe se rend à terre avant les invités pour surveiller la zone et s'assurer qu'aucun ours polaire n'est en vue. Si un ours polaire est repéré sur le site de débarquement, les invités ne sont pas autorisés à descendre à terre à ce moment-là comme l'indique la compagnie Viking Expeditions (2020).

⁹ Le Marine Mammal Protection Act de 1972 est une loi des États-Unis. Elle fut le premier article de la législation visant une approche écosystémique de la gestion des ressources et de la conservation de la nature. (Wikipedia, 2019)

Une autre menace est la multiplication de ces croisières dans des zones sensibles. On voit de plus en plus d'acteurs entrer en jeu comme nous l'indique cruisecritic.com (Saunders, 2020). On quitterait dès lors le principe de croisière isolée découvrant un lieu perdu, à l'abri de tous. De nombreux défenseurs de la nature craignent que certaines destinations comme l'Antarctique ne se transforment en terrain de jeux géant pour les croisiéristes fortunés.

10 Covid-19

Depuis la propagation du Covid-19 sur l'ensemble de la planète, bon nombre de nos habitudes furent bouleversées et nombreux sont les secteurs impactés par la crise engendrée par ce virus. Comme la majorité des secteurs, les croisières d'exploration ne sont pas épargnées.

On ne compte plus le nombre de ces croisières à avoir dû subitement prendre fin à la suite de cas positifs au Covid à leur bord au début de l'année 2020. Le Greg Mortimer, navire de la compagnie Aurora Expeditions fut l'une des victimes de ce virus. Huit jours après son départ d'Ushuaïa qui eut lieu le 15 mars, soit quatre jours après que l'Organisation mondiale de la Santé ne déclare le Covid-19 comme pandémie, le premier cas de Covid fut détecté par les médecins de bord prenant régulièrement la température de la totalité des personnes sur le bateau. Malgré la distribution de masques chirurgicaux et le confinement des passagers dans leur cabine, au 20^{ème} jour de la croisière, 128 personnes furent testées positives pour le coronavirus, soit 59% des personnes à bord. Ce haut taux de propagation du virus est en grande partie expliqué par le fait que les paquebots représentent des environnements clos (Gozlan, 2020).

En raison de la crainte de voir débarquer des foyers de contamination dans leur territoire, de nombreux états décidèrent d'interdire aux navires de croisières de faire escale dans leurs ports. A cause de cette décision et des restrictions de voyages mises en place par les gouvernements dans le monde entier, dès février 2020, nombreuses furent les compagnies qui prirent la décision de suspendre toutes leurs activités (Croisierenet.be, 2021).

En réponse à l'arrêt généralisé des croisières, à quelques exceptions près, en mars 2020, nombreuses sont les compagnies maritimes à avoir rapatrié leurs navires dans leurs ports d'attache telle que la compagnie Hapag-Lloyd Cruises, qui rassembla la majeure partie de sa flotte à Hambourg. Cet arrêt généralisé fut l'occasion pour beaucoup d'équipages de réaliser

des travaux d'entretien, qui sont habituellement impossibles à faire, par manque de temps, ou bien, car ceux-ci sont trop bruyants et ne peuvent donc pas se dérouler en présence des passagers (A. Goerschel & Janscó, 2020). En plus de l'entretien et du nettoyage en profondeur des navires, cet arrêt fut également l'occasion d'organiser diverses formations pour l'équipage (Shillinglaw, 2020).

Afin de pouvoir reprendre leurs activités, les armateurs ont dû se réinventer. L'un des cas que l'on retrouve le plus fréquemment est celui pour lequel a opté la compagnie Hurtigruten, qui fut l'une des premières compagnies à reprendre ses opérations au mois de juin, après avoir arrêté toute activité lors du confinement généralisé de mars 2020. Sa reprise fut très rapidement enrayée le 3 août 2020, date à laquelle Hurtigruten a dû annoncer suspendre temporairement toutes les croisières d'expédition jusqu'à la fin décembre 2020 à cause de l'augmentation des cas de Covid-19 en Europe et en Amérique du Sud et du Nord (De Paola, 2020), mais également en réponse aux cas confirmés de coronavirus à bord de leur bateau MS Roald Amundsen (Hurtigruten, 2020). Cette histoire est très similaire à celle de Ponant qui, malgré après avoir pris la décision de faire naviguer ses navires au large des côtes françaises en été 2020, fut elle aussi touchée par un cas de contamination dans un de ses bateaux en août 2020, le Paul-Gauguin, qui sillonnait la Polynésie française. À la suite de cette contamination au Covid-19 d'une passagère, tous les clients du Paul-Gauguin furent confinés. On a donc eu affaire à des reprises rapides, qui ne furent que partielles et localisées.

10.1 Finance

Le secteur qui était pourtant en pleine croissance avant l'apparition de ce virus, voit les finances de ses différents acteurs mises à mal. Un exemple assez représentatif de l'impact de cette crise sur les compagnies, est celui de la société Lindblad Expeditions Holdings Inc. qui possède et exploite des navires de croisière dédiés essentiellement à l'exploration de type plus rustique et qui a vu la valeur de ses actions descendre drastiquement en mars, comme le montre le GRAPHIQUE 9, date où le Covid-19 fut catégorisé comme pandémie, mais

également date à laquelle de nombreux pays ont décidé de fermer leurs frontières et d'arrêter le tourisme. Le cas de la société Lindblad Expeditions n'est bien sûr pas un cas isolé, nombreux sont les dirigeants ou porte-paroles de telles compagnies à tenir des propos comme ceux de François Pinault, patron de la compagnie française Ponant, qui dans l'article publié le 5 octobre 2020 sur Mer et Marine confie « Ponant se bat aujourd'hui pour sa survie » (Groizeleau, 2020).

Dans un article paru le 19 juillet 2020 sur LaCroix (Garrigues, 2020), on apprend ainsi que cet opérateur français a perdu un tiers de son chiffre d'affaires depuis le début de la crise liée au coronavirus, soit environ 100 millions d'euros. Bien entendu, comme le renseigne le journaliste Pierre Garrigues, dans son article, Ponant n'est pas un cas isolé, « L'industrie de la croisière fait face à la plus grande crise de son histoire, après une période de développement intense ces dernières années, passant de 13 millions de croisiéristes dans le monde en 2004 à 30 millions en 2020 ».



GRAPHIQUE 9 Cours de l'action Lindblad Expéditions Holdings Inc

Source : Google

Cependant, on remarque dans le GRAPHIQUE 9 que la compagnie Lindblad Expeditions a su regagner assez vite une certaine confiance de la part des investisseurs, une fois le chaos des premières semaines passées. En effet, on se rend vite compte que l'avenir de ce secteur n'est pas tout sombre. Comme nous le verrons dans le point 10.3.3 « Attentes pour un retour à la normale », nombreux sont les arguments faisant croire en un avenir prospère pour ce secteur qui devrait très vite reprendre sa croissance d'avant crise.

Une preuve de cette confiance, est que sur les 750 conseillers en voyage interrogés dans le Travel Market Report (2020), plus de la moitié (53 %) des conseillers pensent que les ventes de croisières d'expédition vont augmenter d'au moins 10 à 25 % en 2021, une tendance qui pourrait encore s'accroître à mesure que la demande refoulée se transforme en réservations après le Covid-19.

Dans le cas de Lindblad Expeditions, au-delà des données graphiques, on en apprend également davantage sur la santé financière de cette compagnie face à cette crise, grâce à des informations trouvées sur le site trivano.com datant d'octobre 2020 (PRNewswire, 2020). Voici notamment les faits marquants du troisième trimestre 2020 pour cette compagnie :

- Levée de 85 millions de dollars par l'émission d'un placement privé d'actions privilégiées convertibles auprès d'investisseurs importants.
- Modification du prêt à terme et des facilités de crédit renouvelables afin de renoncer aux clauses restrictives relatives à l'endettement jusqu'au deuxième trimestre 2021.
- Mise en œuvre d'importantes mesures de réduction des coûts afin d'améliorer le profil de liquidité et de terminer le trimestre avec 129,6 millions de dollars de trésorerie non affectée et 16,5 millions de dollars de trésorerie affectée.
- L'utilisation de la trésorerie est d'environ 10 à 15 millions de dollars par mois, sans compter l'impact des paiements et des remboursements des clients.

Sven-Olof Lindblad, président et directeur général déclara ceci : « Au cours du dernier trimestre, nous avons continué à réduire notre structure de coûts tout en améliorant notre situation financière en levant des capitaux supplémentaires auprès d'un groupe diversifié d'investisseurs à long terme. Cet investissement nous permettra de disposer d'une marge de manœuvre importante alors que nous nous préparons à reprendre l'exploration, tout en nous offrant la flexibilité financière nécessaire pour saisir d'autres opportunités de croissance lorsque nous sortirons de la pandémie. ».

Concernant la réduction des coûts, on apprend que des mesures ont été prises telles que :

- La réduction significative des coûts des expéditions sur les navires et à terre, y compris les salaires des équipages, les coûts terrestres, le carburant et la nourriture. Tous les navires ont été désarmés en toute sécurité.

- La réduction de plus de 10 millions de dollars des dépenses d'entretien annuelles prévues, soit une économie de plus de 50 % par rapport aux niveaux initialement prévus.
- La réduction significative des frais généraux et administratifs par le biais de licenciements d'employés, de réductions de la masse salariale et de l'élimination de tous les déplacements non essentiels, des frais de bureau et des dépenses discrétionnaires.
- La suspension de la majorité des dépenses de publicité et de marketing prévues.
- La suspension de tous les rachats d'actions ordinaires dans le cadre du plan de rachat d'actions.

La société estimait en octobre 2020, que son utilisation mensuelle de la trésorerie pendant que ses navires n'étaient pas en exploitation était d'environ 10 à 15 millions de dollars, y compris les frais d'exploitation des navires et des bureaux, les dépenses d'investissement nécessaires et les paiements d'intérêts et de capital.

Sur la base des liquidités en date d'octobre 2020, des mesures prises à cette période et des prévisions qui supposaient des opérations reprogrammées au cours de l'année 2020 avec une accélération des opérations tout au long de l'année 2021, la société estimait que ses liquidités devraient être suffisantes pour faire face à ses obligations pour les 12 prochains mois, soit jusqu'au courant d'octobre 2021.

Dans le TABLEAU 3, ci-dessous, le constat est clair, la compagnie Lindblad Expeditions a dû réduire ses dépenses de manière drastique. On remarque également à quel point la compagnie est privée de ses revenus liés aux circuits, avec par exemple des revenus de l'ordre de 100,983,000 \$ en 2019 qui sont passés à 1,019,000\$ en 2020, pour les trois mois précédents septembre.

TABLEAU 3 LINDBLAD EXPEDITIONS HOLDINGS, INC. ET SES FILIALES
Bilans consolidés condensés
(En milliers, sauf les données relatives aux actions et les données par action)
Source : prnewswire.com (2020)

LINDBLAD EXPEDITIONS HOLDINGS, INC. AND SUBSIDIARIES
 Condensed Consolidated Statements of Operations
 (In thousands, except share and per share data)
 (unaudited)

	For the three months ended		For the nine months ended	
	September 30,		September 30,	
	2020	2019	2020	2019
Tour revenues	\$ 1,019	\$ 100,983	\$ 81,991	\$ 267,294
Operating expenses:				
Cost of tours	8,075	48,294	62,988	124,831
General and administrative	9,145	15,266	36,170	47,615
Selling and marketing	2,128	15,531	18,413	42,100
Depreciation and amortization	8,485	6,233	23,728	18,603
Total operating expenses	27,833	85,324	141,299	233,149

Dans ce même rapport sur la santé financière de la compagnie, mais cette fois-ci pour le premier trimestre 2021 (Lindblad Expeditions Holdings, Inc., 2021), on apprend ceci :

- Annonce de plans pour reprendre les opérations de la flotte avec des clients vaccinés, en commençant par l'Alaska et les Galapagos en juin 2021.
- Élargissement de la plateforme d'offres de voyages expérientiels de haute qualité avec l'acquisition de participations majoritaires dans les principaux voyagistes DuVine Cycling + Adventure (" DuVine ") et Off the Beaten Path LLC (" Off the Beaten Path ").
- Poursuite des importantes mesures de réduction des coûts en vue de la reprise des activités et fin du trimestre avec 163,9 millions de dollars de liquidités non affectées et 22,4 millions de dollars de liquidités affectées.
- Fortes réservations pour les voyages futurs, les réservations pour 2022 étant actuellement 39 % supérieures aux réservations pour 2021 à la même date il y a un an.
- Modification des facilités de crédit afin de prolonger la renonciation aux clauses restrictives relatives à l'endettement jusqu'au premier trimestre de 2022.

On remarque dès lors, ci-dessus, des signes encourageants montrant que cette compagnie réussit à faire face à cette crise sanitaire, avec par exemple le rachat début 2021 de participations majoritaires dans DuVine, une société leader dans le domaine du cyclisme de luxe et des voyages d'aventure, et dans Off the Beaten Path, un opérateur leader dans le domaine des voyages actifs, spécialisé dans les parcs nationaux américains. On apprend aussi dans ce rapport que la société continue également d'accroître la capacité de sa flotte avec la livraison prévue pour le quatrième trimestre de 2021, du National Geographic Resolution.

Comme il est mentionné dans ce rapport, la pandémie de Covid-19 a eu, et continuera d'avoir, un impact important sur la situation financière et les résultats d'exploitation de la société. On peut lire ainsi ceci dans le rapport : « Compte tenu de l'incertitude persistante autour de la pandémie COVID-19, la société ne fournit pas de perspectives pour l'année complète concernant les résultats d'exploitation à l'heure actuelle et mettra à jour ses attentes lorsqu'elle aura plus de clarté sur le calendrier et l'étendue des opérations futures. ».

TABLEAU 4 **LINDBLAD EXPEDITIONS HOLDINGS, INC. ET SES FILIALES**
Bilans consolidés condensés
(En milliers)
Source : prnewswire.com (2021)

(In thousands)	For the three months ended			
	March 31,			
	2021	2020	Change	%
Tour revenues:				
Lindblad	\$ 484	\$ 69,539	\$ (69,055)	(99%)
Land Experiences	1,296	11,699	(10,403)	(89%)
Total tour revenues	\$ 1,780	\$ 81,238	\$ (79,458)	(98%)
Operating (loss) income:				
Lindblad	\$ (27,296)	\$ 2,189	\$ (29,485)	NM
Land Experiences	(3,770)	62	(3,832)	NM
Total operating (loss) income	\$ (31,066)	\$ 2,251	\$ (33,317)	NM
Adjusted EBITDA:				
Lindblad	\$ (17,952)	\$ 10,074	\$ (28,026)	NM
Land Experiences	(2,868)	504	(3,372)	NM
Total adjusted EBITDA	\$ (20,820)	\$ 10,578	\$ (31,398)	NM

Bien que la confiance en ce secteur semble toujours présente, les opérateurs continuent de redoubler d'efforts afin de maintenir cette confiance avec les investisseurs, marchés financiers et autres banques, sans parler de la clientèle. Si cette confiance venait à se briser, les compagnies devraient faire face à une vague majeure d'annulations accompagnées de demandes de remboursement qui viendraient, comme dans le secteur aérien, fragiliser les restes d'une trésorerie déjà durement touchée par l'absence de recettes. C'est pourquoi, comme nous l'apprend le journal Mer et Marine (Groizeleau, 2020), pour le moment, les compagnies ont pour objectif de déboursier un minimum de cash en agissant notamment de manière très progressive sur les reports de programmation, tout en essayant de sécuriser au maximum les réservations annulées sur des voyages ultérieurs.

10.2 Emploi

Bien entendu, cette crise a également un impact assez conséquent sur le plan social. Bien que les armateurs essayent de garder une activité minimale, certains de leurs navires sont toujours à l'arrêt et ne nécessitent donc qu'un nombre minimum de membres d'équipage à leurs bords. Ponant, par exemple, en date du 17 novembre 2020, n'avait qu'un seul navire en service actif sur les 12 que compte sa flotte. Suite à cette immobilisation de sa flotte, la compagnie a donc réduit ses effectifs à 750 navigants actifs, contre 1750 en temps normal.

Comme l'explique Frédéric Gallois, directeur des opérations de Ponant, à Mer et Marine : « Nous n'aurons pas de désarmement réel, où on ne trouverait à bord qu'une dizaine de marins. Nous sommes dans une situation où le safe manning représente une vingtaine de personnes par navire, chargées d'assurer la sécurité et différentes obligations auprès des ports, comme de petites navigations (en cas de besoin de libérer un quai, en prévision d'aléas météorologiques, pour refaire de l'eau douce au large... ndlr). Grâce au soutien de notre actionnaire, nous allons pouvoir conserver un haut niveau d'armement en ajoutant un manning armateur qui permet de garder un effectif entre 35 et 40 personnes par navire, par exemple un peu de personnel hôtelier et pour des opérations de maintenance. Cela nous permet de préserver un actif humain plus important ». L'une des raisons pour laquelle ces

armateurs font le choix de garder un maximum de personnel à bord de leurs navires est dû à l'instabilité de la situation dans laquelle ils se trouvent. La majeure partie des compagnies espèrent pouvoir reprendre leurs activités assez vite, c'est pourquoi, ils font le choix de conserver autant de membre d'équipage que possible, afin d'avoir une reprise de leurs opérations assez rapide, car une fois que les navires pourront à nouveau accueillir les passagers, l'un des plus gros défis sera de réarmer les flottes, avec entre autres des équipages compétents.

On apprend également dans cet article que Ponant et CMA CGM ont noué un partenariat afin d'offrir aux officiers et marins employés par Ponant, des embarquements d'un ou deux mois chez CMA CGM en attendant que la compagnie puisse reprendre sa pleine activité. La création de ce partenariat n'est pas partie de rien. En effet, si les armateurs présents dans le secteur des croisières se portent plutôt mal, d'autres quant à eux se portent assez bien. Ce déséquilibre entre les différents armateurs provoque une certaine crainte pour les compagnies de croisières. Celles-ci craignent de fait, une migration d'une partie de leur personnel vers d'autres compagnies maritimes ne souffrant pas du Covid, ou tout du moins, ayant moins souffert de celui-ci. C'est ainsi que CMA CGM, confirme à Mer et Marine (Groizeleau, 2020) que les marins de Ponant « sont les bienvenus » et qu'ils sont « invités à transmettre leur dossier de candidature ». On notera aussi que certains des officiers de Ponant ont été embauchés par Louis Dreyfus Armateurs comme le précise l'article. Il est cependant difficile de trouver d'autres exemples d'armateurs ayant conclu un tel partenariat.

Bien que les officiers et matelots peuvent trouver d'autres opportunités d'emploi, la situation est bien plus précaire pour le personnel hôtelier dont la plupart proviennent de pays en développement. Ceux-ci ne disposent en effet d'aucune autre opportunité d'emploi vu la situation actuelle qui paralyse l'ensemble du secteur hôtelier.

10.3 Relance du secteur

Même si un retour à une situation normale semble trop éloigné dans le temps pour le moment, bon nombre d'armateurs ont rapidement proposé de nouvelles croisières afin de relancer une partie de leurs activités, vers l'été 2020.

Malheureusement, bien que la reprise semblât proche pour les armateurs ayant repris leurs opérations durant l'été 2020, une partie d'entre eux ont dû prendre la décision d'arrêter à nouveau leurs activités tels que Ponant et Viking. C'est ainsi que l'on voit la compagnie Viking déclarer ceci : « Comme les restrictions de voyage dans le monde entier continuent à rendre les voyages internationaux et les croisières particulièrement compliqués, nous avons pris la décision de prolonger notre suspension des départs prévus jusqu'au 31 mai 2021. » (cruiseindustrynews.com, 2021).

Ponant dut également faire le choix d'interrompre ses croisières en novembre pour le reste de l'année 2020 et le début d'année 2021 à la suite d'une contamination à bord du Jacques Cartier qui entacha la confiance des passagers dans le protocole sanitaire développé par la compagnie (Descamps, 2020). Cette décision fut prise, comme l'explique Frédéric Gallois, directeur des opérations de Ponant (Groizeleau, 2020), à Mer et Marine : « Compte tenu de l'évolution du virus et des restrictions de circulation en vigueur dans de nombreux pays, nous avons décidé de cesser temporairement nos opérations ». D'ici là, comme on peut le lire sur Mer et Marine (Groizeleau, 2020), Ponant va plancher sur la programmation de l'année 2021, avec plusieurs scénarii en fonction des situations envisageables à cette échéance : « La reprise est complexe car elle dépend de trois facteurs principaux : l'évolution de la menace sanitaire, les technologies et outils qui seront disponibles pour y faire face, ainsi que la réglementation en vigueur dans les pays : est-ce que les Etats-Unis, l'Australie ou encore l'Amérique latine avec l'Antarctique seront ouverts et, si tel est le cas, sous quelles conditions ? ».

Comme le dit le professeur Alexis Papathanassis, spécialiste du tourisme maritime, le secteur doit regagner la confiance des passagers et les convaincre de leurs capacités à savoir gérer un éventuel début de cluster (A. Goerschel & Janscó, 2020). Mais en plus des cas occasionnels de coronavirus à bord, l'imposition continue de restrictions de voyage rend jusqu'à présent impossible un redémarrage coordonné (Calder, 2021). Le manque d'uniformité dans les mesures, tant au niveau mondial qu'europpéen est également un vrai casse-tête pour les armateurs compliquant la reprise (Descamps, 2020).

Pour conclure, comme le dit très bien le journal marine marchande : « L'événement de 2021 sera bel et bien le retour en mer des paquebots. De suspensions en restrictions, d'interdictions en annulations, le secteur de la croisière vit au rythme des « stop and go » » (Descamps, 2020).

10.3.1 Mesures sanitaires en vigueur

Les premières mesures prises par le secteur pour tenter d'enrayer la crise à son début visaient à durcir les conditions d'accueil à bord. Ainsi les compagnies refusaient l'embarquement à bord de leurs bateaux à toute personne ayant transité par des destinations considérées comme des foyers à risque. Ce refus d'embarquement était également d'application pour les passagers présentant des symptômes dans les 14 jours précédant l'embarquement (Descamps, 2020).

Bien entendu, l'efficacité de telle mesures a vite montré ses limites. Face à l'accélération de la pandémie, des protocoles sanitaires plus stricts ont dû voir le jour, afin de pouvoir relancer l'activité qui dut arrêter pour beaucoup au printemps 2020.

L'une des premières étapes fut d'instaurer des protocoles sanitaires stricts afin de pouvoir relancer l'activité. Ces protocoles furent développés afin de satisfaire les critères des lois

locales ainsi que toutes les directives de l'OMS¹⁰. Afin de réaliser ces protocoles, de nombreux armateurs ont fait appel à des groupes d'experts tel que Lindblad qui, comme indiqué sur son site internet (2021), développa ses protocoles sanitaires conjointement avec l'Organisation mondiale de la Santé, les CDC¹¹, l'Université de Washington, Association of Arctic Expedition Cruise Operators's Clean Ships Healthy People et plusieurs consultants médicaux externes, notamment des épidémiologistes et des experts en maladies infectieuses.

Afin de réduire au maximum le risque d'épidémie à bord, les armateurs se basent sur des tests proactifs et des protocoles sanitaires rigoureux. L'objectif principal est de maintenir une bulle protectrice autour des navires. Parmi l'ensemble des mesures prises par les croisiéristes pour atteindre cet objectif, on retrouve celles classiques telles que la distanciation sociale et le port du masque lorsque cette dernière est impossible, mais également la suppression des buffets en libre-service, la mise à disposition de gel désinfectant, etc. D'autres mesures additionnelles propres au secteur des croisières viennent également se joindre à ces dernières afin de transformer le navire et ses occupants en une sorte d'énorme « bulle sociale ».

Un test PCR ¹² récent est par exemple demandé avant d'embarquer, des prises de température quotidiennes sont également réalisées tout au long de la croisière, la désinfection très régulière des points de contacts fréquents, l'assainissement de l'air, le fonctionnement à capacité réduite des navires représentent une liste non-exhaustive de mesures prises par l'ensemble des croisiéristes afin de se conformer aux différentes normes.

¹⁰ Organisation mondiale de la Santé

¹¹ CDC est l'abréviation pour Centers for Disease Control and Prevention (en français : Les Centres pour le contrôle et la prévention des maladies) qui forment ensemble la principale agence fédérale des États-Unis en matière de protection de la santé publique (Wikipedia, 2021).

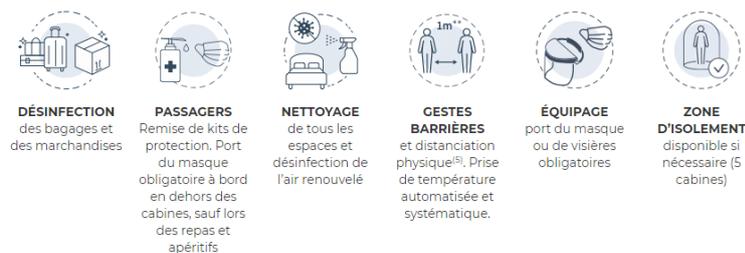
¹² PCR (Polymerase Chain Reaction ou réaction en chaîne par polymérase) est le test de dépistage pour le coronavirus, basé sur une méthode de biologie moléculaire (Kern, 2020).

Bien entendu, certains acteurs vont encore plus loin en investissant par exemple dans l'achat de matériel de dépistage des maladies infectieuses tel que Ponant qui a investi dans l'achat de boîtiers développés par C4Diagnostics permettant, comme on peut le lire dans Paris Match (Clergeat, 2020), de tester à la fois les surfaces matérielles et les personnes en trente minutes quand il faut habituellement vingt-quatre heures pour obtenir un résultat.

D'autres mesures assez contraignantes sont également imposées par certains pays aux différents armateurs telles que l'interdiction de visites à terre, afin de ne pas briser la bulle sociale du navire. Ce genre d'interdictions a, par exemple, donné lieu à des excursions en zodiac organisées à proximité du littoral de manière à donner aux passagers l'illusion de visiter comme s'ils étaient sur le terre ferme. Tel était le cas à bord du Hanseatic Inspiration de Hapag-Lloyd pour ces croisières en mer Baltique (A. Goerschel & Janscó, 2020).

On peut également se demander si on ne va pas voir arriver des croisières réservées uniquement aux personnes vaccinées comme va l'organiser Royal Caribbean en mai 2021 (Choi, 2021).

Quelques semaines plus tard, on se rend effectivement compte que d'autres compagnies maritimes ont suivis le pas et imposent également la vaccination comme en atteste un article du 28 avril 2021, de Mer et Marine qui nous indique que Ponant impose la vaccination aux passagers âgés de plus de 16 ans (Groizeleau, 2021). Dans un article de Cruise Hive (Thakkar, 2021), on apprend également que d'autres compagnies telles que Crystal Cruises ou bien UnCruise exigent également le vaccin.



⁽⁵⁾ Distanciation sociale définie dans le respect des consignes locales, soit : 1,8 m/6 ft pour les croisières en Polynésie 1,5 m/4,9 ft pour les croisières en Australie et 1 m/3,2 ft pour toutes les autres croisières.

FIGURE 5 Préservation de la zone ANTI-COVID chez Ponant
Source : Ponant (2021)

10.3.2 Choix des destinations

On constate également que la pandémie a eu un impact direct sur les destinations proposées par les compagnies. En effet, celles-ci doivent faire face à l'absence d'uniformité au niveau mondial des mesures prises par les différents gouvernements. Nombreux sont les pays à ne pas encore souhaiter accueillir les bateaux de croisières. On peut ainsi voir le Canada prolonger jusqu'à fin février 2022, l'interdiction de croisières dans ses eaux, interdiction qui est d'application depuis avril 2020. Selon un communiqué du ministère des Transports canadien (lavenir.net, 2021), cette interdiction s'applique aux navires de plus de 100 passagers et membres d'équipage. Bien entendu, comme le mentionne Omar Alghabra, ministre des Transports canadien, ces décisions qui ont été prises par décret, pourront être annulées « si la pandémie de Covid-19 s'améliore suffisamment pour permettre la reprise de ces activités ». On apprend également, dans un article paru sur lavenir.net (2021), que les navires transportant plus de 12 passagers, ainsi que les embarcations de plaisance axées sur l'aventure, demeurent également interdits jusqu'à fin février 2022 dans les eaux de l'Arctique. Ces interdictions qui impactent donc également les croisières d'explorations, ont pour but de préserver notamment des populations plus fragiles telles que les Inuits (Jainchill, 2020), qui ne disposent pas d'infrastructures médicales aptes à prendre en charge l'arrivée d'une pandémie.

Ainsi, les compagnies de croisières, telle que Adventure Canada via sa directrice de produit, Alana Bradley-Swan (Jainchill, 2020), ont annoncé que la visite des communautés indigènes ne fera pas partie des itinéraires de la compagnie en 2021, à moins que "le monde n'ait changé d'ici-là".

Mais ces interdictions ont également pour but de préserver la faune. Les pingouins, par exemple, peuvent être vulnérables à l'infection par Covid-19 et doivent être protégés lors des croisières en Antarctique, a déclaré Robin West, vice-président des opérations d'expédition pour Seabourn (Jainchill, 2020).

Afin de pouvoir continuer à naviguer, certains armateurs ont fait le choix de revoir totalement leurs itinéraires, tel que l'opérateur Ponant, qui pour éviter les problèmes liés aux restrictions de déplacement, a décidé de proposer des croisières locales. « Dans le contexte actuel, il nous est apparu naturel de proposer une offre de proximité », justifie ainsi Hervé Bellaïche, directeur général adjoint de Ponant (Garrigues, 2020). Pourtant spécialisée dans les destinations insolites, cette compagnie française proposa dès juillet 2020, date à laquelle il leur fut à nouveau possible de reprendre la mer, en plus de croisières vers l'Islande et le Groenland, cinq nouveaux itinéraires au départ de ports français, afin de contourner les restrictions au voyage, comme on peut le lire dans l'article de La Croix, intitulé « Des croisières « hors des sentiers battus »... au large de la France » (Garrigues, 2020).

Happag-Lloyd avec leur navire HANSEATIC inspiration agit de manière similaire. Après quatre mois d'interruption forcée, le HANSEATIC inspiration resta naviguer près de son port d'attache qu'est Hambourg. Exit les croisières vers des contrées lointaines, celles-ci furent remplacées par des expéditions en mer Baltique, telles qu'un voyage avec pour départ et destination Hambourg, en passant par le Suède et le Danemark (A. Goerschel & Janscó, 2020). Comme on peut le lire dans un article venant de « Le journal de la Marine Marchande » (Descamps, 2020), Hurtigruten, SeaDream et Viking Cruise ont également fait le choix de proposer ce genre de croisières dans leurs eaux nationales en attendant la levée des restrictions internationales en matière de libre-circulation.

Seabourn quant à elle a mis en vente depuis ce 12 février 2021 deux croisières d'un genre particulier qui auront lieu en 2023, l'une d'une durée de 140 jours et l'autre de 79 jours. Cette remise en question du choix des destinations s'est faite suite à la demande de la clientèle. "Compte tenu de ces temps incertains, nos invités ont demandé à Seabourn d'offrir des options de voyage plus loin dans le futur. Avec la croisière World Cruise et le Grand Voyage 2023, nous offrons des options jusqu'en 2023 pour la planification future", a déclaré Josh Leibowitz, président de Seabourn (Cruise Industry News, 2021).

Bien que de nombreux ports interdisent de faire escale aux bateaux de croisière, rendant ainsi les excursions à terre quasi impossibles, les clients de ces croisières ne semblent pas trop inquiets de ne pas pouvoir poser le pied à terre car comme le dit le commandant du HANSEATIC Inspiration (A. Goerschel & Jansc6, 2020), l'océan offre lui aussi son lot d'aventure comme des sorties en zodiacs. Quand les passagers ne sont pas autorisés à débarquer comme au Danemark, le zodiac les amène le plus près possible de la c6te.

10.3.3 Attentes pour un retour à la normale

A l'heure actuelle, il est encore trop t6t pour donner une date précise à laquelle les choses devraient reprendre leur cours « normal ». Personne ne le sait, comme le dit le journal The Independent dans son article « When will it be possible to go on a cruise again ? » (Calder, 2021), c'est l'une des raisons pour lesquelles les compagnies de croisière commercialisent avec enthousiasme des voyages pour 2022 et m6me 2023. Trop de variables et d'inconnues sont encore pr6sentes telles que l'apparition de nouveaux variants du coronavirus, la vitesse de vaccination de la population et les diverses r6glementations qui changent perp6tuellement, pour dire que l'on voit le bout du tunnel. Cependant, une chose est s6re, contrairement à bon nombre de secteurs, les croisières d'exploration sont confiantes quant à un retour à la normal.

Cette confiance s'appuie notamment sur une demande toujours bien présente pour ce genre de croisières, comme nous l'apprend Josh Leibowitz, président de Seabourn. Ce dernier explique ainsi dans un article Forbes (Ingram, 2021) que la compagnie Seabourn constate déjà un vif intérêt pour les années 2021 et 2022 pour l'ensemble de leurs croisières. Seabourn n'est bien entendu pas un exemple isolé, Dan Bateman, un spécialiste indépendant des vacances basé en Arizona (Norton, 2020), a également déclaré qu'il réservait déjà des croisières pour ses clients pour 2021 et 2022.

Un facteur pouvant expliquer cette demande toujours aussi élevée malgré ces temps de crise, est le changement de mentalité d'une partie de la population qui, comme déjà expliqué auparavant, préfère investir dans des expériences plutôt que des choses matérielles.

Un autre point pouvant expliquer cette confiance, est le fait que bon nombre d'armateurs proposent des remboursements complets ou des crédits sur leurs futures croisières en cas d'annulation de leurs voyages afin de rassurer au maximum leur clientèle. Certains armateurs proposent ainsi des crédits d'une valeur supérieure au montant payé pour leur croisière annulée, tels que Ponant qui propose un bon de valeur de 120 % du montant payé (Lynch, 2020), ou bien Viking qui va un cran plus loin avec un bon de valeur de 125% (cruiseindustrynews.com, 2021).

En cherchant un peu plus loin on se rend compte que la moyenne d'âge des passagers joue également un rôle concernant cette confiance. Comme l'explique Guy Bergeron, de l'agence de voyages Croisières pour tous, pour cette clientèle plus âgée (Tison, 2021), le passage des années commence à avoir son importance. « Ils savent que les années comptent. Ils se disent : "Si je n'y vais pas maintenant, est-ce que je vais pouvoir y aller plus tard ?" ». Cependant, ce dernier argument est à prendre avec précaution, bien que pour G. Bergeron, l'âge des passagers représente un avantage pour la reprise, pour certains spécialistes de ce secteur, l'âge représente plutôt un frein. Comme on peut le lire dans l'article rédigé par Calder S. (2021), certains de ces passagers âgés pourraient plutôt suivre les conseils du CDC,

l'organisme de santé américain, qui recommande à tous et surtout aux personnes dites « à risque très élevé » telles que les personnes ayant un âge avancé d'éviter de voyager sur les bateaux de croisière.

Il semblerait également que ce secteur parvienne à capter l'attention des touristes adeptes des croisières sur des navires plus conventionnels. En effet, la petite taille des navires et la fréquentation de lieux reculés pousserait certains touristes à opter pour l'expédition, en ces temps de crise sanitaire. L'expérience plus intime offerte par ces navires rassure ces nouveaux clients (Moebes A.M., 2020).

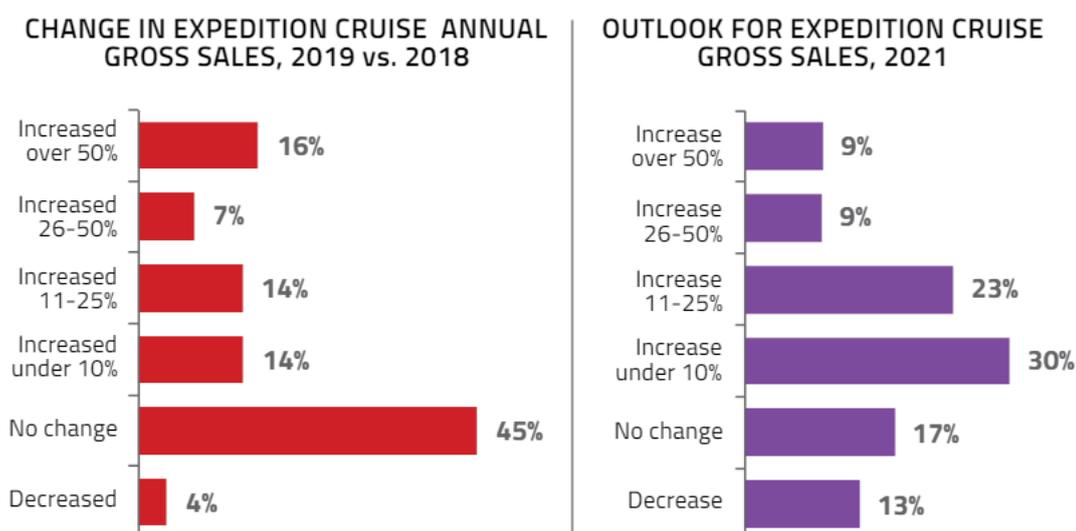
Une autre preuve de confiance en cette relance, est la conservation des plannings de construction des armateurs pour le lancement de leurs futurs navires. Bien que ceux-ci traversent une période difficile, beaucoup continuent de croire en un avenir radieux. C'est ainsi que certaines compagnies comme Ponant, ont fait le choix de garder intact leur programme de construction, comme l'explique Hervé Bellaïche, directeur général adjoint Ponant (Mathisen, 2020).

D'autres navires d'expédition provenant d'autres armateurs tels que Crystal Cruise ou Seabourn devraient également être annoncés comme prévu initialement au cours de l'année 2021, comme on peut le lire dans le Travel Market Report (Moebes A.M., 2020). Cependant, en consultant d'autres sites internet, on se rend compte que nombreux seront les navires à être livrés en retard à la suite de l'allongement des délais de livraison par les chantiers navals, à cause de la crise du Covid. Seabourn par exemple, a déclaré que le retard est dû aux fermetures du chantier naval T. Mariotti courant de l'année 2020 dans le cadre des réponses au coronavirus, ce qui a entraîné des perturbations dans le processus global de construction et de finition du navire (Ebelthite, 2020).

Au-delà du fait que certaines compagnies conservent leur carnet de commandes pour leurs futurs navires, on voit même arriver une nouvelle compagnie malgré ces temps de crise dans ce secteur d'activité telle que la compagnie Amundsen Expeditions (Lagerweij, 2020).

Cependant, cette bonne nouvelle est à prendre avec précaution, car il est très difficile de trouver des informations quant à l'inauguration de cette nouvelle compagnie qui a peut-être fait marche arrière et annulé sa création.

En analysant le GRAPHIQUE 10 on constate, malgré toutes les incertitudes et variables qui planent encore dans l'air, qu'une écrasante majorité de 71 % de conseillers en voyage s'attendent à une certaine augmentation des ventes annuelles pour les expéditions.



GRAPHIQUE 10 Perspectives des ventes brutes de croisières d'expédition
Source : Travel Market Report (2020)

Malgré toutes ces bonnes nouvelles, il ne faut pas n'ont plus oublier que certains obstacles assez conséquents empêchent toujours une reprise normale de l'activité.

Comme l'illustre très bien le journal The Independent (Calder, 2021), la multiculturalité de telles croisières posera des soucis sur le plan logistique, « Sur le plan logistique, la complexité du secteur des croisières, qui implique des équipages et des clients du monde entier, et des voyages faisant généralement escale dans de nombreuses destinations, l'a

rendu particulièrement vulnérable à l'enchevêtrement de restrictions entourant la pandémie de coronavirus. ».

Les prochains mois resteront difficiles pour bon nombre de ces compagnies qui, malgré le soutien de leurs passagers, ne peuvent toujours pas naviguer à pleine capacité.

Comme le dit très bien Hans Lagerweij dans son article (2020), « L'industrie des croisières d'expédition sera certainement aussi fortement touchée par la crise COVID-19, mais l'intérêt accru sous-jacent pour les expériences du produit restera. Grâce aux rabais et aux promotions du début, je suis certain que la demande reviendra. De plus, comme le dit le journal Mer et Marine, « Certains auront néanmoins l'avantage, pour s'en sortir, de pouvoir compter sur leur spécialisation dans des marchés de niche, en particulier des marchés nationaux captifs avec lesquels ils pourront redémarrer, même si ce n'est dans un premier temps que pour proposer des croisières locales en cabotage. » (Groizeleau, 2020).

Il n'est donc pas surprenant que, au milieu de la crise actuelle, un nouveau participant aux croisières d'expédition ait été annoncé la semaine dernière avec Amundsen Expeditions. Les 12 mois à venir seront difficiles, mais les perspectives restent prometteuses. » (Lagerweij, 2020).

À long terme, après une demande initiale plus faible qui sera expliquée par la crainte des passagers, mais aussi des conséquences économiques, notamment sur l'un des principaux segments de clientèle, les baby-boomers, les croisières d'expédition pourraient se rétablir plus rapidement que les croisières sur les grands paquebots. Comme l'explique guidepoint.com (Lagerweij, 2020), cela est dû aux plus petits navires utilisés par ce secteur et son éloignement par rapport à des endroits qui étaient auparavant gravement touchés par le tourisme de masse et qui étaient donc perçus comme présentant un risque plus élevé ; "Être enfermé avec des milliers de personnes dans un bateau de croisière en amènera beaucoup à s'arrêter avec le torrent d'histoires d'horreur qui en découlent. Les petits groupes et les voyages plus éloignés seront beaucoup plus attrayants" écrit Hans Lagerweij.

10.4 Principales leçons tirées par le secteur

Comme on peut le voir dans le reportage « Croisières touristiques : touché-coulé ? », l'hygiène représente un modèle économique d'avenir. Selon Dieter Brell, directeur artistique proposant ses services pour certaines compagnies maritimes, il y a une demande très forte pour les produits antibactériens et beaucoup de nouveautés arrivent sur le marché. L'un des futurs défis que devra donc affronter les croisiéristes sera, toujours selon Dieter Brell, au niveau du design des navires afin d'éviter que ceux-ci ne ressemblent à des hôpitaux. A l'avenir, les systèmes de stérilisation pourraient devenir monnaie courante à bord de ces navires.

Certains armateurs tel que Lindblad avaient déjà compris, avant la pandémie, que l'hygiène allait jouer un rôle majeur dans le futur. C'est ainsi qu'on a vu cet armateur investir dans un système de nettoyage et de désinfection appelé ACT CleanCoat qui est une sorte de revêtement auto-désinfectant.

En plus des dispositifs cités précédemment, on pourrait ainsi voir se généraliser des contrôles de température à l'embarquement, des nettoyages plus poussés et fréquents des navires, etc.

Les propos de Josh Leibowitz, président de Seabourn, au magazine Forbes résumant parfaitement les leçons qu'a tirées le secteur à la suite de la pandémie « Je pense que l'une des leçons les plus importantes que nous avons toutes apprises est l'importance de mettre la santé et la sécurité au premier plan dans tout ce que nous faisons. » (Ingram, 2021).

11 Futur de ce secteur¹³

Les croisières d'expédition étaient sensées devenir « the next big thing » comme l'indique le travel market report de 2020 (Moebes A.M., 2020). Mais bien que le Covid ait touché ce secteur, il semblerait que celui-ci pourrait quand même avoir un avenir radieux.

11.1 Croissance

Un constat que l'on fait assez rapidement lorsque l'on consulte les sites des différentes compagnies proposant des croisières d'expédition est que ce secteur est en pleine expansion, si l'on oublie la période de crise du Covid-19. En effet, même si en 2018, selon Cruise Industry News, l'industrie des croisières d'expédition représentait moins de 1% du marché global de la croisière, celle-ci ne cesse de croître. Pour preuve de cette croissance, toujours selon Cruise Industry News, 36 nouveaux navires sont prévus entre 2019 et 2022 ¹⁴(Moebes A.M., 2019).

Todd Smith, fondateur et président d'AdventureSmith Explorations en Californie, a déclaré en 2019 que sa société, spécialisée dans les croisières d'expédition et autres types de voyages d'aventure (Leibowitz, 2019), a connu une croissance annuelle de 150 % au cours des cinq dernières années.

L'exploration haut de gamme a, par exemple, affiché une croissance annuelle de 10%, a publié sur son site le figaro dans un article de 2018 (Menu, 2018).

¹³ Ce chapitre a été en partie créé au début de la crise du Covid-19, les informations contenues dans celui-ci peuvent donc être sujet à certains changements.

La preuve la plus flagrante de cette croissance est le renforcement constant des flottes actuelles (Glusac, 2018). Rien qu'en 2019, dix nouveaux navires d'exploration sont apparus sur le marché selon le site Paghebdo (2019), suivi par cinq autres en 2020. Ponant est l'exemple idéal d'une compagnie en plein essor. En effet, depuis 2018, ce n'est pas moins de cinq navires qui ont intégré ses rangs et cette croissance n'est pas près de s'arrêter dans un futur proche. Pour poursuivre avec Ponant, deux nouveaux navires sont pour le moment en construction et devront prendre la mer en 2020 et 2021. Rien qu'en 2018, cette compagnie a su dégager un bénéfice de 205 millions d'euros (Artemis, 2021).

En plus du renforcement des flottes auprès des compagnies existantes, on constate aussi que de nouveaux acteurs viennent investir ce secteur tel que Latitude Blanche ou encore Ritz Carlton, qui n'est autre qu'un prestigieux groupe hôtelier. Ce dernier lancera trois yachts dédiés à l'expédition dont le premier fera son voyage inaugural en printemps 2021 (Martin, 2020). Un autre exemple est la compagnie Norwegian Yacht Voyages qui lancera son premier navire d'une série de quatre en 2023. Mais on voit également que certains acteurs déjà présents dans le secteur des croisières créent désormais leurs filiales dédiées à l'expédition. Viking Cruise vient par exemple de lancer sa branche dédiée à l'exploration, Viking Expedition. D'autres armateurs venant du secteur des croisières traditionnelles investissent le domaine des expéditions différemment, en rachetant tout simplement d'autres compagnies déjà présentes dans ce milieu. Les deux plus gros leaders mondiaux des croisières ont chacun fait ce dernier choix. Royal Caribbean a racheté en 2018 Silversea à 66,7% (Menu, 2018) comme l'avait fait Carnival cruise line&plc en 1992 qui a racheté Seabourn dans sa totalité (Rochaix, 2021).

Une autre preuve de cette croissance est donnée par la Cruise Lines International Association qui montre, qu'entre 2017 et 2018, les croisières vers l'Antarctique, l'Arctique, les Galapagos et le Groenland, qui sont quasiment exclusivement des destinations parcourues par les croisières d'expédition, ont augmenté de près d'un tiers, atteignant ainsi les 148 000 passagers (Leibowitz, 2019). Mais même si cette croissance est impressionnante,

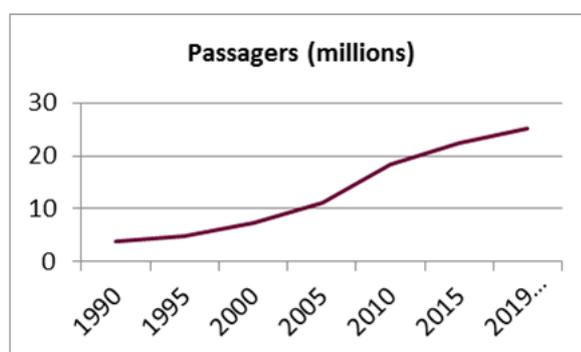
Ben Lyons, PDG de Expedition Voyage Consultants, tient à rationaliser cette croissance en expliquant au site internet Skift (Leibowitz, 2019) que les chiffres actuels de ce secteur sont encore faibles en comparaison du reste de l'industrie des croisières. Il cite, pour illustrer ces propos ceci, « Tous les nouveaux navires d'expédition mis en ligne au cours des prochaines années n'équivalent même pas un nouveau méga navire de croisière conventionnel ».

Bien que le Covid-19 ait frappé l'ensemble de la planète début 2020, il semblerait que même cet évènement soit incapable d'interrompre cette croissance. Bien que les finances des armateurs soient mises à mal par le coronavirus en ce moment, il semblerait que dans un futur assez proche, celui-ci puisse permettre de booster la croissance de ce secteur. En effet, il semblerait que la pandémie actuelle accélère la tendance pour aller d'un tourisme de masse à un tourisme plus raisonné. Et c'est justement sur ce créneau que jouent les croisières d'exploration. Avec les restrictions actuelles, les petits navires représentent un réel avantage comme le confie Karl J. Pojer, président de CLIA Allemagne (A. Goerschel & Janscó, 2020), qui pense qu'on va vers un retour des petits navires. L'arrêt des gros navires de croisière a également mis en lumière la nocivité de ceux-ci pour certaines villes telles que Venise, où Jane Da Mosto, fondatrice de l'ONG "weareherevenice", lutte contre ces gros navires, qualifiés de « monstres » par certains Vénitiens. D'autres villes portuaires telles que Dubrovnik, changent leurs manières d'appréhender le tourisme en forçant par exemple les navires de croisières à rester un minimum de six heures à quai. Cette mesure a pour but de retrouver un tourisme à plus petite échelle, qui serait plus durable mais aussi dans un sens plus viable économiquement.

11.1.1 Moteurs de cette croissance

En mettant de côté l'année 2020 et ce début d'année 2021, le secteur des croisières de manière globale est, comme le dit Sia Partners (2016), un secteur faisant preuve d'un dynamisme à toute épreuve malgré la crise économique mondiale, et malgré des naufrages spectaculaires et largement médiatisés comme le Costa Concordia en 2012, ou l'Etoile de l'Orient en 2015. L'essor de ce secteur est, entre autres, boosté par les changements de

consommation (passer du matériel à l'expérience), mais aussi par la pression positive venant des mastodontes du secteur des croisières tels que Carnival Corporation & plc ou bien Royal Caribbean Cruises Ltd.



GRAPHIQUE 11 Evolution du nombre de passagers effectuant des croisières

Source : Cruise Market Watch

En effet, la croissance des croisières d'exploration, qui a eu lieu ces dernières années, est étroitement liée à la croissance des croisières traditionnelles. Suite à la pression exercée par les géants du secteur des croisières, les petits acteurs ont dû revoir entièrement leurs formules afin de ne pas sombrer. Les grosses compagnies telles que Carnival et Royal Caribbean misent sur des navires de plus en plus gros afin de brader les prix de leurs tickets en profitant d'une économie d'échelle importante, mais aussi comptent sur la collaboration des diverses compagnies au sein de leurs groupes. Pour preuve, rien que le groupe Carnival Corporation & plc. est composé de 10 filiales avec des compagnies telles que Holland America Line et Costa Croisières (Wikipedia, 2021). Cette concurrence féroce a poussé les compagnies offrant des croisières sur de plus petits bateaux à complètement revoir leur politique, afin de ne pas se faire écraser par la concurrence avec leurs mastodontes dans une guerre des prix perdues d'avance (car impossible pour eux de jouir d'une économie d'échelle aussi colossale).

De cette nécessité de repenser complètement leurs modes de fonctionnement, des acteurs proposant des croisières sur de plus petits navires ont eu l'idée d'attirer une clientèle plus fortunée en faisant donc le choix d'un positionnement de niche plus rémunérateur à l'aide de passagers à haute valeur ajoutée. Ainsi, comme décrit dans un article paru sur le site internet Sia Partners (2016), ces compagnies ont fait le choix, de faire leur profit via des tickets d'embarquement proposés à des tarifs assez conséquents, plutôt que via le volume de passagers embarqué à bord de leurs navires.

Un autre moteur qui serait responsable de cette croissance semblerait être, selon le président et CEO de Victory Cruise Lines, Hans Lagerweij (Lagerweij, 2019), le changement de notre manière de consommer. Ce genre de croisière colle tout à fait aux tendances de consommation observées, comme celles des jeunes et en particulierité des milléniaux qui préfèrent les expériences au matériel. Ce sentiment est entièrement partagé par Adam Coulter qui cite : "Comme de plus en plus de gens accordent une plus grande valeur à l'expérience plutôt qu'aux biens matériels, l'idée d'une croisière en expédition est devenue plus populaire" (Coulter, 2020).

Ce secteur est également poussé par la vague écologique qui a vu le jour ces dernières années. Les compagnies ont ainsi su profiter de la petite taille de leurs navires, pour en faire un argument commercial de taille. Comme mentionné auparavant, la faible envergure de ces navires a permis aux compagnies maritimes présentes dans ce secteur, de vanter les prouesses écologiques de leurs bateaux d'exploration, vis-à-vis des énormes complexes flottants qui sont de plus en plus décriés ces dernières années pour leurs impacts environnementaux. En surfant sur l'écologie, ces armateurs ont ainsi réussi à attirer une clientèle désireuse de réduire son empreinte écologique.

Cette croissance est également poussée par un intérêt croissant, venant d'une clientèle de plus en plus internationale. Ainsi, le groupe Artémis détenteur de la compagnie Ponant, (« Kering », 2015) indique que son activité est portée par l'intérêt grandissant de la clientèle

internationale, particulièrement en Amérique du Nord et dans la zone Asie-Pacifique. Ce constat est retrouvé sur le site guidepoint.com (Lagerweij, 2019). On y apprend que la Chine représente une grande opportunité pour ce secteur, en particulier concernant l'expédition dans un cadre luxueux. En effet, l'Empire du Milieu continue une croissance impressionnante et ouvre de plus en plus ses frontières au monde extérieur, ce qui bénéficie directement à l'industrie du tourisme. De plus, la clientèle chinoise affectionne tout particulièrement les « bucket-list experiences ».

Jack Ezon, d'Ovation Travel, une firme qui s'adresse exclusivement aux voyageurs haut de gamme, attribue quant à lui cette croissance pour l'expédition de luxe à trois facteurs principaux : l'apparition de produits de luxe dans la catégorie des croisières d'expédition ; des itinéraires plus courts qui attirent un public plus jeune et d'autres personnes disposant de peu de temps libre ; et le changement climatique, qui a créé un sentiment d'urgence pour voir des endroits avant qu'il ne soit trop tard (Schensul, 2017). Celui-ci indique également que les croisières d'expédition de luxe ont augmenté de 22 % au cours des trois dernières années.

11.1.2 Menace pour la croissance

Comme vu précédemment, ce secteur est en plein essor, ce qui en réjouit beaucoup mais qui en inquiète également certains comme Hans Lagerweij, CEO et Président de Victory Cruise Lines, qui se demande si le secteur ne grandit pas trop vite. Voici ses termes : « Le domaine des croisières d'expédition est un segment du voyage qui se développe rapidement. Trente-deux nouveaux navires d'expédition sont en commande, avec un investissement estimé à plus de 4 milliards de dollars. La grande question est de savoir si la croissance du marché peut absorber une telle augmentation de capacité ou si, dans trois ans, nous parlerons de la "bulle des croisières d'expédition". ». Pour résumé, il ne faudrait pas que ce secteur surpasse la demande avec un afflux trop important de navires sur le marché. Cela mènerait à faire naviguer des navires qui ne seraient pas remplis à une capacité assez lucrative, ou bien, pour

réguler cette offre trop importante, les acteurs seraient contraints de réduire le nombre de navires d'expéditions en envoyant certains de ceux-ci à la casse. Mais comme on peut le lire sur le site de Sia Partners (2016), le secteur des croisières est actuellement dans sa globalité, un marché de l'offre. C'est-à-dire que c'est l'offre et non la demande qui guide le marché. En d'autres termes, l'offre n'est pas assez conséquente afin de savoir contenter tous les clients. Il n'y a actuellement pas suffisamment de place pour héberger tous les passagers à bord de ces embarcations qui naviguent une grande majorité du temps à leurs taux de remplissage maximal. Ainsi, si on rajoute des navires à l'offre actuelle, cela permettrait à un plus grand nombre de passagers d'embarquer à bord de ces croisières. Là où il faut donc faire attention, est de ne pas dépasser la demande avec une offre supérieure à cette demande.

Une autre menace qui risquerait de plomber la croissance de ces croisières est le manque de personnel compétent capable de fournir un tel niveau d'expérience à la clientèle, nous rapporte l'article de Guidepoint (Lagerweij, 2019). Cette croissance est d'autant plus à risque pour les croisières dans les eaux polaires où le manque de personnes formées pour ces eaux tels que des capitaines sachant naviguer dans ces régions se fait ressentir. Toujours selon le même article, il y a actuellement une pénurie importante de personnel qualifié et compétent qui dure depuis 2020 et qui ne sera pas résolue avant 2022.

11.2 Tendances à venir

Ce secteur intéresse de plus en plus de grosses compagnies telles que Carnival Corporation & plc ou bien Royal Caribbean Cruises Ltd qui ont tous deux investi dans l'achat de compagnies présentes dans ce secteur comme on a pu le voir dans le point 5.1, permettant ainsi aux compagnies d'exploration de pouvoir investir des sommes importantes dans de nouveaux projets, afin d'attirer toujours plus de passagers.

Un des exemples les plus frappants est l'acquisition de la compagnie française Ponant par le holding Artémis, détenu par la famille Pinault. Depuis son rachat en 2015, la compagnie Ponant a ainsi vu sa flotte passer de 5 navires lors de son acquisition à un total de 12 début 2021. Converti en nombre de passagers, on passe de 30 000 passagers en 2015 avec un

chiffre d'affaire de près de 140 millions d'euros (« Kering », 2015) à un chiffre d'affaires atteignant 380 millions d'euros et 60 000 passagers transportés en 2019 (Ponant, 2020). Ainsi donc, grâce au soutien d'Artémis, Ponant a su disposer des moyens nécessaires pour accélérer son internationalisation et franchir ainsi une nouvelle étape dans son développement comme il l'espérait en 2015 (« Kering », 2015).

De par le renforcement de ce secteur via ces divers rachats et fusions, on pourrait s'attendre à voir arriver des projets toujours plus impressionnants venant des armateurs avec notamment des navires toujours plus performants et sophistiqués.

Avec l'arrivée de navires de plus en plus grands dans le milieu des croisières d'exploration, on peut se poser la question de savoir si les navires d'exploration de plus grande taille seront la norme dans le futur. Cela dépendra sûrement du succès de la compagnie Hurtigruten, avec ses nouveaux navires pouvant accueillir jusqu'à 530 passagers, contrairement aux 200 habituellement transportés dans un navire de croisière d'exploration actuel. Mais si le succès de ces navires est au rendez-vous, il est très probable qu'une partie de la concurrence face de même afin d'augmenter leurs marges via une économie d'échelle agrandie (Lagerweij, 2019). L'impact du Covid aura aussi probablement son importance sur le design et la taille des navires. Selon Dieter Brell, directeur artistique, « nos habitudes vont peut-être changer sur le long terme après la pandémie. Il faut aussi se demander ce qui est encore faisable en extérieur. Et en fait, presque tout est faisable en extérieur, cela signifie qu'on aura des bateaux de plus en plus ouverts » (A. Goerschel & Janscó, 2020).

Une autre tendance qui pourrait se répandre, est celle de navires d'expédition ayant une certification de la coque assez haute, que pour pouvoir naviguer de manière autonome ou quasi autonome, dans les glaces sans assistance de brise-glace. Un exemple est le

Commandant Charcot construit pour Ponant, qui est le premier navire d'exploration polaire hybride électrique propulsé au GNL¹⁵.

Du côté de la clientèle, on constate aussi une nouvelle tendance pour ce qui est de l'aventure de luxe. Comme l'indique Beth Butzlaff, vice-présidente des ventes de croisières chez Virtuoso (Schensul, 2017), la clientèle a tendance à rajeunir. On peut ainsi voir des croisières avec une majorité de trentenaires à leurs bords.

En plus de vouloir s'ouvrir à une clientèle beaucoup plus jeune, on remarque également que certains acteurs tels que Ponant essayent maintenant d'attirer une clientèle tout public comprenant ainsi aussi bien les voyageurs solos, que les familles et les lunes de miel (David, 2018).

On pourra également constater une offre encore plus abondante qu'à l'heure actuelle, pour les destinations proposées par ces croisières. En effet, comme on peut le lire sur le site de cruisecritic.com (Schensul, 2017), l'ajout de destinations jusqu'alors inaccessibles et inexplorées, proches et lointaines, est l'un des moyens par lesquels les compagnies de croisières d'expédition de luxe cherchent à se démarquer. De plus, comme le mentionne l'article *Trends in Luxury Expedition Cruising* (Schensul, 2017), les possibilités sont largement étendues, en partie grâce aux nouveaux jouets de bord, tels que les hélicoptères, qui permettent d'accéder plus loin à l'intérieur des terres.

Parlons justement de ces hélicoptères et autres équipements qui commencent à apparaître dans le secteur. On peut voir de plus en plus de navires équipés d'hélicoptères tel que le *Scenic Eclipse* qui comprend deux hélicoptères à son bord, sachant chacun accueillir sept passagers. Les sous-marins sont également de plus en plus présents auprès de ces navires d'exceptions afin de pousser à son paroxysme le sentiment d'exploration pour leurs

¹⁵ gaz naturel liquéfié

passagers fortunés. Le Crystal Endeavor en est le parfait exemple avec son submersible pouvant contenir sept personnes. Mais ce n'est pas tout, ce même navire qui avait un lancement prévu en été 2020, mais postposé suite au coronavirus (Sharpe, 2020), aura également droit à une chambre de recompression, un véhicule tout-terrain pour plusieurs personnes, un scooter sous-marin SEABOB et un véhicule télécommandé pour voir les épaves sous-marines (Schensul, 2017). Bien entendu, Crystal Cruises est loin d'être la seule compagnie à vouloir s'équiper d'équipement de ce type. Seabourn, par exemple, va également équiper deux de ses futurs navires, le Seabourn Venture et son sister ship d'ici juillet 2021 et avril 2022, avec des sous-marins nommés les U-Boat Worx Cruise Sub. Ceux-ci, comme le mentionne Seabourn sur son site (Seabourn, 2019), seront capable d'embarquer à leur bord six passagers et atteindre une profondeur de 300 mètres. Une chose est sûre, ces compagnies de luxe veulent tout faire pour renforcer la nature immersive et exploratoire de la croisière d'expédition afin de se démarquer de la concurrence.

Ce que l'on voit également de plus en plus se développer dans le segment premium est le principe du « door to door ». Le « door to door » traduit en français par le « porte à porte », est un principe qui consiste à prendre en charge le passager avant et après sa croisière. Concrètement, il s'agit d'aller chercher le croisiériste à son domicile, et non plus à l'embarcadère du port. L'expérience commencerait donc pour le voyageur sur le palier de son domicile, là également où ses vacances se finiraient.

Ainsi, on trouve des compagnies telles que Ponant qui propose de prendre en charge la réservation du vol, de l'hôtel, des restaurants et des transports en amont et en aval de la croisière pour leurs passagers (Sia Partners, 2016).

À la suite de la pandémie de coronavirus, l'hygiène sera également un point clef sur lequel les armateurs vont travailler dans les années à venir afin d'offrir la croisière la plus sûre possible sans faire de compromis sur l'expérience de ces croisières.

Comme on peut le remarquer, la plupart des tendances à venir concernent surtout le secteur des croisières de luxe. En ce qui concerne les croisières offrant des expériences plus « sommaires », on constate que peu de tendances sont à venir. Cela peut être expliqué par le fait que ce secteur est plus traditionaliste que le segment de luxe, en partie dû à une clientèle plus fidèle à cette façon de voyager.

Conclusion

A travers cette étude, nous avons tenté de définir ce que sont les croisières d'expédition. Pour ce faire, nous avons commencé par analyser les définitions propres à l'exploration via le terme même « exploration » et « expédition ». Cette partie nous a mené à nous poser la question de l'intérêt scientifique de ces croisières, comme mentionné dans la définition de « expédition ». Au regard des éléments apportés dans ce travail, nous pouvons répondre de manière nuancée à cette interrogation. D'une part, on peut dire que ces croisières sont organisées avec à leur bord des experts des milieux traversés, tels que des biologistes. Mais d'un autre côté, l'aspect scientifique n'est pas l'un des éléments principaux, il est uniquement là pour aider les passagers à comprendre certains éléments et il n'y a pas de but réel de recherche. Même si dans certains cas, certaines compagnies ont fait le choix de s'engager auprès d'institutions qui servent les causes scientifiques, leurs contributions à la cause scientifique reste minime.

Ensuite, après avoir retracé l'histoire des explorations maritimes, nous avons pu constater l'évolution des objectifs de ces voyages aux cours de siècles. Ces voyages, ayant eu pour vocation initiale la recherche de nouveaux territoires et routes maritimes, se sont tout doucement transformés en expéditions scientifiques au fur et à mesure que la quantité de territoires à explorer s'amincissait.

La généralisation de ce type de croisière, dont l'apparition remonte au milieu du XX^{ème} siècle, c'est manifesté suite à un besoin de survie de la part des petits armateurs face à des énormes compagnies faisant la course au gigantisme et bradant ainsi tous les prix du marché grâce à une économie d'échelle impressionnante. C'est ainsi que bon nombre de petits armateurs ont fait le choix d'un repositionnement vers un marché de niche qu'est la croisière d'exploration. Ces compagnies font, contrairement aux compagnies traditionnelles, leur profit via des tickets d'embarquement proposés à des tarifs assez conséquents, plutôt que via le volume de passagers embarqués à bord de leurs navires.

En utilisant comme base de données principales les informations fournies par les différentes compagnies sur leurs sites Internet et autres catalogues, nous nous sommes penchés sur les différents mots d'ordre de ces croisières. On constate ainsi que ces croisières mettent l'accent sur la taille humaine des navires voguant sur des itinéraires peu fréquentés. L'emphase est également mise sur l'observation au plus proche de la faune et la flore. Et c'est précisément sur l'aspect « au plus proche » qu'insistent les différents acteurs présents dans ce domaine. La promesse de croisières plus vertes est également un élément-clé de ce milieu.

Aujourd'hui, nous pouvons voir que les navires d'exploration offrant des prestations de premier ordre prennent de plus en plus de place sur un marché qui, à l'origine, ne comptait majoritairement que d'anciens navires de recherches scientifiques. Nous avons vu à travers ce travail que l'accent n'est pas mis sur ce qui se trouve à bord de ces navires, bien que certains proposent des prestations similaires à certains hôtels de luxe, mais bien sur ce qui est à l'extérieur. Et cela se ressent sur le catalogue d'excursions proposées par ces croisières qui est donc bien fourni.

Cependant, au fil de ce travail, nous avons également pu constater que le luxe occupait une place de plus en plus importante dans ce domaine, quitte à faire de l'ombre aux petits navires d'expédition traditionnels, qui étaient initialement l'essence même de ces croisières.

En ce qui concerne l'environnement, l'immense majorité des compagnies présentes dans ce secteur (si pas la totalité) participent à une même lutte, à savoir la sauvegarde des sites visités, car il est de leur intérêt de préserver leurs lieux d'escales afin de pouvoir les proposer à nouveau dans leurs catalogues des années suivantes. Ce combat écologique se fait via l'investissement dans des technologies plus propres telles que des navires hybrides comme le MS Roald Amundsen de chez Hurtigruten, ou bien via des associations telles que L'IAATO (International Association of Antarctica Tour Operators) et l'AECO (Association of Arctic Expedition Cruise Operators), qui prônent toutes deux un tourisme sûr et durable dans les

régions polaires.

Cependant, le problème de la facilitation du transport des espèces invasives par ces croisières, allant dans des zones aux biotopes bien souvent fragiles, a été soulevé dans ce travail. Bien que les compagnies imposent, quand nécessaire, à leurs voyageurs de nettoyer leurs vêtements avant et après chaque excursion, le danger d'importer une espèce dangereuse pour un certain environnement reste présent.

En ce qui concerne la clientèle fréquentant ces croisières, on se rend compte que le public cible n'est pas du tout le même que celui visé par les compagnies telles que MSC Croisières ou bien Carnival Cruise. Il s'agit principalement d'une clientèle haut de gamme ou de passionnés de la nature. La moyenne d'âge de cette clientèle est également relativement élevée sachant que les baby-boomers représentent le plus gros de la clientèle. Cependant, comme vu dans ce travail, on se rend compte que nombreux sont les armateurs à essayer d'attirer une clientèle plus large en ciblant dorénavant les familles, les jeunes et les enfants.

Dans la partie consacrée à l'impact du Covid-19 sur ce secteur, on a pu apprendre que malgré les difficultés engendrées à la suite de ce virus telles que les annulations des départs en séries et par conséquent la mise à mal des finances des compagnies, cette crise sanitaire pourrait à l'avenir booster ce secteur, en ayant mis en avant le besoin de passer d'un tourisme de masse à un tourisme plus raisonné et écoresponsable. On a également constaté une mode des croisières locales, lors de la reprise en été 2020, poussée par la fermeture de nombreuses frontières.

Quant au futur de ce secteur, il s'accompagnerait d'une vague d'innovations en matière d'expériences offertes lors des excursions telle que l'arrivée de sous-marins et autres engins permettant d'aller encore plus loin dans l'exploration.

Pour conclure, grâce à leurs navires de taille réduite, leurs promesses de croisières plus vertes et plus proches de la nature, les croisières d'exploration ont réussi à attirer une clientèle assez importante. L'intimité et le sentiment d'aventure offerts par ces voyages devraient assurer un avenir prometteur à ce secteur en pleine croissance.

A la suite de ce mémoire, de nombreuses pistes restent encore à explorer. En effet, comme on peut le constater, ce mémoire comporte de nombreuses informations provenant des armateurs eux-mêmes, notamment en ce qui concerne la partie traitant de l'écologie et de l'impact de ces croisières sur leurs lieux d'accueil. Cela peut donc nuire à la fiabilité de l'information. En effet, on est dès lors en droit de se poser la question quant à la neutralité de l'information. Il serait dès lors intéressant, dans un travail ultérieur, d'approfondir les recherches concernant l'aspect écologique, notamment via des recherches neutres, creusant plus en détails les effets de telles croisières sur les lieux traversés par celles-ci.

Un autre point qui serait également intéressant à traiter plus en profondeur, serait de savoir si à terme, ces croisières pourraient éventuellement remplacer celles organisées sur les complexes flottants, qui malgré leurs succès actuels, sont de plus en plus décriées.

Et enfin, à la suite de la crise du Covid-19, il serait intéressant d'analyser l'impact exact, qu'a eu cette pandémie sur ce secteur.

Bibliographie

A. Goerschel, & Janscó, J. (2020). Croisières touristiques : touché-coulé ?

Adventure Cruises With Lindblad Expeditions. (2020). *Lindblad Expeditions*. Consulté le 30 avril 2020, à l'adresse <http://world.expeditions.com/>

Artemis. (2021). Groupe Artemis. Consulté le 16 mars 2021, à l'adresse <https://www.groupeartemis.com/participations/ponant/>

Aurora Expeditions. (2021). Greg Mortimer Expedition Ship Features | Aurora Expeditions™. Consulté le 17 mars 2021, à l'adresse <https://www.auroraexpeditions.co.uk/ship/greg-mortimer/>

Bleiberg, L. (2019, 10 octobre). It's Crucial That Expedition Cruise Ships Respect the Environment. Here's Why. Consulté le 17 mars 2021, à l'adresse <https://www.cruisecritic.co.uk/articles.cfm?ID=3296>

Bouchet, A. (2016, 24 mars). Les chiffres fous à bord d'un des plus grands bateaux de croisière au monde. *Generation Voyage*. Consulté le 2 mai 2020, à l'adresse <https://generationvoyage.fr/chiffres-bateaux-croisiere-monde/>

Bowley G., & Revkin A.C. (2007). Icy Rescue as Seas Claim a Cruise Ship—The New York Times. Consulté le 30 avril 2020, à l'adresse <https://www.nytimes.com/2007/11/24/world/americas/24ship.html>

Calder, S. (2021, 2 mars). When will it be possible to go on a cruise again? *The Independent*. Consulté le 4 mars 2021, à l'adresse <https://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/cruise-ships-travel-uk-vaccine-b1810510.html>

Celebrity Cruises. (2018). À propos de Celebrity Cruises. Consulté le 1 mai 2020, à l'adresse <https://www.celebritycruises.fr/about-us.php>

Celebrity Cruises. (2020). Consulté le 30 avril 2020, à l'adresse <https://www.celebritycruises.com/itinerary-search?destinations=GALAP&ship=XP&feature=off>

CentralCruise. (2018, 27 février). Dumont d'Urville : Les croisières d'expéditions prennent une autre dimension. *Toute l'actualité des croisières sur le Blog de Centralcruise*. Consulté à l'adresse <https://centralcruise.com/blog/dumont-durville-les-croisieres-dexpeditions-prennent-autre-dimension.html>

Choi, J. (2021, 2 mars). Royal Caribbean offering « fully vaccinated » cruise. *TheHill*. Text, . Consulté le 4 mars 2021, à l'adresse <https://thehill.com/business-a-lobbying/business-a-lobbying/541210-royal-caribbean-offering-fully-vaccinated-cruise>

Clastres, G. (2020, 25 juin). La croisière de luxe est-elle éco-responsable ? Consulté le 17 mars 2021, à l'adresse <https://www.voyageons-autrement.com/la-croisiere-de-luxe-est-elle-eco-responsable>

Clergeat, R. (2020, 23 juillet). France Littoral, mon amour. *Parismatch.com*. Consulté le 3 mars 2021, à l'adresse <https://www.parismatch.com/Vivre/Voyage/France-Littoral-mon-amour-1695330>

Collins English Dictionary. (2020). Exploration. *Collins*. Consulté le 17 février 2020, à l'adresse <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/exploration>

Constantine. (2016, 1 novembre). MS-Explorer-2005. *Wikipedia*. Consulté le 16 mars 2020, à l'adresse <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b4/MS-Explorer-2005-1.jpg>

Correnti P. (2019, 7 août). Histoire des premières croisières : D'où ça vient ? *Blog de Croisieres.fr*. Consulté à l'adresse <https://www.croisieres.fr/blog-voyage/histoire-des-premieres-croisieres-dou-ca-vient/>

Coulter, A. (2020, 8 janvier). 5 Things to Know About Family Expedition Cruising. *Cruise critic*. Consulté le 3 février 2021, à l'adresse <https://www.cruisecritic.com/articles.cfm?ID=3362>

Croisierenet.be. (2021, 25 février). Coronavirus : Les compagnies de croisières suspendent leurs activités. Consulté le 16 mars 2021, à l'adresse <https://www.croisierenet.be/information/coronavirus.htm>

Croisières d'expédition et d'exploration : Partez à l'aventure ! (2015, 16 septembre). *Blog Webcroisieres*. Consulté à l'adresse <https://www.webcroisieres.com/blog-voyage/croisieres-dexpedition-et-dexploration-partez-a-laventure/>

Cruise Industry News. (2021, 11 février). Seabourn Launches 2023 World Cruise and Grand Voyage. Consulté le 18 mars 2021, à l'adresse https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/24367-seabourn-launches-2023-world-cruise-and-grand-voyage.html?fbclid=IwAR2OTRvoYxxmi9RQNpcWYmxE_6J0-6VErj4HLd-nkpwju45JnwOeZazzr_M

cruiseindustrynews.com. (2021, 17 février). Viking Cancels Cruises Through May 31. *Cruise Industry News*. Consulté le 25 février 2021, à l'adresse

<https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/24396-viking-cancels-cruises-through-may-31.html>

Crystal Cruises. (2020). Crystal Endeavor Expedition Experience | Crystal Cruises. Consulté le 30 avril 2020, à l'adresse <https://www.crystalcruises.com/ships/crystal-endeavor>

Curry, C. H., McCarthy, J. S., Darragh, H. M., Wake, R. A., Todhunter, R., & Terris, J.

(2002). Could tourist boots act as vectors for disease transmission in Antarctica?

Journal of Travel Medicine, 9(4), 190-193. doi:10.2310/7060.2002.24058

David, S. (2018, 29 septembre). Ponant veut attirer de nouveaux clients avec une politique commerciale encore plus attractive. Consulté le 17 mars 2021, à l'adresse

<http://www.quotidiendutourisme.com/actualite/croisieres/ponant-veut-attirer-de-nouveaux-clients-avec-une-politique-commerciale-encore-plus-attractive-600083.php/?latest>

De Paola, F. (2020, 18 septembre). Hurtigruten ne reprendra pas ses croisières avant 2021.

L'Echo Touristique. Consulté à l'adresse

<https://www.lechotouristique.com/article/hurtigruten-ne-reprendra-pas-ses-croisieres-avant-2021>

Descamps, A. (2020a, 24 novembre). Croisière : Une année de suspension. *Journal de la*

Marine Marchande. Consulté le 16 mars 2021, à l'adresse

<https://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/croisiere-une-annee-de-suspension>

- Descamps, A. (2020b, 18 juin). L'interminable retour à la vie de l'activité croisière. *Journal de la Marine Marchande*. Consulté le 16 mars 2021, b à l'adresse <https://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/shipping/linterminable-retour-a-la-vie-de-lactivite-croisiere>
- Descamps, A. (2020c, 15 mars). Covid-19 : La croisière se saborde. *Journal de la Marine Marchande*. Consulté le 16 mars 2021, c à l'adresse <https://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/shipping/covid-19-la-croisiere-se-saborde>
- Descamps, A. (2020d, 5 juin). Les croisières jouent la carte nationale. *Journal de la Marine Marchande*. Consulté le 16 mars 2021, d à l'adresse <https://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/shipping/les-croisieres-jouent-la-carte-nationale>
- Dingus G. (2020, 23 janvier). 15 things you can only do on an expedition cruise. *Usatoday*. Consulté le 30 avril 2020, à l'adresse <https://www.usatoday.com/story/travel/cruises/2020/01/23/15-things-you-can-only-do-expedition-cruise/4543012002/>
- Durand-Parenti, C., C. (2016, 21 juillet). Mars 2020 : Un nouveau rover pour remplacer Curiosity. *Le Point*. Consulté le 22 avril 2020, à l'adresse https://www.lepoint.fr/astronomie/mars-2020-le-successeur-de-curiosity-en-fabrication-21-07-2016-2055846_1925.php
- Ebelthite, S. (2020, 4 septembre). Delivery delayed for new ultra-luxury expedition cruise ship Seabourn Venture. Consulté le 19 mars 2021, à l'adresse

<https://cruise Arabiaonline.com/2020/09/04/seabourn-venture-the-new-ultra-luxury-expedition-cruise-ship-delayed-until-2021/>

Edwina, L. (2017, 23 octobre). The next generation of eco-friendly expedition cruise ships.

Mundy Adventures. Consulté le 17 mars 2021, à l'adresse

<https://www.mundyadventures.co.uk/adventure-news/news/eco-friendly-cruise-ships>

Eime, R. (2019, 10 octobre). Cheap Antarctic Cruises. Consulté le 16 mars 2021, à l'adresse

<https://www.cruisecritic.co.uk/articles.cfm?ID=4345>

Emma, S. (2018, 11 juin). What is an expedition cruise? Where can you sail and which cruise

lines? *Luxury Cruise Advice and Inspiration from SixStarCruises.co.uk*. Consulté à

l'adresse <https://www.sixstarcruises.co.uk/advice/what-is-an-expedition-cruise/>

Evenset, A. (2011). *Environmental impacts of expedition cruise traffic around Svalbard*.

Consulté à l'adresse

<https://www.yumpu.com/en/document/read/5990089/environmental-impacts-of-expedition-cruise-traffic-around-aeco>

Expeditions online. (2020). About Expedition Cruises. *Expeditions Online*. Consulté le 22

février 2020, à l'adresse <https://expeditionsonline.com/information/about-expedition-cruises>

Garrigues, P. (2020, 19 juillet). Des croisières « hors des sentiers battus »... au large de la

France. *La Croix*. Consulté à l'adresse [https://www.la-croix.com/Economie/croisieres-](https://www.la-croix.com/Economie/croisieres-hors-sentiers-battus-large-France-2020-07-19-1201105526)

[hors-sentiers-battus-large-France-2020-07-19-1201105526](https://www.la-croix.com/Economie/croisieres-hors-sentiers-battus-large-France-2020-07-19-1201105526)

Glusac, E. (2018, 28 décembre). Luxury Comes to Expedition Cruising. *The New York Times*.

Consulté à l'adresse <https://www.nytimes.com/2018/12/28/travel/expedition-cruises-luxury.html>

Golden, F. (2020, 14 janvier). Amazing Kid-Friendly Cruises That Aren't on a Mega-Ship.

AFAR. Consulté le 3 février 2021, à l'adresse <https://www.afar.com/magazine/the-most-unique-kid-friendly-cruises>

Gozlan, M. (2020, 30 mai). Covid-19 : Trois médecins à bord d'un navire de croisière en

Antarctique témoignent. *Le Monde.fr*. Consulté à l'adresse https://www.lemonde.fr/actualite-medias/article/2010/11/03/la-charte-d-ethique-et-de-deontologie-du-groupe-le-monde_1434737_3236.html

Grands Espaces. (2020). 20 ans de croisières exploration : Entre expéditions scientifiques et

grandes croisières, la genèse d'un projet. *Grands Espaces*. Consulté le 22 avril 2020, à l'adresse <https://www.grands-espaces.com/20-ans-de-croisieres-exploration-entre-expeditions-scientifiques-et-grandes-croisieres-la-genese-dun-projet/>

Groizeleau, V. (2020a, 5 octobre). Ponant : Jean-Emmanuel Sauvée laisse la barre de la

compagnie. *Mer et Marine*. Consulté le 5 février 2021, a à l'adresse <https://www.meretmarine.com/fr/content/ponant-jean-emmanuel-sauvee-laisse-la-barre>

Groizeleau, V. (2020b, 6 mai). Que va-t-il rester de l'industrie de la croisière ? *Mer et Marine*.

Consulté le 19 mars 2021, b à l'adresse <https://www.meretmarine.com/fr/content/que-va-t-il-rester-de-lindustrie-de-la-croisiere>

Groizeleau, V. (2020c, 17 novembre). Ponant met sa flotte à l'arrêt pour plusieurs mois mais veut préserver l'emploi. *Mer et Marine*. Consulté le 4 mars 2021, c à l'adresse <https://www.meretmarine.com/fr/content/ponant-met-sa-flotte-larret-pour-plusieurs-mois-et-tente-de-preserver-lemploi>

Groizeleau, V. (2021, 28 avril). Ponant impose la vaccination aux passagers. *Mer et Marine*. Consulté le 3 mai 2021, à l'adresse <https://www.meretmarine.com/fr/content/ponant-impose-la-vaccination-ses-passagers>

Hans Hansson—Coisière polaire Antarctique. (2021). *Grands Espaces*. Consulté le 28 avril 2021, à l'adresse <https://www.grands-espaces.com/navires/le-hans-hansson/>

Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH. (2019 novembre). Hapag-Lloyd Cruises Environmental Brochure. Consulté à l'adresse <https://www.hl-cruises.com/bk/environmental-management/index.html#0>

Helicopter Tours. (2020). Consulté le 4 mai 2020, à l'adresse <https://oceanwide-expeditions.com/to-do/outdoor-activities/helicopter-trips>

historic-marine-france.com. (2020). Les grandes dates de l'exploration maritime, librairie maritime. Consulté le 18 février 2020, à l'adresse <http://librairie-marine.com/documents/explorateurs/explorations-dates.html#odysee>

History of Oceanography. (2020). *Dive & Discover*. Consulté à l'adresse <https://divediscover.whoi.edu/history-of-oceanography/>

Holiabie. (2018, 7 juin). Tourisme de croisière, existe-t-il des croisières durables ? *Holiabie*. Consulté le 17 mars 2021, à l'adresse <https://www.holiabie.com/fr/actus/comprendre/croisiere-eco-responsables/>

Hurtigruten. (2020a). MS Nordnorge. Consulté le 30 avril 2020, a à l'adresse

<https://www.hurtigruten.fr/navires/ms-nordnorge/>

Hurtigruten. (2020b, 20 février). *Wikipédia*. Consulté à l'adresse

<https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Hurtigruten&oldid=167614618>

Hurtigruten. (2020c). MS Roald Amundsen. Consulté le 30 avril 2020, c à l'adresse

<https://www.hurtigruten.fr/navires/ms-roald-amundsen/>

Hurtigruten. (2020d, 5 août). Hurtigruten suspend temporairement toutes les croisières d'expédition. Consulté le 5 février 2021, d à l'adresse

<https://www.hurtigruten.fr/informations-pratiques/mise-a-jour-concernant-le-coronavirus/annulations-croisieres-expedition/>

Hurtigruten. (2021, 10 février). *Wikipédia*. Consulté à l'adresse

<https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Hurtigruten&oldid=179768498>

IAATO. (2021). IAATO Boot and Clothing Decontamination Poster. Consulté à l'adresse

<https://iaato.org/wp-content/uploads/2020/03/IAATOBbootandClothingDecontaminationPoster.pdf>

Ingram, R. (2021, 5 janvier). Seabourn President On The Future Of Luxury Cruising After Covid-19. *Forbes*. Consulté le 17 février 2021, à l'adresse

<https://www.forbes.com/sites/rachelingram/2021/01/05/seabourn-president-on-the-future-of-luxury-cruising-after-covid-19/>

Jainchill, J. (2020, 12 octobre). Covid's impact on the expedition cruise experience. Consulté le 16 mars 2021, à l'adresse <https://www.travelweekly.com/Cruise-Travel/Insights/Covids-impact-on-the-expedition-cruise-experience>

Jordan, A. E. (2017). The Next Big Thing : Expedition Cruises. *The Maritime Executive*.

Consulté le 28 février 2020, à l'adresse <https://www.maritime-executive.com/article/the-next-big-thing-expedition-cruises>

Kering : Acquisition de la compagnie Ponant. (2015, 27 juillet). *BFM Bourse*. Consulté le 4

février 2021, à l'adresse <https://www.tradingsat.com/kering-FR0000121485/actualites/kering-artemis-acquisition-de-la-compagnie-ponant-612927.html>

Kern, J. (2020, 15 septembre). Dépistage de la Covid-19 : Qu'est-ce que le test PCR ? *Futura*.

Consulté le 14 mai 2021, à l'adresse <https://www.futura-sciences.com/sante/questions-reponses/coronavirus-depistage-covid-19-quest-ce-test-pcr-14462/>

Kornei, K. (2020, 9 avril). The Invasion of Antarctica Begins With Mussels. *The New York Times*.

Consulté à l'adresse <https://www.nytimes.com/2020/04/09/science/antarctica-invasive-mussels.html>

Lagerweij. (2020, 8 juillet). Expected Impact on Expedition Cruising after COVID-19.

Guidepoint. Consulté à l'adresse <https://www.guidepoint.com/expected-impact-on-expedition-cruising-after-covid-19/>

Lagerweij, H. (2019, 7 mars). Expedition Cruising : Goldmine or Bubble? *Guidepoint*.

Consulté à l'adresse <https://www.guidepoint.com/expedition-cruising-goldmine-or-bubble/>

Larousse, É. (2020). Définitions : Expédition - Dictionnaire de français Larousse. *Larousse*.

dictionnaire, . Consulté le 13 février 2020, à l'adresse <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/exp%C3%A9dition/32232>

Latitude Blanche. (2020a). Le Concept—LATITUDE BLANCHE. Consulté le 30 avril 2020, a à l'adresse <https://www.latitudeblanche.com/le-concept/>

Latitude Blanche. (2020b). Navire—LATITUDE BLANCHE. Consulté le 30 avril 2020, b à l'adresse <https://www.latitudeblanche.com/yacht-polaire/>

Latitude Blanche. (2021). Aux côtés de la science. *LATITUDE BLANCHE*. Consulté à l'adresse <https://www.latitudeblanche.com/aux-cotes-de-la-science/>

lavenir.net. (2021, 4 février). Le Canada prolonge d'un an l'interdiction de croisières dans ses eaux. *Communes, régions, Belgique, monde, sports – Toute l'actu 24h/24 sur Lavenir.net*. Consulté le 17 février 2021, à l'adresse https://www.lavenir.net/cnt/dmf20210204_01552032/le-canada-prolonge-d-un-an-l-interdiction-de-croisieres-dans-ses-eaux

Leibowitz, A. (2019, 30 juillet). Expedition Cruising Is Still Small But Going Mainstream for Travel Advisors. *Skift*. Consulté le 30 avril 2020, à l'adresse <https://skift.com/2019/07/30/expedition-cruising-is-still-small-but-going-mainstream-for-travel-advisors/>

Lindblad Expeditions. (2020). Cruise Tourism, Expedition Cruises—Lindblad Expeditions. Consulté le 22 février 2020, à l'adresse <http://world.expeditions.com/about-us/lindblad-history/>

Lindblad Expeditions. (2021). COVID-19 Health & Safety Protocol | Lindblad Expeditions-National Geographic. Consulté le 16 mars 2021, à l'adresse <http://world.expeditions.com/covid-protocol/>

Lindblad Expeditions Holdings, Inc. (2020, 29 octobre). Lindblad Expeditions Holdings, Inc.

Reports 2020 Third Quarter Financial Results. Consulté le 28 avril 2021, à l'adresse <https://www.prnewswire.com/news-releases/lindblad-expeditions-holdings-inc-reports-2020-third-quarter-financial-results-301162746.html>

Lindblad Expeditions Holdings, Inc. (2021). Lindblad Expeditions Holdings, Inc. Reports

2021 First Quarter Financial Results. Consulté le 4 mai 2021, à l'adresse <https://www.prnewswire.com/news-releases/lindblad-expeditions-holdings-inc-reports-2021-first-quarter-financial-results-301279859.html>

LLC, R. (2020). « Oceanwide Expeditions » on Revolvly.com. Consulté le 3 mars 2020, à

l'adresse <https://www.revolvly.com/page/Oceanwide-Expeditions?smv=4944641>

Lynch, P. (2020, 20 novembre). Ponant cancels 2020 sailings in small ship setback. *Cruise*

Passenger. Consulté à l'adresse <https://cruisepassenger.com.au/60558-2/>

Maher, P. (2012 janvier). *Expedition cruise visits to protected areas in the Canadian Arctic :*

Issues of sustainability and change for an emerging market. Consulté à l'adresse https://www.researchgate.net/publication/285863145_Expedition_cruise_visits_to_protected_areas_in_the_Canadian_Arctic_Issues_of_sustainability_and_change_for_an_emerging_market

Martin, A. (2020, 18 août). Douglas Prothero on the Launch of The Ritz-Carlton Yacht

Collection. *Elite Traveler*. Consulté le 8 février 2021, à l'adresse <https://www.elitetraveler.com/travel/luxury-cruises/ceo-douglas-prothero-ritz-carlton-yacht-collection>

- Mathisen, M. (2020, 7 octobre). Ponant Mounting Quick Comeback. Consulté le 16 mars 2021, à l'adresse <https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/23620-ponant-mounting-quick-comeback.html?fbclid=IwAR2BLj3eXs37J-Nq5e0v3EMdCFDNVDhRpzf0q67nd-0jKE6DPT-bzs35ToQ>
- Meadows R.D. (2020). Our Company | Seabourn. Consulté le 30 avril 2020, à l'adresse https://www.seabourn.com/en_US/our-company.html
- Menu, B. (2018, 25 septembre). La vogue des croisières ultraluxe. *Le Figaro.fr*. Consulté le 17 mars 2020, à l'adresse <https://www.lefigaro.fr/voyages/2018/09/25/30003-20180925ARTFIG00030-la-vogue-des-croisieres-ultraluxe.php>
- Moebes A.M. (2019). Travel Market Report's Outlook on Expedition Cruising. Consulté le 30 avril 2020, à l'adresse <https://www.travelmarketreport.com/library/2019/TMR-Report-Cards/TMRExpeditionOutlook2019/index.html?page=3>
- Moebes A.M. (2020). Travel Market Report's Expedition Cruise Outlook Based on the Voice of the Travel Advisor 2020. Consulté le 3 février 2021, à l'adresse <https://www.travelmarketreport.com/library/tmr/TMRExpeditionOutlook2020/index.html?page=1>
- Norton, T. (2020, 28 octobre). In the Age of COVID, Do Cruisers Prefer Big or Small Ships? *TravelPulse*. Consulté le 16 mars 2021, à l'adresse <https://www.travelpulse.com/news/cruise/in-the-age-of-covid-do-cruisers-prefer-big-or-small-ships.html>
- Oceanwide Expeditions. (2020a). Clean Up Svalbard. Consulté le 30 avril 2020, à l'adresse <https://oceanwide-expeditions.com/partner/sval>

Oceanwide Expeditions. (2020b). M/v Plancius | Explore remote locations with our cruise ship Plancius. Consulté le 30 avril 2020, b à l'adresse https://oceanwide-expeditions.com/our-fleet/m-v-plancius?gclid=CjwKCAiAnfjyBRBxEiwA-EECLNjzcIwzZCWzloza8vZfRnG3IoM06YreeY1wg0REQroLNIZqUj4U5hoChJgQAvD_BwE

Oceanwide Expeditions. (2021). About Oceanwide Expeditions—Sail with Us into Your Own Story. Consulté le 28 avril 2021, à l'adresse <https://oceanwide-expeditions.com/page/about>

Paghebdo, D. (2019, 12 avril). La nouvelle ère des croisières d'exploration. paghebdo, . Consulté à l'adresse <https://paghebdo.info/index.php/2019/04/12/la-nouvelle-ere-des-croisieres-dexploration/>

Petiteau M. (2017). Des navires toujours plus écologiques. *Escales*. Consulté le 30 avril 2020, à l'adresse <https://escales.ponant.com/flotte-ecologique/>

Polynesian Seafarers. (2020). *Dive & Discover*. Consulté à l'adresse <https://divediscover.whoi.edu/history-of-oceanography/polynesian-seafarers/>

Ponant. (2019a). *Les nouveaux navires d'expédition de notre flotte | PONANT*. Consulté à l'adresse <https://www.youtube.com/watch?v=iAU5R3zMcFw>

Ponant. (2019b). *PONANT s'engage pour un tourisme durable | PONANT*. Consulté à l'adresse <https://www.youtube.com/watch?v=3RYaBsSD7SY>

Ponant. (2020a). PONANT - N°1 croisière de luxe et expédition en mer | Ponant. Consulté le 13 février 2020, a à l'adresse <https://www.ponant.com/>

Ponant. (2020b). Ponant revient sur l'année 2019. *Ponant*. Consulté le 30 avril 2020, b à l'adresse <https://fr-be.ponant.com/blog/bilan-2019/>

Ponant. (2020c). Tourisme durable : Nos engagements responsables | Ponant. *Ponant*. Consulté le 30 avril 2020, c à l'adresse <https://fr-be.ponant.com/tourisme-durable>

Ponant. (2020d). FAQ Croisières : Toutes les réponses à vos questions | Ponant. Consulté le 3 février 2021, d à l'adresse <https://fr-be.ponant.com/faq>

Ponant. (2021). Coronavirus : Protocole sanitaire Anti-covid | Ponant. Consulté le 28 avril 2021, à l'adresse <https://fr-be.ponant.com/naviguez-en-toute-serenite>

Positionnement dynamique. (2020, 2 avril). *Wikipédia*. Consulté à l'adresse https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Positionnement_dynamique&oldid=169090860

Pourquoi choisir PONANT? | Ponant. (2021). Consulté le 5 février 2021, à l'adresse <https://fr-be.ponant.com/pourquoi-ponant>

PRNewswire. (2020, 29 octobre). Trivano.com | Beleggen in aandelen. Consulté le 28 avril 2021, à l'adresse <https://www.prnewswire.com/news-releases/lindblad-expeditions-holdings-inc-reports-2020-third-quarter-financial-results-301162746.html>

Quark Expeditions. (2020a). Arctic & Antarctic Expedition Cruises | Quark Expeditions. Consulté le 4 mai 2020, a à l'adresse <https://www.quarkexpeditions.com/>

Quark Expeditions. (2020b). Frequently Asked Questions | Quark Expeditions. Consulté le 12 novembre 2020, b à l'adresse <https://www.quarkexpeditions.com/frequently-asked-questions>

Quark Expeditions. (2021). Our Sustainability Initiatives | Quark Expeditions. Consulté le 19 mars 2021, à l'adresse <https://www.quarkexpeditions.com/sustainability>

Qu'est-ce que le système SCR? | GreenChem AdBlue4you. (2017, 21 février). *Greenchem*. Consulté à l'adresse <https://fr.greenchem-adblue.com/system-scr-fr/>

Rochaix, A. (2021). Histoire d'un géant mondial de la croisière, signée Carnival Cruise Line. Consulté à l'adresse <https://www.azur-croisieres.com/blog/histoire-dun-geant-mondial-de-la-croisiere-signee-carnival-cruise-line/>

Rodriguez, S., & Jean-baptiste G. (2019). *L'âge d'or des croisières*.

Sandra. (2020, 2 avril). Croisière écologique : Des bateaux toujours plus éco-responsables. *Le Blog Croisière*. Consulté à l'adresse <https://www.starcroisieres.com/blog/croisiere-ecologique-des-bateaux-toujours-plus-eco-responsables>

Saunders, A. (2020, 22 octobre). What Will Happen to Expedition Cruises to Antarctica In Winter 2020-2021? Consulté le 10 mars 2021, à l'adresse <https://www.cruisecritic.co.uk/articles.cfm?ID=5685>

Sayles, J. (2016, 10 octobre). 6 of the best environmentally friendly cruises. *Cruise Trade News*. Consulté le 17 mars 2021, à l'adresse <https://www.cruisetradenews.com/6-of-the-best-environmentally-friendly-cruises/>

Schensul, J. (2017, 8 décembre). Trends in Luxury Expedition Cruising. *Cruisecritic*. Consulté le 4 février 2021, à l'adresse <https://www.cruisecritic.com/articles.cfm?ID=3116>

Seabourn. (2019). Seabourn Unveils Custom Subs To Take Travelers “Below The Surface” On New Expedition Ships. Consulté le 11 février 2021, à l'adresse

https://www.seabourn.com/en_US/news/press-release/2019-press-releases/pr-20190701-seabourn-unveils-custom-submarines.html

Seabourn. (2020a). Mission & Values | Seabourn. Consulté le 30 avril 2020, a à l'adresse

https://www.seabourn.com/en_US/our-company/mission-values.html

Seabourn. (2020b). Expedition-lounge. Consulté le 30 avril 2020, b à l'adresse

https://www.seabourn.com/en_US/404.html

Seabourn. (2020c). Grand Salon. Consulté le 30 avril 2020, c à l'adresse

https://www.seabourn.com/en_US/experience/onboard-activities/entertainment/grand-salon.html

Seabourn Cruise Line. (2020, 15 avril). *Wikipedia*. Consulté à l'adresse

https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Seabourn_Cruise_Line&oldid=951188336

Seascanner. (2020). Best Expedition Cruise Deals 2021—2022. Consulté le 30 avril 2020, à

l'adresse <https://www.seascanner.com/expedition-cruises?sortierung=7A,1A&seite=1>

Selectair. (2020). Qu'est-ce qu'une croisière-expédition ? *Selectair*. Consulté le 4 février

2020, à l'adresse <https://selectair.be/fr-be/inspirations/quest-ce-quune-croisiere-expedition>

Selectair Reisburo Noorderkempen. (2020). Qu'est-ce qu'une croisière-expédition ? | Selectair

Reisburo Noorderkempen. Consulté le 30 avril 2020, à l'adresse

<https://reizennoorderkempen.be/fr-be/inspirations/quest-ce-quune-croisiere-expedition>

Sharpe, O. (2020, 9 avril). Launch of Crystal Cruises luxury expedition ship postponed.

Cruise Trade News. Consulté le 19 mars 2021, à l'adresse

<https://www.cruisetradenews.com/crystal-cruises-postpones-launch-of-crystal-endeavor/>

Shillinglaw, J. (2020, 20 avril). Hapag-Lloyd Cruises Brings Fleet Back Home Amid COVID-19 Crisis. *Insider Travel Report*. Consulté le 16 mars 2021, à l'adresse <https://www.insidertravelreport.com/hapag-lloyd-cruises-brings-fleet-back-home-amid-covid-19-crisis>

Sia Partners. (2016, 22 septembre). Panorama du marché de la croisière. Consulté le 8 février 2021, à l'adresse <https://www.sia-partners.com/fr/actualites-et-publications/de-nos-experts/panorama-du-marche-de-la-croisiere>

Silverstein, E. (2019). Pros and Cons of Expedition Cruising. *Cruisecritic*. Consulté le 3 février 2021, à l'adresse <https://www.cruisecritic.com/articles.cfm?ID=1486>

Silversea. (2020). ROYAL CARIBBEAN COMPLETES ACQUISITION OF SILVERSEA CRUISES SHARES | Silversea. Consulté le 1 mai 2020, à l'adresse <https://www.silversea.com/other-resources/press-releases/2018/july-/royal-caribbean-completes-acquisition-of-silversea-cruises-share.html>

Spitzberg, retour sur les premières explorations. (2019, 16 mai). *Grands Espaces*. Consulté le 22 février 2020, à l'adresse <https://www.grands-espaces.com/decouvertes/spitzberg-retour-sur-les-premieres-explorations/>

Stoddart, V. (2019, 10 octobre). Virtual Antarctica : Come Along on Our Cruise to the Lost Continent. Consulté le 4 mai 2021, à l'adresse <https://www.cruisecritic.co.uk/articles.cfm?ID=3494>

Thakkar, E. (2021, 23 mars). Which Cruise Lines Have a COVID Vaccine Requirement?

Cruise Hive. Consulté à l'adresse <https://www.cruisehive.com/which-cruise-lines-have-a-covid-vaccine-requirement/46930>

Tison, M. (2021, 20 février). Une croisière en 2021 ? On oublie ça. *La Presse*. Consulté à

l'adresse <https://www.lapresse.ca/voyage/2021-02-20/une-croisiere-en-2021-on-oublie-ca.php>

TMRExpeditionOutlook2020.pdf. (2020). Consulté le 3 février 2021, à l'adresse

<https://www.travelmarketreport.com/library/tmr/TMRExpeditionOutlook2020/index.html?page=1>

Tourmag. (2015, 12 janvier). Ponant : Michel Rocard, Nicolas Hulot, Olivier de Kersauson

invités pour l'été 2015. *TourMaG.com, 1er journal des professionnels du tourisme francophone*. Consulté le 17 mars 2021, à l'adresse https://www.tourmag.com/Ponant-Michel-Rocard-Nicolas-Hulot-Olivier-de-Kersauson-invites-pour-l-ete-2015_a71556.html

Travel Market Report. (2020, 23 novembre). Is Expedition Cruising the Next Big Trend in

Travel? Consulté le 16 mars 2021, à l'adresse <https://www.travelmarketreport.com/articles/Is-Expedition-Cruising-the-Next-Big-Trend-in-Travel>

Travel Pulse. (2019, 30 juillet). Expedition Cruising is on the Rise. *TravelPulse*. Consulté le

19 mars 2021, à l'adresse <https://www.travelpulse.com/news/cruise/expedition-cruising-is-on-the-rise.html>

UnCruise. (2020). Small Ship Cruise Vessels | UnCruise Adventures. Consulté le 30 avril 2020, à l'adresse <https://www.uncruise.com/why-us/our-fleet>

UnCruise Adventures. (2021). Frequently Asked Questions. *UnCruise Adventures*. Consulté le 16 mars 2021, à l'adresse <https://uncruise.com/pages/frequently-asked-questions>

VAX VacationAccess. (2019). Seven Ways to Sell More Expedition Cruises. Consulté le 30 avril 2020, à l'adresse <https://www.vaxvacationaccess.com/the-compass/seven-ways-to-sell-more-expedition-cruises/>

Viking Expeditions. (2020). Frequently Asked Questions | Viking Expeditions. *Viking cruises*. Consulté le 30 avril 2020, à l'adresse <https://www.vikingcruises.co.uk/expeditions/frequently-asked-questions.html>

Viking Ocean Cruises. (2021). Viking Ocean Cruises® | Travel & Leisure World's Best. Consulté le 9 mars 2021, à l'adresse <https://www.vikingcruises.co.uk/oceans>

Viva Cruises. (2020). VIVA Cruises Expeditions | Discover the wonders of this world on the journey of a lifetime. Consulté le 30 avril 2020, à l'adresse https://www.viva-cruises-expeditions.com/?gclid=Cj0KCQjwx7zzBRCcARIsABPRscPk9BEX41mcUq8X98IF7QfVZ1cVwW9A6N9foU9g9He6gBu4GA74mtQaAizYEALw_wcB&gclid=Cj0KCQjwx7zzBRCcARIsABPRscPk9BEX41mcUq8X98IF7QfVZ1cVwW9A6N9foU9g9He6gBu4GA74mtQaAizYEALw_wcB

Voyageons-Autrement, R. (2009). Tourisme de croisière—Les impacts socio-culturels. Consulté le 14 février 2021, à l'adresse <https://www.voyageons-autrement.com/croisiere-loisirs/impacts-socio-culturel.html>

Welle. (2021). Antarctic expedition reveals dramatic penguin decline | DW | 13.03.2020.

DW.COM. Consulté le 16 mars 2021, à l'adresse <https://www.dw.com/en/chinstrap-penguins-population-antarctica-climate-change/g-52444899>

Wikipedia. (2019, 12 septembre). Marine Mammal Protection Act. *Wikipédia*. Consulté à l'adresse

https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Marine_Mammal_Protection_Act&oldid=162613775

Wikipedia. (2020, 26 avril). Ponant (entreprise). *Wikipédia*. Consulté à l'adresse

[https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Ponant_\(entreprise\)&oldid=170059015](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Ponant_(entreprise)&oldid=170059015)

Wikipedia. (2021a, 4 février). Centres pour le contrôle et la prévention des maladies.

Wikipédia. Consulté à l'adresse

https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Centres_pour_le_contr%C3%B4le_et_la_pr%C3%A9vention_des_maladies&oldid=179569923

Wikipedia. (2021b, 18 février). Carnival Cruise Lines. *Wikipédia*. Consulté à l'adresse

https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Carnival_Cruise_Lines&oldid=180022782

