

Les enjeux économiques du tourisme de croisière en Arctique

Salmon Nicolas

Mémoire présenté pour l'obtention
du titre de
Master en Sciences Nautiques
à la Hogere Zeevaartschool

Promoteur : Hubert Paridaens

Année académique 2024 – 2025

Avant-propos

Univers hostile et glacé mais à la fois minéral et majestueux, les régions polaires telles que l'Arctique et l'Antarctique m'ont toujours fascinées.

L'homme y trouve ce qui lui permet de rêver, forgeant le respect et l'admiration ; ces régions sont légendaires et méritent qu'on s'y intéresse dans le plus grand respect des lieux.

"Il y a quelque chose de magique dans la région polaire, quelque chose qui vous captive et vous transforme. C'est un endroit où l'homme est confronté à la grandeur impitoyable de la nature." (Peary R., 1907)

Ce travail est le fruit d'un long cheminement qui m'a permis de mieux cerner les enjeux économiques liés au tourisme de croisière dans ces régions si particulières.

Je tiens à remercier mon promoteur de mémoire M. Hubert Paridaens pour ses conseils avisés et pertinents ainsi que mes proches qui m'ont soutenu lors de la réalisation de ce travail.

Résumé

Cette recherche interroge les enjeux économiques du développement du tourisme de croisière en Arctique, dans un contexte de réchauffement climatique facilitant l'accès à ces régions longtemps marginalisées. La question centrale posée est : dans quelle mesure ce tourisme constitue-t-il une opportunité économique pour les territoires arctiques, et comment les bénéfices sont-ils répartis entre compagnies et communautés locales ?

Ce mémoire problématise le déséquilibre entre la forte capacité d'investissement et de structuration des compagnies de croisière, et la faible marge de manœuvre des acteurs locaux, souvent dépendants de ces flux exogènes. L'analyse révèle une création de valeur essentiellement captée par les opérateurs privés, au détriment des territoires hôtes, qui peinent à ancrer durablement cette activité dans leur tissu économique. Les résultats, issus d'études de cas (le Svalbard, le Groenland et l'Arctique canadien), montrent une dynamique de croissance rapide, soutenue par l'ouverture de nouvelles routes maritimes et l'innovation navale, mais marquée par une répartition inégale du pouvoir de décision.

En conclusion, bien que porteur d'opportunités, ce tourisme impose des conditions de développement inégalitaires. La plus-value scientifique de ce travail réside dans une approche intégrée croisant dynamiques globales et impacts locaux, afin d'interroger la durabilité économique de cette activité polaire émergente.

Abstract

This research explores the economic stakes of cruise tourism development in the Arctic, within the context of climate change that increasingly enables access to previously remote regions. The central question addressed is: to what extent does this form of tourism represent an economic opportunity for Arctic territories, and how are its benefits distributed among cruise operators and local communities?

This study highlights a structural imbalance between the highly capitalized cruise companies and the limited influence of local actors, who often remain dependent on externally driven economic flows. Findings show that most of the value created is captured by private operators, while host territories struggle to integrate this activity sustainably into their local economies.

Through case studies of Svalbard, Greenland, and the Canadian Arctic, the research reveals a rapidly growing sector driven by new navigational routes and technological innovation, yet marked by asymmetrical governance.

In conclusion, while Arctic cruise tourism carries real economic potential, it also reinforces uneven development dynamics. The scientific contribution of this study lies in its systemic approach, combining global economic logics with local territorial impacts, to critically assess the long-term viability of this emerging polar industry.

Table des matières

Liste des figures	viii
Liste des tableaux	ix
Liste des abréviations	x
1 Introduction	1
2 Revue de la littérature	3
3 Méthodologie	8
3.1 Cadre de recherche	8
3.2 Sélection des cas	11
3.3 Collecte des données	12
I Le tourisme de croisière en Arctique et ses impacts : Mise en contexte générale	14
4 Le tourisme de croisière : portait comparé d’une industrie complexe	15
4.1 Distinction générale entre les croisières traditionnelles et les croisières polaires	16
4.2 Mise en contexte : fréquentation des navires durant la crise du COVID-19	16
4.3 Croisières traditionnelles, tourisme de masse à grande capacité	18
4.3.1 Géographie des croisières traditionnelles	19
4.3.1.1 Provenance géographique des passagers	19
4.3.1.2 Destinations de prédilection	20
4.3.2 Fréquentation des navires	21
4.3.3 Les grands acteurs du tourisme de croisière traditionnelle	22
4.4 Tourisme de croisière en régions polaires	24
4.4.1 Le tourisme polaire, de l’exploration aux croisières	24
4.4.2 Géographie du tourisme de croisière polaire en Arctique	25
4.4.2.1 Définition géographique de la région Arctique	25

4.4.2.2	Provenance géographique des passagers	27
4.4.3	Développement du tourisme polaire dans la région Arctique	28
4.4.4	Les grands acteurs du tourisme de croisière polaire	31
5	Enjeux économiques du développement du tourisme de croisière en région Arctique, du point de vue des compagnies de croisière opérant dans cette zone	33
5.1	Développement de l'offre de croisières	34
5.1.1	Vue globale sur l'ouverture de routes maritimes jusqu'à présent non praticables	35
5.1.2	Innovation technologique au service de la navigation polaire	36
5.2	Accroissement de la demande pour les croisières polaires	38
5.2.1	Quels arguments pour vendre ces croisières et quel est le public ciblé?	39
6	Enjeux économiques pour les populations et organisations locales	43
6.1	Promesse d'une manne financière autour du tourisme	43
6.2	Développement des infrastructures portuaires et services qui en découlent	44
6.3	Analyse du contrôle qu'exercent les compagnies de croisière sur les dépenses des passagers lors des escales	46
7	Synthèse de notre mise en contexte globale	48
II	Le tourisme de croisière en Arctique et ses impacts : étude de cas spécifiques	50
8	Portraits comparés de trois régions distinctes ; Le Svalbard, L'Arctique canadien et le Groenland	51
8.1	Les États bordant l'Arctique	52
8.2	Pourquoi comparer ces régions?	53
8.3	Région du Svalbard (Europe du Nord)	55
8.3.1	Définition et développement du Svalbard	55
8.3.2	Fréquentation des navires de croisière	58
8.3.3	Impacts économiques constatés sur cette région	62
8.4	L'Arctique canadien	67
8.4.1	Définition et développement de l'Arctique canadien	68
8.4.2	Fréquentation des navires de croisière	69
8.4.3	Impacts économiques constatés sur cette région	70
8.5	Le Groenland	73

8.5.1	Définition et développement du Groenland	73
8.5.2	Fréquentation des navires de croisière	75
8.5.3	Impacts économiques constatés sur cette région	79
8.6	Mise en lumière de l'Arctique russe : un potentiel sous exploité	80
9	Saisonnalité du tourisme de croisière en Arctique	83
9.1	Saisonnalité du tourisme de croisière au Svalbard	83
9.2	Saisonnalité du tourisme de croisière au Groenland	86
9.3	Solutions trouvées par les compagnies de croisière pour contrer cette sa- isonnalité	87
10	Analyse selon la matrice SWOT	89
11	Quel avenir pour le tourisme de croisière arctique ?	92
11.1	La notion paradoxale du tourisme de la dernière chance	92
11.2	Et après la glace ?	95
12	Bilan de l'étude de cas	98
13	Conclusion générale	100
	Bibliographie	105
A	Classes polaires	117
B	Pays signataires du traité de Paris concernant le statut des îles du Svalbard	118
C	Contribution économique totale au Svalbard	120
D	Distinction entre croisière d'expédition et croisière traditionnelle au Svalbard	121

Liste des figures

Figure 1	Fonte de la banquise arctique de 1979 à 2012	1
Figure 2	Déroulé méthodologique du travail	10
Figure 3	Provenances des passagers en 2019 et en 2022 (en volume de passagers)	19
Figure 4	Destination de croisière en 2019 et en 2022 en volume de passagers .	20
Figure 5	Nombre de passagers par an de 2009 à 2019 (en millions)	21
Figure 6	Nombre de passagers par an à partir de 2019 (en millions)	22
Figure 7	Représentation des différentes limites de l'Arctique	26
Figure 8	Représentation de la région Arctique selon l'OMI	27
Figure 9	Nombre de navires uniques en Arctique entre 2013 et 2019	29
Figure 10	Capacité totale des navires se rendant en Arctique entre 2013 et 2019 (en volume de passagers)	29
Figure 11	Principales routes maritimes de l'Arctique	35
Figure 12	Navire Le Commandant Charcot dans la banquise arctique à la lati- tude 90° Nord	37
Figure 13	Vue satellite du port de Longyearbyen, prise le 19 août 2023	45
Figure 14	Carte circumpolaire de l'Arctique	52
Figure 15	Carte de l'archipel du Svalbard	56
Figure 16	Monument à la gloire de Lénine dans la ville de mineurs de Barents- burg, sur l'archipel du Svalbard	57
Figure 17	Escales à Longyearbyen 2019 à 2024	59
Figure 18	Arrivée de croisiéristes à Longyearbyen de 2019 à 2024	60
Figure 19	Contribution économique à Longyearbyen par passager de croisière .	63
Figure 20	Dépenses par personne pour les opérateurs et les passagers	64
Figure 21	Dépenses par personne pour les opérateurs et les passagers	66
Figure 22	Chiffre d'affaires total pour les expéditions et les croisières conven- tionnelles, par secteur d'activité	66

Figure 23	Dépenses réelles (points) et potentielles (ligne) des croisiéristes conventionnels à Longyearbyen	67
Figure 24	Carte du Canada et de l'Arctique canadien	68
Figure 25	Fréquentation de navires de croisière dans l'Arctique canadien entre 2019 et 2024	70
Figure 26	Total et différents postes de dépense par passagers visitant le Nunavut	71
Figure 27	Répartition totale des revenus générés dûs au tourisme au Nunavut .	72
Figure 28	Carte de l'île du Groenland	74
Figure 29	Evolution du nombre de passagers au Groenland entre 2003 et 2023	76
Figure 30	Evolution du nombre de navires entre 2022 et 2023, classés en fonction de leur capacité en passagers	77
Figure 31	Vue satellite du port de Nuuk avec le terminal des croisières entouré en rouge, prise le 08 juillet 2023	77
Figure 32	Evolution du nombre de passagers au Groenland par région entre 2022 et 2023	78
Figure 33	Carte de la Russie et de ses régions polaires	81
Figure 34	Vue satellite de l'Arctique en hiver et en été	84
Figure 35	Carte des glaces au Svalbard à différents moments de l'année	85
Figure 36	Nombre de passagers par mois au Groenland en 2019 et 2022	86
Figure 37	Analyse selon la matrice SWOT	90
Figure 38	Passagers de croisière photographiant un iceberg	94
Figure 39	Réchauffement moyen de l'Arctique entre 1971 et 2019	95
Figure 40	Diminution de la glace par région entre 1971 et 2019	96
Figure 41	Perspectives pour le tourisme de croisière d'expédition en Arctique . .	102
Figure 42	Les différentes classes polaires selon l'OMI	117
Figure 43	Contribution économique totale au Svalbard	120
Figure 44	Distinction entre croisière d'expédition et croisière traditionnelle au Svalbard et provenance des données	121

Liste des tableaux

Tableau 1	Distinction entre les croisières traditionnelles et les croisières polaires	17
Tableau 2	Arguments de vente : différences entre croisières traditionnelles et croisières polaires	42
Tableau 3	Répartition des coûts supportés par les compagnies de croisière pour des escales dans l'Arctique canadien	71

Liste des abréviations

AECO	<i>Association of Arctic Expedition Cruise Operators</i>
AHDR	<i>Arctic Human Development Report</i>
AMAP	<i>Arctic Monitoring and Assessment Programme</i>
CAD	Dollar canadien
CLIA	<i>Cruise Lines International Association</i>
DKK	Couronne danoise
IMO	<i>International Maritime Organization</i>
NOK	Couronne norvégienne
OMI	Organisation Maritime Internationale
ONG	Organisation Non Gouvernementale
PAME	<i>Protection of the Arctic Marine Environment</i>
P. Ex.	Par exemple
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture

Chapitre 1

Introduction

Depuis le début des années 2000, les inquiétudes concernant le réchauffement climatique, c'est-à-dire l'augmentation de la température moyenne à la surface de la terre, ne font que croître. Ce réchauffement climatique fait planer l'ombre de nombreux bouleversements à l'échelle de notre système (Têtu, P-L, 2012). Parmi ces changements, nous pouvons mettre en évidence la fonte des glaces et donc y comprendre la fonte inexorable de la banquise arctique (DeGeorge, 2022) ; ce qui laisse entrevoir un accroissement de la navigation à travers les zones polaires.

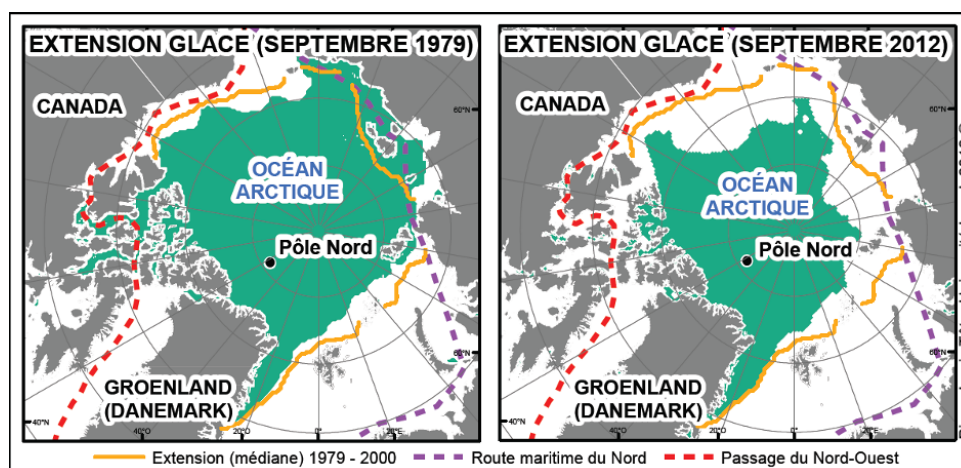


FIGURE 1 Fonte de la banquise arctique de 1979 à 2012
Source : Têtu, P-L (2012)

Comme le montre la comparaison de l'état des glaces entre 1979 et 2012 (figure 1), la glace de mer arctique a largement diminué en termes de surface. Au jour d'aujourd'hui, en 2025, la fonte de la glace de mer arctique est estimée à 2,5 % par décennie (Cruise Lines International Association, 2021). Dans ce contexte de fonte des glaces de mer, cela laisse largement entrevoir la possibilité de développer la navigation dans la zone polaire

arctique. Cet accroissement de la navigation induit *de facto* un accroissement du tourisme de croisière dans cette région polaire.

Loin d'être un simple épiphénomène, ce tourisme s'inscrit dans des logiques industrielles globales tout en ayant des retombées locales souvent peu documentées. Il interroge la place des territoires arctiques dans l'économie touristique internationale et la manière dont ces espaces, longtemps considérés comme périphériques, sont désormais intégrés dans des circuits marchands mondialisés.

Ce travail vise à comprendre les dynamiques économiques liées à l'essor du tourisme de croisière dans les régions arctiques. L'objectif est de démontrer que ce développement ne peut être réduit à une lecture binaire opposant activité touristique et préservation environnementale, mais qu'il doit être appréhendé comme un phénomène complexe, structuré par des logiques économiques globales et par des rapports de pouvoir entre compagnies, États et communautés locales. Une attention particulière est portée à la manière dont les croisières polaires redéfinissent les relations économiques dans l'Arctique, à travers la création de nouvelles chaînes de valeur, la transformation des usages territoriaux et la redistribution, souvent inégale, des bénéfices tirés de cette activité.

Pour répondre à cette problématique, une méthodologie en deux temps a été adoptée : une première partie théorique et contextuelle, visant à établir un cadre d'analyse rigoureux, suivie d'une seconde partie empirique, construite autour d'études de cas régionales comparées. Cette structure permet de conjuguer une compréhension globale du phénomène avec une analyse fine de ses effets concrets sur le terrain.

La question centrale guidant cette recherche est la suivante : dans quelle mesure le développement du tourisme de croisière en Arctique constitue-t-il une opportunité économique pour les régions concernées, et selon quelles logiques les retombées économiques sont-elles distribuées entre les différents acteurs impliqués ? En d'autres termes, il s'agit d'interroger à la fois les mécanismes de création de valeur dans ce secteur et les modalités de sa répartition. Pour y répondre, le travail a été structuré en deux grandes parties. La première établit les fondements conceptuels, sectoriels et méthodologiques de la recherche. Elle revient sur les conditions d'émergence des croisières arctiques, sur les spécificités de ce segment touristique, ainsi que sur les logiques économiques qui le sous-tendent. Elle permet également de situer la démarche dans la littérature existante et de préciser les outils d'analyse mobilisés. La seconde partie s'attache à l'étude de trois cas représentatifs, c'est à dire, le Svalbard, le Groenland et l'Arctique canadien, à travers une grille d'analyse commune. Elle permet de confronter les hypothèses formulées en première partie aux réalités locales observables, et de tirer des enseignements comparatifs sur la gouvernance, les retombées économiques et les perspectives d'avenir de cette activité en pleine mutation.

Chapitre 2

Revue de la littérature

Afin de mieux comprendre l'ampleur et les enjeux de cette étude sur les perspectives d'expansion du tourisme de croisière dans l'Arctique, il est essentiel de mettre en lumière les grandes orientations de la littérature existante tout en soulignant ses limites.

L'industrie de la croisière se manifeste comme un secteur d'activité caractérisé par une forte concentration, tant au niveau des acteurs majeurs que des marchés géographiques qu'ils desservent (Ito et al., 2023 ; T. Pallis, 2015). Un élément fondamental de l'opération des compagnies de croisières réside dans leurs stratégies de déploiement des navires et la conception minutieuse des itinéraires (Ito et al., 2023 ; Rodrigue & Notteboom, 2012a). Ces décisions sont guidées par une combinaison complexe de facteurs commerciaux, visant à maximiser l'attrait pour les passagers, et d'impératifs opérationnels, liés à la logistique et à la faisabilité des escales (Ito et al., 2023).

Rodrigue et Notteboom (2013) mettent en lumière une caractéristique essentielle de l'offre de l'industrie de la croisière : la primauté de l'itinéraire sur la destination individuelle. En d'autres termes, les passagers achètent une expérience globale, un voyage à travers plusieurs lieux, plutôt qu'un séjour prolongé dans un seul port. Cette perspective confère aux compagnies une certaine flexibilité dans le choix des ports d'escale (Papachristou et al., 2022 ; Rodrigue & Notteboom, 2013), bien que cette flexibilité soit encadrée par des contraintes opérationnelles significatives, telles que la proximité géographique des ports et la disponibilité des infrastructures nécessaires (Rodrigue & Notteboom, 2013).

La conception des itinéraires est donc un pilier central de la proposition de valeur des compagnies de croisières (Ito et al., 2023 ; Papachristou et al., 2022). Les itinéraires typiques de sept jours en Méditerranée se structurent souvent comme de courtes boucles, incluant quatre à cinq ports d'escale (Papachristou et al., 2022). Chaque escale permet l'exploration d'une sous-région spécifique, comme la côte adriatique ou le littoral espagnol.

La relative proximité de ces ports permet d'allouer un temps substantiel aux excursions à terre, enrichissant l'expérience des passagers par la découverte d'une variété d'attractions culturelles et naturelles. Des itinéraires plus longs, de quatorze jours, sont également proposés, offrant une couverture plus étendue du littoral méditerranéen européen. Ces itinéraires plus longs mettent souvent l'accent sur la visite de sites historiques majeurs et l'appréciation de paysages remarquables (Papachristou et al., 2022). L'exemple de Santorin en Grèce illustre que, malgré la flexibilité inhérente au concept d'itinéraire (Rodrigue & Notteboom, 2013), l'inclusion de destinations emblématiques peut significativement augmenter l'attrait d'un voyage (Papachristou et al., 2022). Contrairement aux croisières traditionnelles, les itinéraires arctiques privilégient l'exploration de vastes zones sauvages et l'observation des écosystèmes polaires. Le tourisme de croisière dans l'Arctique repose moins sur les infrastructures portuaires que sur l'accès à des sites naturels isolés, souvent atteints par des navires d'expédition spécialisés.

Il est crucial de noter que les deux principaux marchés mondiaux de la croisière, les Caraïbes et la Méditerranée, sont interconnectés sur le plan opérationnel. Cette interdépendance se manifeste de manière tangible par le repositionnement saisonnier des navires entre ces régions, une stratégie visant à s'adapter aux fluctuations de la demande touristique liées aux variations climatiques et aux périodes de vacances dans l'hémisphère Nord et Sud (Ito et al., 2023; Rodrigue & Notteboom, 2012b).

La croissance spectaculaire de l'industrie de la croisière au cours des dernières décennies est un phénomène marquant (T. Pallis, 2015). Cette expansion s'est accompagnée d'une concentration croissante de la propriété entre un nombre limité de compagnies, reflétant l'augmentation de l'intensité capitalistique du secteur. Chaque nouvelle génération de navires tend à offrir des commodités et des capacités accrues. La construction de ces géants des mers suit des cycles, avec des commandes groupées et des mises en service rapprochées. Bien que les chantiers navals d'Asie (Corée, Japon, Chine) dominent la construction de porte-conteneurs, de vraquiers et de pétroliers, la majorité des nouvelles commandes de navires de croisière sont passées auprès de chantiers européens (T. Pallis, 2015), notamment Fincantieri en Italie, STX Europe (avec des chantiers en France et en Finlande) et Meyer Werft en Allemagne. T. Pallis (2015) souligne que les principaux armateurs de croisière sont devenus des entités mondiales complexes, avec des modèles commerciaux distincts de ceux observés dans le transport de marchandises.

Les navires de croisière se caractérisent généralement par un faible tirant d'eau, car ils transportent davantage de volume que de poids. Cet avantage leur permet d'accéder à un grand nombre de ports, élargissant considérablement les options d'itinéraires (Rodrigue & Notteboom, 2013). Les ports de croisière ont souvent la particularité d'être situés à proximité des centres-villes, offrant un accès aisé aux commodités culturelles et commer-

ciales, ou à des sites naturels attrayants, tels que des plages protégées. Ces sites n'ont en moyenne pas de tirants d'eau très profonds, et le dragage y serait souvent inacceptable sur les plans social ou environnemental (Rodrigue & Notteboom, 2013).

La forte croissance des croisières en Méditerranée ces dernières années a engendré une congestion accrue dans plusieurs ports, tant au niveau des infrastructures maritimes (quais) que terrestres (districts touristiques adjacents). Cette situation est particulièrement palpable dans les destinations touristiques de premier plan comme Santorin, Venise et Dubrovnik, mais également dans des ports de transit importants tels que Civitavecchia et Barcelone (Rodrigue & Notteboom, 2013). Cette congestion peut imposer des contraintes significatives à l'établissement des itinéraires et à la gestion des flux de passagers. En Arctique, bien que la problématique de la congestion soit moins présente, l'impact du tourisme de croisière sur les écosystèmes locaux et les populations autochtones soulève des préoccupations importantes. Contrairement aux grandes zones touristiques bien équipées, les communautés arctiques disposent de ressources limitées pour gérer l'afflux saisonnier de visiteurs, ce qui peut poser des défis en termes de logistique, de gestion des déchets et d'intégration économique locale.

Pour garantir l'efficacité des opérations de croisière, les chaînes d'approvisionnement reliant les compagnies de croisière à leurs fournisseurs jouent un rôle absolument critique (Véronneau & Roy, 2009). Notteboom et al. (2022) et Véronneau et Roy (2009) ont examiné en détail la configuration de ces chaînes d'approvisionnement complexes, qui englobent les sites de fabrication, les centres de distribution des fournisseurs et les compagnies de croisière, jusqu'aux points de livraison finaux que sont les navires de croisière. Dans ce contexte, la prévision de la demande revêt une importance capitale, car une fois qu'un navire a quitté son port de départ, il est considéré comme autosuffisant pour la durée de son itinéraire planifié (Notteboom et al., 2022 ; Véronneau & Roy, 2009). Le choix d'un port de départ est une décision stratégique qui prend en considération non seulement le potentiel du marché régional pour attirer la clientèle et la connectivité aérienne indispensable pour l'acheminement des passagers, ainsi que la présence d'infrastructures hôtelières adéquates, mais également l'existence d'un écosystème de fournisseurs capables de répondre aux besoins spécifiques et volumineux d'approvisionnement des navires de croisière (Papachristou et al., 2022 ; Véronneau & Roy, 2009). L'efficacité des services logistiques terrestres, comme illustrée par le cas des États-Unis, peut également influencer le nombre de ports de départ viables dans une région donnée (Papachristou et al., 2022). Papachristou et al. (2022) soulignent que la croissance soutenue du secteur de la croisière reflète un modèle commercial en constante évolution, caractérisé par l'exploitation des économies d'échelle offertes par des navires de plus en plus grands, l'expansion du nombre de destinations incluses dans les itinéraires, et une présence croissante des compagnies

dans les opérations des terminaux de croisière et dans la gouvernance portuaire (A. A. Pallis et al., 2014 ; Papachristou et al., 2022). Les navires de plus grande taille, en offrant une gamme étendue de commodités et de services à bord, permettent une segmentation plus fine du marché des passagers. Les planificateurs d'itinéraires ont généralement tendance à privilégier les ports dont le niveau d'installations et de services est comparable aux expériences proposées à bord des navires. Cependant, cette préférence peut être nuancée par la segmentation du marché, certains segments spécifiques, comme le marché du luxe, pouvant être particulièrement attirés par des séjours plus longs dans des ports moins développés mais offrant un charme ou une authenticité particulière (Papachristou et al., 2022).

Enfin, la saisonnalité constitue une caractéristique unique et déterminante de l'industrie de la croisière. Les compagnies de croisière adoptent une stratégie de déplacement saisonnier de leurs navires afin de répondre aux variations des flux touristiques, tirant parti des différences climatiques marquées entre les hémisphères Nord et Sud (Ito et al., 2023 ; Rodrigue & Wang, 2022). Cette stratégie de repositionnement saisonnier est particulièrement visible pour les voyages de plus longue durée, avec des déploiements massifs en Alaska et en Europe du Nord durant l'été boréal, suivis d'une dispersion vers l'équateur et l'hémisphère Sud pendant l'hiver boréal (Ito et al., 2023). Ito et al. (2023) ont analysé ces différences en termes de zone et de port de déploiement, de taille des navires utilisés et de conception des itinéraires. La taille des navires effectuant de longs voyages saisonniers est soumise à des limites maximales en termes de tonnage brut, de longueur et de largeur, tandis que le tirant d'eau semble être une contrainte moins significative. Les itinéraires des voyages longs et moyens présentent un degré de connectivité plus élevé, indiquant des routes vers de multiples destinations, contrairement aux voyages courts qui opèrent souvent sur un itinéraire plus répétitif (Ito et al., 2023).

Dans une perspective de développement durable, A. A. Pallis et al. (2014) et Vaggelas et Pallis (2019) mettent en évidence le défi stratégique que représente l'intégration des activités de croisière avec les impératifs de ports plus respectueux de l'environnement (ports verts), soulignant la nécessité d'une articulation étroite avec les stratégies de développement économique local. L'obtention de la majorité des bénéfices économiques potentiels au niveau local grâce à l'expansion des activités de croisière requiert un consensus entre les parties prenantes sur les modalités de cette expansion et sur son intégration cohérente avec les stratégies de développement économique local (Vaggelas & Pallis, 2019).

Par ailleurs, A. A. Pallis et al. (2014) et Vaggelas et Pallis (2019) ont étudié de manière approfondie les services fournis par les ports à passagers et les avantages économiques qui en découlent, identifiant les services essentiels présents dans la majorité des ports et analysant la distribution de leurs bénéfices entre les secteurs public et privé (Vaggelas &

Pallis, 2019). Ces travaux soulignent la complexité des interactions entre les compagnies de croisière, les ports et les territoires d'accueil, ainsi que la nécessité d'une approche intégrée pour maximiser les retombées positives de l'industrie de la croisière tout en minimisant ses impacts négatifs.

Si l'industrie de la croisière a été largement étudiée en ce qui concerne ses stratégies d'itinéraires, son impact économique et ses effets environnementaux, le cas spécifique des croisières en Arctique demeure encore peu exploré. En particulier, les travaux existants ne documentent pas suffisamment comment ces croisières peuvent être intégrées de manière durable aux économies locales et aux caractéristiques fragiles de l'Arctique. Ce travail vise donc à combler cette lacune en explorant les stratégies de développement économique durable adoptées par les compagnies de croisière opérant en Arctique et en évaluant leur impact sur les communautés locales et leur économie.

Chapitre 3

Méthodologie

3.1 Cadre de recherche

Dans le cadre de cette recherche, une méthodologie structurée autour de deux grandes parties complémentaires a été adoptée, permettant d'aborder le tourisme de croisière en Arctique de manière progressive et cohérente. La démarche repose sur une logique d'analyse en entonnoir : une première partie consacrée à la construction d'un cadre conceptuel, sectoriel et territorial, suivie d'une seconde partie tournée vers l'application empirique de ce cadre à travers plusieurs études de cas régionales. L'objectif est de croiser une lecture globale du phénomène avec une compréhension fine de ses manifestations locales.

La première partie de ce travail a pour vocation d'établir un socle analytique commun à l'ensemble de la recherche. Le contexte général de l'expansion du tourisme de croisière dans les régions arctiques y est d'abord posé, en lien avec les effets du changement climatique. Ce phénomène global, à travers notamment la fonte progressive de la banquise, entraîne une modification des conditions de navigabilité dans les hautes latitudes, et ouvre ainsi la voie à un nouveau segment du tourisme : les croisières d'expédition en Arctique. Cette évolution soulève des enjeux économiques, géopolitiques et territoriaux qu'il convient de cerner dans leur complexité.

Afin d'asseoir cette réflexion sur des bases solides, une revue de la littérature approfondie a été réalisée, mobilisant des travaux issus des domaines du tourisme, de la géographie économique, de la logistique maritime et du développement régional. Cette analyse critique permet de situer l'objet de recherche dans le champ scientifique existant, tout en identifiant les limites méthodologiques qui caractérisent l'étude du tourisme polaire, notamment en ce qui concerne l'accès aux données, la disparité des sources et l'absence de cadre analytique unifié à l'échelle circumpolaire.

Sur cette base, la structure générale du travail et les axes directeurs de l'analyse ont été définis. Les choix méthodologiques qui guident l'ensemble de la recherche y sont explicités : la distinction entre croisières traditionnelles et croisières polaires, la définition retenue de la région Arctique, à savoir celle du code polaire établi par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), ainsi que les différentes échelles d'observation mobilisées, allant de l'international à l'ultralocal. Ce moment méthodologique constitue le pivot de la démarche : il permet de justifier l'enchaînement logique des chapitres à venir et de garantir la cohérence interne du raisonnement.

La réflexion a ensuite été structurée autour d'une mise en perspective comparative entre les croisières classiques, opérant principalement dans les zones tempérées ou tropicales selon une logique de tourisme de masse, et les croisières polaires, plus récentes, plus exclusives, et relevant d'une dynamique d'exploration et de niche. Cette comparaison, appuyée sur une série de critères (taille des navires, nature de l'offre, clientèle ciblée, infrastructures portuaires, etc.), permet de circonscrire l'objet d'étude de manière rigoureuse.

Par la suite, la première partie se divise en deux grands volets d'analyse. Le premier se penche sur les logiques économiques des compagnies de croisière, en mettant en lumière les dynamiques d'expansion de l'offre, les stratégies d'investissement, le ciblage marketing et l'innovation technologique. Le second volet s'attache aux territoires d'accueil : les promesses de développement local, les transformations des infrastructures, ainsi que les relations économiques entre opérateurs et communautés locales y sont examinées. Ces deux entrées sont abordées de manière complémentaire afin de poser un regard systémique sur les mécanismes à l'œuvre dans le développement du tourisme de croisière en Arctique.

Une synthèse intermédiaire vient clôturer cette première partie. Elle vise à consolider les acquis théoriques et à préparer la transition vers la seconde moitié du travail, dans laquelle le cadre analytique sera mobilisé à travers l'étude concrète de trois régions arctiques.

La seconde partie de ce mémoire adopte une orientation empirique et comparative. Trois cas d'étude y sont analysés pour leur représentativité et leur diversité : le Svalbard, le Groenland et l'Arctique canadien, avec un focus particulier sur le territoire du Nunavut. Ces régions ont été sélectionnées pour la variété de leurs contextes institutionnels, de leur exposition au tourisme de croisière et de leurs dynamiques économiques. Chaque cas est abordé selon une grille d'analyse homogène, ce qui permet de comparer les effets du tourisme de croisière dans des configurations géographiques et politiques différentes.

Dans cette partie, un regard est également porté sur l'Arctique russe, dont le potentiel reste largement sous-exploité, ainsi qu'une analyse transversale de la saisonnalité, facteur déterminant dans l'organisation de l'offre touristique en Arctique. La section se clôt par une réflexion prospective sur les évolutions possibles du tourisme polaire, avant de

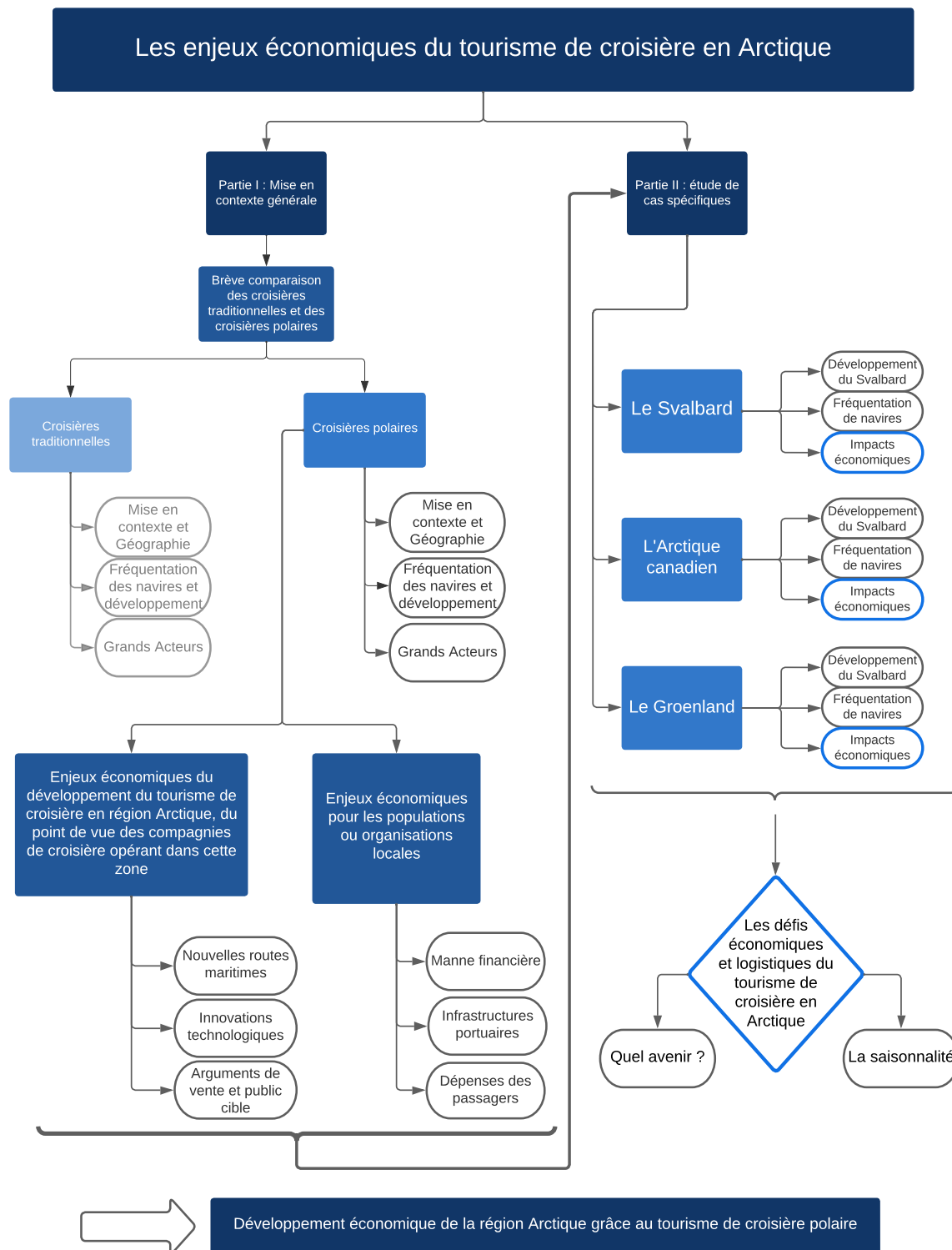


FIGURE 2 Déroulé méthodologique du travail

Source : Propre travail

proposer une synthèse comparative des études de cas. Cette structuration progressive du travail, fondée sur une montée en complexité et une articulation constante entre théorie et terrain, constitue le fondement de la méthodologie adoptée.

En résumé, la démarche méthodologique vise à établir un cadre rigoureux et reproductible, capable d'intégrer à la fois les logiques globales de l'industrie touristique et les réalités économiques locales des territoires arctiques. La construction du travail, pensée dans une dynamique ascendante, permet de croiser différentes échelles d'analyse, d'articuler les points de vue des acteurs impliqués, et de poser les jalons d'une réflexion critique sur les conditions d'un développement touristique durable dans les régions polaires.

3.2 Sélection des cas

La deuxième étape de notre démarche méthodologique consiste en une analyse empirique fondée sur l'étude de trois terrains arctiques spécifiques : le Svalbard, le Groenland et l'Arctique canadien. Ces régions ont été choisies pour leur diversité géopolitique, institutionnelle et socio-économique, ainsi que pour leur exposition différenciée au tourisme de croisière.

Leur sélection répond à un double objectif : d'une part, illustrer la pluralité des réalités locales face à un même phénomène global ; d'autre part, mettre en évidence les mécanismes de redistribution économique et les modes d'intégration (ou non) de cette activité dans les tissus économiques locaux. Chaque territoire constitue ainsi un cas d'étude représentatif d'un type de relation entre tourisme de croisière et développement territorial en Arctique.

Afin de garantir la comparabilité des analyses, une grille de lecture commune a été appliquée à chaque étude de cas, structurée autour de plusieurs axes : contexte historique et institutionnel, fréquentation touristique, infrastructures, retombées économiques et dynamiques de gouvernance. Cette homogénéité d'approche permet de faire émerger des tendances générales tout en tenant compte des spécificités locales.

En complément, un regard a été porté sur l'Arctique russe, encore peu développé en matière de croisières mais porteur d'un potentiel stratégique important. Enfin, une analyse transversale de la saisonnalité a été intégrée à la réflexion, dans la mesure où ce facteur constitue un élément structurant des flux touristiques en région polaire.

3.3 Collecte des données

La littérature scientifique sur le tourisme de croisière dans l'Arctique, bien qu'en développement, présente des faiblesses notables en termes d'accessibilité et de fiabilité des données (Têtu, P-L, 2012). Les données sur le nombre de passagers et de navires manquent souvent de comparabilité et de cohérence entre les différentes régions et périodes (Têtu, P-L, 2012). Les différences méthodologiques dans la collecte des données, comme la compilation au niveau national par opposition au niveau portuaire, introduisent des biais méthodologiques (Dupré, 2009). L'accès aux données, en particulier pour les zones stratégiques comme l'Arctique russe, peut être restreint (Têtu et al., 2019). La définition variable de la région Arctique elle-même conduit à des évaluations de données différentes (Dupré, 2009). L'absence d'un organisme centralisé pour répertorier les opérateurs de croisières arctiques complique davantage la collecte de données [notre conversation précédente, 45, 86]. La recherche sur les caractéristiques et les comportements des passagers se révèle coûteuse et logistiquement difficile (Têtu et al., 2019).

De plus, la littérature scientifique existante tend à se concentrer principalement sur les impacts environnementaux du tourisme arctique (Lasserre & Têtu, 2013). Bien que la nécessité d'une gestion intégrée et la fragilité écologique de l'Arctique soient bien documentées (Têtu, P-L, 2012), une attention moindre est accordée aux infrastructures de transport et aux aspects géoéconomiques, tels que la demande, l'offre touristique locale et les retombées économiques (Lasserre & Têtu, 2013).

La méthodologie de collecte des données appliquée ici, repose quant à elle sur une analyse documentaire rigoureuse, combinant des sources scientifiques et des documents institutionnels. Les articles académiques utilisés proviennent de revues spécialisées en géographie du tourisme, économie maritime, développement régional et transport. Ils permettent de nourrir la réflexion théorique et de situer le débat dans un contexte scientifique pertinent. Ces publications offrent une base théorique et empirique solide pour étayer les analyses menées dans ce mémoire. À cela s'ajoutent des rapports gouvernementaux et régionaux, issus notamment du gouvernement du Nunavut, des autorités portuaires du Svalbard, de "Greenland Statistics" ainsi que de diverses organisations internationales telles que le PAME, l'AMAP ou encore l'AECO.

La collecte des données a été menée dans une logique de triangulation : chaque donnée mobilisée est confrontée à plusieurs sources lorsque cela est possible. Néanmoins, des limites subsistent, notamment du fait de l'inégale disponibilité des données selon les régions, et de l'absence de standardisation dans leur mode de collecte. Certaines statistiques sont nationales, d'autres régionales, voire portuaires, ce qui impose une prudence dans l'interprétation comparative. Pour éviter les confusions liées aux définitions géo-

graphiques de l'Arctique, la frontière utilisée dans ce travail est celle définie par le code polaire de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Cette définition, fondée sur des critères environnementaux et réglementaires maritimes, s'avère la plus cohérente avec l'objet d'étude, en ciblant précisément les zones dans lesquelles les navires de croisière sont soumis à des conditions de navigation spécifiques. Ainsi, l'ensemble de cette méthodologie vise à garantir la validité, la fiabilité et la cohérence de l'analyse menée, en articulant cadre conceptuel, terrain empirique, et pertinence des sources mobilisées.

Première partie

Le tourisme de croisière en Arctique et ses impacts : Mise en contexte générale

Chapitre 4

Le tourisme de croisière : portait comparé d'une industrie complexe

Ce chapitre adopte une perspective comparative afin de mieux cerner les spécificités des croisières polaires dans le paysage global du tourisme maritime. Une première distinction est établie entre les croisières traditionnelles et les croisières polaires, à partir de critères tels que les destinations desservies, les infrastructures mobilisées et les impacts environnementaux générés.

Dans un second temps, les effets de la pandémie de COVID-19 sur l'industrie des croisières sont examinés. L'arrêt quasi total des voyages internationaux entre 2020 et 2021 a profondément bouleversé ce secteur, dont les acteurs s'efforcent désormais de retrouver les niveaux de fréquentation antérieurs à la crise sanitaire.

L'analyse se poursuit par un retour sur l'évolution historique du tourisme de croisière, depuis ses origines élitistes jusqu'à sa structuration comme secteur de masse. Une attention particulière est portée à l'émergence des croisières polaires et à leur attractivité croissante, en lien avec les dynamiques de différenciation et de recherche d'expériences exclusives.

Enfin, une analyse comparative des principales caractéristiques des croisières traditionnelles et polaires est proposée, notamment en matière de taille des navires, de profils des clientèles, d'activités proposées et d'enjeux environnementaux. Ce panorama permet de mieux appréhender les défis et les opportunités liés au développement du tourisme de croisière en Arctique.

4.1 Distinction générale entre les croisières traditionnelles et les croisières polaires

Les croisières traditionnelles et polaires, bien qu'elles partagent une même idée de la façon de voyager, sont radicalement différentes. Les points de comparaison entre ces deux types de croisières sont multiples et variés. Les croisières traditionnelles et les croisières polaires offrent des expériences de voyage distinctes en raison de leurs destinations, de leur environnement et de leurs activités. Alors que les croisières traditionnelles se déroulent généralement dans des eaux chaudes et visitent des destinations populaires telles que les Caraïbes ou la Méditerranée, les croisières polaires se concentrent sur les régions polaires, notamment l'Arctique et l'Antarctique. Cette distinction géographique entraîne des différences significatives dans les paysages, la faune, le climat et les activités proposées à bord. Dans un but de clarté, nous avons regroupé et résumé toutes les différences évidentes entre ces deux types de croisières dans un tableau comparatif permettant d'avoir une vue d'ensemble sur les caractéristiques de celles-ci (tableau 1). Ensuite, dans la continuité de ce chapitre, nous définirons de manière plus complète les deux catégories de croisières avec pour chaque catégorie un historique, une revue de leur évolution et les limitations utilisées.

4.2 Mise en contexte : fréquentation des navires durant la crise du COVID-19

Avant toute chose, dans ce chapitre, il paraît important d'introduire le fait que ce travail concernant la fréquentation des navires a été réalisé après une pandémie qui a pris place entre le début de l'année 2020 et la fin de l'année 2021. Celle-ci a fortement perturbé l'économie mondiale et donc, entre autres, celle du tourisme de croisière. Ces deux années de restrictions ont eu pour conséquence une quasi-annulation totale des croisières prévues. Le nombre de passagers ayant effectué une croisière durant ces deux années est donc très faible, voire nul.

Nous essayerons donc de dresser un portrait de l'industrie de la croisière en analysant les données d'avant pandémie, c'est-à-dire des années précédant l'année 2019, et de faire un lien avec l'état actuel en 2024-2025, tout en gardant à l'esprit que le tourisme de croisière n'a toujours pas repris son niveau de fréquentation d'avant pandémie (Cruise Lines International Association, 2023). Même si au jour d'aujourd'hui, il s'en rapproche lentement.

TABLEAU 1 Distinction entre les croisières traditionnelles et les croisières polaires
Source : Propre travail

	Croisières traditionnelles	Croisières polaires
Destinations	Destinations variées mais souvent ensoleillées telles que Les Caraïbes, le Mexique, etc. (voir section 4.3.1.2)	Régions polaires telles que l'Antarctique et l'Arctique avec une offre grandissante (voir section 5.1)
Durée	De 1 à 2 semaines	Tendance à être plus longue, de 1 à 3 semaines
Prix et public cible	Dépend du niveau de luxe mais accessible au plus grand nombre	Souvent exclusives et à des prix beaucoup plus élevés restreignant le public ciblé (voir section 5.2.1)
Température et météo	Varie en fonction des destinations mais plus souvent des destinations ensoleillées donc températures chaudes	Météo froide et rarement ensoleillée
Paysages	Plages, îles exotiques, paysage urbain, site historique, etc.	Glaciers, icebergs, banquise et faune polaire riche en espèces rares
Activités	Visite guidée à terre, sports nautiques, plongée, excursion en bateau ou encore spectacles	Observation de la faune et la flore locale, randonnée, kayak dans les fjords ou excursion en Zodiac
taille et capacité des navires	Navires de grande taille pouvant souvent être comparés à de véritables villes flottantes ; accueillant jusqu'à plusieurs milliers de passagers	Navires plus petits à moyen, pouvant être comparés à des navires d'exploration
Impact environnemental	Impact environnemental plus élevé du fait de réglementations moins strictes	Impact environnemental à priori réduit grâce à des réglementations plus strictes mais question d'éthique

4.3 Croisières traditionnelles, tourisme de masse à grande capacité

Le tourisme de croisière a connu une évolution importante depuis ses débuts à la fin du XIXe siècle. Les premières croisières étaient principalement réservées à l'élite et proposaient des voyages luxueux sur des paquebots à vapeur. Au fil du temps, cette activité s'est popularisée et a attiré un public plus diversifié, devenant ainsi l'un des secteurs les plus dynamiques de l'industrie du tourisme.

Selon l'historien de la croisière, Maxtone-Graham, J (1972), le premier navire de croisière moderne était le Prinzessin Victoria Luise, lancé en 1900. C'était un navire de luxe qui proposait des croisières exclusives pour les passagers fortunés. Au cours des années 1920 et 1930, la popularité des croisières a augmenté, notamment grâce aux navires transatlantiques de la Cunard Line et de la White Star Line. Cependant, la Seconde Guerre mondiale a mis un frein à l'activité des croisières pendant plusieurs années. Dans les années 1960, les croisières ont commencé à se diversifier en proposant des itinéraires dans les Caraïbes et en Méditerranée. Les années 1970 ont vu l'arrivée de nouveaux types de navires, plus grands et plus modernes, tel que le Pacific Princess, rendu célèbre par la série télévisée "La croisière s'amuse".

Au XXe siècle, l'industrie des croisières s'est totalement renouvelée. Dorénavant, les navires de croisière ne sont plus un moyen de transport mais la destination en tant que telle (Grenier, 2008). Ce sont réellement des monstres des mers pouvant accueillir jusqu'à 6800 passagers et 2300 membres d'équipage, soit une capacité totale de 9100 personnes à bord pour les plus impressionnants d'entre eux. (P.ex. The Wonder of the seas/ Royal Caribbean (« Wonder of the Seas vs Celebrity Beyond », 2022)). On trouve sur ces navires tout ce qu'une station balnéaire peut compter comme attractions, casinos, parcs aquatiques, parcours de golf, ... Le nombre d'activités à bord est innombrable. Il y a bien évidemment des navires de différentes tailles en fonction des compagnies et des destinations visées. Nous définirons dans ce travail les croisières traditionnelles comme étant des croisières en mers chaudes qui tendent vers le tourisme de masse. La première partie de ce chapitre tentera de définir une vue globale du tourisme de croisière dit "traditionnel". A contrario, il existe également des croisières en milieux polaires, à comprendre Arctique ou Antarctique. Sur des navires souvent plus petits et pouvant embarquer un nombre restreint de passagers. La partie 4.4 de ce chapitre est consacrée à la définition des croisières polaires afin de mieux comprendre ce que ce terme, "croisière polaire" recouvre.

4.3.1 Géographie des croisières traditionnelles

Pour comprendre les logiques spatiales à l'œuvre dans le secteur des croisières traditionnelles, il est nécessaire d'analyser les principaux déterminants de leur géographie. Celle-ci s'organise selon plusieurs dimensions complémentaires : la provenance des passagers, les zones de navigation privilégiées par les compagnies, ainsi que le rôle stratégique des ports d'embarquement et d'escale. Ces éléments permettent de mettre en lumière les dynamiques de concentration, les logiques commerciales des opérateurs et les flux touristiques dominants à l'échelle mondiale.

4.3.1.1 Provenance géographique des passagers

Les origines des passagers à bord des navires de croisière sont multiples. À bord de ces navires, nous pouvons rencontrer une multitude de nationalités différentes. Cependant, on peut observer que les passagers provenant de l'Amérique du Nord, et surtout des États-Unis, sont largement majoritaires à bord. Suivis par les passagers provenant de l'Europe de l'Ouest. On peut expliquer le fait que ces passagers soient plus représentés à bord des navires de croisière de par leurs moyens économiques plus élevés et de par leur style de vie qui se rapproche plus de ce que l'on peut trouver à bord des navires de croisière en termes d'accommodations et de confort ou culturellement parlant.

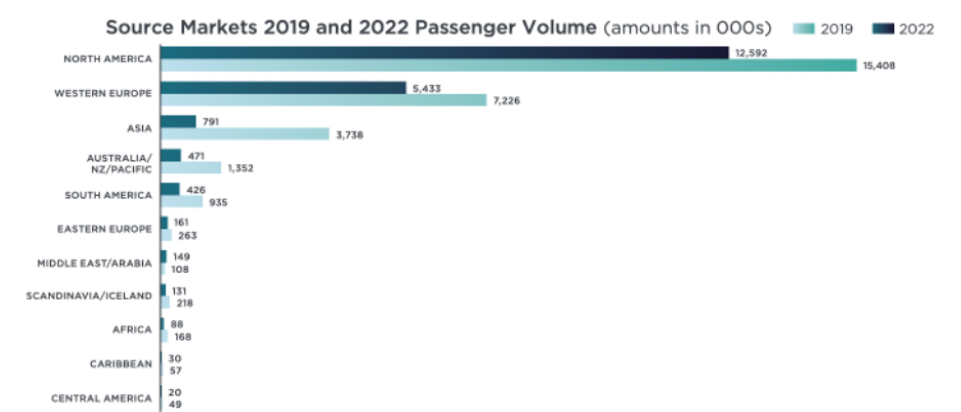


FIGURE 3 Provenances des passagers en 2019 et en 2022 (en volume de passagers)
Source : Cruise Line Industry Association (2023)

Il est également important de noter que l'âge moyen des passagers à bord des navires de croisière dite traditionnelle est de 46,5 ans selon la CLIA « State Of The Cruise Industry Outlook 2022 » (2022)

4.3.1.2 Destinations de prédilection

Les destinations favorites des passagers de croisières traditionnelles sont multiples et bien diversifiées. Nous pouvons tout de même constater grâce au graphique concernant le volume de passagers pour les destinations les plus fréquentes, (figure 4) que les Caraïbes et la côte Est du Mexique sont les destinations les plus prisées.

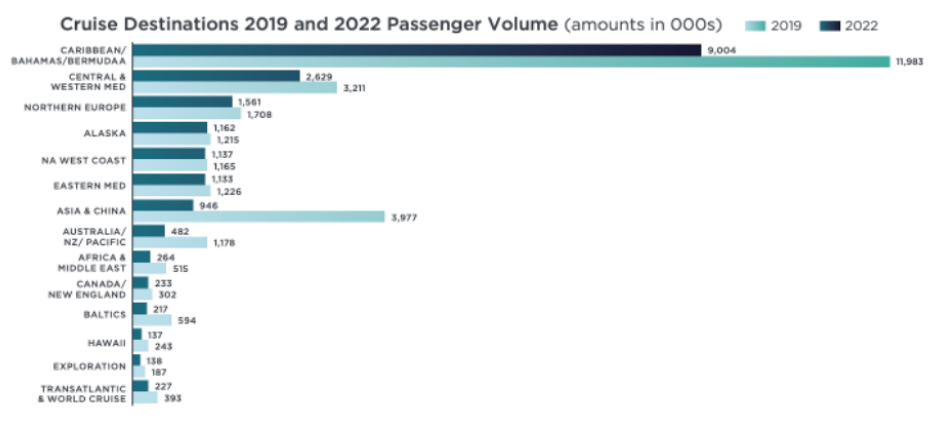


FIGURE 4 Destination de croisière en 2019 et en 2022 en volume de passagers
Source : « State Of The Cruise Industry Outlook 2022 » (2022)

Il est également important de remarquer sur ce graphique, à la figure 4, la présence de trois destinations qui méritent qu'on s'y intéresse de plus près. Premièrement, la catégorie « exploration » y est détaillée. Cette catégorie peut être définie comme suit, "La croisière d'exploration est une forme de tourisme d'aventure qui implique l'exploration de régions reculées et souvent peu connues, à bord de navires spécialement conçus pour résister aux conditions difficiles de la mer et de la glace. Elle est souvent associée à des activités d'observation de la faune, de la flore et des cultures locales, ainsi qu'à des conférences et des présentations sur les sujets scientifiques, culturels et environnementaux. Cette forme de tourisme offre une expérience unique et immersive, tout en permettant aux passagers de mieux comprendre les enjeux environnementaux et culturels des régions visitées." (Bee-die, P. & Hitzmann, B., 2018). Il apparaîtra par la suite que cette définition s'accorde étroitement avec le concept de croisière polaire retenu dans le cadre de cette recherche. En conclusion, cette catégorie de croisières « exploration » comprend *a minima* une partie des voyageurs se rendant en Arctique. Ensuite, la présence de destinations comme l'Alaska et l'Europe du Nord pose question. En effet, la présence de ces destinations dans la catégorie de croisières dites traditionnelles peut soumettre au débat (Têtu, P-L, 2012). En effet, les données concernant le nombre de passagers et de navires pour ces destinations ne sont pas disponibles au niveau des ports. Comme par exemple pour la Norvège, il apparaît bien difficile de dissocier l'activité liée à la croisière dite traditionnelle et celle liée à la croisière dite polaire. De même pour l'Alaska, ce qui est dû principalement à son

emplacement géographique. On se retrouve ici face à une question de définition et de délimitation car en effet, la CLIA (*Cruise Lines International Association*), organisme d'où proviennent les données que nous utilisons pour notre analyse, considère l'Alaska comme étant une destination de croisière traditionnelle. A contrario, l'AMAP (*Arctic Monitoring and Assessment Programme*) considère de par sa délimitation de l'Arctique, l'Alaska comme étant une destination dite polaire (voir point 4.4.2.1 pour la définition de la région Arctique). Il en va de même pour la destination dite de l'Europe du Nord, car comme nous le verrons dans le point 4.4.2.1, le Nord des pays comme la Norvège, la Suède ou encore la Finlande ainsi que l'Islande se trouve en région Arctique, encore une fois suivant la définition de l'AMAP. Dans ce travail, la définition du code polaire sera utilisée, car elle convient mieux dans les termes de notre recherche afin de dresser la définition des croisières polaires Arctiques.

4.3.2 Fréquentation des navires

Comme introduit plus haut dans ce chapitre, l'industrie de la croisière est une industrie qui jouit d'une certaine expansion en ce qui concerne le nombre de passagers transportés par an. Le graphique ci-dessous, (figure 5) nous montre le nombre de passagers transportés par an depuis 2009 jusqu'en 2018, c'est-à-dire avant la crise du COVID-19. On peut constater que le nombre de passagers est en constante augmentation à raison d'un à deux millions de passagers supplémentaires par an. Les projections, indiquées par un "p" à côté de l'année en question, confirment cette tendance à la hausse. Comme nous pouvons également le voir sur le graphique, (figure 5), avec les années 2019 et 2020 qui sont toutes les deux des estimations en fonction de la croissance des années précédentes.

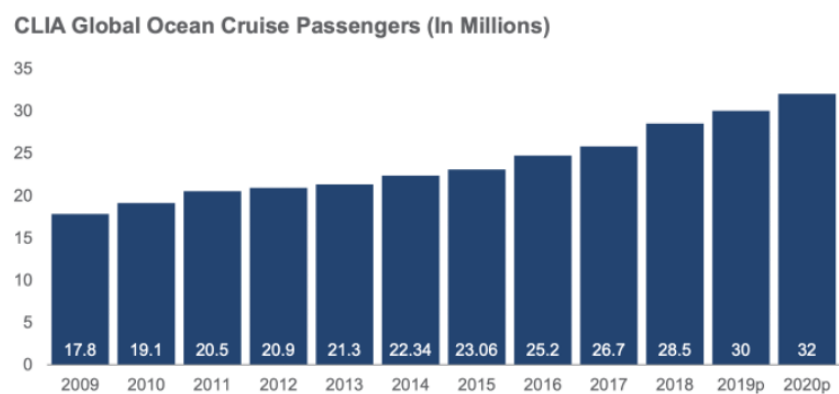


FIGURE 5 Nombre de passagers par an de 2009 à 2019 (en millions)
Source : Cruise Lines International Association (2020)

Le graphique ci-dessous, (figure 6) confirme que nous avons assisté à une nette diminution du nombre de passagers effectuant des croisières lors des années 2020 et 2021. Ce nombre

est tombé respectivement à 5,8 millions et à 4,8 millions de passagers pour ces deux années. Cette diminution est expliquée par la crise du COVID-19¹.



FIGURE 6 Nombre de passagers par an à partir de 2019 (en millions)
Source : Cruise Lines International Association (2022)

Le graphique du nombre de passagers par an à partir de 2019 (figure 6) montre également que le nombre de passagers repart nettement à la hausse pour l'année 2022 avec 20,4 millions de passagers. Les projections pour les années suivantes, qui sont indiquées par un "F" à côté de l'année en question, sont très optimistes et prévoient de nouveau de belles hausses concernant le nombre de passagers à bord des navires de croisière pour les prochaines années.²

4.3.3 Les grands acteurs du tourisme de croisière traditionnelle

L'industrie du tourisme de croisière dite traditionnelle repose sur des acteurs majeurs qui façonnent l'expérience des voyageurs et influencent les tendances du marché. Parmi eux, nous retrouvons des compagnies emblématiques qui se différencient par la taille de leur flotte, leur positionnement et leur clientèle cible. D'un côté, les grandes compagnies du tourisme de masse misent sur des navires gigantesques capables d'accueillir plusieurs milliers de passagers, avec une offre variée d'activités et d'animations. De l'autre, les compagnies de croisière de luxe privilégient des navires plus petits et une approche plus exclusive, avec un service raffiné et des itinéraires souvent plus atypiques.

Parmi les acteurs les plus influents du secteur, Royal Caribbean International occupe une place de choix. Cette compagnie américaine est reconnue pour exploiter certains des plus

1. Comme expliqué dans le point 4.2.

2. Sous réserve de nouvelles perturbations mondiales comme l'a été la crise du COVID 19, ces chiffres ne sont que des prédictions.

grands navires du monde, comme le Wonder of the Seas, qui peut accueillir jusqu'à 6 988 passagers. Sa flotte, composée de 27 navires, offre des expériences uniques telles que des parcs aquatiques, des simulateurs de surf et des spectacles de Broadway à bord. À l'image de Royal Caribbean, Carnival Cruise Line est un autre géant du tourisme de masse. Avec 27 navires en service, elle mise sur des croisières accessibles et festives, attirant une clientèle familiale et jeune. Ses navires, bien que plus petits que ceux de Royal Caribbean, proposent une ambiance décontractée avec de nombreuses activités, allant des casinos aux toboggans aquatiques. MSC Croisières, le leader européen, dispose d'une flotte moderne de 22 navires dont certains de grande capacité, naviguant vers des destinations populaires comme la Méditerranée, les Caraïbes et l'Asie. Son approche combine le divertissement et le confort, tout en offrant des services adaptés aux familles et aux voyageurs en quête de détente.

À l'opposé, les compagnies de croisière de luxe adoptent une toute autre approche, en privilégiant la qualité du service et l'exclusivité des prestations. Regent Seven Seas Cruises, par exemple, exploite une flotte de cinq navires où tout est inclus, des excursions aux repas gastronomiques. Ses navires sont de taille moyenne, permettant un service plus personnalisé et une atmosphère plus calme et raffinée. De son côté, Seabourn mise sur des expériences encore plus intimistes, avec des navires de petite taille qui privilégient un service ultra-personnalisé et un confort exceptionnel. Chaque suite dispose d'un majordome attitré, et les itinéraires sont souvent axés sur des destinations moins fréquentées, loin des foules du tourisme de masse. Nous pouvons aussi mettre en avant la compagnie Ponant, une compagnie française, qui représente un modèle hybride entre croisière de luxe et expédition. Elle mise sur des voyages exclusifs et respectueux de l'environnement. Ses navires de petite capacité, accueillant au maximum 200 passagers pour le plus gros navire de sa flotte, offrent une approche plus immersive des destinations. Avec une flotte de 14 navires, Ponant est un acteur du marché atypique, partageant son offre entre des croisières traditionnelles et des croisières d'expédition ou polaires. Cependant, toutes les croisières offertes par Ponant partagent l'idée d'une certaine exclusivité et du luxe à la française. Silversea, une autre compagnie haut de gamme, suit une philosophie similaire avec des croisières tout compris et des destinations exotiques. Ses navires sont plus petits que ceux des compagnies de masse, permettant un service plus attentif et des excursions sur mesure.

Ainsi, l'industrie du tourisme de croisière est structurée autour de ces deux grandes catégories : les compagnies de tourisme de masse, qui misent sur le gigantisme et la diversité des offres à bord pour séduire un large public, et les compagnies de croisière de luxe, qui privilégient l'intimité, l'exclusivité et un service haut de gamme. Cette segmentation du marché permet aux voyageurs de choisir une expérience adaptée à leurs attentes, qu'ils

recherchent une croisière festive et abordable ou un voyage raffiné et exclusif. Ceci nous donne un aperçu des grands acteurs de ce marché. Il en existe bien sûr beaucoup d'autres.

4.4 Tourisme de croisière en régions polaires

Les croisières en régions polaires n'ont pas beaucoup de similitudes avec les croisières dites traditionnelles comme nous les avons décrites plus haut. Les croisières polaires offrent une expérience unique pour les voyageurs en leur permettant de découvrir des paysages spectaculaires, des glaciers, des icebergs et une faune marine incroyable, telle que les baleines, les phoques et les pingouins. Elles ont ce petit goût d'aventure que les croisières traditionnelles n'ont pas. Cependant, du point de vue des passagers, opter pour une croisière polaire, c'est en quelques sortes prendre un certain « risque ». Par exemple, les conditions climatiques peuvent être compliquées et imprévisibles, les routes prédéfinies sont constamment soumises au changement en fonction des conditions climatiques et des conditions de glace. Il faut également garder à l'esprit que tous les arguments vendus avec la croisière sont soumis aux conditions citées ci-dessus. Dans cette partie du travail, une description du tourisme de croisière en région polaire sera réalisée afin de mieux comprendre quels sont les atouts et les arguments en faveur de ces croisières d'expédition.

4.4.1 Le tourisme polaire, de l'exploration aux croisières

Univers immaculé, minéral et glacé, à mille lieues de nos repères habituels, le monde polaire, aussi inhospitalier qu'il soit, attire et attise l'imaginaire des hommes et femmes occidentaux depuis des siècles. Les pionniers de l'exploration polaire, tels que Roald Amundsen et Robert Peary, furent les premiers hommes à atteindre respectivement le pôle Sud (en 1911) et le pôle Nord (en 1909), pour ne citer qu'eux. Ils ont ouvert la voie aux voyages dans les régions polaires en explorant ces terres inconnues au début du 20^e siècle. Ces explorateurs intrépides ont dû faire face à des conditions climatiques extrêmes et à des terrains dangereux, mais leurs exploits ont éveillé l'intérêt du public pour ces régions éloignées et inhospitalières. Durant les décennies suivantes, plusieurs expéditions ont été organisées pour explorer les régions polaires. Les années 1920 et 1930 ont vu l'arrivée des premiers voyages touristiques, principalement en Antarctique (McGonigal, D & Woodworth, L, 2001). Au fil des années, les voyages touristiques dans les régions polaires ont évolué pour devenir une industrie à part entière. Dans les années 1960 et 1970, les premières croisières touristiques ont commencé à naviguer vers les régions polaires. Dans les années 1990, le tourisme polaire est devenu plus accessible grâce à l'utilisation de navires plus grands et plus modernes. Les destinations les plus populaires sont aujourd'hui

l'Antarctique, le Groenland et l'Arctique canadien, bien que les régions polaires russes et norvégiennes soient également populaires. L'exploration polaire a également contribué à la recherche scientifique dans des domaines tels que la géologie, la biologie et la météorologie. Au fil des décennies, les régions polaires sont devenues de plus en plus accessibles aux voyageurs. Les voyages d'exploration ont été remplacés par des croisières touristiques offrant des itinéraires variés, des excursions en zodiac pour observer la faune, des visites de sites historiques et des activités telles que le kayak et la randonnée. Les croisières sont devenues un moyen populaire pour les voyageurs de découvrir les paysages spectaculaires et la faune des régions polaires.

4.4.2 Géographie du tourisme de croisière polaire en Arctique

La géographie des croisières polaires diffère sensiblement de celle des croisières traditionnelles, tant par la nature des destinations desservies que par les contraintes logistiques et environnementales qui la conditionnent. Afin de saisir les spécificités de ce segment, il importe de premièrement définir la régions polaire au sens que nous allons utiliser dans ce travail et ensuite de jeter un œil à la provenance des passagers qui optent pour un croisière polaire.

4.4.2.1 Définition géographique de la région Arctique

La région Arctique est une zone géographique située autour du pôle Nord. Cependant, la définition précise de cette région varie en fonction des différentes sources et des différentes disciplines. La définition la plus courante de la région Arctique est basée sur la ligne du cercle polaire arctique, qui est définie comme la latitude 66° 33' Nord. Cette définition est utilisée par de nombreuses organisations internationales, telles que le Conseil de l'Arctique, qui est composé des huit États riverains de l'océan Arctique, comme il sera décrit au point 8.1 de ce travail et sur la figure 14. Cette définition inclut donc la majeure partie de l'océan Arctique, ainsi que certaines parties du Groenland, du Canada, de la Russie, de la Norvège, de la Suède et de la Finlande.

D'autres définitions sont également utilisées et courantes en fonction de la littérature utilisée, notons les trois plus fréquentes qui sont définies selon respectivement, la limite du pergélisol continu, qui est caractérisée par une couche de sol gelée en permanence, l'isotherme 10° Celsius en juillet et la limite Nord des arbres. Ces 3 définitions prennent en compte les caractéristiques géologiques et naturelles de la région.

A ces délimitations, il paraît important d'ajouter deux autres frontières importantes mises en place par le conseil de l'Arctique, à savoir celles de l'AMAP et l'AHDR. L'AMAP

(*l'Arctic Monitoring and Assessment Programme*) définit la région Arctique comme étant une zone située au nord du cercle polaire arctique, qui englobe les régions terrestres, les eaux côtières et les mers entourant les terres arctiques. Cette définition est basée sur des considérations géographiques et environnementales, ainsi que sur des facteurs tels que le climat, la faune et la flore, et les communautés humaines qui y vivent (« Geographical Coverage | AMAP », 2023). D'autre part, l'AHDR (*l'Arctic Human Development Report*) définit la région Arctique de manière plus large en y incluant les zones subarctiques, ce qui correspond à une région beaucoup plus vaste que celle définie par l'AMAP. L'AHDR met également l'accent sur les aspects socio-économiques et culturels de la région Arctique, tels que les communautés autochtones, la gouvernance régionale et les enjeux de développement durable (« Arctic (AMAP) and arctic (AHDR) regional boundary data- A Big Earth Data Platform for Three Poles », 2015). En résumé, bien que les deux définitions partagent une zone géographique commune, la définition de l'AHDR est plus large et intègre des aspects socio-économiques et culturels, tandis que celle de l'AMAP se concentre principalement sur les caractéristiques environnementales et géographiques de la région Arctique.

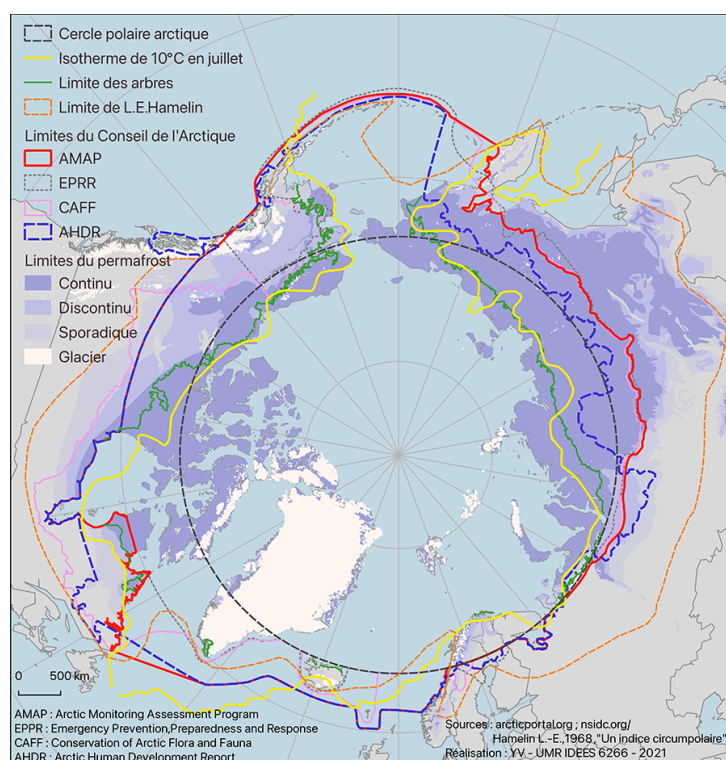


FIGURE 7 Représentation des différentes limites de l'Arctique
Source : Vaguet (2021)

Cependant, dans le cadre de cette étude, nous retiendrons comme frontière pour la région Arctique celle établie par l'Organisation Maritime Internationale (IMO) dans le code polaire (International Maritime Organisation (OMI), 2017). Cette délimitation se dessine

comme représentée sur la figure 8.



FIGURE 8 Représentation de la région Arctique selon l'OMI
Source : International Maritime Organisation (OMI) (2017)

Cette délimitation a été choisie car elle correspond bien à l'objet de recherche de cette étude, c'est-à-dire à définir l'impact qu'a le tourisme de croisière en Arctique. Ainsi nous nous concentrons sur les opérations de navires d'expédition dans les hautes latitudes. On exclut par ce fait toutes les opérations de ferry qui se passent à de plus basses latitudes et qui ne sont pas nécessairement des acteurs du tourisme de croisière. De plus, d'un point de vue purement maritime, les navires exploités dans cette zone bien définie par l'OMI sont soumis au code polaire. Ce qui sous-entend qu'ils sont tous soumis aux mêmes réglementations environnementales et sécuritaires. Ce qui les met sur un même pied d'égalité concernant ces réglementations et donc les efforts économiques qu'ils doivent fournir pour se conformer à ces réglementations.

4.4.2.2 Provenance géographique des passagers

Il est difficile dû au manque de données uniformisées concernant la nationalité des passagers effectuant une croisière en Arctique de dresser un portrait complet de la provenance géographique des passagers. De plus, le nombre de compagnies opérant en Arctique est relativement élevé, ce qui veut dire dans notre étude que nous ne pouvons pas uniquement nous baser sur les données fournies par une seule compagnie de croisière. D'autant plus que les compagnies opérant dans cette zone ont une clientèle qui est souvent originaire du pays d'où provient également la compagnie. Ce n'est pas une règle générale mais c'est une tendance que nous pouvons observer en ce qui concerne le public cible de certaines compagnies de croisière qui opèrent en Arctique.

Cependant, selon Têtu, P-L (2012), nous pouvons observer que les passagers proviennent principalement de pays européens ou de pays voisins. Mais Têtu, P-L (2012) met aussi en lumière qu'une grande partie des passagers est originaire des pays mères des états autochtones eux-mêmes. C'est-à-dire que respectivement les touristes visitant le Groenland proviennent du Danemark et que les passagers visitant le Svalbard proviennent de la Norvège.

Même s'il n'est pas évident de fournir avec exactitude une tendance concernant la provenance des passagers, cela donne un aperçu et permet de conclure que la provenance des passagers diffère en fonction du type de croisière. En effet, comme vu dans la section 4.3.1.1, les passagers de croisières traditionnelles proviennent principalement d'Amérique du Nord.

4.4.3 Développement du tourisme polaire dans la région Arctique

Comme abordé auparavant dans ce travail, l'industrie du tourisme de croisière dite traditionnelle est florissante. Différents facteurs socio-économiques ainsi que le prix des croisières font qu'elles restent accessibles à un grand nombre de clients actuels ou potentiels. Mais qu'en est-il des croisières en région Arctique ?

Il apparaît bien difficile de mesurer avec exactitude l'activité de croisière touristique en Arctique. L'absence d'un organisme commun chargé de la collecte des données et le caractère multinational de l'industrie de la croisière posent des difficultés à l'acquisition de données quantitatives et statistiques comparables. Nous allons nous baser sur un rapport publié par le conseil de l'Arctique en collaboration avec le groupe de recherche PAME en 2019 à l'aide de données récoltées de 2013 à 2019 (PAME, 2021). Mais aussi sur la base d'autres rapports organisationnels collectés, bien que ceux-ci soient généralement pour des régions plus restreintes, ils nous donnent une vue globale sur le développement touristique en Arctique.

Une des façons d'estimer le développement des croisières polaires en Arctique est de comptabiliser le nombre de navires se rendant dans cette zone. Cela permet de mesurer le niveau d'activité dans cette zone géographique telle que définie par le code polaire (International Maritime Organisation (OMI), 2017). C'est une méthodologie qui consiste à calculer le nombre de navires de croisière uniques opérant dans cette zone. Il faut noter que cette méthode ne comptabilise chaque navire qu'une seule fois, qu'il ait ou non de multiples entrées ou sorties dans la zone définie. En clair, on obtient avec cette méthode le nombre de navires qui opèrent dans une certaine zone. Entre 2013 et 2019, le nombre

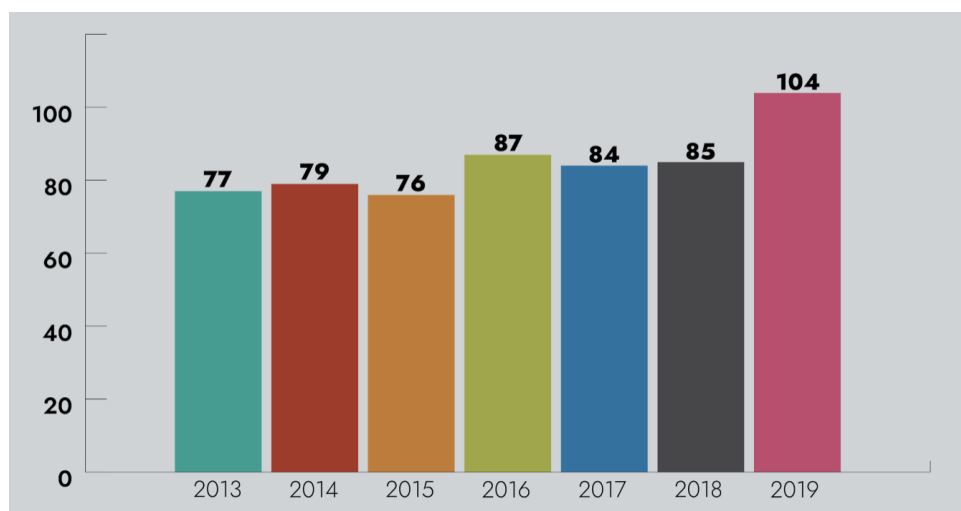


FIGURE 9 Nombre de navires uniques en Arctique entre 2013 et 2019

Source : PAME (2021)

de navires à passagers opérant dans l'Arctique tel que défini par le code polaire a subi une augmentation de 35 %. (Figure 9)

Il est également possible d'estimer la hausse du tourisme de croisière en Arctique en comptabilisant la capacité des navires de croisière qui se rendent en Arctique selon la définition du code polaire (International Maritime Organisation (OMI), 2017). En additionnant simplement les capacités nominales de chaque navire, nous arrivons au graphique représenté à la figure 10 montrant la capacité totale en termes de passagers que peuvent embarquer les navires de croisière se rendant en Arctique. Il ressort donc que la capacité totale des navires a augmenté de 23 % entre 2013 et 2019. (Figure 10)

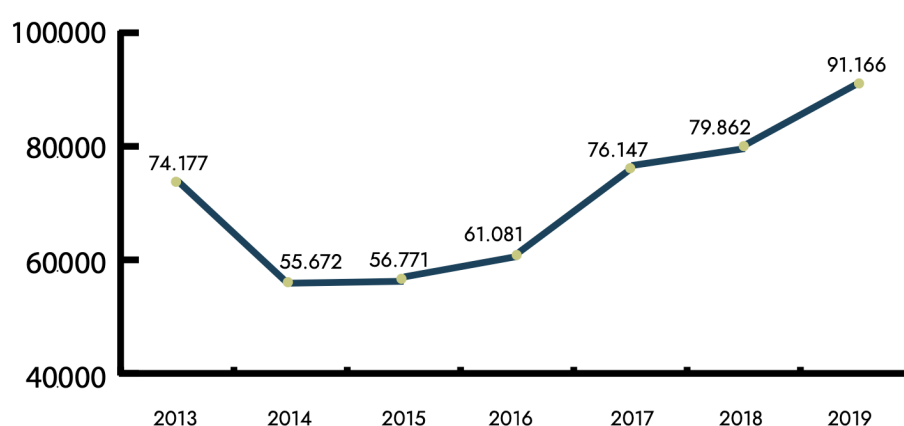


FIGURE 10 Capacité totale des navires se rendant en Arctique entre 2013 et 2019 (en volume de passagers)

Source : PAME (2021)

En comparant et analysant les deux graphiques discutés (figure 9 et figure 10), on peut en

conclure à une augmentation du nombre de passagers se rendant en Arctique sur un bateau de croisière. En conclusion, le nombre de passagers n'augmente pas proportionnellement avec le nombre de navires. Le nombre de passagers augmente plus rapidement. Ce qui sous-entend que la taille et l'occupation des navires se rendant dans cette région augmentent. Étant donné que l'augmentation de taille versus l'augmentation de passagers n'est pas linéairement la même. Nous tenterons d'étudier plus en profondeur, dans le chapitre 6, l'évolution du nombre de passagers pour chaque région que nous avons retenue pour notre analyse.

Limitation mise en place concernant le nombre de navires de croisière en Arctique

La navigation des navires de croisière en Arctique est une question qui suscite de plus en plus d'inquiétudes au sein de la communauté scientifique, des autorités maritimes et des groupes environnementaux. Les navires de croisière sont de plus en plus nombreux à emprunter cette route, entraînant des risques importants pour l'environnement fragile de la région. L'Union Européenne et l'Organisation Maritime Internationale (OMI) sont les principaux organismes de contrôle de la navigation en Arctique. L'Union Européenne a adopté la stratégie de l'Arctique en 2021, dans laquelle elle souligne la nécessité de préserver l'écosystème fragile de l'Arctique et de promouvoir une navigation sûre et respectueuse de l'environnement (« La nouvelle politique arctique de l'Union - Groupe d'Etudes Géopolitiques », 2021). Nous avons également le Conseil de l'Arctique qui est un forum intergouvernemental qui regroupe les huit États membres (Canada, Danemark, Finlande, Islande, Norvège, Russie, Suède et États-Unis) ainsi que des organisations représentatives des populations autochtones. Bien qu'il ne dispose pas de pouvoirs exécutifs contraignants, il facilite la coopération entre les pays de la région sur des sujets tels que l'environnement, le développement durable, la santé et les transports. Il joue un rôle de coordination important dans la gestion des ressources naturelles et de la protection de l'environnement en Arctique.

Cependant, aucune restriction concernant le nombre de navires pouvant se rendre dans l'Arctique n'est d'application aujourd'hui. L'OMI, quant à elle, a adopté le code polaire en 2010, qui énonce des normes et des recommandations pour la navigation en Arctique et en Antarctique, visant à minimiser les risques pour l'environnement et la sécurité des navires.

Selon le code polaire, les navires de croisière qui naviguent en Arctique doivent être conçus et construits pour résister aux conditions extrêmes de la région, notamment aux glaces et aux basses températures. Ils doivent également disposer d'un équipement de sécurité

spécifique et être exploités par du personnel qualifié et formé pour naviguer dans ces conditions difficiles. Ces exigences envers les navires se rendant dans la région Arctique limitent déjà de façon implicite l’accès de certains navires qui ne sont pas suffisamment équipés dans cette zone. Cependant, malgré les normes édictées par l’OMI et les recommandations de l’Union Européenne, les risques environnementaux liés à la navigation en Arctique restent élevés. Les navires de croisière peuvent causer des dommages irréversibles à l’environnement, notamment en raison des rejets de polluants atmosphériques et marins, de la perturbation des écosystèmes marins et terrestres et de l’augmentation des risques d’accidents maritimes. Ainsi, il est impératif de limiter le nombre de navires de croisière qui peuvent naviguer en Arctique, afin de protéger l’environnement fragile de la région. Cette limitation pourrait être mise en place par des mesures réglementaires, telles que des quotas de navires autorisés à naviguer en Arctique, ou par l’adoption de technologies plus respectueuses de l’environnement pour les navires de croisière.

Dans cette optique, les premières restrictions concrètes ont récemment été émises par le Svalbard. En effet, à compter du 1er janvier 2025, l’archipel a mis en œuvre une série de mesures, visant à limiter les impacts négatifs de la surfréquentation de certains sites due au tourisme de croisière. Cette mise en place de restrictions souligne le manque d’actions à l’échelle internationale, laissant ainsi à chaque État la responsabilité d’adopter des mesures adaptées à sa région et à son niveau de fréquentation.

4.4.4 Les grands acteurs du tourisme de croisière polaire

L’industrie du tourisme polaire en Arctique est animée par plusieurs compagnies spécialisées qui offrent des expériences uniques aux voyageurs en quête d’aventure et de découverte. Ces entreprises se distinguent par la taille de leur flotte, la nature de leurs expéditions et leur engagement envers la préservation de l’environnement fragile de l’Arctique.

Parmi les acteurs majeurs, Ponant, compagnie française fondée en 1988, s’est imposée comme une référence dans le domaine des croisières polaires de luxe. Sa flotte de 14 navires comprend des navires à taille humaine, comme la série *Explorer* se caractérisant par son luxe et sa capacité d’exploration. Ces yachts d’expédition combinent raffinement et capacités d’exploration polaire. Ponant propose des itinéraires vers des destinations emblématiques telles que le Spitzberg, le Groenland et le passage du Nord-Ouest, offrant aux passagers des opportunités d’observation de la faune arctique et des paysages spectaculaires.

Hurtigruten, entreprise norvégienne historique fondée en 1893, est également un acteur incontournable du tourisme en Arctique. Connue pour sa ligne d’express côtier longeant

la côte norvégienne, Hurtigruten a diversifié ses activités en proposant des expéditions polaires. Sa flotte comprend des navires tels que le MS Fram, spécialement conçu pour les voyages d'exploration dans les régions polaires, avec une capacité d'environ 318 passagers. Hurtigruten offre des croisières axées sur l'authenticité et l'immersion culturelle, permettant aux voyageurs de découvrir des fjords majestueux, des villages isolés et la richesse de la faune arctique.

Oceanwide Expeditions, fondée en 1993, est une compagnie néerlandaise spécialisée dans les croisières d'expédition en Arctique et en Antarctique. Elle fut l'une des premières à proposer des croisières entièrement civiles au Spitzberg. Sa flotte comprend des navires tels que le MV Plancius et le MV Ortelius, chacun pouvant accueillir environ 116 passagers. Ces navires sont équipés pour naviguer dans les conditions extrêmes de l'Arctique et offrent des activités telles que des sorties en zodiac, des randonnées et du kayak, permettant une exploration approfondie des régions polaires.

Quark Expeditions, créée en 1991, est une compagnie canadienne spécialisée dans les voyages d'aventure en régions polaires. Elle propose des expéditions en Arctique à bord de navires tels que le Ocean Adventurer et le Ultramarine, conçus pour accueillir entre 128 et 199 passagers. Quark Expeditions se distingue par son offre d'activités aventureuses, notamment des survols en hélicoptère, des descentes en rappel et des plongées polaires, offrant aux voyageurs des perspectives uniques sur les paysages arctiques.

Poseidon Expeditions, fondée en 1999, est une compagnie russe qui propose des croisières d'expédition en Arctique. Son navire phare, le 50 Years of Victory, est un brise-glace nucléaire capable d'atteindre le pôle Nord, offrant une expérience unique à environ 128 passagers. Poseidon Expeditions met l'accent sur l'exploration et l'éducation, avec des conférences et des ateliers animés par des experts en régions polaires.

Ces compagnies, bien que partageant un engagement commun envers la découverte et la préservation de l'Arctique, se différencient par la taille de leurs navires, la nature de leurs expéditions et le niveau de luxe offert à bord. Certaines privilégient une approche intimiste avec de petits navires pour une expérience plus personnalisée, tandis que d'autres exploitent des navires plus grands, offrant une gamme plus large d'activités et de commodités. Toutes contribuent à sensibiliser le public à la beauté et à la fragilité de l'écosystème arctique, tout en offrant des expériences inoubliables aux voyageurs.

Chapitre 5

Enjeux économiques du développement du tourisme de croisière en région Arctique, du point de vue des compagnies de croisière opérant dans cette zone

Le tourisme de croisière en région Arctique est un secteur qui jouit d'une certaine expansion, offrant des opportunités économiques évidentes pour les compagnies de croisière qui opèrent dans cette zone. En effet, les avantages économiques liés au développement de ce type de tourisme dans cette région sont nombreux. Les paysages uniques et fascinants de l'Arctique attirent chaque année un nombre croissant de touristes. Les compagnies de croisière peuvent ainsi offrir des itinéraires exclusifs et des expériences inoubliables à leurs clients, ce qui leur permet de se différencier de la concurrence et de fidéliser leur clientèle. Les compagnies de croisière font face à une réelle demande de la part des passagers ; de plus, la région Arctique devient plus accessible chaque année. C'est pour cela qu'il y a un réel enjeu économique pour les compagnies de croisière voulant opérer dans cette zone. Dans ce chapitre, nous verrons comment les compagnies augmentent leur offre de croisières polaires en Arctique et comment les passagers réagissent à cette offre.

5.1 Développement de l'offre de croisières

Comme expliqué dans le premier chapitre, le marché du tourisme de croisière en région Arctique est en forte expansion. Comme tous les marchés, nous pouvons y observer les dynamiques du marché. Dans ce contexte, l'offre correspond à la quantité de croisières proposées par les compagnies de croisière, tandis que la demande correspond à la quantité de croisières que les consommateurs sont prêts à acheter à un certain prix. De pair avec une augmentation de la demande ces dernières années, nous assistons à une augmentation de l'offre de croisières polaires.

Cette augmentation de l'offre s'explique en grande partie par les avantages économiques potentiels du tourisme en Arctique. Les compagnies de croisières cherchent à diversifier leurs destinations pour répondre aux besoins changeants des consommateurs, tout en maximisant les bénéfices. L'Arctique offre une expérience unique et exclusive qui répond à ces deux objectifs. En outre, les changements environnementaux qui ont rendu l'Arctique plus accessible ont également encouragé les entreprises de croisière à étendre leurs offres de croisières dans cette région. Le point 5.1.1 montrera que la fonte des glaces ouvre de nouvelles routes maritimes praticables par les navires de croisière. Ce qui permet entre autres d'étendre l'offre avec des destinations de plus en plus variées. Le point 5.1.2 mettra en avant les différents progrès techniques permettant aux navires de croisière de désormais naviguer plus facilement dans les eaux glacées grâce à l'amélioration des technologies de navigation et à des progrès techniques remarquables.

Cependant, l'augmentation de l'offre de croisières en Arctique peut également présenter des défis économiques. Les coûts associés à l'exploitation dans des environnements extrêmes, tels que la construction et la maintenance des navires équipés pour naviguer dans les eaux glacées, peuvent être élevés. À titre d'exemple, comme mis en avant par Solakivi et al. (2019), un navire équipé pour une classe polaire supérieure consomme jusqu'à 9% d'énergie motrice en plus comparé à un navire traditionnel. De plus, la concurrence accrue entre les entreprises de croisière peut entraîner une pression sur les prix, ce qui peut réduire les marges bénéficiaires. Les compagnies doivent sans cesse innover dans le but d'avoir une offre de croisière concurrentielle avec les autres compagnies.

Dans l'ensemble, l'augmentation de l'offre de croisières en Arctique est un phénomène économique intéressant qui est en grande partie stimulé par les avantages potentiels du tourisme dans cette région. Néanmoins, les entreprises de croisière doivent être conscientes des défis économiques associés à cette offre accrue, tout en répondant aux besoins changeants des consommateurs.

5.1.1 Vue globale sur l'ouverture de routes maritimes jusqu'à présent non praticables

Avec le réchauffement climatique, la surface de la banquise en été a été considérablement réduite en l'espace de 40 ans, laissant la place à l'ouverture de routes maritimes jusqu'il y a quelques années praticables seulement quelques jours par an en été. La route la plus spectaculaire est certainement le pont Arctique ou la route trans-Arctique, ici en jaune sur la figure 11. Cependant, cette route n'est praticable que par très peu de navires qui doivent obligatoirement être des brise-glaces très puissants de dernière catégorie avec des coques renforcées. Nous pouvons ajouter deux grandes routes préexistantes mais seulement navigables quelques jours en été si les conditions le permettent. Le passage du Nord-Ouest, le long des côtes américaines, canadiennes et danoises avec le Groenland ici repris en rouge et le passage du Nord-Est le long des côtes russes désormais accessible de mai à octobre ici en vert. L'ouverture de ces routes maritimes au transit de navires est un réel enjeu économique pour les pays avoisinants mais aussi pour tout le commerce mondial. En effet, par exemple l'ouverture du passage du Nord-Est à la navigation permettrait une économie de temps de 30% sur un trajet de Rotterdam à Shangäi (Nathan, 2021).



FIGURE 11 Principales routes maritimes de l'Arctique
Source : Nathan (2021)

En ce qui concerne l'industrie de la croisière, une plus grande accessibilité de ces routes n'est pas non plus négligeable. Prenons l'exemple de deux croisières absolument hors du commun utilisant deux des routes citées plus haut.

Tout d’abord, parlons du passage du Nord-Ouest. En effet certaines compagnies proposent en « croisière expédition » d’emmener leurs passagers à travers le mythique passage du Nord-Ouest dans le sillage de grands explorateurs comme Roald Amundsen qui en plus de découvrir le pôle Sud, ouvrit en premier le passage du Nord-Ouest à la navigation en 1906 (Rimaud, 2022). D’une durée de 3 semaines et organisées à la fin de l’été, à un moment où les glaces sont le plus affaiblies et que la navigation est la plus sûre, ces croisières ont un véritable goût d’aventure pour les passagers qui ont la chance d’y prendre part contre une somme allant de 20 000€ à 40 000€ (Ponant, 2023b). Il y a quelques années, les croisières à travers ce passage étaient extrêmement rares car les conditions ne permettaient tout simplement pas le passage de navires de croisière en toute sécurité. Alors qu’aujourd’hui, l’offre pour ce voyage en particulier ne fait que grandir chaque année, même si elle reste sporadique comparée aux offres concernant d’autres routes maritimes de croisière.

Ensuite, vient la croisière qui emmène ses passagers au point le plus septentrional de la planète, autrement dit le pôle Nord géographique, un point de latitude 90° Nord. Encore moins fréquentée que la croisière précédemment évoquée, celle-ci n’est effectuée que par deux compagnies. L’une louant des cabines à bord de rustiques brise-glaces russes datant de l’ère soviétique et l’autre, la compagnie du Ponant, étant une compagnie française offrant des croisières de grand luxe à ses passagers. Cette croisière utilise la route trans-Arctique ou le pont Arctique, comme évoqué plus haut, pour rejoindre le pôle Nord géographique en seulement 7 jours de navigation à travers les glaces arctiques. Bien entendu, cette croisière doit s’effectuer à bord d’un brise-glace de dernière génération comme nous l’expliquerons au point 5.1.2 de ce chapitre. Ces deux routes sont de bons exemples pour illustrer l’ouverture de certaines routes maritimes en Arctique.

Plus globalement, c’est la fonte de la banquise arctique qui permet de manière généralisée à de nombreux bateaux de croisière de s’aventurer dans ces régions sans risques en termes de navigation et permettant d’offrir aux passagers une expérience hors du commun et inoubliable.

5.1.2 Innovation technologique au service de la navigation polaire

La navigation en Arctique présente des défis particuliers en raison des conditions de glace et du climat rude de cette région. Logistiquement parlant et technologiquement parlant, l’exploitation d’un navire de croisière dans ces hautes latitudes est un réel défi. Dans ce chapitre, nous allons passer en revue les différentes technologies permettant aux navires une navigation plus aisée et plus sûre dans l’Arctique et plus particulièrement dans la glace. Pour ce faire, nous allons prendre comme exemple un navire bien précis. Il s’agit

du navire Le Commandant Charcot de la compagnie française Le Ponant (figure 12), qui fait référence au célèbre explorateur polaire, Jean-Baptiste Charcot. En effet, ce navire peut être pris comme exemple de par sa modernité ; il possède pratiquement toutes les technologies permettant une navigation plus aisée dans la glace, ce qui fait de ce navire le premier navire de croisière brise-glace lancé sur le marché.



FIGURE 12 Navire Le Commandant Charcot dans la banquise arctique à la latitude 90° Nord
Source : Maire (2021)

Premièrement, l'atout majeur que nous pouvons mettre en avant sur Le Commandant Charcot, c'est sa classification brise-glace « Glace polaire PC2 ». C'est-à-dire qu'avec sa proue, le navire peut briser une épaisseur de glace allant jusqu'à 2,5 mètres et des crêtes de compression, c'est-à-dire des crêtes formées par deux plaques de banquise de plus de 10 mètres de profondeur. C'est entre autre ce qui lui permet d'atteindre le Pôle Nord. Alors que les autres navires opérant en Arctique, mais à des latitudes moins extrêmes, ne sont pas des brises-glace à proprement parler, ils peuvent seulement effleurer la glace grâce à leurs coques renforcées, sans pouvoir la fendre comme le fait Le Commandant Charcot (Annexe A).

Ensuite, nous pouvons mettre en évidence le système de propulsion du navire. En effet, Le Commandant Charcot est équipé d'un système de propulsion hybride combinant un moteur diesel-électrique et un système de propulsion électrique à faible bruit. Il possède également deux pods de propulsion azimuthaux et un gouvernail en V, qui lui permettent de naviguer dans les eaux glacées de l'Arctique de manière efficace et manœuvrable. Les pods de propulsion azimuthaux (azipods) sont des unités de propulsion électrique situées à l'extérieur de la coque du navire, qui peuvent pivoter à 360 degrés, ce qui permet au navire de se déplacer dans toutes les directions. Cette caractéristique est particulièrement utile lorsqu'il faut manœuvrer dans les zones de glace dense, où le navire doit être capable de changer rapidement de direction pour éviter les obstacles. Ou encore de reculer et

d'avancer successivement afin de briser la glace en face de lui. Le système de propulsion électrique à faible bruit est également un avantage pour le Commandant Charcot, car il minimise les vibrations et réduit le bruit sous-marin. Cela est important car cela permet de réduire les perturbations dans l'eau, ce qui peut endommager la coque du navire lorsqu'il navigue dans des zones de glace dense (Rimaud, 2022).

Pour finir, nous pouvons citer quelques aides à la navigation qui ne sont pas présentes sur des navires traditionnels, comme un sonar à balayage latéral. Ce sonar utilise des ondes sonores pour créer des images des fonds marins et des structures sous-marines. Le sonar à balayage latéral est utile pour la navigation en Arctique car il peut détecter les obstacles sous la surface de l'eau, tels que les icebergs. Le navire est également équipé de capteurs de glace. Ces capteurs sont des instruments qui mesurent les propriétés physiques de la glace, telles que l'épaisseur et la densité. Les données recueillies par ces capteurs sont utilisées pour aider les navigateurs à planifier une voie sûre à travers la glace. Comme dernier équipement exceptionnel que nous pouvons retrouver à bord, notons la présence d'un hélicoptère embarqué. Celui-ci permet d'effectuer des vols de reconnaissances sur la route planifiée du navire afin de pouvoir choisir le passage le moins obstrué par la glace et de faciliter la progression du navire dans des zones où la glace est très répandue sur la surface de la mer.

Comme nous l'avons mentionné plus tôt, toutes ces technologies d'aide à la navigation polaire sont présentes à bord du navire Le Commandant Charcot ce qui lui permet entre autres d'atteindre le Pôle Nord, donc des latitudes extrêmes. Tous les navires qui naviguent en région Arctique ne sont pas équipés de tels équipements mais cela permet d'avoir une idée générale de tous les équipements et innovations que nous pouvons retrouver à bord de futurs navires de croisière polaire leur permettant de naviguer à de hautes latitudes.

5.2 Accroissement de la demande pour les croisières polaires

Nous l'avons vu, l'offre de croisières en région Arctique est grandissante. De pair avec cette augmentation de l'offre, nous assistons à une augmentation de la demande ces dernières années.

Cette augmentation de la demande s'explique par plusieurs facteurs que nous avons déjà abordés plus haut dans ce travail. Tout d'abord, l'Arctique est une région de plus en plus accessible, grâce à la fonte des glaces et à l'amélioration des technologies de navigation, ce qui permet aux navires de croisière de naviguer plus facilement dans cette région. De

plus, de nombreux voyageurs recherchent des destinations de vacances plus authentiques et éloignées des sentiers battus, ce qui fait de l'Arctique une destination de choix pour les croisières d'aventure.

Cependant, cette forte demande a également entraîné une augmentation des prix pour les croisières en Arctique. Les voyages dans cette région sont généralement plus coûteux en raison des défis logistiques et des coûts plus élevés associés aux opérations dans des environnements extrêmes. Par exemple, comme nous l'avons vu, les navires doivent être équipés de systèmes de propulsion spéciaux pour naviguer dans les eaux glacées, ce qui augmente les coûts de construction et de maintenance. Selon une étude menée par Cruise Critic, une agence de voyage spécialisée dans les croisières, le prix moyen par jour par passager pour une croisière polaire est d'environ 700 dollars US soit approximativement 650 euros, tandis que celui d'une croisière traditionnelle en mer chaude est d'environ 200 dollars US par jour ce qui équivaut à 185 euros. Cela signifie que les croisières polaires sont en moyenne environ 250 % plus chères que les croisières traditionnelles en mer chaude. Toutefois, il convient de noter que cela varie considérablement en fonction de facteurs tels que la durée de la croisière, le niveau de luxe, l'itinéraire, la saison et la compagnie de croisière. Il faut que les passagers répondent de manière positive à cette exclusivité en termes de prix.

Dans l'ensemble, l'augmentation de la demande pour le tourisme de croisière en Arctique est un phénomène économique intéressant qui est en grande partie stimulé par les changements environnementaux et les préférences des consommateurs. Toutefois, cette demande accrue présente également des défis pour les entreprises de croisière en termes de coûts et de concurrence. Les compagnies de croisière qui réussissent sur ce marché sont celles qui peuvent offrir une expérience unique et adaptée aux préférences des consommateurs, tout en étant attentives aux tendances du marché et à l'évolution de la demande. Il sera intéressant de voir comment le marché évoluera à l'avenir pour répondre à ces défis.

5.2.1 Quels arguments pour vendre ces croisières et quel est le public ciblé ?

Comme nous l'avons déjà abordé, les croisières polaires en Arctique offrent une expérience unique et inoubliable pour les voyageurs avides d'aventure et de découverte. Nous pouvons mettre en évidence quelques arguments de vente clés que les opérateurs de croisières peuvent utiliser pour promouvoir ces voyages auprès des consommateurs.

Premièrement, l'exclusivité, les croisières polaires en Arctique offrent une expérience de voyage exclusive, réservée à un nombre souvent très limité de voyageurs chaque année.

Les voyageurs peuvent explorer des destinations éloignées et peu connues, ce qui crée un sentiment de privilège et d'exclusivité. Les compagnies ont bien compris cela et jouent beaucoup sur ce sentiment d'exclusivité pour vendre leurs croisières plus chères et à un certain type de clients très réceptifs à ces arguments. Nous pouvons voir, par exemple, sur le site de la compagnie Le Ponant, devant quasiment chaque croisière en Arctique, les termes « inédit », « marché sur les pas de grands explorateurs »,... La taille des navires joue aussi un rôle prédominant dans ce sentiment d'exclusivité. En effet, aujourd'hui, il y a de plus en plus de compagnies de croisière qui n'utilisent que des navires de type « yacht d'expédition » qui ne comptent qu'une poignée de cabines à bord. À titre d'exemple, l'armateur Grands Espaces qui possède 6 yachts polaires de petite capacité, entre 10 et 20 passagers. *A contrario*, la compagnie Hurtigruten qui vise un public moins exclusif avec sur son site internet, l'affichage de grandes promotions avant l'attrait principal de la destination. Nous devons donc bien garder à l'esprit que chaque compagnie a son public cible et que donc les arguments de chacune changent en fonction de son positionnement dans la gamme d'offre de croisières en Arctique.

Ensuite, comme argument de vente souvent utilisé, nous pouvons mettre en avant l'organisation de voyage « éducatif ». Les croisières polaires en Arctique sont une opportunité pour les voyageurs d'apprendre et de découvrir des cultures et des écosystèmes différents. Les conférences à bord animées par des experts locaux et les excursions guidées sur terre offrent des informations précieuses sur la faune, la flore, la géologie et l'histoire de la région. Bon nombre de compagnies proposent de telles conférences à bord afin de sensibiliser les passagers à l'environnement polaire et la fragilité de celui-ci. Cet argument de voyage « éducatif » permet peut-être de donner bonne conscience aux passagers. Nous pouvons donc, sans faire de généralité, dire que ces croisières s'adressent à des personnes qui veulent en apprendre davantage sur ces régions et profiter d'être à bord pour s'instruire à ce sujet.

Un autre argument utilisé par certaines compagnies est la présence à bord bien souvent de prestations de grand luxe. En effet, les opérateurs de croisière proposent souvent des services de luxe à bord des navires, tels que des spas, des restaurants gastronomiques, des salons et des divertissements en soirée, ce qui rend l'expérience de croisière polaire en Arctique encore plus agréable pour les voyageurs. Cependant, les prix pratiqués pour ce type de croisières de grand luxe ne sont pas à la portée de toutes les bourses. Les compagnies ciblent une clientèle aisée, en mesure de supporter les coûts élevés associés à ce type de voyage de prestige.

En conclusion, le public cible pour ce type de croisière est principalement constitué de voyageurs privilégiés et aventureux qui cherchent une expérience de voyage unique et exclusive. Les opérateurs de croisière peuvent également cibler les amateurs de la nature et les passionnés de photographie qui cherchent à capturer des images de la faune et des

paysages spectaculaires de l'Arctique. Les prix sont variables en fonction des compagnies de croisière mais la plupart des offres se dirigent tout de même vers une clientèle aisée.

Différenciation entre croisières traditionnelles et croisières polaires, chacune leurs arguments de vente

Concernant les arguments de vente, le vocabulaire utilisé est plus qu'important. En effet, Bitner M. J. et Zeithaml V. (2018), expliquent que les mots utilisés pour décrire les services doivent être soigneusement sélectionnés afin de créer une image positive, de susciter l'intérêt et de générer la confiance chez les clients potentiels. Selon Bitner M. J. et Zeithaml V. (2018), le vocabulaire utilisé dans la vente de services doit être précis, clair et persuasif. Les mots et les expressions doivent mettre en valeur les avantages et les caractéristiques uniques des services, tout en communiquant efficacement la valeur ajoutée qu'ils offrent aux clients. Ils soulignent également l'importance de personnaliser le vocabulaire en fonction des besoins et des préférences spécifiques de chaque client, afin de renforcer la relation de confiance et de créer une expérience positive.

Ce principe peut être appliqué au sujet de cette étude. Comment les compagnies choisissent-elles le vocabulaire employé afin de vendre leurs croisières au public ciblé ? Un simple petit tour sur les sites internet de certaines compagnies permet déjà de se faire une idée des termes qui sont généralement mis en avant afin d'attirer l'œil des clients potentiels. Bien sûr on remarque aussi que le vocabulaire est fondamentalement différent en fonction du public ciblé. Pour ce travail, nous avons comparé le vocabulaire utilisé pour la vente de croisières traditionnelles et pour la vente de croisières polaires. Au-delà des différences significatives qui séparent ces deux types croisières, nous pouvons remarquer que les termes utilisés et le sentiment qui découlent de ces termes ne sont pas du tout du même ressort.

Le tableau 2 nous donne une vue globale du type de vocabulaire utilisé. Bien que non restrictif, celui-ci permet de conclure que les compagnies de croisière polaire utilisent un vocabulaire qu'on pourrait qualifier de plus exclusif, de plus recherché et tourné vers l'expérience et son exclusivité en tant que telle. Tandis que les croisières traditionnelles utilisent un vocabulaire tout venant avec des informations claires et tournées vers l'équipement de ses navires.

TABLEAU 2 Arguments de vente : différences entre croisières traditionnelles et croisières polaires

Source : Propre travail

	Croisières traditionnelles	Croisières polaires
Choix du vocabulaire descriptif de la croisière	Description plus fantaisiste de la croisière avec des photos des attractions qui se trouvent à bord et non des paysages. La destination est le navire en tant que tel et ses équipements.	"Banquise inexplorée", "Marcher sur les traces des grands explorateurs", "Pôle Nord", etc. Ce sont des mots qui attirent l'œil et donne un sentiment d'aventure et d'exclusivité. Photos des paysages que le voyageur va rencontrer et moins du navire et ses équipements. La destination est mise en avant.
Arguments concernant les prix	Mise en avant de prix " <i>low cost</i> " en grand sur la première page et nombreuses "réductions".	Le prix est affiché en petit et discrètement. Pas de prix affiché sur les premières pages et pas de remises.
Arguments concernant les activités	Il faut à bord les plus grands nombre possible d'activités récréatives et grand public, on peut lire sur le site internet de « Meilleurs navires de croisière » (2023) "chargés de la proue à la poupe de sensations fortes, de divertissements éblouissants, ainsi que de restaurants de premier ordre et offrant un choix d'activités inégalé pour tous types d'aventuriers"	Argument du voyage instructif. De par des conférences données à bord la compagnie tente d'attirer des clients qui veulent s'informer sur leur environnement lors de la croisière. on peut lire sur le site internet de Ponant (2023a) "des invités d'exception qui partagent leur expertise et leur passion".
Arguments concernant les navires	Plus les navires sont d'une taille gigantesque avec le plus d'activités récréatives à bord, plus la croisière se vend bien. On peut voir l'utilisation de termes tels que "découvrez les plus grands et plus beaux bateaux du monde",	Navires plus petit, plus intimistes. Besoin des passagers de se sentir privilégiés lorsqu'ils sont à bord. On peut voir l'utilisation de termes tels que "yachts polaires", "navire d'expédition" et "navire à taille humaine".

Chapitre 6

Enjeux économiques pour les populations et organisations locales

Le tourisme de croisière en Arctique a un impact économique important sur les populations locales et leur économie. Cependant, les effets positifs et négatifs varient en fonction de nombreux facteurs, tels que le niveau de développement économique de la région, les politiques de gestion touristique et l'impact environnemental. Les impacts économiques positifs comprennent la création d'emplois dans les secteurs du tourisme, de l'hôtellerie et de la restauration telle que nous essayerons d'en dresser un portrait dans le premier point de ce chapitre. Nous verrons dans un second temps que le tourisme de croisière peut stimuler l'investissement dans les infrastructures et les services, tels que les ports, les aéroports et les routes. En outre, les croisiéristes dépensent également de l'argent pour des excursions terrestres, des souvenirs et des produits locaux. Cela peut contribuer à la diversification des économies locales et à la promotion de la culture et des traditions locales. Cependant, nous nuancerons ces propos dans le point 3 en essayant de comprendre le mouvement des passagers lors des escales et d'analyser si cela est vraiment profitable aux populations locales ou si les compagnies de croisière exercent un certain contrôle sur le mouvement et les dépenses des passagers.

6.1 Promesse d'une manne financière autour du tourisme

Le tourisme en région polaire aide au développement économique de cette région particulièrement reculée, il crée des emplois et stimule le développement économique et social de

la région. Cependant, il est important de développer un tourisme durable pour les populations locales. Il est difficile de quantifier exactement l'impact du tourisme et encore plus du tourisme de croisière sur l'économie locale de plusieurs régions dans l'Arctique. Toutes ne sont pas égales en termes de nombre de visiteurs et en termes d'infrastructures. Nous allons donc, dans cette étude, nous concentrer sur la région du Svalbard car c'est une des plus visitées de la région Arctique et donc celle où les données seront le plus fournies.

Le tourisme de croisière dans l'Arctique, en particulier dans l'archipel du Svalbard et sa capitale, Longyearbyen, est en train de devenir une manne financière importante pour l'économie locale. La croissance du tourisme dans la région est due à une combinaison de facteurs tels que l'augmentation de la demande des touristes pour des expériences uniques, la croissance des revenus disponibles des ménages, l'amélioration de l'accessibilité et des infrastructures touristiques, ainsi que la montée de l'intérêt pour les zones reculées et préservées.

Le principe de l'offre et de la demande est un facteur clé dans le développement de cette manne financière. Les compagnies de croisière répondent à la demande croissante des touristes pour des voyages en Arctique en augmentant l'offre de croisières dans la région. En conséquence, le nombre de navires de croisière visitant le Svalbard augmente chaque année, ce qui entraîne une augmentation de la demande pour les services locaux tels que les excursions terrestres, les restaurants, les magasins de souvenirs et les hôtels.

L'augmentation du nombre de visiteurs a stimulé l'économie locale du Svalbard et a créé de nouvelles opportunités commerciales pour les entreprises locales. Les commerces locaux ont répondu à la demande croissante en augmentant la capacité d'accueil des touristes, en proposant des produits et services uniques et en créant des emplois supplémentaires pour répondre aux besoins des touristes. Il revient aux commerçants locaux de se démarquer des activités et souvenirs que proposent les compagnies de croisière afin de tirer leur épingle du jeu (Koens, K. & Postma ; A., 2018).

6.2 Développement des infrastructures portuaires et services qui en découlent

Il va de pair avec une augmentation du tourisme de croisière en Arctique, une augmentation de la fréquentation des ports de cette région. Cependant, il faut noter que les ports pouvant accueillir des gros navires de croisière en Arctique sont peu nombreux et que certains navires ne font pas spécialement escale dans un port considéré comme dans la région Arctique selon la délimitation que nous avons choisi d'utiliser pour des raisons

économiques et de restrictions émises par l'OMI dans le code polaire. Beaucoup de navires démarrent leurs croisières à des latitudes plus basses comme par exemple au départ des ports de Tromsø en Norvège ou encore Reykjavik en Islande. L'avantage de commencer les croisières à partir d'un port à des latitudes plus basses, est que bien souvent les villes de départ ont une connexion aéroportuaire bien établie. Ce qui rend plus facile l'acheminement des passagers au navire.

Au-delà des petits ports de communautés locales accueillant de tout petits navires avec peu de passagers à leur bord, nous allons nous concentrer sur une véritable plaque tournante du tourisme de croisière en Arctique, entendons ici le port de Longyearbyen au Svalbard (figure 13 (Olsen et al., 2020)). Étant l'un des plus grands ports en région polaire telle que nous l'avons définie, le port de Longyearbyen semble être un bon point d'exemple pour se faire une idée du développement des infrastructures portuaires et des infrastructures extérieures au port.



FIGURE 13 Vue satellite du port de Longyearbyen, prise le 19 août 2023
Source : « Google Earth » (2023a)

Contrairement à ce que nous pourrions penser d'un port qui voit son trafic maritime augmenter de manière significative, 166 arrivées de navires en 2002 contre 1656 arrivées en 2016 (PortLongyear, 2018), les investissements et développements des nouvelles infrastructures se font plus que discrets selon Olsen et al. (2020). Un exemple flagrant de ce manque de réactivité est l'instauration d'un service de pilotage dans le port il y a seulement quelques années. De plus, comme nous pouvons le remarquer sur la figure 13, il n'y a qu'un seul quai capable d'accueillir de grands navires de croisière. Ce qui *de facto* réduit la capacité d'accueil de la ville. Le nombre croissant de navires faisant escale au port de Longyearbyen met sous tension les infrastructures du port mais également les infrastructures de la ville toute entière car celle-ci est fortement dépendante de son port. Selon une enquête réalisée par Olsen et al. (2020), auprès d'un échantillon de résidents de la ville, les principales réponses concernant la qualité des infrastructures et les impacts du tourisme

de croisière sur la ville indiquaient que ces dernières n'étaient pas suffisamment adaptées pour faire face à l'afflux d'un nombre aussi important de touristes. Tant la ville que le port ne possèdent pas les infrastructures nécessaires à l'arrivée d'autant de passagers. Tous les répondants à l'enquête s'accordaient sur le fait que les infrastructures n'étaient pas suffisantes. Cependant, un des répondants a soulevé cette problématique : *"...Il n'y a pas beaucoup d'infrastructures pour le tourisme... mais devrait-on utiliser de l'argent pour construire des infrastructures pour l'industrie du tourisme ou pour les besoins des communautés locales, par exemple, pour une école ?"* . En effet, ces communautés isolées n'ont pas énormément de moyens pour faire des grands travaux d'aménagement. Alors à juste titre on pourrait se demander s'il est préférable pour eux de développer des infrastructures pour les touristes ou alors de développer des infrastructures pour les habitants de la ville.

Les conclusions ici faites sont majoritairement applicables pour toutes les villes portuaires à ces hautes latitudes. Un choix doit être fait dans l'allocation des ressources disponibles.

6.3 Analyse du contrôle qu'exercent les compagnies de croisière sur les dépenses des passagers lors des escales

les compagnies de croisière exercent un contrôle important sur les dépenses des passagers lors des escales en Arctique. Plusieurs études scientifiques ont mis en évidence les mécanismes de contrôle mis en place par les compagnies de croisière pour inciter les passagers à dépenser davantage lors des escales.

Selon Maher, P. T. et Su, J. (2018), les compagnies de croisière ont tendance à proposer des excursions et des activités à des tarifs élevés, en jouant sur le caractère exclusif et unique de ces expériences. Les passagers sont souvent encouragés à réserver ces activités avant même le début de la croisière, ce qui permet aux compagnies de croisières de mieux contrôler les dépenses des passagers et d'augmenter leur chiffre d'affaire. On peut souligner aussi une question de confort pour les passagers, en effet il est plus simple pour eux de réserver les activités proposées par la compagnie car d'une part elles sont en concordances avec les horaires du navire. C'est-à-dire que la compagnie propose des activités de la durée de l'escale, par exemple, et donc il n'y a pas de stress au niveau des horaires pour les passagers. D'autre part, en choisissant les activités proposées par la compagnie, les passagers ne doivent pas eux-mêmes démarcher des entreprises locales pour trouver une activité lors de l'escale.

McGimpsey et Mulrennan (2017) soulignent également que les compagnies de croisière peuvent imposer des restrictions sur les achats effectués par les passagers lors des escales, en limitant par exemple le nombre de sacs ou de bouteilles d'alcool pouvant être ramenés à bord du navire. Ces mécanismes de contrôle peuvent avoir des conséquences économiques importantes pour les populations locales. Koens, K. et Postma; A. (2018) expliquent que les compagnies de croisière ont tendance à favoriser les partenariats avec des entreprises touristiques internationales, au détriment des entreprises locales. Les passagers sont souvent dirigés vers des boutiques et des restaurants appartenant à des chaînes internationales, qui proposent des produits standardisés et ne contribuent que peu à l'économie locale. En effet, dans le chapitre 8, nous regarderons de plus près quelle est la part des dépenses des passagers qui va à l'économie locale et quelle est la part captée directement par les compagnies de croisière.

Néanmoins, certaines compagnies de croisière ont pris conscience de ces enjeux et ont mis en place des mesures pour limiter l'impact négatif de leurs activités sur les populations locales. Huijbens, E. H. et van der Duim, R. (2018) évoquent par exemple la création de réseaux de partenaires locaux, qui permettent aux passagers de découvrir des activités et des produits authentiques, tout en soutenant l'économie locale. Markwell, K. et Dickinson, J. (2017) soulignent également l'importance de politiques de développement touristique durable, qui permettent de mieux encadrer les activités touristiques en Arctique. On peut donc en conclure que c'est au final la compagnie de croisière qui choisit si oui ou non elle veut travailler avec des entreprises touristiques locales et faire tourner l'économie locale. Le croisiériste lui se pliera bien souvent aux activités proposées par la compagnie surtout pour une question de confort et ne réalisant pas nécessairement que ces activités sont profitables à la compagnie en question et non aux populations et entreprises locales.

Chapitre 7

Synthèse de notre mise en contexte globale

Les temps changent, la banquise fond. L'objectif général de cette 1^{ère} partie était de poser les bases contextuelles de notre travail de recherche en mettant en évidence les principaux facteurs qui influencent le développement économique du tourisme de croisière en Arctique. En effet, l'accroissement de ce tourisme de croisière est bien présent dû à de multiples facteurs environnementaux et socio-économiques, ce qui laisse place à de nouvelles opportunités pour les compagnies de croisière qui souhaitent développer leur offre dans cette zone. Nouvelles routes praticables et nouvelles technologies permettent aux compagnies de proposer une offre de plus en plus variée au sein de l'Arctique. Leurs stratégies sont bien rodées afin de vendre à un public bien précis leurs croisières à des prix qui peuvent parfois atteindre des sommets.

Une augmentation de la fréquentation touristique de l'Arctique est également profitable aux populations locales qui peuvent sortir leur épingle du jeu et profiter au même titre que les compagnies de croisière des retombées économiques engendrées par le tourisme de croisière en Arctique. Cependant, il est important de remarquer que ce sont les compagnies elles-mêmes qui tiennent les rênes du tourisme de croisière en Arctique. Ce sont elles qui choisissent oui ou non de s'implanter dans la région et de faire vivre les populations locales par le biais de partenariats. Dans la 2^{ème} partie de ce travail, nous tenterons de dresser de manière plus précise un profil économique afin de mettre en évidence les revenus des compagnies mais aussi des acteurs locaux.

Les pouvoirs locaux ont aussi un rôle à jouer dans le développement d'une manne financière due au tourisme. En effet, il est primordial de mettre en place les infrastructures nécessaires à ce développement afin de tirer le maximum de profit de l'arrivée de voyageurs sur leur territoire. Cette conclusion permet également de souligner les dimensions à

creuser, il peut être intéressant de se pencher de plus près sur la manière dont les vacanciers dépensent leur argent dans de telles croisières et les retombées directes que peuvent en tirer les populations locales de l'Arctique.

Deuxième partie

Le tourisme de croisière en Arctique et ses impacts : étude de cas spécifiques

Chapitre 8

Portraits comparés de trois régions distinctes ; Le Svalbard, L'Arctique canadien et le Groenland

Ce huitième chapitre nous propose une étude comparative de trois régions clés du tourisme de croisière en Arctique : le Svalbard, l'Arctique canadien et le Groenland. À travers une approche économique et territoriale, il vise à analyser les dynamiques propres à chacune de ces zones, leurs perspectives de développement et les impacts de l'industrie des croisières sur leurs économies locales.

Nous débuterons par une présentation des États bordant l'Arctique afin d'inscrire notre analyse dans un cadre géopolitique plus large. Ensuite, nous expliquerons les raisons justifiant la comparaison de ces trois régions spécifiques, en mettant en évidence leurs similitudes et leurs différences en termes de fréquentation touristique, d'infrastructures et de régulation.

Chacune des trois zones sera ensuite étudiée en détail. Le Svalbard fera l'objet d'une analyse de son développement historique et de son rôle en tant que destination touristique croissante. Nous examinerons la fréquentation des navires de croisière et les impacts économiques mesurés sur la région. L'Arctique canadien sera ensuite abordé sous le prisme de ses particularités géographiques et institutionnelles, en mettant en lumière l'évolution du tourisme de croisière et ses retombées pour les communautés locales. Enfin, nous nous pencherons sur le cas du Groenland, en analysant les tendances de fréquentation des navires et les effets économiques observés.

En complément, une mise en lumière du potentiel sous-exploité de l'Arctique russe nous permettra de mesurer les opportunités encore inexploitées dans la région. Nous aborderons

menaces pesant sur ces différentes destinations.

implications pour les territoires concernés.

8.1 Les États bordant l'Arctique

climat, leur biodiversité et leurs ressources naturelles.



Source : Glomsrød et al. (2020)

le Nunavut, couvrant environ 3,8 millions de km². Les États-Unis possèdent l'Alaska, qui

s'étend sur 1,7 million de km². Le Groenland, territoire autonome danois, est la plus grande île du monde avec environ 2,16 millions de km², dont une grande partie est recouverte de glace. La Norvège inclut l'archipel du Svalbard, situé entre 74° et 81° de latitude nord, sous souveraineté norvégienne mais soumis à un régime international particulier.

La Russie détient incontestablement la plus grande part de l'Arctique, avec une côte arctique de plus de 24 000 km et des territoires couvrant environ 4 millions de km², incluant la péninsule de Kola, la Sibérie arctique et plusieurs archipels comme la Nouvelle-Zemble et l'archipel François-Joseph. L'Islande, bien que située juste en dessous du cercle polaire et en dehors de notre représentation géographique de l'Arctique comme développé au chapitre 4.4.2.1, est souvent incluse en raison de son influence sur la région. La Suède et la Finlande, bien qu'elles n'aient pas de façade maritime sur l'Océan Arctique, possèdent des territoires nordiques au climat polaire, notamment en Laponie, situés au-dessus du cercle polaire arctique. Mais ceux-ci sont également exclus de notre recherche comme expliqué au chapitre 4.4.2.1.

Ces régions sont caractérisées par des conditions climatiques extrêmes, une faune adaptée et des ressources naturelles abondantes, notamment en hydrocarbures et en minerais. L'Arctique est également un espace stratégique et géopolitique clé, soumis à des revendications territoriales et à des pressions croissantes dues au changement climatique et à la fonte des glaces.

8.2 Pourquoi comparer ces régions ?

Dans le cadre de ce travail de recherche sur les croisières en milieu polaire, nous avons choisi d'étudier trois régions distinctes. Elles ont été choisies car elles ont chacune un sens et une attirance dans la conscience collective ainsi qu'un fort potentiel concernant le tourisme de croisière polaire. En effet, premièrement, l'Arctique canadien résonne dans nos têtes comme étant "Le grand Nord canadien" destination hostile mais qui en fait rêver plus d'un. D'un autre côté, le Svalbard, c'est la plus petite des régions que nous allons étudier mais qui est reliée sans conteste à l'Europe de par sa situation géographique, ce qui rend sa visite peut-être la plus facile des trois régions comparées. Pour finir, il y a le Groenland, région tout aussi iconique avec un tas d'idées collectives à son sujet ou au sujet de sa population.

Ces destinations offrent une combinaison unique d'accessibilité, de diversité écologique et culturelle, ainsi que des opportunités touristiques bien établies, ce qui les rend particulièrement pertinentes pour une analyse approfondie.

L'Arctique canadien est réputé pour ses vastes étendues sauvages, ses paysages spectaculaires et sa riche faune, notamment les ours polaires, les caribous et une multitude d'oiseaux migrateurs. Les croisières dans cette région permettent aux voyageurs d'explorer des sites historiques liés aux expéditions du passage du Nord-Ouest et d'interagir avec les communautés inuites locales, offrant une immersion culturelle précieuse. De plus, cette région est accessible grâce à des itinéraires bien établis, facilitant l'organisation de voyages d'expédition.

Le Svalbard, situé au nord de la Norvège, est quant à lui reconnu pour sa faune abondante, notamment une forte densité d'ours polaires, de morses et de renards arctiques. Ses paysages sont dominés par des glaciers imposants et des fjords profonds, offrant un cadre spectaculaire pour les croisières. De plus, le Svalbard bénéficie d'une infrastructure touristique développée, avec plusieurs opérateurs proposant des expéditions, ce qui en fait une destination prisée pour l'observation de la faune et des paysages arctiques. L'avantage d'étudier uniquement le Svalbard et non l'Arctique norvégien est que nous éliminons alors de notre recherche tous les trajets de ferry et trajets côtiers le long des côtes nord de la Norvège.

Le Groenland, la plus grande île du monde, offre également des panoramas époustouffants avec ses fjords majestueux, ses glaciers monumentaux et ses villages colorés. Les croisières le long de ses côtes permettent de découvrir la culture inuite, d'observer des icebergs spectaculaires et d'apercevoir une faune diversifiée, incluant des baleines, des phoques et des oiseaux marins. La combinaison de ses richesses naturelles et culturelles en fait une destination incontournable pour les croisières polaires.

Ces trois régions ont été sélectionnées en raison de leur accessibilité relative, de leurs infrastructures touristiques développées ou non et de la diversité des expériences qu'elles offrent aux voyageurs. Elles permettent une comparaison intéressante en termes de biodiversité, de paysages, d'interactions culturelles et de types d'expéditions proposées. Par exemple, tandis que le Svalbard est réputé pour sa forte concentration d'ours polaires, le Groenland se distingue par ses vastes fjords et sa culture inuite, et l'Arctique canadien offre une combinaison de sites historiques et de rencontres avec la faune. Cela en fait trois régions avec un fort potentiel d'attraction pour les passagers.

En revanche, l'Arctique russe, bien que possédant des paysages impressionnants et une faune riche, n'a pas été retenu dans cette étude en raison de son caractère plus hostile et isolé. Les infrastructures touristiques y sont moins développées, rendant les croisières d'expédition plus complexes à organiser. De plus, les conditions climatiques extrêmes et les défis logistiques associés limitent l'accessibilité pour les voyageurs. Par conséquent, pour une analyse centrée sur des destinations polaires accessibles et offrant une variété

d'expériences aux touristes, l'Arctique russe a été écarté au profit des trois autres régions mentionnées.

Nous aurions également pu étudier l'Alaska car c'est également une destination arctique reconnue et prisée. Mais nous avons décidé de ne pas retenir cette région, car, comme nous l'avons vu au point 4.4.2.1, la définition que nous utilisons de la région polaire arctique n'inclut pas le Sud de l'Alaska dans ses frontières. Ainsi, il aurait alors été difficile de séparer les croisières dans cette partie, le Sud, qui n'est pas retenue comme région polaire arctique, de celles dans la partie située plus au nord, qui elle en fait partie. Les données que nous aurions pu exploiter concernaient l'Alaska dans son ensemble et n'auraient donc pas été pertinentes à 100% dans cette étude de cas.

Ainsi, l'Arctique canadien, le Svalbard et le Groenland constituent des destinations idéales pour étudier les croisières en milieu polaire, chacune apportant des perspectives uniques en termes de paysages, de faune et de culture, leur donnant chacune des avantages comparatifs dans le choix de la destination des passagers. De plus, d'un point de vue pratique, leur accessibilité et leurs infrastructures bien établies en font des choix privilégiés pour cette recherche.

8.3 Région du Svalbard (Europe du Nord)

Afin de mieux comprendre les dynamiques économiques associées au tourisme de croisière en Arctique, il convient désormais d'examiner plus en détail certains territoires emblématiques. Le cas du Svalbard, constitue un point de départ pertinent : cette région concentre un volume significatif d'activité touristique polaire et présente une organisation relativement avancée en matière d'accueil et de régulation des croisières.

8.3.1 Définition et développement du Svalbard

Le Svalbard est un archipel norvégien situé dans l'Océan Arctique, entre les latitudes 74° et 81° Nord, et les longitudes 10° et 35° Est. Il se trouve à environ 930 kilomètres au nord de Tromsø, en Norvège continentale. L'archipel est composé de neuf îles principales, dont la plus grande est le Spitzberg (anciennement Ouest Spitzberg), suivi de Nordaustlandet, Edgeøya, Barentsøya, Prins Karls Forland, Kvitøya, Kong Karls Land, Bjørnøya (île aux Ours) et Hopen (voir carte figure 15). Nous pouvons voir également sur cette carte qu'une grande partie du Svalbard est considérée comme réserve naturelle ou sanctuaire pour les oiseaux, ce qui fait de ce territoire un espace extrêmement protégé au niveau écologique.

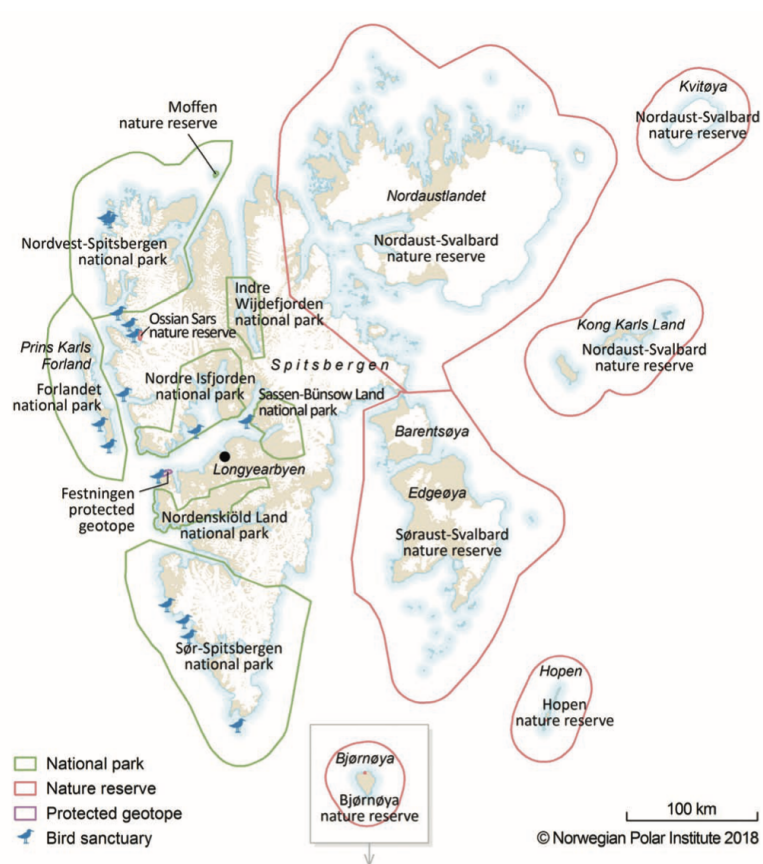


FIGURE 15 Carte de l'archipel du Svalbard
Source : Bystrowska (2019)

Administrativement, le Svalbard est sous souveraineté norvégienne, mais il bénéficie d'un statut spécial en vertu du traité du Paris de 1920 concernant le statut des îles du Svalbard (Observatoire de l'Arctique, 2016). Ce traité accorde à tous les pays signataires, qui sont au nombre de 41 aujourd'hui (listés en annexe B), des droits égaux en matière d'exploitation des ressources naturelles. C'est à dire, que les citoyens de ces divers pays signataires ont le droit d'exploiter les ressources naturelles «sur un pied d'égalité absolu». Ce statut a permis à diverses nations, notamment l'Union soviétique puis la Russie, d'établir des colonies minières dans l'archipel, dont certains vestiges sont toujours visibles aujourd'hui.



FIGURE 16 Monument à la gloire de Lénine dans la ville de mineurs de Barentsburg, sur l'archipel du Svalbard

Source : « Guerre en Ukraine » (2022)

Démographiquement, la population du Svalbard est concentrée principalement dans quelques localités. Longyearbyen est la plus grande d'entre elles, avec environ 2 400 habitants originaires de 53 pays différents. Barentsburg, une communauté russe, compte environ 360 résidents. D'autres établissements incluent Ny-Ålesund, avec une population permanente de 30 à 35 personnes, qui augmente jusqu'à 114 en été, ainsi que Hornsund, qui abrite environ 10 personnes. Au total, la population du Svalbard atteint approximativement les 3 000 habitants à l'année. Ce qui fait qu'il y a plus d'ours polaires qui habitent au Svalbard que d'humains ! (Eirik Larsen Lindstrøm & Olav H. Slettebø, 2023)

Au cours des dernières années, le Svalbard a connu des évolutions économiques notables. Traditionnellement dépendante de l'industrie minière, l'économie locale s'est diversifiée, avec une croissance significative dans les secteurs du transport et du stockage. Depuis 2015, ces industries ont vu leur chiffre d'affaires augmenter de 380 %. Parallèlement, la proportion du chiffre d'affaires provenant des ventes aux résidents locaux ou aux entreprises locales a augmenté sur une longue période, bien qu'elle ait légèrement diminué en 2022. L'emploi sur l'archipel a également progressé, avec une hausse du nombre de travailleurs à temps partiel, ce qui explique une augmentation de l'emploi plus rapide que

celle des heures travaillées. (Eirik Larsen Lindstrøm & Olav H. Slettebø, 2023)

Le tourisme est devenu un pilier essentiel de l'économie du Svalbard, attirant des visiteurs désireux d'explorer ses paysages arctiques vierges et sa faune unique. Cependant, cette affluence touristique pose des défis environnementaux, notamment en ce qui concerne l'impact sur les écosystèmes fragiles de l'archipel. Les autorités locales s'efforcent de trouver un équilibre entre le développement économique et la préservation de l'environnement. (Svalbard, 2024)

En outre, le Svalbard a renforcé son rôle dans la sécurité alimentaire mondiale avec la Réserve mondiale de semences, qui a reçu un dépôt de plus de 30 000 nouveaux échantillons de semences en octobre 2024, provenant de 23 déposants répartis dans 21 pays. Cette initiative souligne l'importance croissante de l'archipel dans les efforts internationaux de conservation de la biodiversité agricole. Cet effort du Svalbard de s'impliquer dans des projets mondiaux comme celui-ci prouve une volonté de croître et d'attirer de plus en plus sur son sol. (Norwegian Ministry & of Agriculture and Food, 2017)

En conclusion, le Svalbard se distingue par sa position géographique unique et sa composition démographique diversifiée. Son économie, autrefois dominée par l'exploitation minière, s'est diversifiée ces dernières années, avec une croissance notable dans les secteurs du transport, du stockage et du tourisme. Ces développements s'accompagnent de défis en matière de durabilité environnementale, nécessitant une gestion équilibrée pour préserver les écosystèmes arctiques tout en soutenant le dynamisme économique de l'archipel.

8.3.2 Fréquentation des navires de croisière

La fréquentation des navires de croisière au Svalbard est marquée par une évolution significative depuis 2019, avec une reprise progressive après l'arrêt presque total causé par la pandémie de COVID-19. En 2024, 506 escales ont été enregistrées à Longyearbyen, réparties entre 483 escales de croisières d'expédition et 23 escales de croisières conventionnelles. Cette distribution illustre la prédominance des croisières d'expédition, qui opèrent avec des navires de plus petite taille et proposent des itinéraires plus immersifs autour de l'archipel.

L'analyse des tendances depuis 2019 montre une certaine stabilité du nombre de croisières traditionnelles, tandis que le segment des croisières d'expédition s'est diversifié. En 2019, 264 escales de croisières d'expédition ont été enregistrées, auxquelles s'ajoutaient 23 escales de croisières traditionnelles. Après une chute drastique en 2020 et 2021 en raison des restrictions sanitaires, le nombre total d'escales a augmenté à 407 en 2022, puis à 523

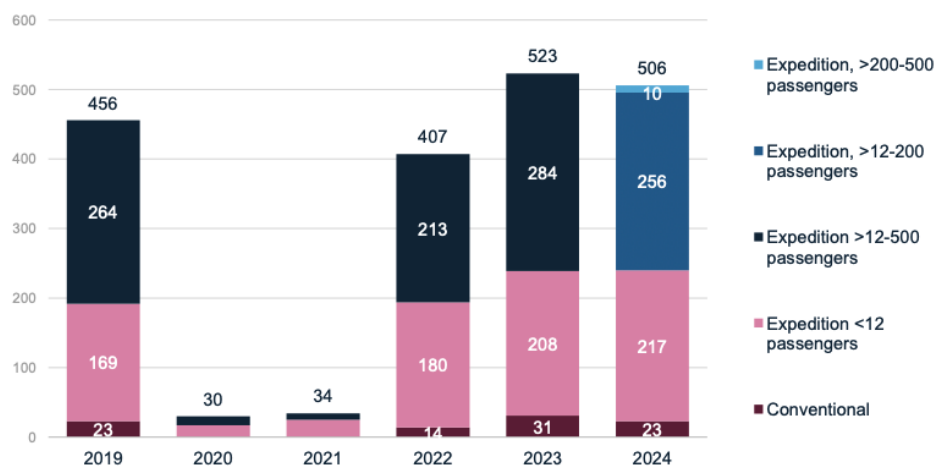


FIGURE 17 Escales à Longyearbyen 2019 à 2024
Source : Visit Svalbard et al. (2024)

en 2023, atteignant 506 en 2024. Une particularité notable est l'augmentation des escales de navires d'expédition de très petite capacité, accueillant moins de 12 passagers, dont le nombre a progressé par rapport à 2019. Cette tendance reflète un changement dans la demande touristique vers des expériences plus exclusives et personnalisées.

Les données relatives à la fréquentation des navires de croisière au Svalbard ne sont systématiquement collectées que depuis 2019. Avant cette date, les statistiques étaient fragmentaires et ne permettaient pas une analyse fiable de l'évolution du trafic. La compilation des chiffres actuels repose sur une combinaison de sources, notamment les rapports de Port Longyear et de l'*Association of Arctic Expedition Cruise Operators* (AECO), ainsi que sur des relevés individuels effectués par les autorités locales. L'amélioration des méthodes de collecte en 2024 a permis une classification plus fine des escales, en distinguant les navires de différentes capacités, ce qui offre désormais une vision plus précise de la dynamique du tourisme de croisière dans l'archipel.

Il est toutefois important de noter que les chiffres présentés ci-dessus ne concernent que les navires ayant fait escale dans le port de Longyearbyen. Nous n'avons donc pas une vue globale de tous les navires de croisière qui ont navigué autour de l'archipel. Mais ces chiffres nous donnent tout de même une tendance qui est à l'augmentation. Nous pouvons supposer que beaucoup de navires qui ne sont pas repris dans ces chiffres sont des navires de croisière traditionnels à plus grande capacité, car, comme nous l'avons vu, ces navires font moins escale dans les ports de l'archipel.

Regardons maintenant de plus près le graphique de la figure 17 et le graphique suivant à la figure 18. Une analyse croisée de ces deux graphiques permet de confirmer que les croisières traditionnelles opèrent avec des navires de beaucoup plus grande capacité que les croisières d'expédition. En 2024, 506 escales ont été enregistrées à Longyearbyen, dont

483 pour les croisières d'expédition et seulement 23 pour les croisières traditionnelles. Cependant, si l'on compare ces chiffres avec le nombre total de passagers, on observe que les 67 000 passagers ayant visité Longyearbyen en 2024 étaient répartis entre un nombre très réduit d'escales pour les croisières traditionnelles et un nombre beaucoup plus élevé pour les croisières d'expédition.

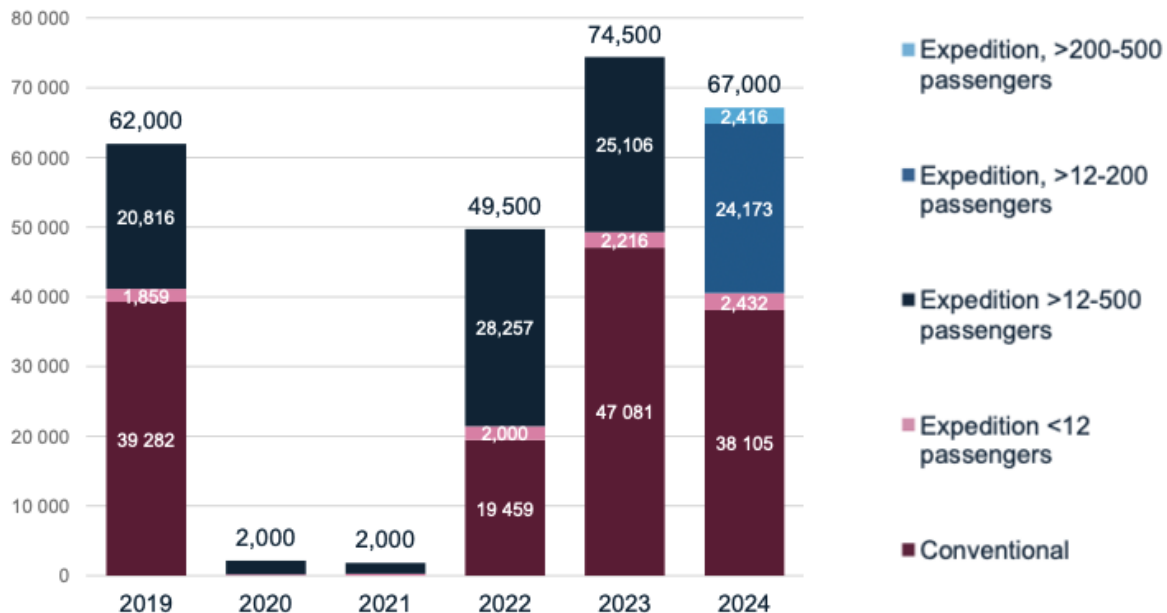


FIGURE 18 Arrivée de croisiéristes à Longyearbyen de 2019 à 2024
Source : Adapté de Visit Svalbard et al. (2024)

Cette disproportion illustre que les navires de croisière traditionnelle transportent un volume de passagers nettement plus élevé par escale. Les croisières traditionnelles, bien que moins nombreuses en termes d'escales, ont une capacité allant de 1 000 à plus de 4 000 passagers par navire, alors que les croisières d'expédition accueillent généralement moins de 500 passagers, avec une moyenne autour de 200 passagers. Cette différence structurelle entre les deux segments de croisières explique pourquoi un nombre restreint de navires traditionnels peut transporter un volume comparable, voire supérieur, à celui des nombreux navires d'expédition.

Restrictions mises en place par les autorités afin de limiter les impacts du tourisme de croisière au Svalbard

Au vu de l'augmentation précédemment citée du nombre de navires visitant le Svalbard et dans le cadre de la préservation des écosystèmes fragiles du Svalbard, de nouvelles restrictions ont été mises en place par le gouvernement afin d'encadrer le tourisme de croisière et limiter son impact environnemental. Ces mesures, qui sont entrées en vigueur

le 1er janvier 2025, s'articulent autour de plusieurs axes réglementaires touchant à la navigation, au débarquement des passagers, à la préservation de la faune et du patrimoine, ainsi qu'à l'usage de technologies autonomes :

1. Limitation du nombre de passagers à bord des navires

Afin de réduire l'empreinte écologique du tourisme maritime, une restriction sur la capacité des navires a été instaurée. Les bateaux naviguant dans les eaux des parcs nationaux, des réserves naturelles et des réserves ornithologiques du Svalbard ne peuvent transporter plus de 200 passagers. Cette mesure vise à limiter la pression anthropique sur ces territoires protégés. (Meld. St. 26 (2023–2024) Report to the Storting (white paper), 2024).

2. Réglementation stricte du débarquement et du séjour à terre

Le débarquement des passagers dans le cadre d'activités touristiques est interdit dans l'ensemble des parcs nationaux et des réserves naturelles, à l'exception de zones spécifiquement désignées. Ces zones sont répertoriées sur des cartes officielles et signalées par des marquages verts et bleus. Des exceptions sont également accordées lorsque le sol est entièrement recouvert de neige et de glace, entre le 1er janvier et le 25 mai. Lorsqu'un débarquement est autorisé, celui-ci ne peut se faire qu'en présence d'un guide qualifié ayant une connaissance approfondie des milieux naturels et culturels. Dans certaines zones restreintes (marquées en bleu), un ratio strict est imposé : un guide pour 12 personnes, avec un maximum de 39 personnes à terre simultanément. (Meld. St. 26 (2023–2024) Report to the Storting (white paper), 2024).

3. Protection stricte des sites culturels et naturels

Les visiteurs doivent prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter de laisser des traces permanentes sur le terrain ou sur les vestiges culturels. Ils sont tenus de remettre en place tout élément naturel utilisé temporairement (pierres, bois flotté, etc.). Certaines zones abritant des sites culturels protégés font l'objet d'une interdiction totale de débarquement et de circulation terrestre. Ces restrictions concernent notamment Zieglerøya, Delitschøya, Spekkholmen, Haudegen et Halvmåneøya, où les vestiges historiques sont particulièrement vulnérables. (Meld. St. 26 (2023–2024) Report to the Storting (white paper), 2024.)

4. Interdiction des drones et autres technologies autonomes

L'usage de drones et d'autres dispositifs autonomes est strictement interdit dans les airs, sur terre, en surface et sous l'eau. Cette mesure vise à éviter les perturbations de la faune ainsi que les risques pour la sécurité des sites patrimoniaux.

Une exception est accordée pour l'utilisation de ces technologies par les autorités locales, notamment pour des missions de surveillance, de secours et de gestion environnementale. (Meld. St. 26 (2023–2024) Report to the Storting (white paper), 2024).

5. Régulation de la navigation et interdictions temporaires

L'Autorité de l'environnement du Svalbard dispose du pouvoir de restreindre ou interdire temporairement la circulation dans certaines zones terrestres et maritimes lorsque cela est nécessaire pour la protection de la faune, de la flore ou des sites culturels. Toutefois, les passages maritimes clés (Hinlopenstretet, Heleysundet et Freemansundet) restent ouverts à la navigation (Meld. St. 26 (2023–2024) Report to the Storting (white paper), 2024).

8.3.3 Impacts économiques constatés sur cette région

Au vu de la fréquentation de navires de croisière et donc de touristes, on peut en déduire que le tourisme de croisière au Svalbard joue un rôle économique significatif, apportant des revenus substantiels aux entreprises locales et aux services de la région, particulièrement à Longyearbyen, unique port où les navires peuvent s'amarrer pour les escales. Une part significative du PIB de l'archipel y est généré. En 2024, les croisières ont contribué à hauteur de 361,5 millions de NOK (couronnes norvégienne), soit approximativement 31 millions d'euros à l'économie locale, dont 347,5 millions de NOK (30 millions d'euros) spécifiquement pour Longyearbyen et 14 millions de NOK (1,2 millions d'euros) pour Ny-Ålesund. Cette activité représente 9 % du PIB de l'archipel, quant à lui estimé à 3,9 milliards de NOK soit 333 millions d'euros (annexe C).

Il est essentiel de distinguer deux segments de croisières opérant dans la région : les croisières traditionnelles et les croisières d'expédition. Les croisières traditionnelles, souvent de grande envergure, mettent l'accent sur le confort, le divertissement et les infrastructures à bord. Elles transportent généralement entre 1 000 et 4 000 passagers et font escale à Longyearbyen dans le cadre d'itinéraires plus longs, généralement au départ d'Europe. En revanche, les croisières d'expédition offrent une expérience immersive axée sur la nature et la culture, avec des itinéraires flexibles et un encadrement par des guides spécialisés. Elles accueillent un nombre plus restreint de passagers, avec une capacité moyenne d'environ 200 personnes, bien que certains navires puissent transporter jusqu'à 500 passagers. Une image récapitulative se trouve en annexe D de ce document.

En 2024, 67 000 passagers de croisière ont visité Longyearbyen, répartis sur 506 escales. Les croisières d'expédition ont généré 235 millions de NOK soit l'équivalent de 20 millions

d'euros, tandis que les croisières traditionnelles ont rapporté 112,5 millions de NOK ce qui représente 9,6 millions d'euros. Bien que les croisières traditionnelles amènent un plus grand volume de passagers, ce sont les croisières d'expédition qui ont un impact économique plus important par passager. En effet, un passager de croisière d'expédition rapporte au Svalbard en moyenne 8 092 NOK (700€), contre 2 958 NOK (250€) pour un passager de croisière traditionnelle.

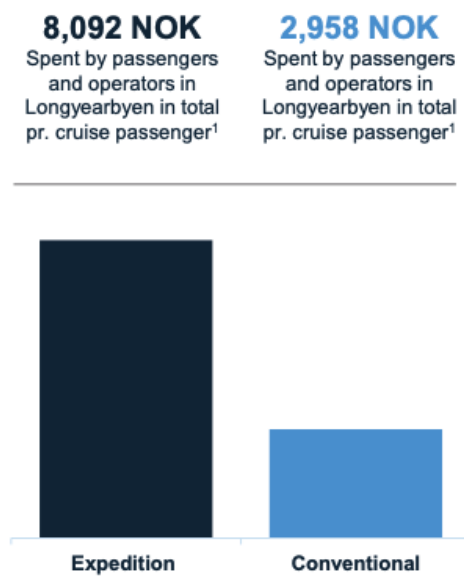


FIGURE 19 Contribution économique à Longyearbyen par passager de croisière
Source : Visit Svalbard et al. (2024)

Nous pouvons compléter ce raisonnement avec les données de l'étude menée par Innovation Norway en 2017, bien qu'antérieures aux chiffres plus récents évoqués précédemment, permettent de mieux cerner les dynamiques différenciées de consommation entre passagers de croisières traditionnelles et d'expédition. Si les montants absolus varient légèrement en raison du contexte économique et de l'évolution des flux touristiques, les tendances générales observées dans les deux ensembles de données restent cohérentes et complémentaires.

Ainsi, selon cette étude, chaque passager issu d'une croisière traditionnelle dépense en moyenne 675 NOK (environ 60€) au Svalbard. Ce montant se répartit entre 260 NOK (23€) pour des activités prépayées (essentiellement des excursions) et 415 NOK (37€) de consommation directe sur place, incluant achats de souvenirs, vêtements, restauration ou produits culturels. Ces dépenses sont réalisées en grande majorité de manière autonome, 70% des passagers déclarant avoir entrepris des activités de leur propre initiative, souvent durant une escale relativement brève de 4,2 heures en moyenne. Cela confirme l'importance d'une offre commerciale visible, accessible et adaptée au format court de ces visites.

Les croisiéristes d'expédition, pour leur part, présentent un profil de dépense différent.

Leur contribution moyenne s'élève à 1 050 NOK (environ 93€), traduisant un pouvoir d'achat supérieur. Toutefois, seuls 115 NOK (10€) sont liés à des activités prépayées reversées localement, tandis que 935 NOK (83€) sont dépensés directement à terre. Ce segment est aussi caractérisé par une organisation plus encadrée : seulement 33% des passagers déclarent avoir effectué des activités de manière autonome, les autres étant largement intégrés dans des programmes structurés proposés par les compagnies. Leurs achats sur place concernent surtout des produits techniques, culturels ou haut de gamme, à l'image de l'expérience immersive qui leur est proposée.

Cette enquête révèle également que 82% des touristes de croisière interrogés considèrent la visite du Svalbard comme un critère déterminant dans le choix de leur itinéraire. Si la probabilité de revisite reste relativement faible (3,4/10) pour chaque type de croisière, ce résultat confirme l'attractivité exceptionnelle du territoire, qui est souvent perçu comme une expérience unique. Mais donc avec de faibles chances d'y revenir.

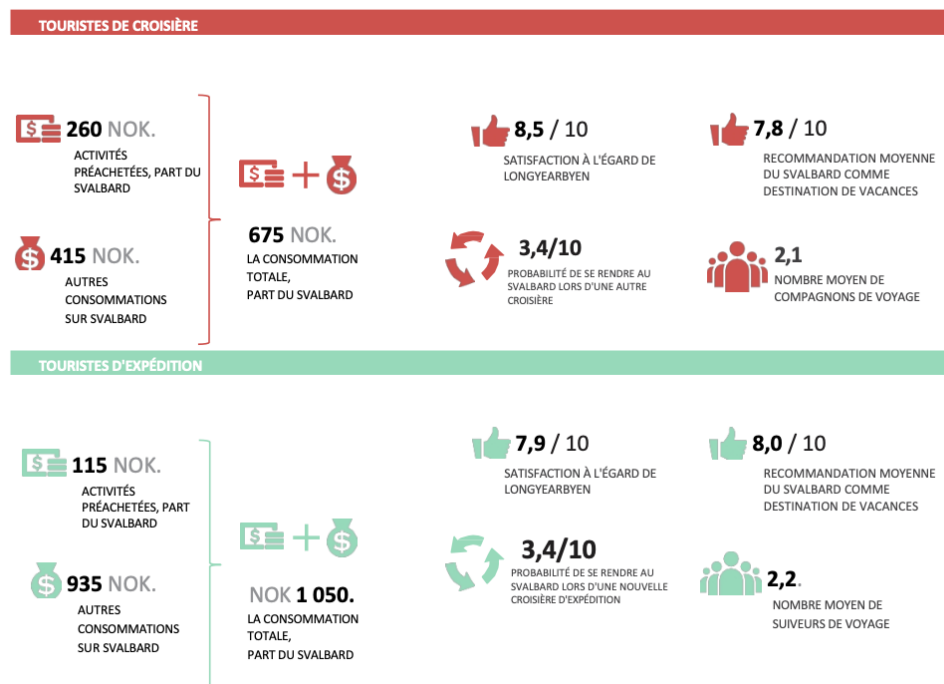


FIGURE 20 Dépenses par personne pour les opérateurs et les passagers
Source : Innovasjon Norge et EPINION (2017)

Enfin, l'étude note que ces passagers prolongent plus fréquemment leur séjour au Svalbard, avant ou après leur croisière, ce qui augmente leur impact économique global. Cette différenciation entre volume (croisières traditionnelles) et intensité (croisières d'expédition) se retrouve également dans les données récentes, confirmant la récurrence d'une double dynamique : les premières apportent un flux important mais à faible dépense unitaire, tandis que les secondes génèrent un revenu par passager plus élevé, mais sur des effectifs réduits. Ces résultats convergents issus de deux sources complémentaires soulignent ainsi

l'importance d'adapter les stratégies d'accueil et d'offre locale à la typologie des visiteurs pour maximiser les retombées économiques territoriales.

Selon Visit Svalbard et al. (2024), l'impact économique du tourisme de croisière à Longyearbyen se divise en deux principales catégories : les dépenses des passagers et les achats des opérateurs. Les dépenses des passagers (B2C - *Business to Consumer*) comprennent les achats de souvenirs, la restauration, les excursions et les services locaux. Les croisiéristes d'expédition tendent à dépenser plus en produits de luxe et en services haut de gamme, tandis que les passagers des croisières traditionnelles investissent davantage dans les activités touristiques locales. Les croisières traditionnelles génèrent 72 millions de NOK, soit 6,1 millions d'euros en dépenses directes des passagers, tandis que les croisières d'expédition en génèrent 64,5 millions de NOK ce qui représente donc 5,5 millions d'euros.

Les achats des opérateurs (B2B - *Business to Business*) englobent l'avitaillement en carburant, la logistique, les frais portuaires, ainsi que l'approvisionnement en denrées alimentaires et en services divers. Les opérateurs de croisières d'expédition dépensent 170 millions de NOK, l'équivalent de 14,5 millions d'euros en services locaux, contre 41 millions de NOK, soit 3,5 millions d'euros dépensés par les compagnies de croisière traditionnelles, soit plus du quadruple. Une part importante de ces dépenses concerne les frais portuaires, les excursions et les services d'accompagnement, tels que les guides et les équipes de sécurité pour la faune. A titre d'exemple, essayons d'estimer les frais portuaires d'une escale dans le port de Longyearbyen par un navire que nous avons déjà évoqué, Le Commandant Charcot de la compagnie Ponant. Ce dernier a un tonnage brut de 31 000 tonnes. Les frais portuaires à Longyearbyen sont calculés à l'aide du tonnage du navire (Port of Longyearbyen, 2025). Les frais d'amarrage s'élèvent à 0,34 centimes de NOK par tonne et les frais d'utilisation du quai, qui eux s'élèvent à 3,87 NOK par tonne. Après un bref calcul, la somme de ces deux frais est égale à 130 500 NOK soit approximativement 11 500€. Il faut garder à l'esprit que cette somme n'est que pour une escale d'un seul navire. Nous devons ajouter à cela également certains frais annexes tel que du *bunkering*, de l'avitaillement en nourriture et en eau, etc...

Le tourisme de croisière génère également des effets économiques indirects et induits. L'activité des croisières stimule la demande pour les fournisseurs locaux, engendrant ainsi des revenus secondaires et favorisant l'emploi. Par exemple, un restaurant accueillant des touristes de croisière s'approvisionne en produits locaux, bénéficiant ainsi aux producteurs et distributeurs de l'archipel. En outre, les salaires générés par l'industrie du tourisme de croisière alimentent l'économie locale, les employés dépensant à leur tour dans les commerces et services locaux.

L'analyse des secteurs économiques bénéficiaires révèle que les croisières d'expédition contribuent davantage aux industries du transport et du commerce de gros et de dé-

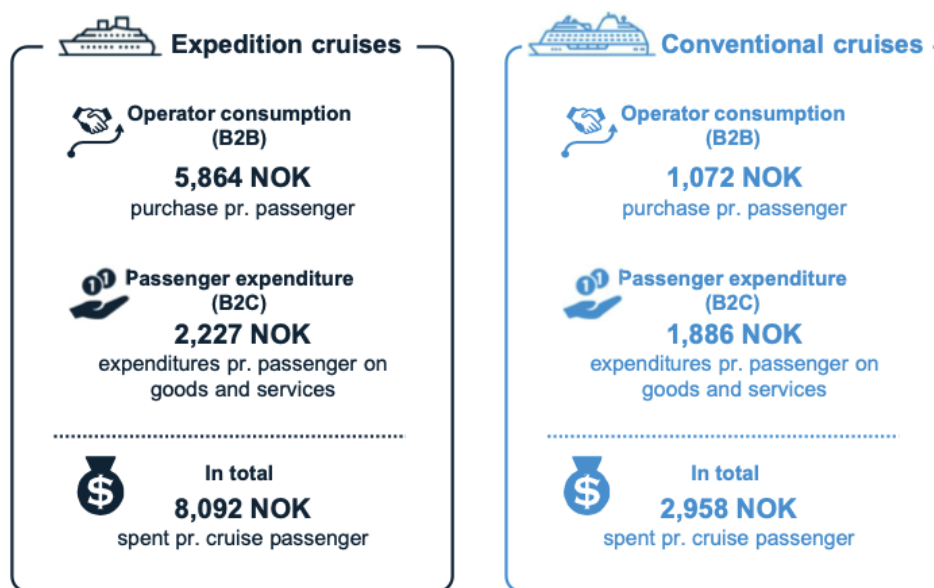


FIGURE 21 Dépenses par personne pour les opérateurs et les passagers
Source : Visit Svalbard et al. (2024)

tail, avec respectivement 79,5 millions de NOK et 83,5 millions de NOK générés, ce qui représente respectivement 6,7 millions d'euros et 7,1 millions d'euros. Les croisières traditionnelles, quant à elles, sont plus rentables pour le secteur des arts, du divertissement et des loisirs, en raison du grand nombre de passagers achetant des excursions et des expériences culturelles locales.

Le Fonds pour la protection de l'environnement du Svalbard bénéficie également du tourisme de croisière, grâce à une taxe de 150 NOK par passager (12,8€). Cette taxe a permis de récolter 5,5 millions de NOK, soit 470 000€ en provenance des croisières traditionnelles et 4,5 millions de NOK, soit 380 000€ des croisières d'expédition.

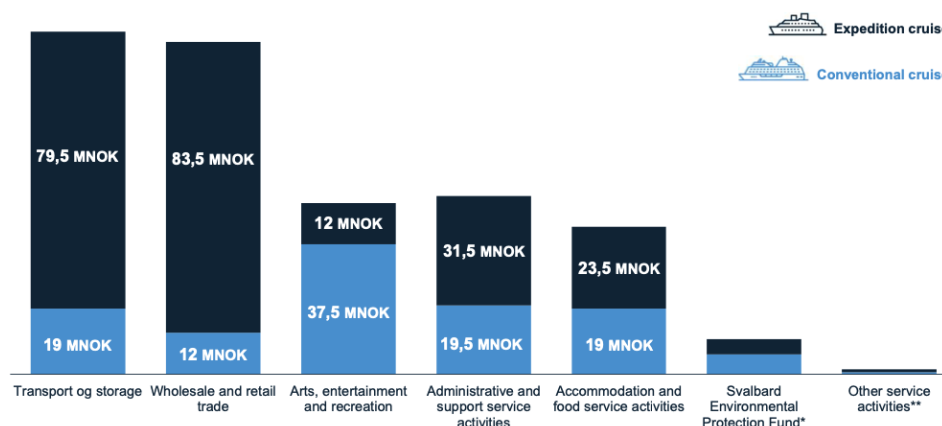


FIGURE 22 Chiffre d'affaires total pour les expéditions et les croisières conventionnelles, par secteur d'activité

Source : Visit Svalbard et al. (2024)

Nous pouvons également mettre en évidence que le temps passé à terre influence fortement les dépenses des touristes. Les passagers des croisières d'expédition qui passent plusieurs jours à Longyearbyen dépensent en moyenne 10 065 NOK (860€) , contre 305 NOK (26€) pour ceux qui sont immédiatement transférés à l'aéroport. De même, pour chaque heure supplémentaire passée à Longyearbyen, un passager de croisière traditionnelle génère 94 NOK (8€) de revenus additionnels pour l'économie locale. Environ 65 % des passagers de croisières traditionnelles et 63 % des passagers de croisières d'expédition ont exprimé le souhait de prolonger leur séjour à Longyearbyen.

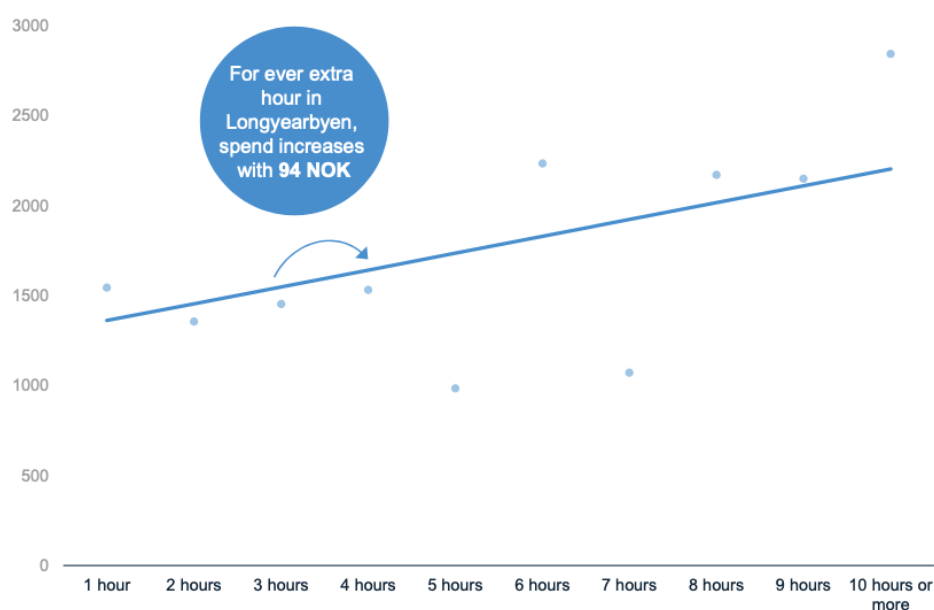


FIGURE 23 Dépenses réelles (points) et potentielles (ligne) des croisiéristes conventionnels à Longyearbyen

Source : Visit Svalbard et al. (2024)

Ainsi, l'allongement des escales pourrait renforcer encore davantage l'impact économique des croisières. La mise en place de politiques incitatives, telles que l'amélioration des infrastructures d'accueil et le développement d'expériences immersives, pourrait capter une plus grande part des dépenses des visiteurs. Une gestion équilibrée de la croissance du tourisme de croisière est donc essentielle pour garantir des retombées économiques maximales tout en minimisant l'impact environnemental et social sur les communautés locales.

8.4 L'Arctique canadien

L'analyse se poursuit avec l'Arctique canadien, et plus particulièrement le territoire du Nunavut, qui offre un contraste saisissant avec le modèle norvégien. Moins structuré sur le

plan touristique, ce territoire illustre les défis auxquels sont confrontées les communautés locales pour intégrer durablement l'activité croisiériste dans un contexte institutionnel complexe et géographiquement contraignant.

8.4.1 Définition et développement de l'Arctique canadien

L'Arctique canadien, avec ses vastes étendues sauvages, ses paysages glacés et sa faune unique, attire tout comme le Svalbard, de plus en plus de voyageurs en quête d'expériences hors du commun. Ces dernières décennies, le tourisme de croisière s'y est développé, offrant aux visiteurs une immersion dans un territoire à la fois hostile et fascinant. Cette région, située au nord du cercle arctique, comprend le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest, le Nunavut ainsi que certaines parties du Québec, du Labrador et de l'île de Terre-Neuve. Marquée par un climat extrême et une biodiversité exceptionnelle, elle est le refuge d'espèces emblématiques telles que les ours polaires, les baleines et les phoques.



FIGURE 24 Carte du Canada et de l'Arctique canadien
Source : Glomsrød et al. (2020)

Depuis des millénaires, l'Arctique canadien est habité par les peuples autochtones, qui ont su s'adapter aux conditions rudes de ce territoire. Les premiers explorateurs européens ont commencé à s'y aventurer dès le XVI^e siècle, cherchant une route maritime vers

l'Asie, mais ce n'est qu'au XXe siècle que la région a éveillé un réel intérêt touristique. Si les premières expéditions polaires du XIXe siècle ont posé les bases d'un tourisme d'exploration, l'essor véritable du tourisme de croisière est récent. Grâce aux avancées technologiques dans le domaine des navires de croisière et à l'engouement grandissant pour les destinations préservées, cette industrie a pris son envol. Depuis les années 1980, les croisières se sont multipliées, diversifiant leurs itinéraires et leurs offres, permettant aux passagers de découvrir l'Arctique dans un cadre sécurisé et confortable.

Ce développement repose en grande partie sur des ports stratégiques qui servent de points d'entrée aux croisières. Parmi eux, Churchill, au Manitoba, se distingue par ses possibilités uniques d'observation des ours polaires, attirant chaque année des visiteurs du monde entier. Iqaluit, capitale du Nunavut, constitue un point de départ privilégié pour l'exploration des fjords spectaculaires et des communautés inuites. Plus au nord, Pond Inlet, situé dans le détroit de Lancaster, est une véritable porte d'entrée vers les paysages grandioses de l'Extrême-Arctique, tout en offrant un aperçu de la culture inuite.

Ainsi, le tourisme de croisière dans l'Arctique canadien offre une opportunité exceptionnelle d'explorer cette région reculée, où nature sauvage et traditions autochtones se côtoient. Avec des infrastructures portuaires adaptées et un intérêt croissant pour ces terres lointaines, l'Arctique canadien continue d'attirer aujourd'hui les aventuriers en herbe en quête de découverte et d'immersion dans l'un des derniers territoires vierges de la planète.

8.4.2 Fréquentation des navires de croisière

Des trois régions qui sont comparées dans ce travail, l'Arctique canadien est certainement la région la moins fréquentée par les navires de croisière. En effet, selon les chiffres qui nous ont été fournis par l'AECO (*Association of Arctic Expedition Cruise Operators*), qui compte dans ses membres toutes les compagnies de croisière actives dans l'Arctique. Nous pouvons voir qu'en 2024, seulement 22 navires différents ont navigué dans l'Arctique canadien pour un total de 32 voyages ou expéditions. Ce qui en fait sans conteste la région la moins fréquentée de notre comparatif.

Comme nous pouvons le voir, l'Arctique canadien n'a accueilli qu'approximativement 6 000 passagers de croisières contre plus de 70 000 passagers pour le Groenland et légèrement moins que 70 000 passagers pour le Svalbard. On se rend alors compte que le trafic maritime de croisière au Canada est réellement une activité marginale qui ne rivalise pas encore avec les autres grandes régions actives dans ce domaine.

	2019	2022	2023	2024
Ships	15	15	24	22
Voyages	30	31	44	32
Total passengers – passenger vessels over 12 pax	5137	5085	5222	6001

FIGURE 25 Fréquentation de navires de croisière dans l'Arctique canadien entre 2019 et 2024
Source : Données fournies par l'AECO

8.4.3 Impacts économiques constatés sur cette région

Étant donné la faible quantité de données que nous avons pu récolter concernant l'Arctique canadien, il est extrêmement compliqué d'évaluer l'impact économique qu'a le tourisme de croisière dans l'Arctique canadien.

Cependant, nous avons tout de même reçu les données de l'AECO concernant l'emploi des Inuits et les frais liés aux activités touristiques. Nous permettant une faible analyse des retombées économiques mais nous permettant d'avoir un aperçu des taxes que payent les passagers lors de leur visite. En moyenne, au moins un bénéficiaire Inuit est employé par navire, avec un *per diem* estimé à environ 300 CAD, soit approximativement 190€ par jour. Les frais d'accostage dans les communautés et les forfaits culturels varient entre 75 et 150 CAD par passager, soit respectivement 47€ et 95€, tandis que les opérateurs versent souvent une somme forfaitaire d'environ 25 000 CAD, l'équivalent de 16 000€ pour couvrir les spectacles et activités culturelles lors d'une visite communautaire. Concernant les frais d'accostage sur les terres inuites (IOL), ils s'élèvent à 25 CAD (16€) par passager pour un séjour de moins de six heures et à 50 CAD (32€) par passager au-delà de cette durée. Plusieurs débarquements peuvent entraîner une hausse considérable des coûts, par exemple, quatre débarquements de plus de six heures chacun pourraient représenter un total de 200 CAD (127€) par passager. Globalement, les activités liées aux croisières génèrent des revenus directs pour les communautés grâce aux frais de débarquement, aux spectacles culturels et à l'emploi local. Avec l'augmentation du trafic maritime et du nombre de passagers, ces retombées économiques devraient continuer à croître, sous réserve du maintien d'une collaboration étroite avec les parties prenantes locales. Tous ces chiffres sont repris dans le tableau 3.

TABLEAU 3 Répartition des coûts supportés par les compagnies de croisière pour des escales dans l'Arctique canadien

Source : Propre travail - adapté des données fournies par l'AECO, converties en euros à titre indicatif

Poste de dépense	Montant estimé	Détail
Dépenses par navire		
Emploi local inuit (<i>per diem</i>)	190 € / jour	Minimum 1 bénéficiaire inuit employé par navire
Spectacles et activités culturelles	16 000 €	Montant forfaitaire par visite communautaire
Dépenses par passager		
Forfaits culturels + accostage dans les communautés	47 € – 95 €	Selon la prestation proposée par la communauté locale
Frais d'accostage sur terres inuites (IOL)	16 € – 32 €	16 € pour un séjour < 6 h ; 32 € pour > 6 h
Exemple : 4 débarquements > 6 h	127 €	Montant cumulé par passager pour quatre escales longues
Estimation globale		
Total estimé par passager (fourchette moyenne)	110 € – 220 €	Inclut les accostages, forfaits culturels et droits d'entrée
Total estimé par navire	190 € × nombre de jours + 16 000 €	Variables selon la durée et les services inclus

Nous avons aussi pu trouver une étude réalisée par Nunavut Tourism, datant de 2015 retraçant les retombées économiques générales du tourisme au Nunavut. Étant donné que le Nunavut représente une part significative de l'Arctique canadien, comme on peut le voir sur la carte en figure 24, nous pouvons en déduire que cette étude propose une bonne représentation de la région que nous voulons étudier.

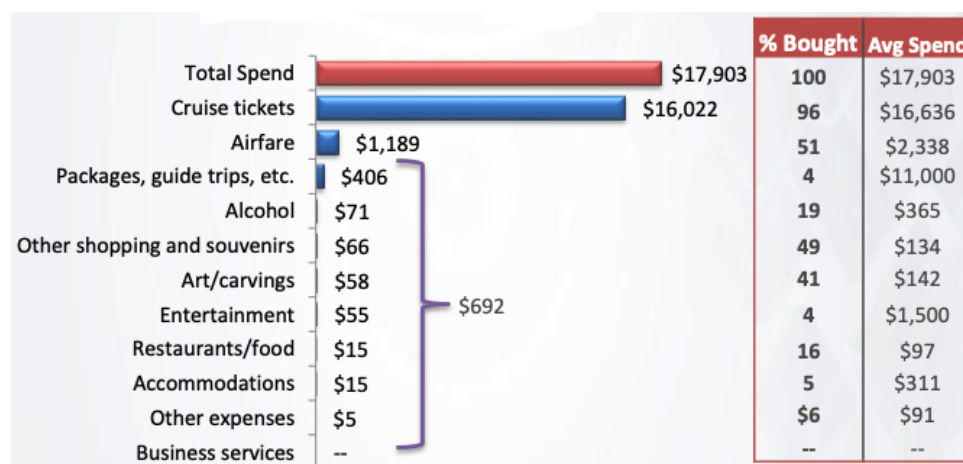


FIGURE 26 Total et différents postes de dépense par passagers visitant le Nunavut
Source : Nunavut Tourism et Insignia (2015)

Comme on peut le voir sur la figure 26 ci-dessus, qui représente les dépenses totales des passagers se rendant dans le Nunavut via une croisière, les dépenses totales tous frais confondus de la croisière s'élèvent à 17 903 CAD, c'est-à-dire, 11 400€. Cependant, on peut voir que de cette somme, seulement 692 CAD, soit 440€ arrivent dans l'économie locale du Nunavut. Ce qui représente à peine 5% des dépenses totales des passagers pour leur croisière (Nunavut Tourism & Insignia, 2015).

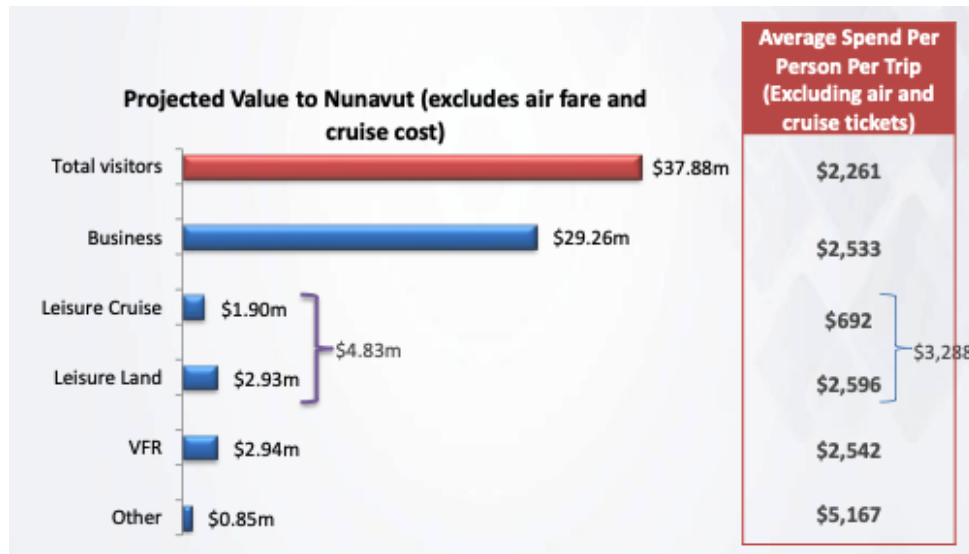


FIGURE 27 Répartition totale des revenus générés dûs au tourisme au Nunavut
Source : Nunavut Tourism et Insignia (2015)

Si on ramène la somme dépensée par passager au nombre total de passagers qui ont visité le Nunavut, qui était de 2 750 en 2015, cela nous donne un revenu total pour la région de 1,9 million de CAD (1,2 million d'euros) uniquement pour le tourisme de croisière³ (Nunavut Tourism & Insignia, 2015). Nous devons bien entendu garder dans l'esprit que ces résultats sont uniquement valables pour le Nunavut et en 2015. Ces chiffres ont certainement changé aujourd'hui de pair avec l'évolution du nombre de navires et de passagers. L'AECO nous a informés que Nunavut Tourism était occupé en collaboration avec l'AECO à réaliser une nouvelle étude sur les retombées économiques générées par le tourisme de croisière dans la région mais malheureusement, cette étude n'est pas encore publiée à ce jour. Mais les chiffres cités plus haut sont directement extraits des données que l'AECO a récoltées pour la réalisation de l'étude pré-citée. Ces données peuvent donc être considérées comme étant fiables, car provenant d'un organisme de contrôle et de mesure d'actifs dans l'Arctique.

3. VFR signifiant "visit friends and relatives"

8.5 Le Groenland

Enfin, le Groenland complète cette analyse comparative avec un positionnement intermédiaire : riche en potentiel, ce territoire connaît une montée en puissance du tourisme de croisière, mais reste confronté à des enjeux d'accessibilité, d'équité territoriale et de contrôle local des retombées économiques. Il permet d'éclairer les ambiguïtés d'un développement encore en construction.

8.5.1 Définition et développement du Groenland

Le Groenland est la plus grande île du monde, située dans l'Océan Atlantique Nord, entre l'Amérique du Nord et l'Europe. Administrativement, il est un territoire autonome du Royaume du Danemark, bien qu'il possède son propre gouvernement et un parlement local. Sa superficie est d'environ 2 166 000 km², dont environ 80 % est recouverte par une calotte glaciaire. La côte, où se trouvent les principales zones habitées, est caractérisée par des fjords profonds et des reliefs montagneux. Le climat y est principalement arctique, avec des températures extrêmement basses en hiver et des étés courts et frais (Glomsrød et al., 2020).

Démographiquement, le Groenland compte environ 56 000 habitants, dont la majorité, environ 88%, appartient au peuple inuit. La population est concentrée le long de la côte ouest, notamment dans les villes de Nuuk, Sisimiut et Ilulissat. Nuuk, la capitale, est la plus grande ville avec environ 19 000 habitants et constitue le centre administratif, économique et culturel du territoire. La densité de population est extrêmement faible, avec moins de 0,03 habitant par km², ce qui fait du Groenland l'un des endroits les moins densément peuplés de la planète (Statistics Greenland, 2024).

Économiquement, le Groenland dépend fortement de la pêche, qui représente environ 90% de ses exportations et 25% de son produit intérieur brut (PIB). Les principales espèces pêchées sont la crevette et le flétan. Le PIB du Groenland s'élève à un peu plus de 2 milliards de dollars, avec un taux de croissance de 1,6% et un taux de chômage d'environ 9,4%. En raison de sa dépendance économique, le Groenland reçoit des subventions significatives du Danemark, qui couvrent une grande partie de son budget (Statistics Greenland, 2024). Actuellement, la subvention annuelle accordée par le Danemark est de 3,6 milliards de couronnes, soit 530 millions d'euros. Mais celle-ci sera suspendue si les gains réalisés par le Groenland dépassent 7 milliards de couronnes (935 millions d'euros) (Blanc-Noël, 2010).

Le tourisme s'est développé de manière significative au cours des dernières décennies, en raison de l'intérêt croissant pour les paysages arctiques et la culture inuit. L'augmentation

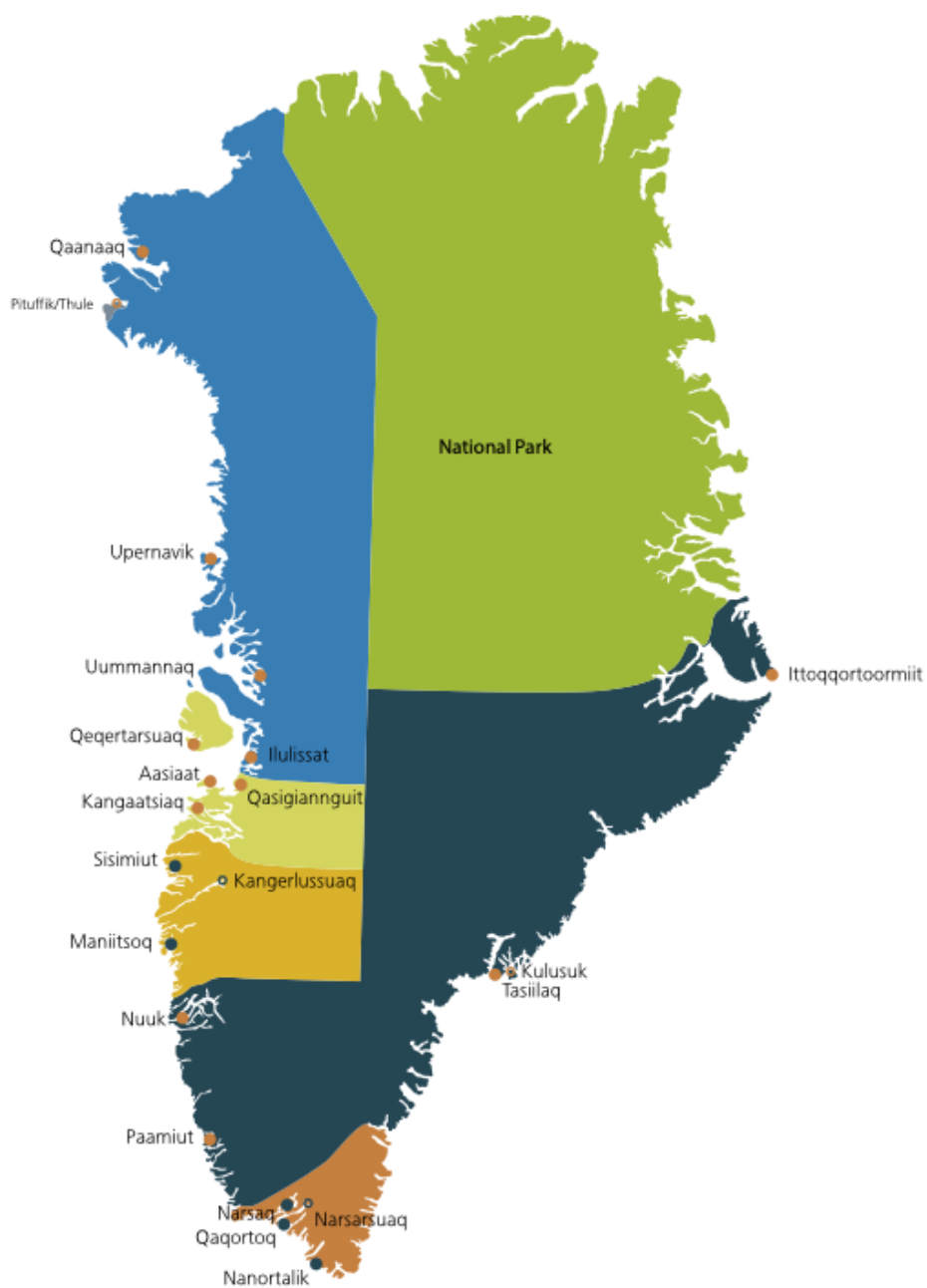


FIGURE 28 Carte de l'île du Groenland
Source : Statistics Greenland (2024)

du nombre de visiteurs a été particulièrement marquée dans les secteurs des croisières et du tourisme d'aventure. Des villes comme Ilulissat, avec son célèbre fjord classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, attirent chaque année de nombreux touristes. Le secteur aérien joue un rôle clé dans ce développement, avec des liaisons directes vers l'Islande et le Danemark, et des projets d'agrandissement des aéroports de Nuuk et Ilulissat.

Cependant, le développement touristique est entravé par le manque d'infrastructures, le coût élevé des transports et la courte saison touristique. Toutefois, le secteur présente un potentiel de croissance, notamment avec l'ouverture prévue de nouveaux aéroports internationaux, visant à améliorer l'accessibilité de l'île. En 2023, le tourisme a généré environ 1,9 milliard de couronnes (250 millions d'euros), soit près de 10% du PIB du Groenland (Statistics Greenland, 2024).

L'essor du tourisme a entraîné des investissements dans les infrastructures, notamment l'hôtellerie, les services de transport et les activités récréatives. La construction de nouveaux hôtels et l'amélioration des ports pour accueillir de plus grands navires de croisière ont accompagné cette croissance. Toutefois, les défis liés aux infrastructures limitées, aux coûts élevés et aux conditions climatiques difficiles ralentissent l'expansion du secteur.

Le Groenland possède également un sous-sol riche en ressources minérales, notamment en terres rares et en hydrocarbures. L'exploitation de ces ressources est envisagée pour diversifier l'économie, mais elle est confrontée à des défis liés aux conditions climatiques extrêmes, aux préoccupations environnementales et aux infrastructures limitées.

Le Groenland bénéficie d'une autonomie accrue depuis 2009 avec la loi sur l'autonomie élargie, qui a transféré plusieurs compétences du Danemark vers le gouvernement local. L'auto-gouvernance permet à la région de gérer ses ressources naturelles et d'attirer des investissements étrangers, notamment dans les secteurs minier et touristique. Malgré tout cela, l'économie groenlandaise reste largement dépendante des subventions danoises, qui représentent environ un tiers du PIB du groenland (André Galottin, 2023).

Le développement économique et touristique du Groenland est donc marqué par une diversification progressive, tout en restant confronté à des défis logistiques, climatiques et démographiques. L'amélioration des infrastructures et l'exploitation durable des ressources naturelles sont des éléments clés de cette évolution, avec des enjeux importants en matière d'indépendance économique et de préservation de l'environnement arctique.

8.5.2 Fréquentation des navires de croisière

Le Groenland a connu une croissance significative du trafic des navires de croisière en 2023, marquant une augmentation de 73,8% du nombre de passagers par rapport à l'année pré-

cédente (Visit Greenland, 2023). Cette croissance s'est traduite par une hausse du nombre de navires, passant de 50 unités en 2022 à 74 en 2023. Mais également une augmentation des escales de 123 à 183 sur la même période. Cette intensification du trafic maritime a touché principalement les régions de Sermersooq Ouest, Kujalleq et Sermersooq Est, qui ont enregistré la plus forte progression. Les ports de Nuuk, Paamiut, Qaqortoq, Nanortalik, Tasiilaq et Ittoqqortoormiit ont ensemble observé une augmentation de 112,2% du nombre de passagers, tandis que d'autres régions, comme Avannaata et Qeqertalik, ont connu une évolution plus modérée (Visit Greenland, 2023).

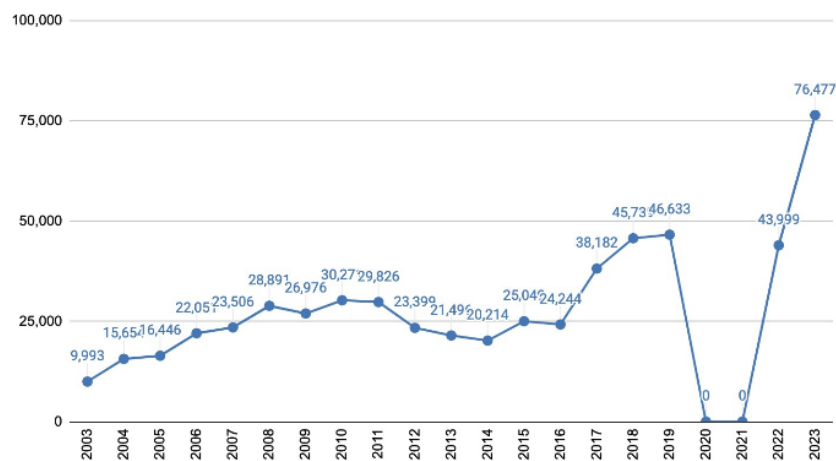


FIGURE 29 Evolution du nombre de passagers au Groenland entre 2003 et 2023
Source : Visit Greenland (2023)

Le nombre de croisières et leur capacité ont connu des variations notables en fonction des segments de marché. Les croisières conventionnelles, réalisées sur des navires de plus de 500 passagers, ont représenté une part significative du trafic. Ces navires opèrent principalement en circuit fermé, avec des escales dans plusieurs ports avant de repartir vers leur destination initiale, souvent sans changement de passagers. À l'inverse, les croisières d'expédition, qui utilisent des navires plus petits, effectuent davantage de rotations de passagers, notamment via des connexions aériennes avec l'Islande. Ces dernières ont enregistré une augmentation marquée de leur fréquentation en 2023.

Cette croissance a entraîné des adaptations infrastructurelles. À Nuuk ("Capital Region") et Sisimiut ("Arctic Circle Region"), des investissements ont été réalisés pour améliorer les capacités d'accueil des navires, notamment à travers des extensions de ports et l'optimisation des installations de ravitaillement en carburant. Le port de Nuuk ("Capital Region") a connu une augmentation significative de son trafic avec des améliorations visant à accueillir un nombre croissant de passagers (Glomsrød et al., 2020) mais aussi de navires cargo. Sur la figure 31, représentant une vue satellite du port de Nuuk, on peut voir, entouré de rouge, le terminal consacré aux navires de croisière. Mais aussi, sur le bas de l'image, le nouveau terminal à conteneurs inauguré en 2016. À Sisimiut ("Arctic

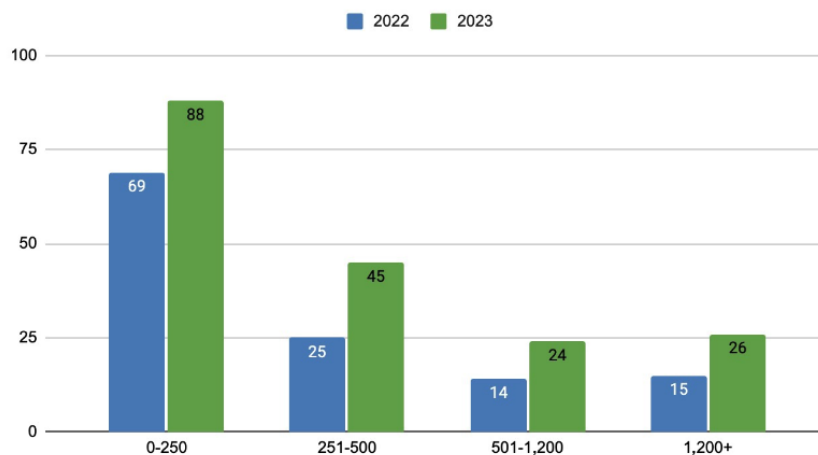


FIGURE 30 Evolution du nombre de navires entre 2022 et 2023, classés en fonction de leur capacité en passagers

Source : Visit Greenland (2023)

Circle Region“), les infrastructures de ravitaillement modernisées dès 2022 ont facilité l’augmentation des escales. En parallèle, d’autres ports comme ceux de Qaqortoq (“South Greenland“) et Nanortalik (“South Greenland“) ont vu une hausse des fréquentations qui a nécessité des ajustements logistiques pour gérer le débarquement simultané de plusieurs navires (Glomsrød et al., 2020).



FIGURE 31 Vue satellite du port de Nuuk avec le terminal des croisières entouré en rouge, prise le 08 juillet 2023

Source : Adapté de « Google Earth » (2023b)

En raison de la forte augmentation du trafic maritime, certains ports ont enregistré des journées avec plusieurs escales simultanées. À Ittoqqortoormiit (“East Region“), par exemple, trois navires ont accosté le même jour à plusieurs reprises au cours de l’été 2023, avec jusqu’à 522 passagers débarquant en une seule journée. Dans d’autres ports comme Qaqortoq, de grands navires tels que le Zaandam de la Holland America Line (capacité maximale de 1 432 passagers) et le Coral Princess armé par la compagnie Princess Cruise

(capacité maximale de 2 895 passagers) ont accosté simultanément, entraînant un afflux temporaire important de visiteurs (Statistics Greenland, 2024).

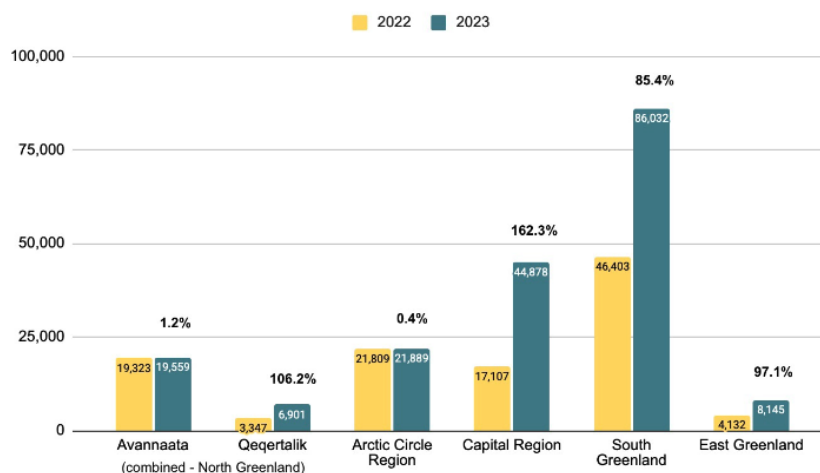


FIGURE 32 Evolution du nombre de passagers au Groenland par région entre 2022 et 2023
Source : Visit Greenland (2023)

Le développement de nouvelles infrastructures vise également à accompagner cette croissance. L'ouverture prévue en 2024 du nouvel aéroport transatlantique de Nuuk, suivie de l'extension des aéroports d'Ilulissat et de Qaqortoq, devrait modifier les flux de passagers en facilitant les rotations entre les croisières d'expédition et les vols internationaux. Ces nouvelles installations pourraient influencer les schémas d'embarquement et de débarquement des croisiéristes, notamment en augmentant les possibilités de changement de passagers directement sur le territoire groenlandais plutôt qu'en Islande (Glomsrød et al., 2020). Ce qui va inévitablement profiter à l'économie groenlandaise. En effet, chaque mouvement de passagers sur le sol groenlandais rapporte de l'argent à l'état, que ce soit via des taxes de séjour ou via des consommations de services dans les restaurants ou hôtels de l'île. Ces retombées économiques ne sont pas à prendre à la légère et seraient extrêmement profitables à l'économie locale.

Le trafic des navires de croisière au Groenland est donc marqué par une forte augmentation du nombre de passagers et d'escales, avec une différenciation des flux entre croisières conventionnelles et d'expédition. L'augmentation du nombre de navires et des capacités d'accueil a conduit à des adaptations logistiques et infrastructurelles, notamment dans les ports les plus fréquentés. Les évolutions attendues en matière d'infrastructures aéroportuaires pourraient encore modifier ces dynamiques dans les années à venir.

8.5.3 Impacts économiques constatés sur cette région

Comme nous l'avons vu, le tourisme de croisière au Groenland a connu une croissance exceptionnelle en 2023, avec une augmentation de 73,8% du nombre de passagers par rapport à 2022, atteignant un record de 76 477 visiteurs. Cette dynamique a été principalement observée dans les régions de Sermersooq Ouest, Kujalleq et Sermersooq Est, où les escales ont augmenté de 47,5% par rapport à l'année précédente. L'impact économique de cette affluence se mesure à plusieurs niveaux, notamment en termes de dépenses des passagers et des compagnies opératrices (Visit Greenland et al., 2023).

Les dépenses des touristes varient selon le type de croisière. Les passagers des croisières conventionnelles, c'est-à-dire ceux voyageant sur de grands navires de plus de 500 passagers, dépensent en moyenne 2 010 DKK, soit approximativement 270 € par personne, dont 45% sont dépensés directement au Groenland et 55% pour les frais de voyage (avion pour venir jusqu'au point de départ de la croisière). En revanche, les passagers des croisières d'expédition, voyageant sur des navires plus petits, ils dépensent en moyenne 3 660 DKK, soit approximativement 490 € par personne, avec une part plus importante, soit 66%, dépensée localement et le reste, c'est-à-dire 34% dans des frais de voyage. Les dépenses faites au Groenland couvrent directement l'achat de souvenirs, la participation à des excursions et la consommation dans les commerces locaux, bien que la majorité des services de restauration et d'hébergement restent à bord des navires et que donc l'économie locale n'en tire que très peu d'externalités positives (Visit Greenland et al., 2023).

Outre les dépenses des passagers, les opérateurs de croisières supportent également des coûts significatifs au Groenland, principalement en ravitaillement en carburant. Les compagnies de croisière conventionnelles dépensent environ 7 040 DKK, soit environ 950 € par passager, tandis que celles spécialisées dans les croisières d'expédition déboursent en moyenne 9 120 DKK, soit environ 1 250 € par passager. Une part importante de ces montants est consacrée à l'achat de bunker (carburant marin), une ressource clé pour les navires (Visit Greenland et al., 2023).

L'analyse de l'impact global du tourisme de croisière montre que ces revenus contribuent de manière substantielle à l'économie locale. En 2023, le tourisme étranger a généré un chiffre d'affaires estimé à 1,9 milliard DKK, soit environ 250 millions d'euros, dont 43% provenant des croisières. Plus précisément, le tourisme maritime a apporté approximativement 800 millions DKK, soit environ 110 millions d'euros à l'économie groenlandaise, représentant un levier majeur pour les commerces et services locaux. Le tourisme international, dans son ensemble, a permis une augmentation de 1,2 milliard DKK en valeur ajoutée brute, renforçant ainsi les recettes fiscales et l'emploi (Visit Greenland et al., 2023).

Cependant, bien que ces bénéfices soient considérables, des nuances doivent être apportées quant à la répartition de ces retombées. D'une part, certaines régions ont connu une croissance bien plus marquée que d'autres. Nuuk, Paamiut, Qaqortoq, Nanortalik, Tasiilaq et Ittoqqortoormiit ont vu leur fréquentation croisiériste bondir de 112,2% en un an, tandis que d'autres zones ont enregistré une croissance plus modérée. D'autre part, la forte augmentation du nombre de passagers suscite des préoccupations parmi la population locale. Bien que la majorité des Groenlandais perçoivent le tourisme de manière positive, l'afflux massif de passagers, notamment lors d'escales simultanées de plusieurs navires, peut créer une sensation de saturation dans certaines petites villes (Visit Greenland et al., 2023).

Par ailleurs, la dépendance du tourisme groenlandais aux croisières pose des défis en termes de durabilité. L'impact environnemental des navires, la capacité d'accueil limitée de certaines infrastructures et la nécessité de mieux répartir les flux touristiques dans le temps et l'espace sont autant d'enjeux à considérer pour un développement harmonieux du secteur.

Dans cette perspective, les éventualités d'avenir reposent sur une gestion équilibrée de la croissance du tourisme de croisière. L'ouverture du nouvel aéroport transatlantique de Nuuk en 2024, suivie de ceux d'Ilulissat et de Qaqortoq, devrait renforcer l'accessibilité du Groenland et attirer davantage de visiteurs, y compris des touristes terrestres. Toutefois, il sera essentiel d'adopter des politiques de régulation adaptées pour préserver les ressources naturelles et assurer une cohabitation harmonieuse entre les habitants et les visiteurs.

8.6 Mise en lumière de l'Arctique russe : un potentiel sous exploité

Afin de compléter notre comparatif, il semble important d'introduire brièvement le potentiel et les limitations de l'Arctique russe, une région avec un potentiel infini mais extrêmement peu exploitée dans le cadre de notre étude. En effet, l'Arctique russe, une région s'étendant de la péninsule de Kola au détroit de Béring, se caractérise par un climat rigoureux et une faible densité de population. Malgré ces conditions extrêmes, elle possède un fort potentiel pour le développement du tourisme de croisière, notamment grâce à ses paysages spectaculaires et sa biodiversité unique. Des destinations comme l'archipel François-Joseph, situé juste à côté de l'archipel du Svalbard (voir carte en figure 33) et la Nouvelle-Zemble (voir carte en figure 33) offrent des panoramas impressionnants, peu accessibles par d'autres moyens que la navigation. De plus, l'Arctique russe représente une alternative aux itinéraires plus fréquentés du Svalbard ou du Groenland, attirant ainsi

La carte illustre la géographie de la Russie, avec des villes majeures comme Moscou, Saint-Petersbourg, et Novossibirsk. Elle délimite les frontières avec l'Alaska, le Canada, les pays d'Europe, le Kazakhstan, la Chine, la Mongolie, et le Japon. Les mers et océans environnants sont également indiqués.

Cependant, plusieurs contraintes freinent l'essor du tourisme de croisière dans cette région. Tout d'abord, les restrictions administratives imposent des procédures strictes aux navires étrangers, qui doivent obligatoirement faire escale à Mourmansk avant d'accéder aux zones protégées, limitant ainsi la flexibilité des itinéraires. Ensuite, les infrastructures portuaires restent insuffisantes pour accueillir un volume important de croisiéristes, et bien que des investissements aient été réalisés, le nombre d'escales de navires dans la région a diminué ces dernières années. Par ailleurs, des enjeux géopolitiques et des conflits d'intérêts ralentissent le développement de ce secteur. La Russie a longtemps considéré le tourisme arctique comme un phénomène culturel plutôt que comme un véritable moteur économique, et les tensions avec certains pays occidentaux limitent l'intérêt des opérateurs internationaux pour cette destination (Kuklina, 2018 ; Totonova, 2017).

Pour exploiter pleinement le potentiel du tourisme de croisière en Arctique russe, plusieurs mesures pourraient être mises en place. L'assouplissement des procédures administratives, notamment avec la création d'un poste de contrôle sur l'archipel François-Joseph, permettrait aux navires d'y accéder directement depuis le Svalbard, réduisant ainsi les contraintes logistiques. De même, le développement des infrastructures portuaires, notamment à Arkhangelsk, favoriserait l'accueil des croisières et améliorerait les conditions de débarquement des passagers. Une meilleure promotion de la région sur le marché international, en coopération avec les tour-opérateurs, renforcerait sa visibilité et son attractivité. Enfin, un

encadrement strict du tourisme, garantissant à la fois la protection de l'environnement et le respect des communautés locales, serait indispensable pour assurer un développement durable du secteur (Kuklina, 2018 ; Totonova, 2017).

À cela s'ajoute le constat que, dans le cadre strictement intra-russe, le tourisme de croisière polaire demeure un phénomène encore plus marginalisé. En effet, les opérateurs russes travaillant exclusivement avec une clientèle nationale, tels que certains acteurs régionaux opérant autour de la mer Blanche, de la Nouvelle-Zemble et de l'archipel François-Joseph, n'ont pas réussi à structurer une offre touristique de grande ampleur (Andreeva, A. et al., 2020). L'absence de flux significatifs de passagers russes vers ces destinations s'explique notamment par la difficulté d'accès, la faiblesse des infrastructures, ainsi qu'un coût élevé peu accessible pour la majorité des touristes domestiques.

Les navires utilisés pour ces croisières sont souvent d'anciens brise-glaces ou des bâtiments reconvertis, offrant des standards de confort bien inférieurs à ceux que l'on retrouve sur les circuits polaires internationaux (Zamyatin, K., 2017). De surcroît, l'appui institutionnel reste limité, car les autorités russes considèrent traditionnellement le tourisme arctique comme secondaire par rapport aux enjeux stratégiques et économiques de la région (Raspopov, I., 2018).

Il convient également de noter que les recherches disponibles sur ce segment sont rares, inégalement distribuées et souvent biaisées par des affiliations institutionnelles, rendant toute évaluation précise particulièrement complexe. Les études empiriques restent embryonnaires et les données disponibles relèvent davantage d'estimations que de mesures rigoureuses. Cela souligne l'urgence de mener des recherches indépendantes et actualisées pour mieux comprendre les dynamiques propres au tourisme de croisière intra-russe dans l'Arctique.

En conclusion, l'Arctique russe dispose d'atouts considérables pour devenir une destination phare du tourisme de croisière grâce à son environnement exceptionnel et à son caractère exclusif. Toutefois, son développement est encore freiné par des obstacles administratifs, logistiques et politiques. Avec des réformes adaptées et une vision stratégique axée sur la durabilité, cette région pourrait s'imposer comme un incontournable du tourisme polaire.

Chapitre 9

Saisonnalité du tourisme de croisière en Arctique

Les images satellites de la NASA que nous pouvons voir en figure 34 montrent de manière frappante la différence d'étendue de la banquise entre l'hiver et l'été arctique. Sur la première image, prise le 28 mars 2016, la mer de glace recouvre une grande partie de l'Arctique, incluant le passage du Nord-Ouest, les côtes du Groenland et l'archipel du Svalbard. Ces conditions extrêmes rendent la navigation quasiment impossible, limitant drastiquement toutes les activités touristiques maritimes. En revanche, la seconde image, capturée le 10 septembre 2016, révèle un recul significatif de la glace, en particulier dans les eaux entourant l'archipel canadien et le Groenland. C'est durant cette courte fenêtre estivale, lorsque la mer s'ouvre et que la navigation devient praticable, que l'essentiel des croisières en Arctique a lieu. Ce phénomène conditionne fortement la saisonnalité du tourisme de croisière dans la région, qui est restreint aux mois de mai ou juin, en fonction de la météo, à septembre. Au-delà, la glace se reforme rapidement, rendant l'accès aux navires de tourisme difficile, voire impossible. Nous allons voir plus en détail dans les points suivants la saisonnalité pour le Svalbard et pour le Groenland. Malheureusement, le manque de données documentées pour l'Arctique canadien ne permet pas d'avancer des chiffres de manière fiable.

9.1 Saisonnalité du tourisme de croisière au Svalbard

La saison des croisières au Svalbard est strictement encadrée par la dynamique de la banquise et les conditions météorologiques propres à l'archipel. Comme nous pouvons le voir sur la figure 35, la fonte saisonnière débute au printemps, mais ce n'est qu'à partir

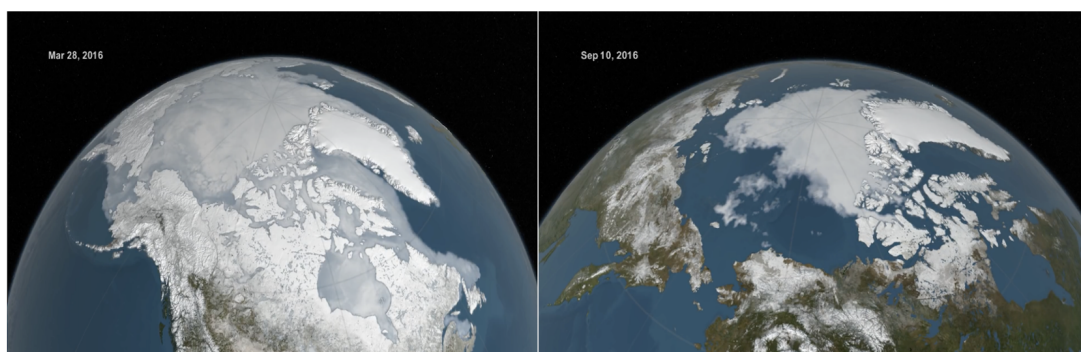


FIGURE 34 Vue satellite de l'Arctique en hiver et en été
Source : NASA

de la fin du mois de juin que les eaux deviennent suffisamment libres de glace pour permettre l'accès aux navires de croisière. Entre juillet et début septembre, la couverture glaciaire atteint son minimum annuel, ouvrant la navigation vers des régions autrement inaccessibles, notamment les côtes Nord et Est du Svalbard.

Juillet et août constituent ainsi le cœur de la saison touristique, avec un pic d'activité des croisières. Durant cette période, les navires peuvent explorer le Nord du Spitzberg, le détroit de Hinlopen et la côte Est du Svalbard, où l'absence temporaire de glace permet d'atteindre des zones réputées pour leur biodiversité, notamment les territoires où l'on observe fréquemment des ours polaires, des morses et des colonies d'oiseaux marins. C'est aussi durant ces mois que les conditions météorologiques sont les plus favorables, avec des températures pouvant atteindre 5 à 10°C et une luminosité constante grâce au soleil de minuit.

Dès septembre, la situation change rapidement : la glace commence à se reformer, en particulier dans les zones situées au Nord et à l'Est de l'archipel, réduisant progressivement l'accès à ces régions. À partir d'octobre, les températures chutent brutalement et l'obscurité polaire s'installe, rendant toute activité touristique maritime pratiquement impossible. En effet, il est important de noter qu'en hiver, le taux d'ensoleillement au Svalbard est quasiment nul, ce qui en fait une contrainte majeure pour les compagnies de croisière opérant dans cette zone. La plupart des compagnies de croisières cessent alors leurs opérations et les derniers navires quittent l'archipel avant que la mer ne soit à nouveau prise par les glaces.

Ainsi, la saisonnalité du tourisme de croisière au Svalbard est marquée par une fenêtre d'opportunité extrêmement courte, concentrée sur les mois d'été, avec une accessibilité maximale en juillet-août et une transition rapide vers des conditions inhospitalières dès septembre. Cette contrainte impose une planification rigoureuse aux opérateurs touristiques et influence directement les itinéraires des croisières, qui doivent s'adapter aux variations interannuelles de la banquise. Nous verrons brièvement dans le chapitre 9.3

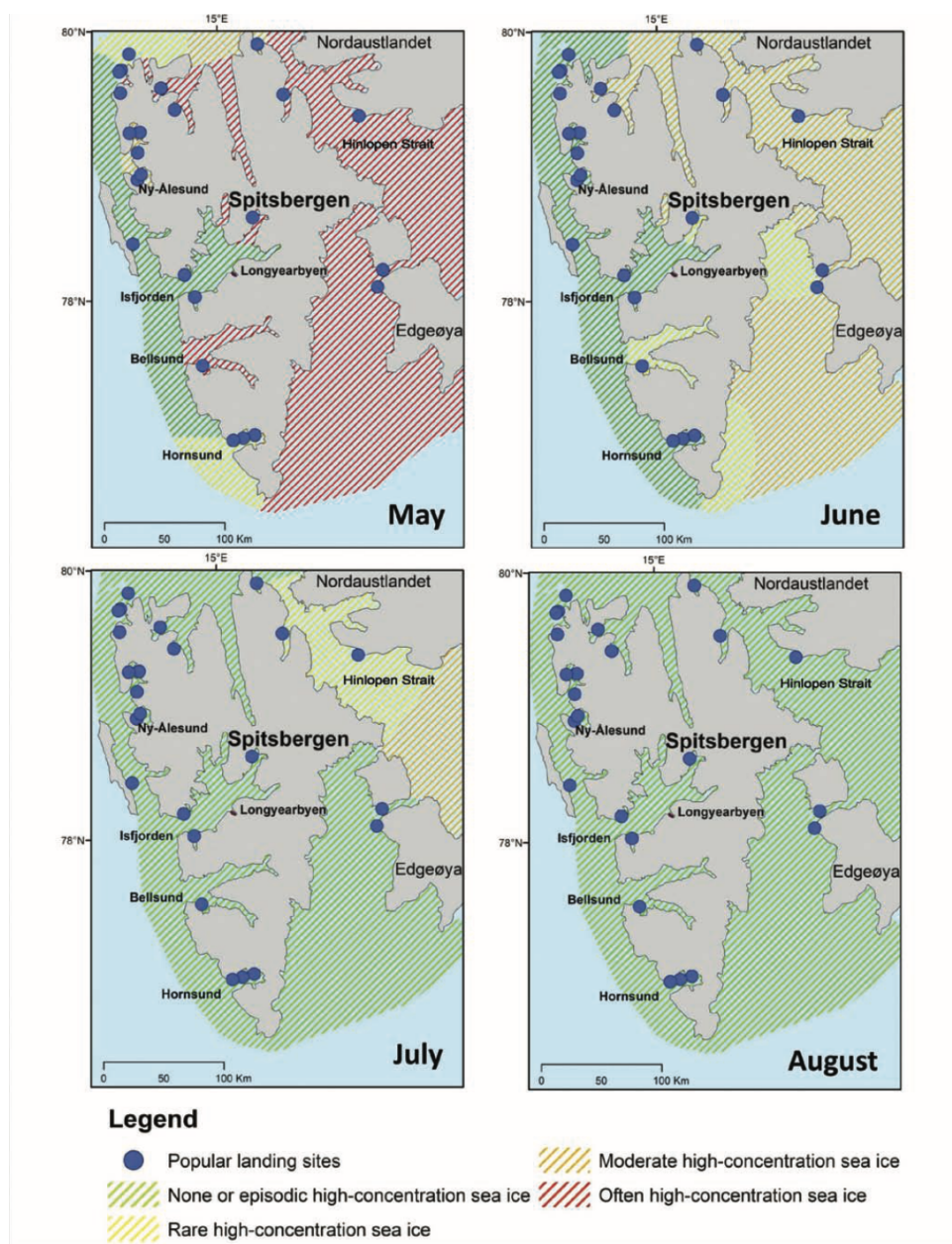


FIGURE 35 Carte des glaces au Svalbard à différents moments de l'année

Source : Bystrowska (2019)

comment les opérateurs contournent les effets négatifs de cette saisonnalité.

9.2 Saisonnalité du tourisme de croisière au Groenland

Au Groenland, comme dans l'ensemble de l'Arctique, le tourisme de croisière suit une forte saisonnalité, avec une activité concentrée entre juin et octobre, comme l'illustre le graphique des passagers par mois en 2019 et 2022 en figure 36.

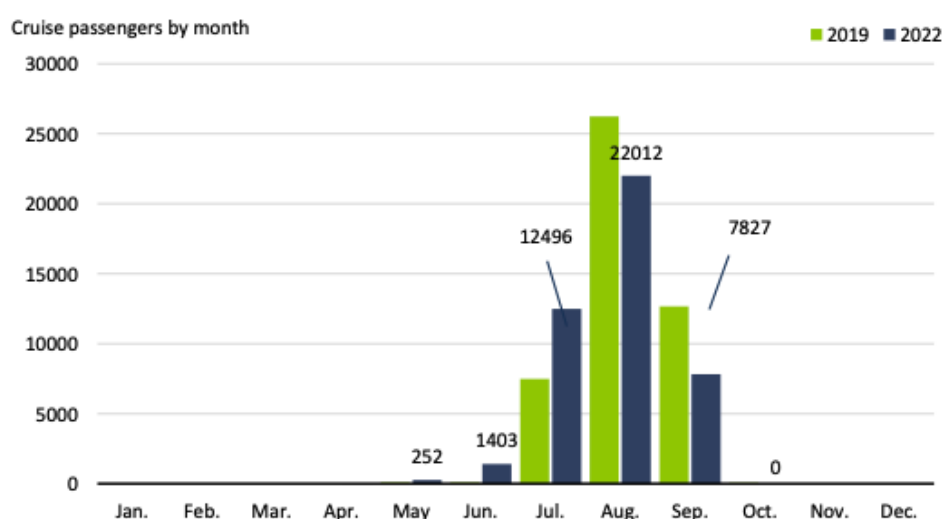


FIGURE 36 Nombre de passagers par mois au Groenland en 2019 et 2022
Source : Statistics Greenland (2022)

Sur ce graphique, nous observons que les navires de croisière commencent à naviguer dans les eaux du Groenland dès mai-juin en 2022, tandis que la saison se prolonge jusqu'en septembre, avec un arrêt complet du tourisme de croisière à partir d'octobre. Le pic de fréquentation est sans conteste atteint en août.

Un élément intéressant à noter est la différence entre les deux années étudiées : en 2019, la saison des croisières au Groenland n'a débuté qu'en juillet, alors qu'en 2022, elle a commencé plus tôt, dès mai-juin. La fin de la saison reste similaire, avec un arrêt en octobre. Cette évolution suggère que, d'année en année, la saison des croisières au Groenland tend à s'allonger en commençant plus tôt.

Cette évolution peut être liée à plusieurs facteurs. D'une part, les conditions climatiques en Arctique sont de plus en plus variables, ce qui peut influencer la durée de la saison de navigation. Toutefois, il est essentiel de noter que chaque année est différente : l'état des glaces est soumis à de nombreuses variables, et une tendance observée sur une courte

période ne garantit pas sa répétition les années suivantes, bien que la tendance globale semble être à une légère extension de la saison des croisières.

D'autre part, l'intérêt croissant pour le tourisme arctique et l'adaptation des compagnies maritimes à ces nouvelles conditions contribuent également à l'étalement progressif de la saison des croisières. En effet, les progrès techniques réalisés sur les navires récents leur permettent de naviguer dans une glace plus épaisse et dans des conditions météorologiques moins favorables qu'auparavant.

Cependant, malgré cette légère extension de la saison, l'hiver reste une période impraticable pour les croisières en raison de la formation d'une glace épaisse et dense ainsi que de la nuit polaire, qui rendent la navigation impossible.

Ainsi, si la saison des croisières au Groenland demeure essentiellement estivale, les tendances récentes suggèrent une possible évolution vers une saison légèrement plus longue, bien que toujours limitée par les contraintes environnementales de la région.

9.3 Solutions trouvées par les compagnies de croisière pour contrer cette saisonnalité

Comme nous l'avons vu, le tourisme de croisière en région Arctique, et plus globalement en région polaire, est soumis à une forte saisonnalité en raison des conditions climatiques et de l'état des glaces dans les zones visitées. Cela pose des défis économiques et logistiques aux compagnies, qui doivent trouver la meilleure façon d'exploiter leurs navires afin d'assurer une bonne rentabilité tout en garantissant le confort des passagers et la sécurité des opérations.

Parmi les solutions mises en place par les compagnies de croisière pour limiter les conséquences économiques de cette saisonnalité, le repositionnement des navires apparaît comme une option stratégique. En effet, de nombreux navires effectuent la saison estivale dans l'hémisphère Nord, de mai-juin à septembre, en Arctique, puis la saison hivernale, d'octobre à avril, en Antarctique. Cette approche présente plusieurs avantages : elle permet aux compagnies de diversifier leur offre de croisières, ce qui est essentiel dans un secteur fortement concurrentiel. Grâce à cette diversification, elles peuvent attirer davantage de croisiéristes et fidéliser ceux ayant déjà voyagé avec elles. Un passager satisfait de sa première expérience pourrait ainsi être tenté de réserver une nouvelle croisière avec la même compagnie, sans pour autant retourner à la même destination. Proposer des itinéraires distincts mais dans le même esprit constitue donc un atout majeur.

Cependant, ce repositionnement a un coût élevé. Naviguer de l’océan Arctique à l’océan Austral représente un investissement considérable pour la compagnie et une période durant laquelle le navire transporte peu, voire aucun passager. À titre d’exemple, un trajet entre Longyearbyen et Ushuaïa, qui pourrait correspondre à un repositionnement saisonnier, couvre environ 8 800 milles nautiques. À une vitesse moyenne de 16 nœuds, un navire mettrait environ 23 jours pour relier ces deux ports. Comme ce trajet doit être effectué deux fois par an, cela représente un total de 46 jours durant lesquels la compagnie ne peut pas proposer de croisières. Certaines compagnies tentent d’amortir ces coûts en commercialisant ces traversées comme des croisières, mais à des tarifs bien inférieurs à ceux des expéditions polaires classiques. Cela permet néanmoins de réduire partiellement les pertes financières liées au repositionnement. À titre d’exemple, prenons deux croisières commercialisées par Ponant en 2025, de la même durée, c’est-à-dire ici dans notre cas 20 nuits à bord. L’une traversant l’Arctique, de Longyearbyen à Nome en Alaska et l’autre étant un voyage de repositionnement en mer, de Le cap à Brest. Dans notre exemple, la croisière arctique est commercialisée à partir de 52 000€ tandis que le voyage en mer est lui commercialisé à partir de 13 000€. Soit pratiquement 75% d’économie par rapport à la croisière arctique. Bien évidemment, ces deux voyages sont difficilement comparables et n’avancent absolument pas les mêmes arguments de vente. Cependant, cela nous donne une petite idée de la différence de prix appliquée afin d’amortir les frais d’un voyage dit de repositionnement.

Une autre alternative consisterait à utiliser ces mêmes navires pour des croisières dans des latitudes plus tempérées. Ils pourraient ainsi proposer des expéditions polaires lorsque la saison le permet, puis des croisières plus traditionnelles le reste du temps. Cette solution est viable, mais elle impose une certaine flexibilité en matière d’équipement. En effet, un navire conçu pour naviguer en eaux polaires et un navire de croisière classique ne disposent pas des mêmes aménagements ni du même niveau de protection contre les conditions extrêmes, ce qui peut constituer un obstacle majeur à cette stratégie.

Enfin, certaines compagnies choisissent de mettre leurs navires en maintenance ou en modernisation durant l’intersaison, ce qui permet de limiter les coûts liés au repositionnement. Cette solution est toutefois pertinente uniquement si ces travaux sont nécessaires à ce moment-là.

Comme vu précédemment, plusieurs solutions existent pour contrer les effets de la saisonnalité dans le tourisme de croisière en région Arctique. Bien qu’elles puissent être coûteuses et exigeantes en ressources, elles sont indispensables pour garantir une activité économique pérenne lorsque la navigation en Arctique devient impossible. Toutefois, les saisons évoluent, et avec elles, s’ouvrent peut-être de nouvelles perspectives pour prolonger la période d’exploitation. Cette question sera approfondie dans le chapitre 11.

Chapitre 10

Analyse selon la matrice SWOT

Afin de synthétiser et de compléter les résultats de notre étude de cas, il apparaît pertinent de faire une analyse du secteur via la matrice SWOT.

L'analyse SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats*) est un outil stratégique permettant d'évaluer les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces d'un secteur ou d'un projet dans une perspective économique (Koubi Bastien, 2023). Appliquée au tourisme de croisière polaire dans les régions du Svalbard, du Groenland et de l'Arctique canadien, cette analyse nous aide à comprendre les dynamiques de développement économique de ces territoires face à la croissance de ce marché spécifique. La figure 37 nous donne un support visuel à cette analyse, permettant d'avoir en un coup d'œil les résultats découlant de cette matrice SWOT.

Il est d'abord possible de constater plusieurs forces majeures favorisant le développement du tourisme de croisière polaire dans ces régions. L'un des atouts principaux réside dans la beauté spectaculaire et intacte des paysages arctiques, attirant un tourisme haut de gamme en quête d'expériences uniques. La biodiversité exceptionnelle, notamment la faune emblématique telle que les ours polaires, les baleines et les oiseaux migrateurs, constitue un facteur d'attractivité indéniable. De plus, ces territoires disposent déjà d'une certaine infrastructure d'accueil adaptée aux expéditions polaires, comme des ports d'escale stratégiques et des opérateurs spécialisés dans les croisières d'exploration. Enfin, la demande croissante pour des voyages responsables et exclusifs stimule l'intérêt pour ces régions reculées, où les compagnies de croisière adaptent leurs offres à une clientèle aisée.

Cependant, plusieurs faiblesses limitent le plein développement de cette activité. Le manque d'infrastructures touristiques terrestres dans ces régions complique la logistique des escales et réduit les dépenses locales des touristes. Par ailleurs, le coût élevé des croisières polaires, lié aux contraintes logistiques et environnementales, freine l'accessibilité à un

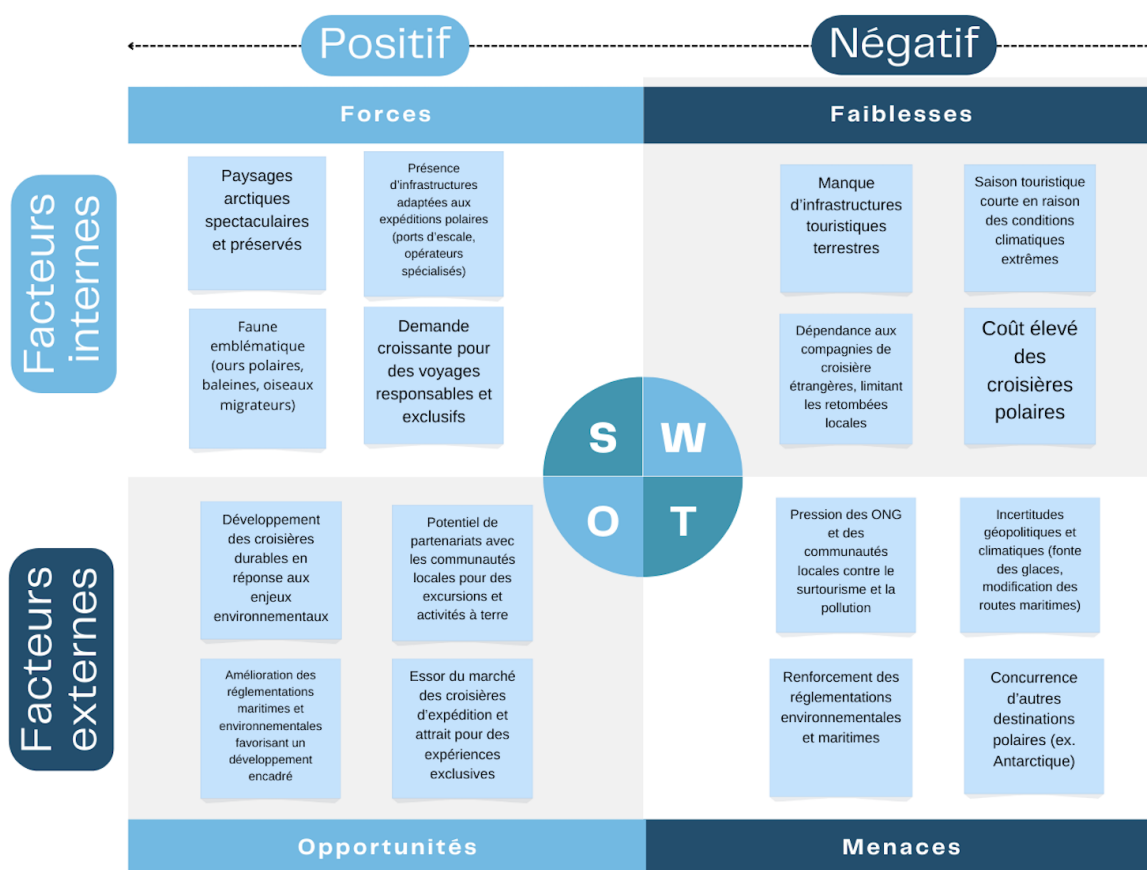


FIGURE 37 Analyse selon la matrice SWOT

Source : Propre travail

marché plus large. La dépendance à des entreprises de croisière étrangères limite également les retombées économiques locales, car une grande partie des bénéfices est captée par les compagnies plutôt que par les communautés locales. De plus, les conditions climatiques extrêmes restreignent la saison touristique à quelques mois par an, limitant ainsi les possibilités d'amortissement des investissements.

En ce qui concerne les opportunités, la prise de conscience croissante des enjeux environnementaux pousse les compagnies à développer des croisières plus durables, ce qui peut favoriser l'implantation de nouvelles réglementations et d'infrastructures adaptées à un tourisme responsable. L'essor du marché des croisières d'expédition, avec une clientèle en quête d'expériences exclusives, ouvre des perspectives économiques importantes pour ces régions. En développant des partenariats avec les communautés locales pour proposer des excursions et des activités à terre, il serait possible d'augmenter les retombées économiques directes sur place. Par ailleurs, l'amélioration des réglementations maritimes et environnementales pourrait permettre un développement mieux encadré, garantissant une croissance durable du secteur.

Toutefois, plusieurs menaces pèsent sur l'essor du tourisme de croisière polaire dans ces régions. L'impact environnemental de cette industrie est un sujet de plus en plus controversé, et les restrictions réglementaires pourraient se durcir, notamment en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre et la protection des écosystèmes fragiles. La pression des communautés locales et des ONG environnementales contre le surtourisme et les pollutions générées par les navires pourrait freiner le développement de cette activité. De plus, la concurrence avec d'autres destinations polaires, comme l'Antarctique, peut limiter la croissance du marché arctique. Enfin, les incertitudes géopolitiques et climatiques, notamment la fonte des glaces et la modification des routes maritimes, peuvent perturber les itinéraires établis et accroître les risques pour les opérateurs.

Ainsi, le développement économique du tourisme de croisière polaire au Svalbard, au Groenland et dans l'Arctique canadien repose sur un équilibre délicat entre opportunités économiques et enjeux environnementaux. Une approche stratégique, combinant un encadrement réglementaire strict et une collaboration accrue avec les acteurs locaux, sera essentielle pour garantir un essor durable et bénéfique pour ces régions.

Chapitre 11

Quel avenir pour le tourisme de croisière arctique ?

Le développement rapide du tourisme de croisière en Arctique, stimulé par le recul de la banquise et la médiatisation des régions polaires, soulève de nombreuses interrogations quant à sa trajectoire future. Entre promesse d'opportunités économiques et risques de saturation environnementale, ce secteur en plein essor se trouve à un tournant stratégique. Ce chapitre propose une réflexion prospective sur les scénarios possibles d'évolution du tourisme polaire, à partir des tendances identifiées dans les chapitres précédents, en interrogeant notamment les paradoxes qui sous-tendent cette activité.

11.1 La notion paradoxale du tourisme de la dernière chance

Le tourisme de la dernière chance, ou *Last Chance Tourism*, est un concept apparu en 2010 dans un article du *Journal of Sustainable Tourism* (R. Lemelin et al., 2010 ; R. H. Lemelin et al., 2012 ; Saarinen, 2010). Il désigne la volonté des touristes d'observer des écosystèmes menacés avant qu'ils ne disparaissent sous l'effet des changements globaux. Ce phénomène concerne particulièrement les régions polaires, mais également d'autres écosystèmes fragiles tels que la Grande Barrière de Corail, les îles Galápagos ou encore l'île de Pâques (H. Lemelin et al., 2013 ; Steiger et al., 2012). Paradoxalement, au lieu de voir leur fréquentation diminuer à mesure que les menaces environnementales s'accroissent, ces destinations connaissent un afflux croissant de touristes motivés par l'urgence de les voir avant leur disparition.

Dans le cas de l'Arctique, la zone marginale de glace, qui est la région de transition entre la banquise permanente et l'océan libre, constitue l'un des espaces les plus concernés par le tourisme de la dernière chance. L'ours polaire est devenu non seulement un symbole du changement climatique, mais aussi une icône du tourisme de la dernière chance (Dawson et al., 2011). De nombreux touristes se rendent dans l'Arctique dans l'espoir d'observer cet animal dans son habitat naturel, menacé par la fonte des glaces (Dawson et al., 2011 ; Eijgelaar et al., 2010 ; Grenier, 2008). Les compagnies de croisière exploitent cette fascination en proposant des voyages aux noms évocateurs comme « Circumnaviguer le Svalbard – Au royaume de l'ours polaire » (Hurtigruten), « À la découverte du roi de l'Arctique » (Ponant) ou encore « Photographie à Spitsberg : À la recherche des ours polaires » (Quark Expeditions). L'ours polaire joue ainsi un rôle central dans la commercialisation du tourisme en Arctique, mais son statut d'animal emblématique masque le fait que de nombreuses autres espèces souffrent également du changement climatique. Dawson et al. (2011, p. 254) soulignent par exemple que les populations de morue arctique figurent parmi les plus menacées, mais qu'aucune industrie de l'observation de ces poissons n'a émergé, car ils ne suscitent pas le même attrait visuel et émotionnel que les ours polaires.

Le tourisme de la dernière chance en Arctique repose aussi bien sur des activités terrestres que maritimes. Churchill, au Canada, est un exemple emblématique de tourisme terrestre, la ville étant désormais connue comme la « capitale mondiale de l'ours polaire » (Dawson et al., 2010). En mer, les croisières spécialisées permettent aux voyageurs d'explorer la zone marginale de glace, où ils espèrent voir de la faune liée à la glace (Stewart et al., 2007). Cette quête du spectacle de la nature en péril traduit une logique où l'accent n'est plus mis sur les « premières découvertes », mais sur les « dernières opportunités ». Comme le décrivent Dawson et al. (2011) p. 250, il s'agit d'être « la dernière personne à voir un glacier s'effondrer en Antarctique ou au Groenland, à observer le dernier souffle d'un ours polaire émacié à Churchill, dans le Manitoba, au Canada (H. Lemelin et al., 2013). La majorité des touristes voyageant en Arctique sont conscients de la situation écologique alarmante, mais ils estiment que c'est seulement en s'y rendant qu'ils pourront prendre la mesure des effets du réchauffement climatique sur les paysages polaires. Cette prise de conscience de la disparition imminente de l'écosystème arctique génère une urgence à visiter la région avant qu'elle ne soit transformée de manière irréversible. Cependant, ce comportement s'accompagne d'un paradoxe majeur : en venant observer ces paysages en voie de disparition, ces mêmes touristes contribuent à leur dégradation. Il s'agit d'un cas typique de dissonance cognitive, où les valeurs environnementales déclarées des individus entrent en contradiction avec leur comportement (Saarinen, 2010).

On retrouve ce paradoxe dans les images de touristes se regroupant pour photographier les derniers icebergs flottants dans l'océan Arctique (voir figure 38). Ce type de tourisme

peut également revêtir une dimension de distinction sociale : être l'un des derniers à voir un lieu menacé confère une certaine valeur symbolique au voyage. Dans ce contexte, le tourisme de la dernière chance devient un moyen de se démarquer et de susciter l'intérêt de son entourage, renforçant l'attrait pour ces destinations fragiles.



FIGURE 38 Passagers de croisière photographiant un iceberg

Source : « Les défis et les enjeux de l'expansion du tourisme en Arctique » (2020)

Les voyageurs et tour-opérateurs ont bien compris le potentiel marketing du tourisme de la dernière chance et n'hésitent pas à l'exploiter. Certains transforment cette situation dramatique en argument de vente, en présentant ces voyages comme une expérience éducative et transformative. L'idée véhiculée est que ces expéditions sensibilisent les touristes et les incitent à adopter un mode de vie plus respectueux de l'environnement à leur retour. Toutefois, cet argument masque la contradiction inhérente au tourisme de la dernière chance : chaque vol ou croisière en Arctique contribue directement au problème qu'il prétend dénoncer, en augmentant l'empreinte carbone des visiteurs.

Enfin, plusieurs chercheurs s'interrogent sur les implications éthiques du tourisme de la dernière chance dans les pratiques touristiques contemporaines (Dawson et al., 2011 ; H. Lemelin et al., 2013). Si ce phénomène est souvent présenté comme un moyen de sensibiliser le public aux conséquences du changement climatique, il pourrait en réalité aggraver la situation environnementale et justifier une forme de consommation destructrice sous prétexte de prise de conscience. Cette contradiction illustre la complexité du lien entre le tourisme et la conservation des milieux naturels, soulevant un débat qui dépasse largement le cadre de cette analyse.

11.2 Et après la glace ?

Jusqu'ici nous n'avons que très peu abordé la question du réchauffement climatique et donc l'inexorable fonte des glaces arctiques. En effet, c'est un phénomène plus que préoccupant qui, d'une façon ou d'une autre, impactera toute l'économie ici mise en lumière du tourisme de croisière arctique.

L'Arctique subit un réchauffement climatique à un rythme trois fois plus rapide que la moyenne mondiale, entraînant des transformations profondes et irréversibles de son environnement. Entre 1971 et 2019, la température annuelle moyenne à la surface de l'Arctique (terres et océans combinés) a augmenté de 3,1 °C, avec des hausses pouvant atteindre 10,6°C dans certaines régions comme la mer de Barents, comme le montre cette carte qui met en lumière la tendance moyenne de la température de la surface en Arctique entre 1971 et 2019 (« Arctic Climate Change Update 2021 », 2021). La première information marquante que l'on peut lire sur cette carte, c'est qu'en aucun point de l'Arctique, la température n'est restée constante. Elle n'a fait qu'augmenter, avec par endroits des hausses vertigineuses (« Arctic Climate Change Update 2021 », 2021).

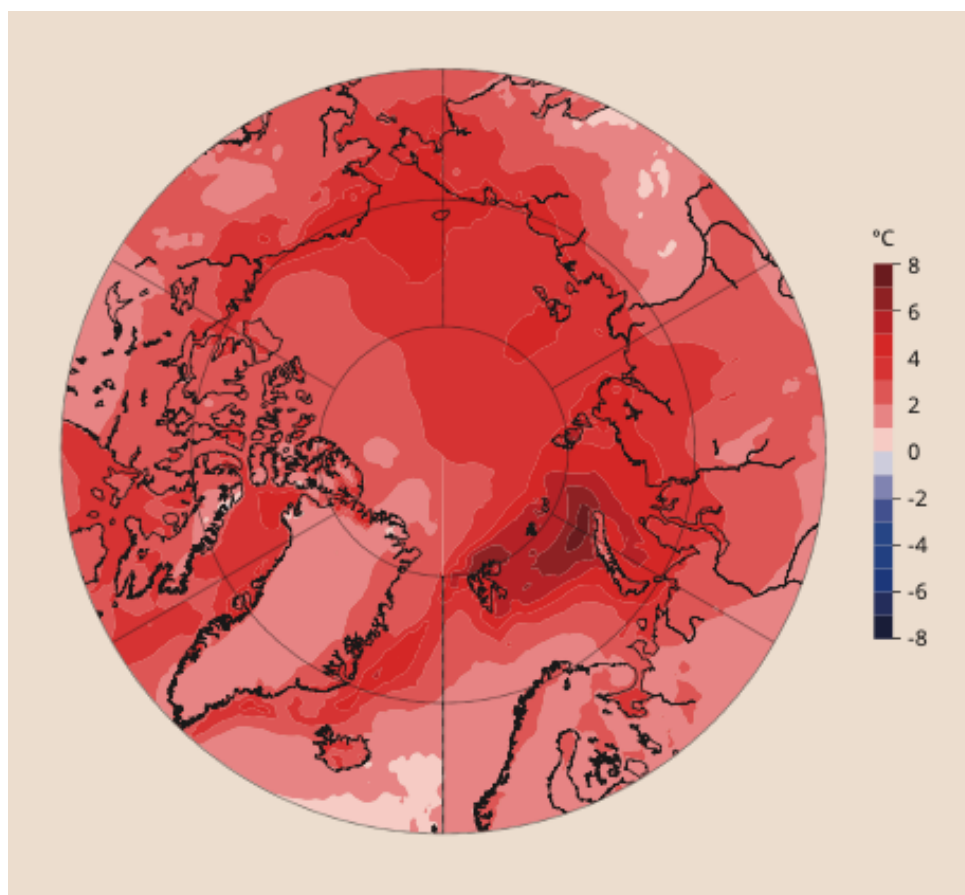


FIGURE 39 Réchauffement moyen de l'Arctique entre 1971 et 2019
Source : « Arctic Climate Change Update 2021 » (2021)

Ce réchauffement accélère inexorablement la fonte des glaces : l'étendue totale de la banquise en septembre, c'est-à-dire au moment de l'année où elle est à son minimum, a diminué de 43% entre 1979 et 2019, et sous la plupart des scénarios climatiques, un été entièrement libre de glace pourrait survenir avant 2050 (Source Arctic climate change). La couverture neigeuse en mai et juin a reculé de 21% sur la même période, tandis que le pergélisol s'est réchauffé de 2 à 3 °C depuis les années 1970, augmentant la libération de gaz à effet de serre et en modifiant profondément les écosystèmes arctiques (« Arctic Climate Change Update 2021 », 2021).

Le graphique ci-dessous met en lumière la perte totale de glace (en gigatonnes) dans différentes régions de l'Arctique entre 1971 et 2019. On observe que le bilan reste relativement stable jusqu'au début des années 2000, avec des pertes limitées dans la plupart des régions. Cependant, à partir de cette période, la courbe montre une accélération marquée de la perte de masse glaciaire, notamment au Groenland (courbe verte), suivi de l'Alaska (rouge) et de l'Arctique canadien (noir). Ces régions subissent les déclin les plus importants, dépassant respectivement les 4000, 2000, et 1000 gigatonnes de perte cumulée vers 2019.

Les autres régions (Svalbard, Islande, Norvège-Suède, îles de l'Extrême-Arctique russe) présentent des pertes moins prononcées, mais globalement en diminution continue.

Cette perte est parfois colossale, mais elle est bien sûr à remettre en corrélation avec la quantité de glace totale se trouvant sur les sols. Mais tout de même, on voit que les trois régions étudiées précédemment dans ce travail perdent des quantités astronomiques de glace depuis 1971.

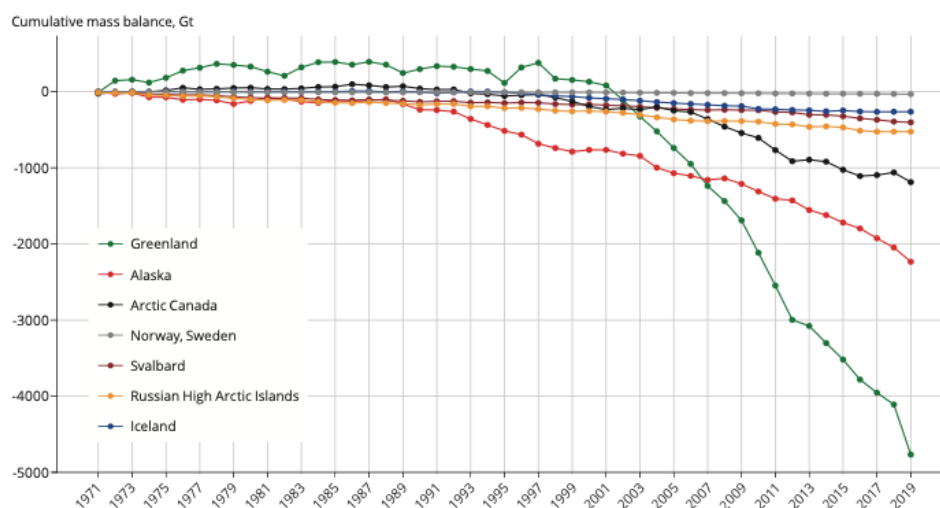


FIGURE 40 Diminution de la glace par région entre 1971 et 2019
Source : « Arctic Climate Change Update 2021 » (2021)

En effet, comme cela a été établi dans les premières sections de ce travail (chapitre 3.1.1),

la fonte des glaces permet jusqu'à présent une navigation des navires de croisière plus aisée et surtout plus exploratoire, grâce à la libération de certains passages ou certains fjords. Mais à plus long terme, la fonte quasiment totale de la glace arctique mettrait fortement à mal toute l'économie autour de ce tourisme de croisière polaire. Quel serait alors l'intérêt pour les passagers si le principal argument de vente de ces croisières venait à disparaître ?

De fait, comme décrit auparavant, l'attrait du tourisme arctique repose largement sur la présence des paysages de glace spectaculaires, des glaciers imposants et de la faune emblématique comme les ours polaires, les phoques et les morses, qui dépendent de la banquise pour leur survie. Si ces éléments disparaissent ou se raréfient, l'intérêt touristique pourrait décliner. De plus, l'augmentation des tempêtes et de l'érosion côtière, combinée à l'imprévisibilité des conditions météorologiques, rendra les expéditions beaucoup plus risquées et coûteuses pour les compagnies de croisière.

Sans glace, l'Arctique perdrait une partie de son identité visuelle et écologique, compromettant l'expérience unique recherchée par les voyageurs. Le défi pour le secteur du tourisme sera de s'adapter à ces nouvelles réalités, soit en développant d'autres formes d'exploration, soit en réorientant l'offre vers des expériences axées sur la recherche scientifique, la culture autochtone ou l'observation des effets du changement climatique en temps réel. Toutefois, ces solutions ne compenseraient pas totalement la perte d'un paysage glacé qui constitue aujourd'hui l'un des principaux attraits du tourisme de croisière en Arctique et donc les passagers et les compagnies se tourneraient alors certainement vers d'autres destinations, telles que peut-être l'Antarctique. Les grands perdants de cet afflux soudain de touristes et puis leur disparition seraient encore et certainement les populations autochtones qui devront alors se tourner vers d'autres sources de revenus que le tourisme dans une région qui ne serait alors plus la même et d'une toute autre nature.

Chapitre 12

Bilan de l'étude de cas

Le développement du tourisme de croisière en Arctique, étudié à travers les régions du Svalbard, du Groenland et de l'Arctique canadien, révèle une dynamique économique contrastée, oscillant entre opportunités et défis structurels. Ces régions offrent un cadre unique attirant une clientèle en quête d'exclusivité et de paysages inaltérés. Toutefois, leur exploitation économique repose sur un équilibre précaire, influencé par des contraintes environnementales, des enjeux logistiques et une dépendance marquée aux stratégies des compagnies de croisière.

L'analyse comparée de ces trois régions met en lumière des disparités notables en termes d'impacts économiques. Le Svalbard bénéficie d'une structuration touristique plus avancée, appuyée par une régulation encadrée et une accessibilité relative, tandis que le Groenland et l'Arctique canadien se heurtent à un déficit d'infrastructures locales et à une captation des revenus principalement opérée par les acteurs internationaux du secteur. Le modèle économique de ces croisières repose largement sur une intégration verticale, dans laquelle les compagnies de croisière contrôlent l'ensemble de la chaîne de valeur, limitant ainsi les bénéfices directs pour les populations locales. La saisonnalité de cette activité exacerbe ces disparités : avec une fenêtre d'exploitation restreinte à quelques mois par an, l'amortissement des investissements devient un enjeu central, incitant à maximiser la rentabilité sur une période courte.

L'approche SWOT appliquée à ce marché permet de souligner des forces majeures telles que l'unicité des paysages et l'intérêt croissant pour un tourisme expérientiel de luxe. Toutefois, elle met aussi en évidence des menaces significatives, notamment la pression écologique croissante et les restrictions réglementaires susceptibles d'affecter la viabilité de ce secteur. La fonte des glaces, bien qu'ouvrant de nouvelles routes maritimes, constitue paradoxalement une menace à long terme, car elle risque de diminuer l'attrait du tourisme

polaire en faisant disparaître ce qui en fait son essence même : l'environnement arctique vierge et spectaculaire.

Dans cette optique, l'avenir du tourisme de croisière en Arctique semble s'orienter vers des modèles plus durables et adaptés aux mutations environnementales. La montée du « tourisme de la dernière chance », fondé sur l'idée de visiter des paysages en voie de disparition, témoigne d'un engouement paradoxal susceptible de se heurter à des limites éthiques et écologiques. Face à ces enjeux, des innovations sont nécessaires afin de proposer des offres différenciées tout en minimisant l'empreinte environnementale, tandis qu'un renforcement des capacités locales s'avère crucial pour capter une part plus équitable des retombées économiques.

En somme, un tournant économique majeur se dessine pour le tourisme de croisière en Arctique. Son avenir dépendra de la capacité à conjuguer croissance et préservation, tout en intégrant des modèles de gouvernance favorisant un partage plus équitable des bénéfices entre compagnies internationales et populations locales. Une régulation plus stricte, couplée à une diversification des offres touristiques, pourrait ainsi permettre à ce secteur de s'inscrire dans une logique de développement durable et de pérennité économique.

Chapitre 13

Conclusion générale

Au terme de cette recherche consacrée aux enjeux économiques du tourisme de croisière en Arctique, il apparaît essentiel de revenir sur les enseignements majeurs ayant jalonné l'analyse. L'ensemble du travail s'est articulé autour d'un objectif central : comprendre dans quelle mesure le développement des croisières polaires constitue une opportunité économique pour les territoires arctiques, et selon quelles logiques les bénéfices sont générés, distribués ou captés par les différents acteurs impliqués.

Dans la première partie, un cadre d'analyse rigoureux a été construit, en contextualisant l'essor du tourisme de croisière dans les hautes latitudes à la lumière des bouleversements climatiques contemporains. La fonte accélérée de la banquise, phénomène documenté depuis plusieurs décennies, ouvre aujourd'hui des voies maritimes jusque-là impraticables. Cette évolution physique du milieu arctique a permis l'émergence d'un nouveau segment touristique : les croisières d'expédition, qui transforment des régions longtemps perçues comme isolées en destinations convoitées par une clientèle internationale.

Une distinction claire a alors été établie entre croisières traditionnelles et croisières polaires, sur la base de critères objectifs tels que la taille des navires, les logiques économiques, les clientèles cibles, les infrastructures mobilisées et les types d'activités proposées. Ce travail comparatif a permis de mieux circonscrire l'objet d'étude et de mettre en évidence que les croisières polaires, bien qu'inscrites dans l'industrie touristique mondiale, obéissent à des dynamiques propres, à la fois plus restreintes en volume mais potentiellement plus impactantes à l'échelle locale.

L'analyse des logiques économiques à l'œuvre dans le développement des croisières polaires a conduit à examiner les stratégies des compagnies de croisière, qui jouent un rôle central dans la structuration de ce marché. En exploitant les nouvelles routes ouvertes par le recul des glaces, en investissant dans des navires de nouvelle génération capables de

naviguer dans les environnements extrêmes, et en adaptant leur communication autour de l'exploration, du prestige et de l'expérience immersive, ces acteurs participent activement à la construction d'un imaginaire polaire marchandisé. Parallèlement, ils tendent à exercer un contrôle étroit sur les circuits économiques, en intégrant verticalement une grande partie de la chaîne de valeur, depuis la réservation jusqu'aux dépenses à terre.

En miroir de cette dynamique, les effets économiques du tourisme de croisière sur les communautés et organisations locales en Arctique ont été étudiés. Si des opportunités réelles se dessinent en matière de création d'emplois, de revenus et de diversification économique, l'analyse a mis en lumière l'existence d'asymétries profondes. Les retombées sont souvent concentrées dans certaines zones, temporaires, voire volatiles, et peuvent être limitées par la faible capacité des territoires à absorber un flux touristique soudain ou saisonnier, ou par le contrôle exercé par les opérateurs extérieurs sur les dépenses des passagers.

Dans la seconde partie de ce travail, ce cadre théorique a été confronté aux réalités locales à travers trois études de cas : le Svalbard, le Groenland et l'Arctique canadien. Dans chacune de ces régions, une combinaison spécifique de facteurs institutionnels, géographiques, économiques et logistiques influence la manière dont le tourisme de croisière se développe et dont ses bénéfices sont perçus. L'étude du Svalbard a permis de mettre en évidence un modèle relativement avancé d'intégration économique, avec des infrastructures bien établies, mais aussi une pression croissante sur les ressources locales et les équilibres environnementaux. Le Groenland, quant à lui, présente un potentiel élevé, mais encore largement contraint par l'accessibilité, les capacités d'accueil limitées et l'inégale répartition des escales. Enfin, l'Arctique canadien, et notamment le territoire du Nunavut, illustre une situation de développement partiel, où les bénéfices restent marginaux en raison d'un déficit d'infrastructures, de capacités organisationnelles et de pouvoir de négociation.

Ces analyses ont été enrichies par un regard transversal sur la saisonnalité et par une réflexion prospective sur les trajectoires possibles du tourisme de croisière en Arctique. La notion de « tourisme de la dernière chance », qui reflète l'attrait paradoxal pour des environnements menacés, a été discutée à la lumière des enjeux éthiques et environnementaux. Le développement futur de ce secteur dépendra en grande partie de l'évolution du climat, de la réglementation internationale et des formes de gouvernance mises en place dans les régions concernées.

À la lumière de l'ensemble de ces éléments, une représentation synthétique des perspectives pour le tourisme de croisière d'expédition en Arctique a été élaborée. Comme en témoigne la figure 41. Cette figure permet d'identifier les leviers possibles pour une meilleure répartition des retombées économiques : intégration des acteurs locaux dans la chaîne de

valeur, développement de capacités portuaires adaptées, diversification des services proposés à terre, et mise en place de cadres de gouvernance concertés entre compagnies, états et communautés. À l'inverse, elle souligne les risques associés à une croissance non encadrée : accaparement des revenus par des acteurs extérieurs, pression sur les écosystèmes, et aggravation des inégalités territoriales.

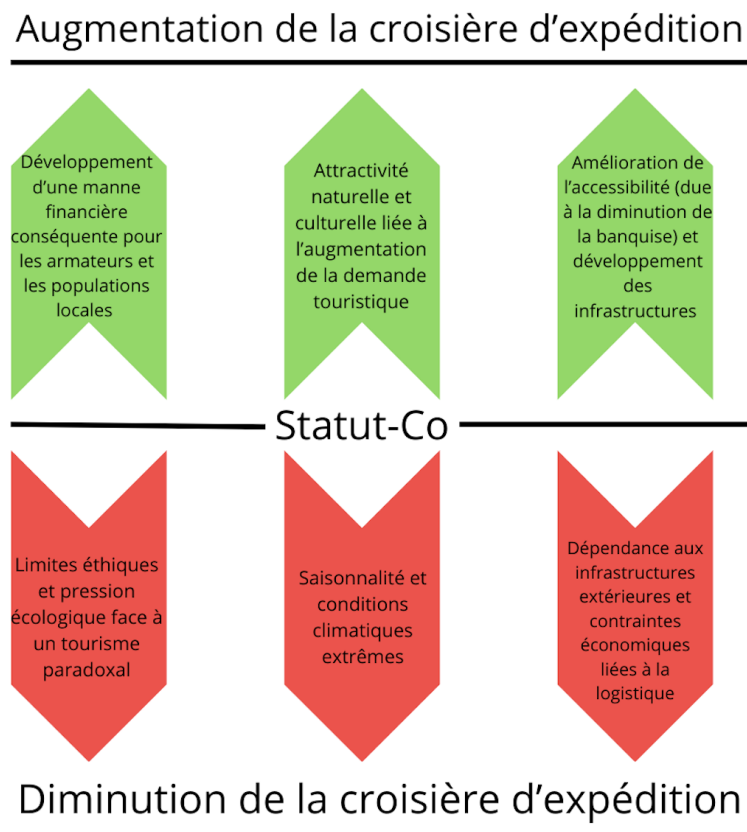


FIGURE 41 Perspectives pour le tourisme de croisière d'expédition en Arctique
Source : Propre travail

Ce mémoire contribue ainsi à enrichir la littérature scientifique en proposant une lecture intégrée des dynamiques économiques du tourisme de croisière polaire. Là où la plupart des recherches se concentrent sur les enjeux environnementaux, la démarche ici adoptée interroge la manière dont la valeur est construite, partagée – ou confisquée – entre acteurs globaux et territoires arctiques. Il s'agit ici d'un champ encore peu investi, notamment en ce qui concerne la gouvernance économique et la structuration locale de l'activité. Cette contribution s'inscrit dans une logique à la fois exploratoire et critique, articulant dynamiques globales et impacts locaux à partir d'une méthodologie comparative et contextualisée. Sur le plan managérial, le travail offre un éclairage utile aux décideurs locaux, aux autorités portuaires, aux opérateurs régionaux ou aux organismes communautaires. Il souligne les conditions nécessaires à une plus grande résilience économique des territoires d'accueil : renforcement du pouvoir de négociation, diversification de l'offre, développe-

ment d'infrastructures adaptées, et construction de cadres de gouvernance équilibrés entre acteurs privés et publics.

Néanmoins, cette recherche n'échappe pas à plusieurs limitations, dont certaines ont été identifiées dès la revue de la littérature. La plus importante tient à la rareté et à la fragmentation des données économiques accessibles. L'absence de standardisation dans la collecte (nationale, régionale, portuaire) rend difficile la comparaison directe entre régions. Certaines zones comme l'Arctique russe restent mal documentées, et les flux économiques entre compagnies et territoires demeurent largement opaques. Pour contourner ces limites, une démarche de triangulation des sources a été adoptée, et les comparaisons ont été limitées à des indicateurs homogènes. Malgré cela, un gap important persiste dans la compréhension fine des modèles économiques des compagnies de croisière, de leur rentabilité spécifique en Arctique et de leurs interactions concrètes avec les économies locales. C'est précisément ce vide que ce mémoire contribue partiellement à combler, en identifiant un déséquilibre structurel majeur dans la répartition de la valeur : les compagnies internationales captent l'essentiel des retombées économiques, tandis que les territoires d'accueil, bien que porteurs de ressources et d'atouts, demeurent en position de dépendance.

Cette recherche ouvre ainsi la voie à plusieurs pistes d'investigation futures. Il serait tout d'abord pertinent de mieux documenter le point de vue des compagnies de croisière elles-mêmes, en analysant leur logique de rentabilité, leur choix d'implantation et leurs stratégies de développement sur les marchés polaires. Ensuite, une exploration plus poussée de la perception des communautés locales, intégrant les dimensions culturelles, sociales et identitaires, permettrait d'appréhender plus finement les effets de ce tourisme sur le tissu territorial. Enfin, une recherche comparative sur les cadres de gouvernance multiscalaire – États, ONG, compagnies, organisations autochtones – pourrait aider à identifier les leviers de régulation les plus pertinents, dans une perspective de durabilité et d'équité économique.

Ainsi, la conclusion est double. D'une part, il est réaffirmé que le tourisme de croisière en Arctique représente une opportunité économique réelle pour les régions concernées, à condition qu'il soit intégré dans des stratégies territoriales à long terme, pensées à l'échelle locale et non dictées exclusivement par les logiques industrielles globales. D'autre part, il est souligné que cette opportunité est aujourd'hui largement encadrée, voire captée par les compagnies de croisière, qui demeurent les principaux moteurs et bénéficiaires du développement de ce marché. C'est à l'articulation entre ces deux niveaux d'action que se joue l'avenir d'un tourisme polaire durable et équitable.

En refermant ce travail, il est pleinement reconnu que les enjeux étudiés continueront d'évoluer, au gré des transformations climatiques, géopolitiques et économiques. L'espoir

demeure que cette recherche aura contribué à éclairer les mécanismes en jeu, à poser les bases d'une réflexion critique, et à ouvrir la voie à de futures investigations sur les conditions d'un développement touristique respectueux, équilibré et résilient dans les régions les plus vulnérables de la planète.

Bibliographie

- ANDRÉ GALOTTIN. (2023, avril 3). *Le Groenland, un carrefour entre l'Europe et l'Arctique ?* [Sénat]. Récupérée mars 14, 2025, à partir de <https://www.senat.fr/rap/r14-152/r14-152.html>
- ANDREEVA, A., IVANOV, S. & PETROV, V. (2020). Development of Arctic Tourism in Russia : Challenges and Prospects. In *Arctic Yearbook*.
- Arctic (AMAP) and arctic (AHDR) regional boundary data- A Big Earth Data Platform for Three Poles*. (2015). Récupérée mai 14, 2023, à partir de <http://poles.tpd.ac.cn/en/data/d23025fa-d253-4e62-9a2d-fa8cdcf8c9ca/>
- Arctic climate change update 2021 : key trends and impacts. summary for policy-makers / AMAP*. (2021). Récupérée mars 4, 2025, à partir de <https://www.amap.no/documents/doc/arctic-climate-change-update-2021-key-trends-and-impacts.-summary-for-policy-makers/3508>
- BEEDIE, P. & HITZMANN, B. (2018). The Polar Cruise Industry : Growth, Impacts, and Management Challenges. In Handbook of Tourism and the Environment. *Edward Elgar Publishing*, 459-480.
- BITNER M. J. & ZEITHAML V. (2018). *Services marketing : integrating customer focus across the firm*.
- BLANC-NOËL, N. (2010). Danemark. La souveraineté du Groenland est elle possible et souhaitable ? [Publisher : La Documentation française]. *Grande Europe*. Récupérée mars 25, 2025, à partir de <https://hal.science/hal-02891117>
- BYSTROWSKA, M. (2019). The impact of sea ice on cruise tourism on svalbard [Number : 2]. *ARCTIC*, 72(2), 151-165. <https://doi.org/10.14430/arctic68320>

- CRUISE LINE INDUSTRY ASSOCIATION. (2023). *2023 state of the cruise industry report* [Cruise line industry association]. Récupérée mai 11, 2023, à partir de <http://cruising.org/en-gb/news-and-research/research/2023/march/2023-state-of-the-cruise-industry-report>
- CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION. (2020). *State of the cruise industry outlook*.
- CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION. (2021). *2020 Global Market Report*.
- CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION. (2022). *2021 Global market report*.
- CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION. (2023). *2022 Global Market Report*.
- DAWSON, J., JOHNSTON, M. J., STEWART, E. J., LEMIEUX, C. J., LEMELIN, R. H., MAHER, P. T., & GRIMWOOD, B. S. (2011). Ethical considerations of last chance tourism [Publisher : Routledge _eprint : <https://doi.org/10.1080/14724049.2011.617449>]. *Journal of Ecotourism*, 10(3), 250-265. <https://doi.org/10.1080/14724049.2011.617449>
- DAWSON, J., STEWART, E. J., LEMELIN, H., & SCOTT, D. (2010). The carbon cost of polar bear viewing tourism in Churchill, Canada [Publisher : Routledge _eprint : <https://doi.org/10.1080/09669580903215147>]. *Journal of Sustainable Tourism*, 18(3), 319-336. <https://doi.org/10.1080/09669580903215147>
- DAWSON, J. (2022). *Trends in the Arctic and Antarctic Vessel Activity*. University of Ottawa. London, UK.
- DEGEORGE, K. (2022, septembre 23). *This year's arctic sea ice minimum extent is tied for tenth lowest on record* [ArcticToday]. Récupérée mai 20, 2023, à partir de <https://www.arctictoday.com/this-years-arctic-sea-ice-minimum-extent-is-tied-for-tenth-lowest-on-record/>
- DUPRÉ, S. (2009). Les croisières touristiques dans l'Arctique canadien : Une réalité tangible à l'appropriation territoriale encore limitée [Number : 1 Publisher : Presses de l'Université du Québec]. *Téoros. Revue de recherche en tourisme*, 28(1), 39-51. Récupérée mars 12, 2025, à partir de <https://journals.openedition.org/teoros/404>
- DUPUIS JONATHAN. (2010). *Le développement du trafic maritime arctique et ses impacts environnementaux* [thèse de doct.].

- EIJGELAAR, E., THAPER, C., & PEETERS, P. (2010). Antarctic cruise tourism : the paradoxes of ambassadorship, “last chance tourism” and greenhouse gas emissions [Publisher : Routledge _eprint : <https://doi.org/10.1080/09669581003653534>]. *Journal of Sustainable Tourism*, 18(3), 337-354. <https://doi.org/10.1080/09669581003653534>
- EIRIK LARSEN LINDSTRØM & OLAV H. SLETTEBØ. (2023, octobre 20). *Svalbard : population, economy and living conditions* [SSB]. Récupérée février 4, 2025, à partir de <https://www.ssb.no/en/virksomheter-foretak-og-regnskap/virksomheter-og-foretak/artikler/svalbard-population-economy-and-living-conditions>
- ERICKSON, B. (2021). The neoliberal tourist : affect, policy and economy in the canadian north [Number : 1]. *ACME : An International Journal for Critical Geographies*, 20(1), 58-80. <https://doi.org/10.14288/acme.v20i1.1890>
- GALLAIS BOUCHET A. (2014). Arctique/Antarctique : Les enjeux des usagers polaires. *ISEMAR*.
- Geographical coverage / AMAP*. (2023). Récupérée mai 14, 2023, à partir de <https://www.amap.no/about/geographical-coverage>
- GLOMSRØD, S., DUHAIME, G., & ASLAKSEN, I. (Éd.). (2020). *The economy of the north 2020 : ECONOR*. Statistisk sentralbyrå.
- Google Earth*. (2023a). Récupérée avril 1, 2025, à partir de <https://earth.google.com/web/@78.23280219,15.66957971,1.53766268a,6555.39051598d,35y,21.76305083h,7.10848576t,-0r/data=CgRCAggBQgIIAEoNCPwEQAA>
- Google Earth*. (2023b). Récupérée avril 10, 2025, à partir de <https://earth.google.com/web/@64.16852098,-51.71948714,0.11328519a,3258.3087722d,35y,294.54586761h,0t,0r/data=CiwiJgokCRtojIIAUICCABKDKj8BEAA>
- GRENIER, A. A. (2008). Le tourisme de croisière [Number : 2 Publisher : Presses de l'Université du Québec]. *Téoros. Revue de recherche en tourisme*, 27(2), 36-48. Récupérée mai 14, 2023, à partir de <https://journals.openedition.org/teoros/135>
- Guerre en Ukraine : épreuve de force entre Moscou et Oslo autour de l'archipel arctique du Svalbard. (2022). Récupérée mars 6, 2025, à partir de https://www.lemonde.fr/international/article/2022/07/01/epreuve-de-force-entre-moscou-et-oslo-autour-du-svalbard_6132881_3210.html

- HOARAU-HEEMSTRA, H., WIGGER, K., OLSEN, J., & JAMES, L. (2023). Cruise tourism destinations : Practices, consequences and the road to sustainability. *Journal of Destination Marketing & Management*, 30, 100820. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2023.100820>
- HUDDART, D., & STOTT, T. (2019). Adventure Tourism in the Canadian Arctic. *Adventure Tourism*, 141-181. https://doi.org/10.1007/978-3-030-18623-4_6
- HUIJBENS, E. H. & VAN DER DUIM, R. (2018). Creating and sharing value in cruise tourism networks in the Arctic. *Journal of Sustainable Tourism*, (20), 585-604.
- INNOVASJON NORGE & EPINION. (2017). *Touristes en croisière et en expédition au Svalbard*.
- INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION (OMI). (2017). International code for operating in polar waters (POLAR CODE).
- ITO, H., HANAOKA, S., & SUGISHITA, K. (2023). Seasonality of the global cruise industry. *Maritime Transport Research*, 5, 100094. <https://doi.org/10.1016/j.martra.2023.100094>
- KOENS, K. & POSTMA ; A. (2018). Responsible cruise tourism in a changing Arctic. *Journal of Cleaner Production*, 202, 668-676.
- KOUBI BASTIEN. (2023). *Analyse stratégique de l'industrie de la croisière* [thèse de doct.].
- KUKLINA, M. (2018). Tourist potential of the Arctic Region in Russia. <https://doi.org/10.5593/sgemsocial2018/1.4/S04.114>
- La nouvelle politique arctique de l'Union - Groupe d'Etudes Géopolitiques* [<https://geopolitique.eu/>]. (2021). Récupérée mai 14, 2023, à partir de <https://geopolitique.eu/2021/11/08/la-nouvelle-politique-arctique-de-lue-vers-une-approche-de-plus-geopolitique/>
- LASSERRE, F. (2021). L'essor des activités économiques en Arctique : impact des changements climatiques et de la mondialisation [Number : 1 Publisher : National Committee of Geography of Belgium / Société Royale Belge de Géographie]. *Belgeo. Revue belge de géographie*, (1). <https://doi.org/10.4000/belgeo.44181>
- LASSERRE, F. (2022). La navigation en Arctique en 2021 : le moteur des ressources extractives Note de l'IRIS Programme Climat, énergie et sécurité.

- LASSERRE, F., & TÊTU, P.-L. (2013). The cruise tourism industry in the Canadian Arctic : Analysis of activities and perceptions of cruise ship operators. *Polar Record*, 51, 24-38. <https://doi.org/10.1017/S0032247413000508>
- LATOLA, K., & SAVELA, H. (Éd.). (2017). *The interconnected arctic — UArctic congress 2016*. Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-57532-2>
- Le Ministère des affaires étrangères de la Fédération de Russie*. (s. d.). Récupérée février 11, 2025, à partir de <https://mid.ru/fr/>
- LEMELIN, H., DAWSON, J., & STEWART, E. J. (Éd.). (2013, mars 1). *Last Chance Tourism : Adapting Tourism Opportunities in a Changing World*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203828939>
- LEMELIN, R., STEWART, E., MAHER, P., & LÜCK, M. (2010). Last-chance tourism : The boom, doom, and gloom of visiting vanishing destinations. *Current Issues in Tourism*, 13, 477-493. <https://doi.org/10.1080/13683500903406367>
- LEMELIN, R. H., STEWART, E., & DAWSON, J. (2012). An introduction to last chance tourism [Num Pages : 7]. In *Last Chance Tourism*. Routledge.
- Les défis et les enjeux de l'expansion du tourisme en Arctique*. (2020). Récupérée mars 4, 2025, à partir de <https://www.sur-la-plage.com/articles/l-explosion-du-tourisme-arctique-entre-risques-et-opportunites-395.php>
- MAHER, P. T. & SU, J. (2018). Arctic cruising and the global system : exploring the relationship between large-scale forces and local impacts. (184), 393-403.
- MAIRE, J. (2021). *Une première française : le Commandant Charcot au Pôle Nord Une présence durable ?*
- MARKWELL, K. & DICKINSON, J. (2017). Cruise ship tourism in the Arctic : Responding to a challenging policy landscape. 164, 1328-1337.
- MAXTONE-GRAHAM, J. (1972). *The Only Way to Cross : The Golden Era of the Great Atlantic Liners*.
- MCGIMPSEY, R., & MULRENNAN, M. (2017). Selling the Arctic? The development of Arctic tourism and the influence of global warming on cruise ship tourism in the Arctic. 20(6), 630-645.

MCGONIGAL, D & WOODWORTH, L. (2001). *Antarctica and the Arctic : The Complete Encyclopedia* (Firefly Books).

Meilleurs navires de croisière : Découvrez nos navires les mieux notés / Royal Caribbean Cruises [Cruise Ships Overview]. (2023). Récupérée mai 18, 2023, à partir de <https://www.royalcaribbean.com/fra/fr/cruise-ships>

Meld. St. 26 (2023–2024) Report to the Storting (white paper) (2024).

NATHAN. (2021, janvier 21). *Les enjeux des routes maritimes en Arctique* [Veille cartographique 2.0] [Section : Risque]. Récupérée mai 12, 2023, à partir de <https://veillecarto2-0.fr/2021/01/21/les-enjeux-des-routes-maritimes-en-arctique/>

NORWEGIAN MINISTRY & OF AGRICULTURE AND FOOD. (2017, juillet 4). *Svalbard global seed vault* [Svalbard global seed vault]. Récupérée février 4, 2025, à partir de <https://www.seedvault.no/>

NOTTEBOOM, T., PALLIS, A., & RODRIGUE, J.-P. (2022). *Port economics, management and policy*. Routledge. Récupérée avril 2, 2025, à partir de <https://www.taylorfrancis.com/books/mono/10.4324/9780429318184/port-economics-management-policy-theo-notteboom-athanasios-pallis-jean-paul-rodrigue>

NUNAVUT TOURISM & INSIGNIA. (2015). *Nunavut Visitor Exit Survey 2015 Final Report*.

OBSERVATOIRE DE L'ARCTIQUE. (2016, octobre 7). *Le statut des îles du Svalbard (archipel arctique norvégien)* [Observatoire de l'Arctique] [Section : Analyses régionales]. Récupérée mars 25, 2025, à partir de <http://www.observatoire-arctique.fr/analyses-regionales/les-etats-de-l-arctic-eight/norvege/statut-iles-svalbard-archipel-arctique-norvegien/>

OLSEN, J., HOVELSRUD, G. K., & KALTENBORN, B. P. (2020). Increasing shipping in the arctic and local communities' engagement : a case from longyearbyen on svalbard. In E. PONGRÁCZ, V. PAVLOV & N. HÄNNINEN (Éd.), *Arctic marine sustainability : arctic maritime businesses and the resilience of the marine environment* (p. 305-331). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-030-28404-6_14

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE. (2009). Directives pour les navires exploités dans les eaux polaires.

- PALLIS, A. A., RODRIGUE, J.-P., & NOTTEBOOM, T. E. (2014). Cruises and cruise ports : Structures and strategies. *Research in transportation business & management*, 13(1), 5. Récupérée avril 2, 2025, à partir de <https://repository.uantwerpen.be/link/irua/122497>
- PALLIS, T. (2015). Cruise shipping and urban development : State of the art of the industry and cruise ports. Récupérée avril 2, 2025, à partir de <https://www.econstor.eu/handle/10419/121940>
- PAME. (2021). *Arctic marine tourism project* [PAME]. Récupérée mai 10, 2023, à partir de <https://pame.is/projects-new/arctic-shipping/pame-shipping-highlights/415-arctic-marine-tourism>
- PAPACHRISTOU, A. A., PALLIS, A. A., & VAGGELAS, G. K. (2022). Cruise home-port selection criteria. *Research in Transportation Business & Management*, 45, 100584. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100584>
- PAULINE PIC. (2020). Naviguer en Arctique.
- PEARY R. (1907). *Nearest the Pole : A Narrative of the Polar Expedition of the Peary Arctic Club in the S.S. Roosevelt, 1905-1906*.
- PONANT. (2023a). *Croisières Arctique en navire de luxe / Ponant*. Récupérée mai 20, 2023, à partir de <https://www.ponant.com/destinations/arctique>
- PONANT. (2023b). *Cruise On Le Commandant Charcot - Cruise Ship*. Récupérée mai 12, 2023, à partir de <https://fr-be.ponant.com/le-commandant-charcot>
- PORT OF LONGYEARBYEN. (2025). Fees and services, Port of Longyearbyen.
- PORTLONGYEAR. (2018, janvier 5). *Statistics of port longyear* [Port longyear]. Récupérée juin 3, 2023, à partir de <https://portlongyear.no/statistics-port-longyear/>
- RASPOPOV, I. (2018). Tourism Development Policies in the Russian Arctic. *Polar Geography*, 41(2), 115-132.
- REN, C., JAMES, L., PASHKEVICH, A., & HOARAU-HEEMSTRA, H. (2021). Cruise trouble. A practice-based approach to studying Arctic cruise tourism. *Tourism Management Perspectives*, 40, 100901. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2021.100901>

- RIMAUD, M.-N. (2022, octobre 13). *Tourisme polaire : comment les compagnies tentent de répondre aux enjeux de durabilité* [The conversation]. Récupérée mai 15, 2023, à partir de <http://theconversation.com/tourisme-polaire-comment-les-compagnies-tendent-de-repondre-aux-enjeux-de-durabilite-191638>
- RODRIGUE, J.-P., & NOTTEBOOM, T. (2012a). The cruise industry : Itineraries, not destinations. *Port Technology International*, 54, 13-16. Récupérée avril 2, 2025, à partir de <https://www.vliz.be/imisdocs/publications/ocrd/247734.pdf>
- RODRIGUE, J.-P., & NOTTEBOOM, T. (2012b). The geography of cruise shipping : itineraries capacity deployment and ports of call. *Asian Logistics Round Table 2012 Conference (ALRT 2012), University of British Columbia (UBC), Vancouver, 14-15 June 2012*. Récupérée avril 2, 2025, à partir de <https://repository.uantwerpen.be/link/irua/98751>
- RODRIGUE, J.-P., & NOTTEBOOM, T. (2013). The geography of cruises : Itineraries, not destinations. *Applied Geography*, 38, 31-42. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2012.11.011>
- RODRIGUE, J.-P., & WANG, G. W. Y. (2022). Cruise shipping supply chains and the impacts of disruptions : The case of the Caribbean. *Research in Transportation Business & Management*, 45, 100551. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100551>
- SAARINEN, C. M. H.
bibinitperiod J. (2010). Last Chance to See? Future Issues for Polar Tourism and Change – [Num Pages : 10]. In *Tourism and Change in Polar Regions*. Routledge.
- SAMUEL E. (2007). Tourisme et environnement polaire : enjeux et perspective. *HAL open science*.
- SOLAKIVI, T., KIISKI, T., & OJALA, L. (2019). On the cost of ice : estimating the premium of Ice Class container vessels. *Maritime Economics & Logistics*, 21. <https://doi.org/10.1057/s41278-017-0077-5>
- State of the cruise industry outlook 2022* [Cruise line industry association]. (2022). Récupérée mai 12, 2023, à partir de <http://cruising.org/en-gb/news-and-research/research/2022/january/state-of-the-cruise-industry-outlook-2022>
- STATISTICS GREENLAND. (2022, mai 3). *Cruise ship statistics 2022*.

STATISTICS GREENLAND. (2024). *Greenland in Figures*. Statistics Greenland.

STEIGER, R., DAWSON, J., & STÖTTER, J. (2012). Last chance tourism in alpine regions : Last chance to ski ? [Num Pages : 13]. In *Last Chance Tourism*. Routledge.

STEWART, E. J., HOWELL, S. E. L., DRAPER, D., YACKEL, J., & TIVY, A. (2007). Sea Ice in Canada's Arctic : Implications for Cruise Tourism [Publisher : Arctic Institute of North America]. *Arctic*, 60(4), 370-380. Récupérée mars 4, 2025, à partir de <https://www.jstor.org/stable/40512960>

STEWART, E. J., HOWELL, S., DRAPER, D., YACKEL, J., & TIVY, A. (2009). Sea ice in canada's arctic : implications for cruise tourism. *ARCTIC*, 60(4), 370-380. <https://doi.org/10.14430/arctic194>

SVALBARD, R. B. (2024, septembre 20). *I went to the arctic wilderness. this is how it's changing*. Récupérée février 4, 2025, à partir de <https://www.thetimes.com/uk/science/article/arctic-wilderness-svalbard-how-changing-dwxxgqbz8>

TÊTU, P.-L. (2019). Les corridors maritimes stratégiques dans l'Arctique canadien : un programme adapté au tourisme marin ? [eprint : <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/pdf/10.1111/cag.12498>] *Canadian Geographies / Géographies canadiennes*, 63(2), 225-239. <https://doi.org/10.1111/cag.12498>

TÊTU, P.-L., DAWSON, J., & LASSERRE, F. (2019). The evolution and relative competitiveness of global Arctic cruise tourism destinations [Num Pages : 21]. In *Arctic Shipping*. Routledge.

TÊTU, P.-L. (2012). *Expansion du tourisme de croisière dans l'Arctique canadien : analyse du discours des opérateurs potentiels et actuels* [thèse de doct., Université Laval].

TOTONOVA, E. (2017). Tourism as a new form of development of Arctic Region of the republic of Sakha (Yakutia) of Russia. <https://doi.org/10.5593/sgemsocial2017/14/S04.122>

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. (2024, octobre 22). *Review of Maritime Transport 2024*. Récupérée avril 2, 2025, à partir de https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf

- VAGGELAS, G. K., & PALLIS, A. A. (2019). Passenger ports : services provision and their benefits. *Maritime Policy & Management*, 37(1), 73-89. <https://doi.org/10.1080/03088830903461209>
- VAGUET, Y. (2021, décembre). *Fronts et frontières en Arctique, quelle singularité ?* [Géo-confluences] [Archive Location : ISSN : 2492-7775 Publisher : École normale supérieure de Lyon]. Récupérée mai 12, 2023, à partir de <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/arctique/articles-scientifiques/fronts-et-frontieres-en-arctique>
- VALERO, C. (2018). L'industrie de la croisière : Entre croissance et défis.
- VÉRONNEAU, S., & ROY, J. (2009). Global service supply chains : An empirical study of current practices and challenges of a cruise line corporation. *Tourism Management*, 30(1), 128-139. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2008.05.008>
- VISIT GREENLAND. (2023). *Tourism Statistics Report Greenland*. Visit Greenland.
- VISIT GREENLAND, AECO, AIR GREENLAND, SIKUKI, NALIK VENTURE, KAIR & GRONLANDSBANKEN. (2023). *L'importance économique du tourisme étranger au Groenland*.
- VISIT SVALBARD, SVALBARD CRUISE FORUM & EPINION. (2024, décembre 18). *Cruise tourism in Svalbard : Economic contributions and visitor insights*.
- WANG, W., & APORTA, C. (2024). Arctic marine shipping development and governance in Canada : A historical overview. *Marine Policy*, 160, 105958. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105958>
- Wonder of the Seas vs Celebrity Beyond : le match des deux nouveaux géants des mers* [LEFIGARO] [Section : Voyage]. (2022, octobre 16). Récupérée mai 14, 2023, à partir de <https://www.lefigaro.fr/voyages/wonder-of-the-seas-vs-celebrity-beyond-le-match-des-deux-nouveaux-geants-des-mers-20221016>
- ZAMYATIN, K. (2017). Tourism Infrastructure and Economic Development in the Russian North. *ournal of Arctic Studies*, 5(1), 44-59.
- ZHAGINA, S., SVETLOSANOV, V., NIZOVTSSEV, V., PAKHOMOVA, O., & ERMAN, N. (2020). Trends in the sustainable development of geotourism in the Arctique zone of Rus-

sia on the example of the Murmansk region., 863-870. <https://doi.org/10.5593/sgem2020/5.1/s20.109>

Liste des annexes

A Classes polaires	117
B Pays signataires du traité de Paris concernant le statut des îles du Svalbard	118
C Contribution économique totale au Svalbard	120
D Distinction entre croisière d'expédition et croisière traditionnelle au Svalbard	121

Annexe A

Classes polaires

CLASSE POLAIRE	DESCRIPTION GÉNÉRALE
CP 1	Exploitation durant toute l'année dans toutes les eaux couvertes de glace
CP 2	Exploitation durant toute l'année en présence de glace moyenne de plusieurs années
CP 3	Exploitation durant toute l'année dans de la glace de deuxième année pouvant comporter des inclusions de glace de plusieurs années
CP 4	Exploitation durant toute l'année dans de la glace épaisse de première année pouvant comporter des inclusions de vieille glace
CP 5	Exploitation durant toute l'année dans de la glace moyenne de première année pouvant comporter des inclusions de vieille glace
CP 6	Exploitation en été/automne dans de la glace moyenne de première année pouvant comporter des inclusions de vieille glace
CP 7	Exploitation en été/automne dans de la glace mince de première année pouvant comporter des inclusions de vieille glace

FIGURE 42 Les différentes classes polaires selon l'OMI

Source : Organisation Maritime Internationale (2009)

Annexe B

Pays signataires du traité de Paris concernant le statut des îles du Svalbard

Signataires Initiaux	Signataires Additionnels
Danemark	Allemagne
États-Unis	Argentine
France	Australie
Italie	Belgique
Japon	Brésil
Les Pays-Bas	Bulgarie
Norvège	Canada
Royaume-Uni	Chili
	Chine
	Corée du Sud
	Cuba
	Égypte
	Finlande
	Grèce
	Hongrie
	Inde
	Irlande
	Islande
	Luxembourg
	Malaisie

Signataires Initiaux	Signataires Additionnels
	Mexique Namibie Nouvelle-Zélande Pologne Portugal Russie Espagne Suède Suisse Ukraine Allemagne

Annexe C

Contribution économique totale au Svalbard

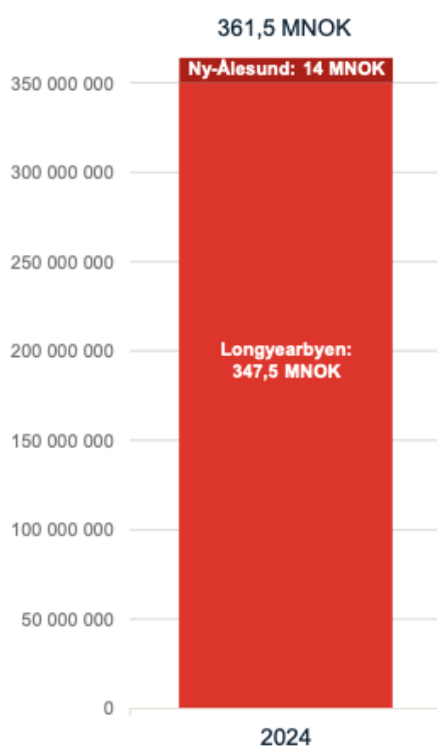


FIGURE 43 Contribution économique totale au Svalbard
Source : Visit Svalbard et al. (2024)

Annexe D

Distinction entre croisière d'expédition et croisière traditionnelle au Svalbard

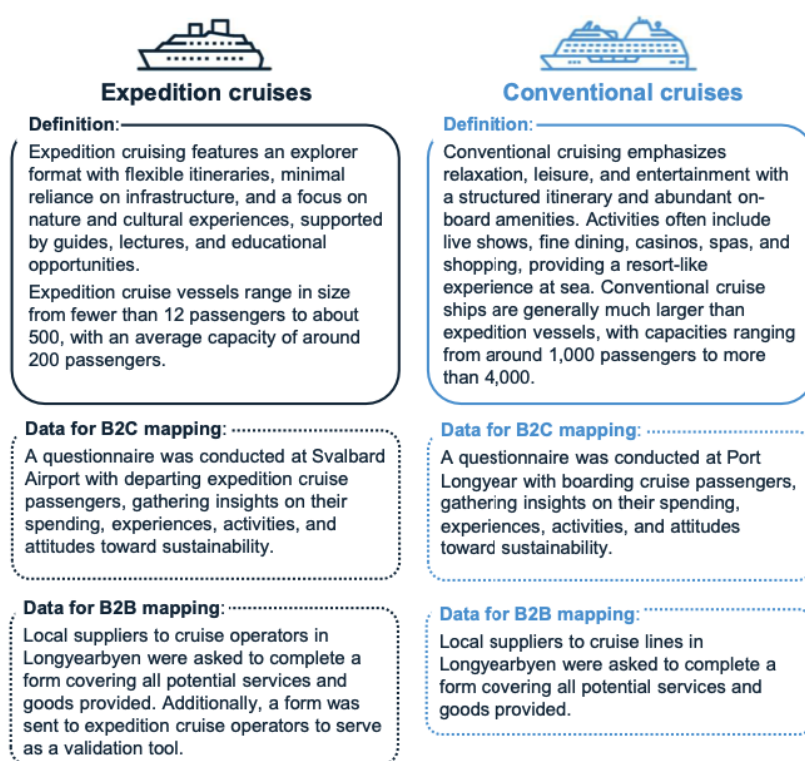


FIGURE 44 Distinction entre croisière d'expédition et croisière traditionnelle au Svalbard et provenance des données

Source : Visit Svalbard et al. (2024)