

Les croisières touristiques dans l'Arctique canadien

Une réalité tangible à l'appropriation territoriale encore limitée

Sophie Dupré, Ph.D.

Volume 28, Number 1, 2009

Tourisme polaire

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1024835ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1024835ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (print)

1923-2705 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Dupré, S. (2009). Les croisières touristiques dans l'Arctique canadien : une réalité tangible à l'appropriation territoriale encore limitée. *Téoros*, 28(1), 39–51. <https://doi.org/10.7202/1024835ar>

Article abstract

Cet article a pour objectif de documenter la navigation de croisières touristiques dans les eaux arctiques canadiennes. Rares sont les sources qui quantifient ce domaine d'activité, pourtant en plein essor. Ainsi, l'analyse de la fréquentation des eaux arctiques canadiennes par les navires de croisière depuis 1974 cherche à combler cette lacune. Ces données tangibles permettent par ailleurs d'étudier les types de lieux concernés par cette pratique et, de manière plus conceptuelle, de réfléchir sur l'appropriation du territoire arctique.

Les croisières touristiques dans l'Arctique canadien

Une réalité tangible à l'appropriation territoriale encore limitée

Sophie DUPRÉ, Ph.D.

Stagiaire postdoctorale

Université du Québec à Rimouski

Laboratoire Métais – École de Management de Normandie

dupre.sophie@gmail.com

RÉSUMÉ : Cet article a pour objectif de documenter la navigation de croisières touristiques dans les eaux arctiques canadiennes. Rares sont les sources qui quantifient ce domaine d'activité, pourtant en plein essor. Ainsi, l'analyse de la fréquentation des eaux arctiques canadiennes par les navires de croisière depuis 1974 cherche à combler cette lacune. Ces données tangibles permettent par ailleurs d'étudier les types de lieux concernés par cette pratique et, de manière plus conceptuelle, de réfléchir sur l'appropriation du territoire arctique.

Mots-clés : Arctique canadien, croisières, quantité de navires et appropriation territoriale.

Le tourisme constitue un important producteur de représentations et de discours. Or, ces visions subjectives sont génératrices de répercussions spatiales. Leur analyse est alors révélatrice de l'interpénétration systémique entre l'interprétation et l'aménagement du territoire. C'est pourquoi, selon l'équipe de recherche Mobilités, Itinéraires et Territoires (MIT) (Université Paris 7), « [l]'étude du tourisme est l'une des portes d'entrée privilégiées à qui veut se donner les moyens de comprendre notre société » (Équipe MIT, 2002 : 5).

Aujourd'hui, la mise en tourisme se tourne vers des espaces en marge de l'œcoumène, inhabités, protégés, vierges. Or, un lieu devient touristique en fonction des conditions socioéconomiques qui le caractérisent, de sa qualité en tant que situation géographique, des perceptions des sociétés et selon le projet de ses acteurs : l'État, la société locale, les touristes (Équipe MIT, 2002). L'intérêt pour des espaces inhabités et protégés est alors à rechercher dans l'attrait du vide, une des pratiques fondatrices du tourisme étant la contemplation des paysages (*ibid.*). Cette nouvelle frontière, ces territoires « vides » dans lesquels les touristes s'aventurent, constituent alors de grands enjeux politiques et économiques. Parmi les lieux inhabités concernés par les formes de mise en tourisme contemporaine, les milieux polaires apparaissent comme de bons exemples. En effet, la mise en tourisme des espaces polaires est en pleine accélération depuis une quinzaine d'années, avec des flux exponentiels, des produits qui se diversifient et des aires de fréquentation qui se multiplient (Étienne, 2005).

Univers minéral et glacé, aux limites de la vie, le monde polaire attire et attise l'imaginaire de l'homme occidental depuis des siècles. Alimentée par une littérature de voyages et d'exploration aux accents héroïques et/ou dramatiques (Roald Amundsen, Robert Scott, James Cook, Robert Peary, Ernest Shackleton), aux contenus ethnographiques exotiques (PEV, Jean Malaurie voire Jørn Riel), ou terres des derniers exploits des aventuriers de l'ère contemporaine (Jean-Louis Étienne, Laurence de la Ferrière, Nicolas Vanier), la destination polaire ne cesse de fasciner. Cependant, de rêves fous d'aventuriers intrépides à destination touristique grand public vendue sur catalogue, le monde polaire aura fait au cours du siècle passé sa « révolution démocratique », sa fréquentation n'étant plus question de bravoure ou de conditions physiques exceptionnelles, mais plus pragmatiquement de pouvoir d'achat. (Étienne 2005 : 81)

L'objectif de cet article est alors de documenter le secteur de la croisière pour le tourisme et loisir par le biais de données quantitatives pour comprendre l'appropriation territoriale de cette pratique dans l'Arctique canadien. Notre recherche suit une double perspective. Outre une réflexion sur l'appropriation territoriale, nous cherchons à mieux définir cette pratique touristique que constitue la croisière dans les eaux arctiques canadiennes, celle-ci étant considérée, à tort selon nous, comme de l'écotourisme. En effet, selon Alain A. Grenier (2003), « [l]e tourisme polaire est souvent perçu comme un



ILLUSTRATION 1 : À bord d'un navire dans le détroit de Nares (photo : Sophie Dupré).

jumeau de l'écotourisme», l'envie de nature dans ces régions reposant principalement sur le besoin d'une alternative au tourisme de masse.

En misant sur l'éducation, la conservation de l'environnement et l'observation de la nature, les organisateurs de circuits touristiques en régions polaires croient pouvoir capitaliser sur les derniers grands espaces de la planète sans pour autant compromettre les qualités qui ont fait la renommée de ces destinations. (*id.*)

Le tourisme de croisière dans l'Arctique est-il une activité écotouristique? Répondre à cette problématique en un seul article semble quelque peu prétentieux (pour des précisions sur cette thématique, consulter Dupré, 2009a). Nous cherchons donc à brosser un tableau historique de ce tourisme avec son appropriation territoriale contemporaine.

Ainsi, dans cet article, nous présentons de prime abord l'évolution du secteur de la croisière dans l'Arctique canadien depuis 1974. Dans un second temps, l'analyse du type de lieux concernés par cette pratique touristique permet de réfléchir sur l'appropriation territoriale et la mise en valeur du territoire. Cela est d'autant plus pertinent que la fonte accélérée des glaces facilite la navigation et repose la question de la souveraineté sur les eaux arctiques, souveraineté réaffirmée sans cesse par le gouvernement canadien.

Le tourisme de croisière dans l'Arctique canadien depuis 1974 **Une approche de la croisière touristique centrée sur l'appropriation territoriale**

L'angle d'approche choisi ici, à savoir l'appropriation territoriale par les croisières dans l'Arctique canadien, s'insère dans une thématique de recherche plus vaste qui porte sur les risques induits par la navigation dans les eaux arctiques canadiennes

et leurs enjeux géopolitiques. Cette perspective apparaît pertinente pour deux raisons principales. D'une part la croisière est une forme de tourisme qui prend beaucoup d'ampleur. Elle permet de visiter des régions éloignées, comme l'Alaska. Or, selon John Marsh et Suzan Staple (1995 : 64), ce secteur est promis à un bel avenir, cette activité ayant pour l'instant été consommée par une faible part du marché seulement. Cette expansion ne concerne pas uniquement les régions de croisière populaire, elle touche aussi les croisières dans les régions polaires qui s'avèrent de plus en plus attractives. Notre étude porte alors plus spécifiquement sur ce secteur de la croisière touristique en raison de son importance croissante, spécifiquement dans les régions arctiques éloignées, et de son caractère maritime : la fonte des glaces laisse présumer de nouveaux enjeux économiques, voire l'accès à de nouveaux espaces.

D'autre part, les recherches menées jusqu'à présent sur le tourisme dans l'Arctique, et plus généralement en zone polaire, nous ont poussée à nous intéresser à l'appropriation territoriale par les croisières dans l'Arctique canadien. D'abord, ces recherches restent actuellement peu développées. Comme l'expliquent Emma J. Stewart et ses collaborateurs (2005 : 389), « *Despite emerging research clusters, we really know very little about the phenomenon of tourism in polar regions.* » En outre, ces recherches se concentrent sur quatre thèmes principaux, les attentes et les comportements des touristes, leurs impacts, les politiques touristiques et enfin les développements potentiels. Les travaux de John Marsh et Suzan Staple (1995) constituent un bon exemple. Mais, pour une vision globale du phénomène touristique, l'approche territoriale prend tout son sens. À ce titre, les recherches menées par l'équipe d'Emma J. Stewart (2007, 2008) ont pour objectif d'intégrer la dimension géographique du phénomène touristique dans l'Arctique. Ainsi, les liens entre la glace de mer et le tourisme de croisière sont



ILLUSTRATION 2 : Pont de glace dans le détroit Éclipse
(photo : Sophie Dupré).

analysés dans une perspective de potentialités de développement, tout comme les effets du réchauffement climatique sur la pratique du tourisme de croisière. Une telle vision systémique apparaît fondamentale au regard de la définition même du tourisme : « Le tourisme est un système d'acteurs, de pratiques et de lieux qui a pour finalités de permettre aux individus de se déplacer pour leur récréation hors de leurs lieux de vie habituels afin d'aller habiter temporairement d'autres lieux. » (Knafou et Stock, 2002)

De surcroît, les recherches menées montrent toute l'importance de définir strictement le territoire étudié. Par exemple, dans leur article « Cruise Tourism in the Canadian Arctic and its Implications », John Marsh et Suzan Staple (1995) évaluent le nombre de navires ayant fréquenté les eaux arctiques entre 1984 et 1995 différemment d'autres sources disponibles. Ce décalage est dû principalement à des différences de délimitation des eaux arctiques. Il est donc important de préciser la méthodologie d'analyse employée pour approfondir la question de l'évolution de la croisière dans l'Arctique et son appropriation territoriale.

L'Archipel arctique canadien, territoire situé au nord du 60° parallèle, s'étale sur trois entités territoriales : le Nunavut, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest. Les eaux arctiques canadiennes sont aussi situées au nord du 60° parallèle. Elles sont placées sous une juridiction particulière : 14 règlements portent sur la navigation dans ces eaux (POC, 1994 : 77). Ainsi, par exemple, le Règlement sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques par les navires concerne les normes et les activités dans les eaux au nord du 60° parallèle et s'étendant à l'est du 141° méridien jusqu'à 100 milles marins vers le large et jusqu'à une ligne située à égale distance entre le Canada et le Groenland (Transport Canada, 1997). De même, NORDREG, le système qui supervise la zone de trafic de l'Arctique canadien

depuis 1974, s'étend au nord du 60° parallèle. Dès lors, tous les navires entrant dans les eaux au nord du 60° parallèle sont invités à s'enregistrer auprès de NORDREG et à communiquer leur position périodiquement. Plus précisément, le rôle de ce système est

[d']aider le capitaine à manœuvrer le bâtiment rapidement et en toute sécurité en lui fournissant des renseignements sur les conditions glacielles, en lui conseillant les routes à emprunter et en lui offrant l'escorte d'un brise-glace lorsque ce service est disponible et jugé nécessaire. L'objectif secondaire est d'assurer le respect des réglementations canadiennes. (POC, 1994 : 5-6)

Bien que l'inscription à NORDREG ne soit pas obligatoire, dès 1974 tous les mouvements de navires dans les eaux arctiques canadiennes sont enregistrés. Les navires qui n'adhèrent pas à la démarche sont rares, surtout à l'époque. Ce sont ces données de la Garde côtière – qui depuis 2001 sont intégrées dans une base de données appelée INNAV – qui ont été utilisées dans la présente recherche comme source d'information concernant la navigation de croisière dans les eaux arctiques canadiennes depuis 1974. Le format de ces données est depuis cette date à peu près similaire : tous les mouvements de navires sont enregistrés, dont, principalement : le lieu, le nom du navire, le type de navire, les dates d'entrée et/ou de sortie du port et la destination. Les navires de croisière sont répertoriés dans la catégorie MP, qui signifie « passenger ship ». Ces données sont très pertinentes, mais elles ne répertorient pas les voiliers et les yachts privés. Elles permettent toutefois d'obtenir un tableau global de l'évolution de la navigation de croisière, le nombre de navires, leurs nom et saisons de navigation.

Après avoir analysé ces données historiques, nous avons cartographié les lieux visités par les navires de croisière en 2006 pour déterminer le type d'appropriation territoriale. La

TABLEAU 1 : Les navires de croisière dans les eaux arctiques canadiennes depuis 1974

Année	Nb de navires	Nom des navires*
1974	1	Lindblad Explorer
1975-1981	0	
1982	1	Lindblad Explorer
1983	1	Lindblad Explorer
1984	1	Lindblad Explorer
1985	1	World Discoverer
1986-1987	0	
1988	3	Society Explorer (ex. : Lindblad Explorer), World Discoverer, Polaris
1989	1	World Discoverer
1990	2	Society Explorer, Polaris
1991	3	Polaris, Frontier Spirit, Illiria
1992	2	Frontier Spirit, Kapitan Khlebnikov
1993	4	Polaris, Frontier Spirit, Kapitan Khlebnikov, Hanseatic
1994	3	Kapitan Khlebnikov, Hanseatic, Alla Tarasova
1995	6	Polaris, Kapitan Khlebnikov, Hanseatic, Alla Tarasova Livonia, Professor Multanovsk
1996	3	Hanseatic, Alla Tarasova, Kapitan Dranitsyn
1997	3	Kapitan Khlebnikov, Hanseatic, Akademik Ioffe
1998	6	Bremen, Kapitan Khlebnikov, Hanseatic, Clipper Adventurer, Akademik Ioffe, Albatros,
1999	7	Hanseatic, Clipper Adventurer, Kapitan Dranitsyn, Akademik Ioffe, Pikaluyak Tours II, Maxim Gorkiy, Le Levant
2000	6	Hanseatic, Clipper Adventurer, Kapitan Dranitsyn, Le Levant, Shearwater, Lyubov Orlova
2001	5	Kapitan Khlebnikov, Hanseatic, Clipper Adventurer, Akademik Ioffe, Le Levant
2002	3	Kapitan Khlebnikov, Hanseatic, Akademik Ioffe
2003	4	Bremen, Kapitan Khlebnikov, Akademik Ioffe, Le Levant
2004	7	Kapitan Khlebnikov, Hanseatic, Clipper Adventurer, Akademik Ioffe, Le Levant, Lyubov Orlova, Orion
2005	6	Explorer, Kapitan Khlebnikov, Clipper Adventurer, Akademik Ioffe, Polar Star, Ushuaïa
2006	9	Explorer, Bremen, Kapitan Khlebnikov, Hanseatic, Clipper Adventurer, Akademik Ioffe, Lyubov Orlova, Polar Star, Alexander von Humboldt
2007 (1 ^{er} juin au 20 août)	5	Explorer, Kapitan Khlebnikov, Hanseatic, Akademik Ioffe, Lyubov Orlova

* Nous présentons dans nos tableaux 1, 3 et 4, les navires selon leur ordre chronologique d'apparition dans les eaux arctiques, du plus ancien au plus récent.

SOURCE : Données compilées par l'auteure, d'après NORDREG 2002-2007 et Jean Pierre Lehnert, Garde côtière canadienne, 1974-2002 (communication personnelle).

source est identique : les enregistrements de NORDREG. Il faut souligner que quelques rares navires ne sont pas enregistrés auprès de NORDREG en 2006, pour des raisons qui nous sont inconnues. Leur présence dans les eaux arctiques étant pourtant connue de la Garde côtière qui supervise NORDREG, ces navires ont été comptabilisés.

En préalable à l'analyse, précisons que, dans l'Arctique, c'est le caractère sauvage de l'environnement, l'isolation géographique et le climat boréal qui attirent les visiteurs (Stewart *et al.*, 2005 : 383). Il s'agit des mêmes attraits qu'en Antarctique. Au Canada, dès les années 1970, la volonté de protéger des écosystèmes menacés a entraîné la création de parcs nationaux dans le Nord, dont les trois premiers furent Auyuittuq, Kluane et Nahanni. Aujourd'hui, au nord du cercle polaire, six parcs ont

pour vocation de préserver la faune et la flore spécifiques locales. S'ajoutent, au nord du 60° parallèle, le parc Ukkusikalik et l'extrémité nord du parc des monts Torngat. Ces espaces protégés en région polaire offrent tous les éléments que les touristes recherchent : nature sauvage, sites historiques et possibilités de rencontrer des communautés autochtones vivant dans les territoires adjacents. Certes, comparativement aux parcs nationaux des régions septentrionales, ils attirent peu de monde. Toutefois de plus en plus de croisiéristes demandent l'autorisation d'y débarquer pour offrir à leurs touristes une excursion. C'est le cas par exemple du *Lyubov Orlova* de Cruise North Expeditions en 2007. L'Agence Parcs Canada a d'ailleurs fait une évaluation environnementale de leur projet intitulé : « Arrêt de bateaux de croisière dans le parc national Auyuittuq

TABLEAU 2 : Part des navires de croisière dans le trafic global, en termes d'arrêts recensés

Année	2002	2003	2004	2005	2006
Arrêts des navires de croisière (en %)	7,2 %	16,7 %	23,6 %	24,2 %	30,8 %

SOURCE : Données compilées par l'auteur, d'après NORDREG 2002-2007 et Jean Pierre Lehnert, Garde côtière canadienne, 1974-2002 (communication personnelle).

et le parc national du Sirmilik», dans le but de limiter la vulnérabilité de ces sites, car le pergélisol et la végétation polaire sont sensibles à la fréquentation humaine (ACEE, 2007). Le secteur de la croisière semble s'ancre dans le territoire arctique canadien, mais qu'en est-il réellement ?

Des données chiffrées sur la croisière dans les eaux arctiques

Dès 1974, un navire de croisière, le *Lindblad Explorer*, entre dans les eaux arctiques canadiennes. Au début août, il fait escale dans l'Arctique de l'Est, à Cape Dyer, Clyde River et Pond Inlet. Ce voyage marque les prémices des croisières dans l'archipel arctique canadien, comme le montre le tableau 1.

L'étude de la navigation touristique dans l'Arctique canadien depuis 1974 laisse apparaître trois phases distinctes, plus ou moins délimitées dans le temps.

Pour commencer, les 14 premières années, la croisière y est très éparse. Un seul navire est présent par saison, en moyenne une saison sur trois, principalement le *Lindblad Explorer*, bien qu'en 1985 apparaît un second navire, le *World Discoverer*. Malgré la tendance incertaine de cette première époque, en 1984, le passage du Nord-Ouest est traversé d'est en ouest. Il s'agit de la première traversée à vocation touristique. Il l'est à nouveau dans le sens inverse en 1985. Auparavant, les trajets étaient centrés autour des « ports » de l'Arctique de l'Est. D'ailleurs, plusieurs auteurs estiment que la première croisière dans les eaux arctiques a eu lieu en 1984, par exemple Jim Snyder et Keith Shackleton (1986, dans Marsh et Staple, 1995 : 67) : « *The first real cruise to the Canadian Arctic was organised by Salen Lindblad in 1984.* »

Dès 1988, la croisière s'ancre progressivement dans le territoire avec l'arrivée de nouveaux navires. Cette année-là constitue la première saison où plusieurs navires (trois) sont présents dans les eaux arctiques canadiennes avec l'apparition du *Polaris*. Dès lors, la saison touristique s'allonge, de la mi-août à la mi-septembre en 1988. Bien que les années 1989 et 1990 restent assez creuses avec un à deux navires par saison, la tendance à la hausse se poursuit dès 1991. De nouveaux navires sont présents dans les eaux arctiques : le *Frontier Spirit* et l'*Illiria*, puis le *Kapitan Khlebnikov*, etc. Dès le début des années 1990, chaque année voit apparaître de nouveaux bâtiments, suivant la chute de l'Union soviétique qui rend disponibles des navires de recherche russes, renforcés pour la croisière en milieu polaire (Grenier, 1998 : 50; 2003 : 49). Toutefois, les conséquences ne sont pas les mêmes que celles rapportées dans le contexte antarctique (à ce propos, voir Grenier, 2003). Dans l'Arctique canadien, de nouveaux navires apparaissent chaque année pendant toute la décennie. Mais, alors que les uns s'affirment dans l'activité touristique, tels le *Kapitan Khlebnikov* et l'*Hanseatic*, d'autres ont une présence éphémère : l'*Illiria*, le

Professor Multanovsk. En outre, plusieurs bâtiments changent de propriétaires, sont transformés pour la croisière et réapparaissent sous un nouveau nom. Ainsi, le *Frontier Spirit* présent en 1992 et 1993 revient dès 1998 sous le nom de *Bremen*, un navire allemand, et prend sa place dans cette activité touristique. De même, l'*Alla Tarasova* devient le *Clipper Adventurer*, lui aussi désormais toujours présent durant la saison estivale dans les eaux arctiques canadiennes.

Enfin, depuis 1998, les croisières touristiques en milieu polaire canadien sont une activité dont la tendance croissante n'est plus à démontrer. La plupart des navires sont récurrents, témoins d'un ancrage de la pratique dans le territoire. En effet, plus de 62 % du trafic des navires de tourisme dans les eaux arctiques s'est produit depuis 1998 (les yachts privés ne sont pas comptabilisés dans cette analyse). Les années 2006 puis 2007 avec, respectivement, neuf et 12 bâtiments présents dans les eaux, atteignent des records de fréquentation. En outre, la part du trafic de croisière augmente aussi dans le trafic global de l'Arctique canadien. Chaque arrêt de chaque navire (pas seulement ceux à vocation touristique) dans un port ou un site naturel de l'Arctique est recensé par NORDREG. Ces données permettent de calculer la part des arrêts des navires de croisière dans le trafic global, soit tous les arrêts recensés (tableau 2).

On constate que la part des navires de croisière croît largement dans le trafic global, du moins lorsqu'on s'intéresse aux arrêts effectués par les bâtiments. Il est vrai que les escales à terre sont multiples pour satisfaire les attentes de la clientèle. L'étude des trajets et des sites visités informe davantage à ce propos. Au préalable il paraît intéressant de connaître les types de navires et leur capacité pour évaluer la présence des croisiéristes dans les eaux arctiques canadiennes.

Des navires de capacité moyenne, au nombre de voyages très variable

Dans l'Arctique canadien, les bateaux de croisière ont des capacités d'accueil assez limitées (tableau 3). Par ailleurs, tous les navires de croisière présents dans l'Arctique l'été naviguent aussi dans les eaux antarctiques durant l'été austral, les deux saisons étant complémentaires.

Le bâtiment ayant la plus grande capacité est l'*Alexander Von Humboldt* (illustration 3). Il s'agit d'un navire assez récent, entré en service en 1996 pour la marine soviétique puis réaménagé pour le tourisme. Le *Polar Star* est *a contrario* le navire avec la plus faible capacité d'accueil. C'est un ancien brise-glace suédois de 1969 modifié pour la croisière en 2000. Ainsi, dans l'Arctique canadien, un navire de croisière transporte en moyenne 137 passagers et non plusieurs centaines, comme certains bâtiments en Antarctique. Pourtant les navires les plus récents semblent avoir une capacité d'accueil quelque



ILLUSTRATION 3 : L'*Alexander von Humboldt* (source : Fabien Montreuil, Marine marchande française).

peu supérieure. Ces données sur la taille des navires peuvent renseigner globalement sur la quantité de croisiéristes ayant voyagé dans les eaux arctiques durant une saison donnée. Il faut alors déterminer combien de croisières chaque navire a effectué en 2006.

En 2006, un maximum de 3013 personnes ont pu visiter l'Arctique canadien au cours d'une croisière. Selon Emma J. Stewart et ses collaborateurs (2008), « [t]his estimate of visitor numbers concurs with data collected in 2006 as part of Nunavut's first visitor exit survey, when a total of 2096 cruise tourists were accounted for on 22 cruises ». Le nombre de croisières en 2006 varie quelque peu, entre 22 et 25. Cela traduit

toute la difficulté de travailler avec ce type de données dont les sources sont plurielles. Quoi qu'il en soit, le nombre de navires touristiques dans les eaux croît et, par ricochet, le nombre de visiteurs aussi. Quels lieux viennent-ils visiter dans l'Arctique canadien? Quels sont leurs itinéraires? Quels sont les enjeux de cette activité?

Quelle appropriation territoriale du secteur de la croisière dans l'Arctique canadien ?

L'équipe MIT a établi une classification des lieux touristiques qui distingue notamment les sites touristiques, soit des lieux marqués par une absence de capacité d'accueil, de population

TABLEAU 3 : Capacité des navires de croisière présents dans l'Arctique canadien en 2006

	<i>Explorer</i>	<i>Bremen</i>	<i>Kapitan Khlebnikov</i>	<i>Hanseatic</i>	<i>Clipper Adventurer</i>	<i>Akademic Ioffe</i>	<i>Lyubov Orlova</i>	<i>Polar Star</i>	<i>Alexander von Humboldt</i>
Capacité en nb de passagers	118	164	112	194	122	110	110	105*	198
Nb d'équipage	53	100	60	125	72	50	70	Non précisé	146
Total	171	264	172	329	194	160	180	105	344

* Sa capacité est réduite à 100 passagers dans l'Antarctique.

SOURCE : Données compilées par l'auteur, d'après NORDREG 2002-2007 et Jean Pierre Lehnert, Garde côtière canadienne, 1974-2002 (communication personnelle).

TABLEAU 4 : Nombre de croisières effectuées par navire durant la saison 2006

	<i>Explorer</i>	<i>Bremen</i>	<i>Kapitan Khlebnikov</i>	<i>Hanseatic</i>	<i>Clipper Adventurer</i>	<i>Akademic Ioffe</i>	<i>Lyubov Orlova</i>	<i>Polar Star</i>	<i>Alexander von Humboldt</i>	Nb total
Nb de croisières	3	1	3	1*	1*	5	9	1*	1*	25
Nb total de croisiéristes	354	164	336	194	122	550	990	105	198	3013

* Croisières effectuées en partie seulement dans les eaux arctiques canadiennes.

SOURCE : Données compilées par l'auteur, d'après NORDREG 2002-2007 et Jean Pierre Lehnert, Garde côtière canadienne, 1974-2002 (communication personnelle).



ILLUSTRATION 4 : Les sites les plus visités par les navires de croisière dans l'Arctique canadien en 2006 (source : Département de géographie, Université Laval).

locale et de fonction urbaine et touristique diversifiée, des autres lieux touristiques. Cette question du type de lieux est révélatrice de la mise en tourisme qui se produit dans ce territoire. En effet, les implications territoriales des activités touristiques en dépendent. De manière générale, certains lieux sont créés par le tourisme, d'autres sont investis par le tourisme. Ces derniers, les sites, sont seulement « utilisés » par le tourisme. Cette typologie permet d'affiner l'analyse des itinéraires suivis par les navires de croisière. La saison 2006 a été choisie car il s'agit de la dernière saison pour laquelle les données sont complètes. Il paraît utile de préciser ici que les mêmes types de trajets avec les mêmes lieux de visite ont été offerts en 2007 et qu'ils étaient aussi prévus pour la saison estivale 2008. On distingue alors plusieurs types de croisières, principalement selon les trajets.

D'abord, quatre navires, l'*Hanseatic*, le *Clipper Adventurer*, le *Polar Star* et l'*Alexander von Humboldt*, ne font que transiter dans les eaux arctiques canadiennes quelques journées par saison. En fait, il s'agit de croisières ayant leur port d'attache au Groenland, voire en Islande. Les navires traversent le détroit de Davis et visitent quelques sites de l'île de Baffin. Par exemple, le *Polar Star* relie Reykjavik à St. John via Iqaluit et l'île d'Akpatok en 18 jours.

À bord du *Bremen* est offert un second type de croisière, le passage du Nord-Ouest dans sa totalité, de Pond Inlet à l'île Herschel à l'extrême ouest de l'Arctique canadien. Là encore, les ports de départ et d'arrivée ne sont pas en eaux canadiennes : les passagers embarquent à Kaangerlussaq au Groenland et débarquent à Nome en Alaska.

Enfin, trois navires sont présents de façon récurrente dans l'Arctique canadien et y ont leur port d'attache : le *Kapitan Khlebnikov*, le *Luybov Orlova* et l'*Akademic Ioffe*. Divers séjours à leur bord sont proposés. C'était aussi le cas d'un quatrième navire, l'*Explorer*, avant qu'il ne coule dans les eaux antarctiques en novembre 2007.

D'après ces trois types de croisières proposés, on distingue les voyages dans le Bas-Arctique et ceux dans le Haut-Arctique (illustration 4). Nous définissons le Bas-Arctique comme la région s'étendant du 60° parallèle au cercle polaire, le Haut-Arctique étant la partie située au nord du cercle polaire.

Découverte du Bas-Arctique

Pour mieux cerner les impacts de la croisière dans le Bas-Arctique canadien, il faut connaître les sites achalandés. Sept navires ont visité les sites du Bas-Arctique durant la saison estivale 2006 : le *Polar Star*, le *Clipper Adventurer*, l'*Alexander von Humboldt*, l'*Explorer*, le *Luybov Orlova*, le *Kapitan Khlebnikov* et l'*Akademic Ioffe*.

Ainsi, dans le Bas-Arctique, le site le plus visité est sans conteste l'île d'Akpatok. D'après la capacité maximale des navires y ayant fait escale durant la saison 2006, un maximum de 1300 personnes ont découvert ce lieu cette année-là. Il s'agit d'un produit touristique phare pour le *Luybov Orlova* : toutes les croisières à son bord y font escale. En outre, les sites les plus achalandés sont des espaces naturels ou culturels (nous entendons par espaces culturels les anciens postes de la Compagnie de la Baie d'Hudson ou de la Gendarmerie royale du Canada ou des sites témoins de la culture inuite passée) :

TABLEAU 5 : Les sites visités dans le Bas-Arctique canadien au moins trois fois durant la saison 2006

Site visité	Total des visites	Nombre de visites par navire
Île d'Akpatok	11	<i>Lyubov Orlova</i> : 9 <i>Polar Star</i> : 1 <i>Alexander von Humboldt</i> : 1
Île Port Monumental	8	<i>Lyubov Orlova</i> : 4 <i>Akademic Ioffe</i> : 2 <i>Clipper Adventurer</i> : 1 <i>Explorer</i> : 1
Kuujuuaq (Fort Chimo)	7	<i>Lyubov Orlova</i> : 7
Île Sauvage Basse	6	<i>Lyubov Orlova</i> : 3 <i>Clipper Adventurer</i> : 1 <i>Explorer</i> : 1 <i>Akademic Ioffe</i> : 1
Iqaluit	6	<i>Akademic Ioffe</i> : 2 <i>Polar Star</i> : 1 <i>Clipper Adventurer</i> : 1 <i>Explorer</i> : 1 <i>Iqaluit</i> : 1
Baie Diana	5	<i>Lyubov Orlova</i> : 5
Cap Dorset / Kingait	5	<i>Lyubov Orlova</i> : 3 <i>Explorer</i> : 1 <i>Cape Dorset</i> : 1 <i>Kapitan Khlebnikov</i> : 1
Pangnirtung	4	<i>Kapitan Khlebnikov</i> : 1 <i>Explorer</i> : 1 <i>Lyubov Orlova</i> : 1 <i>Clipper Adventurer</i> : 1
Kimmirut / Lake Harbour	3	<i>Lyubov Orlova</i> : 2 <i>Explorer</i> : 1
Killinek	3	<i>Lyubov Orlova</i> : 3
Baie Wakeham / Kangiqsujuaq / Maricourt	3	<i>Lyubov Orlova</i> : 3
Île Kekerten	3	<i>Kapitan Khlebnikov</i> : 1 <i>Clipper Adventurer</i> : 1 <i>Lyubov Orlova</i> : 1
Broughton Island / Qikiqtarjuaq*	3	<i>Lyubov Orlova</i> : 1 <i>Alexander von Humboldt</i> : 1 <i>Explorer</i> : 1
Ivujivik (Île Digges)	3	<i>Lyubov Orlova</i> : 2 <i>Explorer</i> : 1

* Ce site, bien qu'au nord du cercle polaire, a été répertorié dans le Bas-Arctique en raison de sa proximité géographique.

SOURCE : Données compilées par l'auteure, d'après NORDREG 2002-2007 et Jean Pierre Lehnert, Garde côtière canadienne, 1974-2002 (communication personnelle).

TABLEAU 6 : Les sites visités dans le Haut-Arctique canadien au moins trois fois durant la saison 2006

Site visité	Total des visites	Nombre de visites par navire
Erebus Bay / Beechey Island	13	<i>Akademic Ioffe</i> : 5 <i>Kapitan Khlebnikov</i> : 3 <i>Explorer</i> : 2 <i>Lyubov Orlova</i> : 1 <i>Hanseatic</i> : 1 <i>Bremen</i> : 1
Dundas Harbour	11	<i>Akademic Ioffe</i> : 4 <i>Kapitan Khlebnikov</i> : 2 <i>Explorer</i> : 2 <i>Hanseatic</i> : 1 <i>Bremen</i> : 1 <i>Lyubov Orlova</i> : 1
Resolute / Qausuittuq	10	<i>Akademic Ioffe</i> : 4 <i>Kapitan Khlebnikov</i> : 3 <i>Explorer</i> : 1 <i>Bremen</i> : 1 <i>Lyubov Orlova</i> : 1
Pond Inlet / Mittimatalik	10	<i>Akademic Ioffe</i> : 3 <i>Explorer</i> : 2 <i>Lyubov Orlova</i> : 2 <i>Kapitan Khlebnikov</i> : 1 <i>Hanseatic</i> : 1 <i>Bremen</i> : 1
Croker Bay	7	<i>Akademic Ioffe</i> : 4 <i>Lyubov Orlova</i> : 1 <i>Kapitan Khlebnikov</i> : 1 <i>Explorer</i> : 1
Baie Radstock	5	<i>Akademic Ioffe</i> : 2 <i>Hanseatic</i> : 1 <i>Kapitan Khlebnikov</i> : 1 <i>Explorer</i> : 1
Île du Prince-Léopold	5	<i>Akademic Ioffe</i> : 3 <i>Explorer</i> : 1 <i>Kapitan Khlebnikov</i> : 1
Île Coburg	4	<i>Kapitan Khlebnikov</i> : 2 <i>Akademic Ioffe</i> : 2
Baie Maxwell	3	<i>Akademic Ioffe</i> : 3
Cambridge Bay / Ikalukutiak	3	<i>Kapitan Khlebnikov</i> : 1 <i>Akademic Ioffe</i> : 1 <i>Bremen</i> : 1
Grise Fiord	3	<i>Akademic Ioffe</i> : 1 <i>Kapitan Khlebnikov</i> : 1 <i>Explorer</i> : 1
Holman	3	<i>Akademic Ioffe</i> : 2 <i>Bremen</i> : 1
Johansen Bay	3	<i>Akademic Ioffe</i> : 1 <i>Kapitan Khlebnikov</i> : 1 <i>Bremen</i> : 1

SOURCE : Données compilées par l'auteure, d'après NORDREG 2002-2007 et Jean Pierre Lehnert, Garde côtière canadienne, 1974-2002 (communication personnelle).



ILLUSTRATION 5a : Pierres tombales de l'expédition Franklin sur l'île Beechey (photo : Alain A. Grenier).



ILLUSTRATION 5b : Monument sur l'île Beechey (photo : Alain A. Grenier).

l'île d'Akpatok, l'île Port Monumental, l'île Sauvage Basse, la baie Diana, etc. Ces sites représentent 60 % des lieux de visites des navires de croisière.

Ces sites sont caractérisés d'espaces naturels ou culturels pour diverses raisons. D'abord, ils ne sont pas habités. En outre, ils sont marqués par des paysages spécifiques, témoins de la géologie glaciaire, et par une faune et une flore locales riches : on peut y apercevoir des ours polaires, des morses, etc. En termes culturels, des sites paléoesquimaux témoignent d'une occupation ancestrale du territoire, avec des présences de courte durée, probablement liées à la chasse au morse et à l'ours blanc. En effet, les Paléoesquimaux sont les populations arrivées en Amérique du Nord il y a 4000 ans – on les appelle aussi culture de Dorset (Tuniit en inuktituk) –, alors que les Néoesquimaux sont les ancêtres des Inuits contemporains, venus s'installer dans l'Arctique 1000 ans ap. J.-C. (Terres arctiques, site Internet). Notons par exemple, parmi les sites visités par les navires de croisière, des sites paléoesquimaux souvent réutilisés par les Néoesquimaux, notamment au XIX^e siècle, comme le montrent plusieurs habitations semi-souterraines (UQAM, site Internet).

Au nombre des communautés autochtones visitées, Kuujuaq, village de 2132 habitants (d'après Statistique Canada, chiffres de 2006) situé au nord du Québec, vient en tête, car il s'agit du port de départ des croisières à bord du *Lyubov Orlova*. En fait, la communauté du Bas-Arctique la plus fréquentée par les croisiéristes est Iqaluit, capitale du Nunavut, avec 6184 habitants (Statistique Canada, chiffres de 2006). Les villages de cap Dorset, au nord de la baie d'Hudson, et de Pangnirtung, réputé pour son fjord, sont aussi quelque peu achalandés.

En résumé, cette analyse des sites visités montre la prédominance des espaces naturels sur les communautés (illustration 6). Ensuite, elle pointe à nouveau la part qu'occupent les croisières à bord du *Lyubov Orlova* dans le Bas-Arctique. Vu l'ancre de ce navire dans le territoire, les divers trajets proposés à bord de ce bâtiment ont été détaillés. En effet, avec à lui seul cinq visites dans la Baie Diana, il a drainé environ 550 personnes sur ce site en une saison, un flux non négligeable au vu de la fragilité des milieux polaires et subpolaires. En

outre, comme il a déjà été précisé, en 2007 ce navire a demandé l'autorisation de s'arrêter dans deux parcs nationaux du Nord canadien. Pour l'instant, le *Lyubov Orlova* propose quatre trajets différents dans le Bas-Arctique et un du Bas-Arctique vers le Haut-Arctique. Corréées à l'étude d'impacts menée en 2007 par Parcs Canada au sujet des visites proposées dans deux parcs nationaux de l'Arctique, il s'agit d'informations importantes quant aux risques pour l'environnement selon les sites. Cette question devrait faire l'objet de recherches subséquentes (Dupré, 2009b). Nous nous interrogeons à présent sur les lieux du Haut-Arctique qui sont visités.

Découverte du Haut-Arctique

En 2006, le Haut-Arctique est fréquenté par six navires de croisière différents : l'*Akademic Ioffe*, le *Kapitan Khlebnikov*, l'*Explorer*, le *Lyubov Orlova*, l'*Hanseatic* et le *Bremen*. On constate que certains bâtiments sont présents dans le Bas-Arctique et dans le Haut-Arctique.

Dans le Haut-Arctique, quatre sites sont particulièrement visités par les navires de croisière : Erebus Bay / Beechey Island, Dundas Harbour, Resolute et Pond Inlet, les deux derniers étant des communautés autochtones. Pourtant, les sites les plus visités sont là encore des espaces naturels ou culturels ; ils représentent 63,75 % des lieux de visite des navires de croisière.

Comme dans le Bas-Arctique, les sites les plus fréquentés du Haut-Arctique attirent par leur faune et leur flore riches. Il s'agit ici principalement du renard arctique, du phoque barbu, du rouge gorge et du huard.

En termes culturels, l'île de Beechey et Dundas Harbour constituent des lieux de mémoire de l'histoire occidentale. L'île Beechey est célèbre car l'expédition de Franklin et son équipage y ont hiverné en 1845-1846, lors de leur recherche du passage du Nord-Ouest. Ainsi, cette île a été reconnue « site d'une importance historique territoriale » par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest en 1979, puis « lieu historique national du Nunavut » en 1993. Ce lieu est d'autant plus célèbre qu'il est le lieu de sépulture de trois hommes ayant appartenu à cet équipage (illustrations 5a et 5b). En 1850, à la recherche de l'expédition Franklin, y furent découverts quelques débris,

trois types de lieux touristiques se distinguent (illustration 6), plus ou moins, d'après la classification de l'équipe MIT (2002) (toutefois, aucun de ces types de lieux n'a de fonction de résidence en raison du caractère croisiériste de l'activité).

Les sites touristiques sont des espaces naturels, culturels ou historiques, où aucune population ne vit. Il s'agit des types de lieux les plus visités. Les villages d'étapes sont ici des ports de départ ou d'arrivée des croisières, mais sans hébergement des touristes. Enfin, les villages à fonctions touristiques correspondent aux communautés autochtones visitées au cours des croisières. Seules sept d'entre elles sont visitées plus de trois fois par saison, ce qui témoigne d'une fonction touristique très contingente qui ne modifie pas le village dans sa structure, d'autant plus que l'offre de lits y est peu développée (quand elle l'est). Malgré ces particularités, cette classification rend compte de la mise en tourisme actuelle de l'Arctique par les croisières. Celle-ci n'est pas centrée sur la création de lieux; elle se concentre sur des lieux existants auxquels elle insuffle de nouvelles fonctions très limitées dans le temps, l'espace et la fréquentation. Le rôle des acteurs et leurs représentations respectives sont alors à saisir pour cerner l'évolution de ce phénomène touristique : une forte appropriation par les acteurs locaux laisserait imaginer une modification de ces lieux en termes de vocation, voire de structure.

Discussion

La croisière dans l'Arctique canadien est une réalité qui s'ancre dans le territoire, comme en témoigne le nombre de navires présents chaque année depuis la fin des années 1990. Cette activité présente des risques et cette problématique est mise en exergue par des accidents récents (par exemple le navire *Explorer* qui a coulé dans les eaux antarctiques en novembre 2007) (Stewart et Draper, 2008). Cinq types de risques liés à la navigation sont recensés dans les eaux arctiques canadiennes : la brume, les glaces et leurs dérives; la pollution; la cartographie car les chenaux sont inégalement cartographiés; une inégalité de connaissance et de développement des chenaux de navigation alors que tous sont navigables et, enfin, un mauvais choix de route de navigation (Dupré, 2006 : 4-7).

Ainsi, dans l'Arctique canadien, les navires de croisière, comme les autres, sont soumis aux risques. Par exemple, le 29 août 1996, un navire de croisière, l'*Hanseatic*, s'est échoué. Selon le Bureau de la sécurité maritime (site Internet), en voici la cause :

[L]'équipage à la passerelle n'a pas rigoureusement respecté le plan qui avait été élaboré pour la traversée du détroit. Le fait qu'on se soit fié à une bouée de navigation laissée dans le détroit à la fin de la saison de navigation précédente a contribué à l'échouement.

En outre, les risques existent aussi pour les populations locales en termes social et environnemental car, comme l'explique Janet Marquez (2006 : 52), les communautés sont vulnérables aux influences externes. Conséquemment, la croisière touristique dans l'Arctique canadien est un secteur qui comporte des risques inhérents à la navigation et pour l'environnement et les populations locales, même si les vulnérabilités restent difficiles à cerner. Il paraît important de préciser ici que le gouvernement canadien axe sa législation

sur la prévention, ce qui peut paraître parfois insuffisant pour contraindre les navires à suivre les directives, notamment environnementales, d'autant plus qu'aucun fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution n'est affecté dans les eaux arctiques (Dupré, 2009b). Par ailleurs, un plan a été élaboré dans le but de bien gérer les crises ou les catastrophes qu'un accident maritime pourrait occasionner dans les eaux arctiques (Dupré, 2009b).

Faut-il alors encourager cette forme de tourisme ou la limiter et, dans ce cas, comment? Pour tenter de répondre, il faut analyser le pouvoir économique souvent vanté par les organisateurs de voyages.

Selon Samuel Étienne (2005 : 94), le pouvoir économique du tourisme dans les régions polaires est limité par le caractère de certains voyages qui s'effectuent dans des zones inhabitées. Or, dans l'Arctique canadien, les sites les plus achalandés par les navires de croisière sont des espaces naturels ou culturels. Ainsi, on l'a vu, en 2006, seules 11 communautés de l'Arctique ont été visitées par ces navires – tandis qu'il en existe 29 – et ont possiblement profité de l'apport économique susceptible d'en découler. En outre, seulement quatre d'entre elles ont vu arriver au moins un navire tous les 12 jours en moyenne et, parmi elles, trois sont de simples ports d'attache. *Quid* de l'apport économique de cette activité?

Samuel Étienne (*ibid.*) met par ailleurs en avant la courte durée de la saison touristique comme élément limitatif de l'impact économique des croisières. Dans l'Arctique canadien, la saison de navigation touristique, assez aléatoire d'une année à l'autre – 39 jours en 2003 contre 78 jours en 2006 –, semble effectivement bien brève pour en faire une source de revenus réguliers. Enfin, dans l'Arctique canadien, aucun navire de croisière ne bat présentement pavillon canadien. Les agences de navigation sont des compagnies canadiennes, voire des multinationales, toutes situées au sud du 60° parallèle. Il en est de même des voyagistes, qui sont de provenance mondiale. Certains se veulent proches du contexte local (par exemple les Inuits sont actionnaires de *Cruise North Expedition*), mais il est difficile d'évaluer leur impact réel dans l'économie locale.

Pourtant, au vu de la touristification actuelle qui ne bouleverse pas les fonctions des territoires, les répercussions de la croisière sont loin d'atteindre, d'une part, l'appropriation du territoire résultant du déploiement militaire de la Seconde Guerre mondiale et de la guerre froide et, d'autre part, celle de la recherche scientifique; il faut donc relativiser les effets du tourisme.

Ainsi, la croisière touristique dans l'Arctique canadien est un secteur au développement exogène plutôt imposé par l'extérieur. La création d'un observatoire local du tourisme et des croisières, de compétence provinciale, semble être un outil nécessaire pour arriver à une gestion concertée du développement touristique par le biais d'une gouvernance et donc pour limiter les risques (par exemple les populations locales pourraient être consultées dans le choix des routes de navigation de croisière pour éviter que soient fragilisées les zones de chasse). Un tel observatoire offrirait par ailleurs l'avantage considérable de recueillir les données sur les croisières touristiques. Le manque de données fiables et leur disponibilité

sont en effet des lacunes qui sont soulevées de manière récurrente dans les travaux menés. Certains auteurs, par exemple Emma J. Stewart et Diane Draper (2008 : 227), suggèrent la création d'une association de voyageurs œuvrant dans l'Arctique, notamment canadien, sur le type de celle qui existe dans l'Antarctique (International Association of Antarctica Tour Operator / IAATO). À notre sens une telle association ne peut remplacer un organisme public local en termes de compétences et de gouvernances. L'Arctique constitue un territoire riche en raison de ses populations locales; celles-ci doivent être au centre de leur développement touristique. De même, bien que les parcs nationaux attirent les visiteurs, les communautés inuites ont une perception de leur environnement beaucoup plus complexe et la mise sous cloche de territoires pour l'intérêt environnemental et touristique ne reflète peut-être pas leur représentation de la nature. À ce titre, comme le spécifient Emma J. Stewart et ses collaborateurs (2005 : 390), des recherches en géographie culturelle sont à mener pour mieux comprendre ce que le tourisme peut représenter pour les diverses populations autochtones de l'Arctique.

Conclusion

Le secteur de la croisière dans l'Arctique canadien évolue depuis 1974. Très épars au départ, il s'est progressivement développé dans les eaux arctiques canadiennes. Son ancrage dans le territoire est réel, mais nuancé.

Les lieux les plus visités sont des sites touristiques dénués de présence humaine; les répercussions de cette activité semblent par conséquent être limitées.

Les villages d'étapes sont peu nombreux; des profits économiques supérieurs pourraient être obtenus si davantage de navires de croisière choisissaient pour port de départ ou d'arrivée des communautés de l'Arctique canadien plutôt que des communautés groenlandaises ou islandaises. Il semble nécessaire de s'interroger à propos de la Loi sur le cabotage, contraignante pour les navires étrangers; or, tous les bâtiments de croisière dans l'Arctique canadien battent pavillon étranger. Cette loi est un système procédurier : les navires doivent demander une autorisation de navigation, accordée si aucun navire sous pavillon canadien ne peut remplir ladite fonction. Par ailleurs, ces demandes sont à renouveler chaque année. Ainsi, une modification, ou au moins un aménagement de cette loi, pour les navires de croisière dans les eaux arctiques canadiennes permettrait probablement de générer davantage de retombées économiques dans les villages étapes. Il faudrait aussi stimuler la dotation et la venue de navires canadiens de croisière en milieu polaire.

Les villages à fonction touristique semblent évaluer difficilement les avantages à tirer de cette manne que pourrait constituer la croisière touristique. Ils axent pour l'instant leur offre sur des produits d'artisanat dont les bénéfices sont complexes à quantifier. De plus, il existe une grande inégalité en termes de potentiel de développement entre les villages qui sont visités par les navires de croisière et ceux qui ne le sont pas...

Enfin, il est pertinent de remarquer que la croisière dans l'Arctique s'approprie les eaux arctiques plutôt que les territoires – notamment ceux habités –, alors qu'à l'inverse la

souveraineté canadienne est reconnue sur les territoires, la question des eaux restant débattue. Comme l'explique l'équipe MIT (2002 : 195), à l'échelle globale « la mise en tourisme d'un territoire est inséparable de la construction de son État-Nation ». Dans ce contexte, le gouvernement canadien pourrait faire de la mise en tourisme des eaux arctiques canadiennes par les navires de croisière un objet de construction nationale relayé aux divers échelons territoriaux. Outre une bonne connaissance du secteur de la croisière dans ses eaux septentrionales, cela nécessiterait d'une part des aménagements, d'autre part d'assurer une navigation sécuritaire en termes de risque et de vulnérabilité pour les populations locales, les touristes et l'environnement arctique. Mais l'Arctique n'a jamais été une priorité budgétaire du Canada. L'évolution du secteur de la croisière s'avère d'autant plus incertain en matière de territorialité. ■

Bibliographie

- ACEE (Agence canadienne d'évaluation environnementale) (2007), Rapport d'évaluation environnementale – Projet « Arrêt de bateaux de croisière dans le parc national Auyuittuq et le parc national du Sirmilik », RCEE 07-01-29766.
- DUPRÉ, Sophie (2006), « Une navigation croissante dans l'Arctique canadien », *Actes du colloque Changements climatiques et ouverture de l'Arctique : quels impacts stratégiques pour le Canada?* Québec, 17 novembre 2006, [www.psi.ulaval.ca/fileadmin/psi/documents/Documents/Actes_de_colloques/Actes_NAVIGATION_Sophie_Dupre1.pdf], consulté le 6 mars 2008.
- DUPRÉ, Sophie (2009a à paraître), « Les croisières touristiques dans l'Arctique canadien : réalités contemporaines et illusion écotouristique », article en préparation pour un ouvrage collectif sur le monde polaire, sous la direction de Frédéric Lasserre, Presses de l'Université du Québec.
- DUPRÉ, Sophie (2009b à paraître), « Risques, vulnérabilités et enjeux environnementaux induits par la navigation dans l'Arctique canadien », article en préparation pour un ouvrage collectif sur le monde polaire, sous la direction de Frédéric Lasserre, Presses de l'Université du Québec.
- Équipe MIT (dir.) (2002), *Tourismes 1. Lieux communs*, Paris, Belin, coll. « Mappemonde ».
- ÉTIENNE, Samuel (2005), « Tourisme et environnement polaire : enjeux et perspectives », dans Marie-Françoise André (dir.), *Le monde polaire. Mutations et transitions*, Paris, Ellipses.
- GRENIER, Alain A. (1998), *Ship-based Polar Tourism in the Northeast Passage*, University of Lapland, Publications in the Social Sciences, Rovaniemi, Finlande.
- GRENIER, Alain A. (2003), « Croisières et tourisme polaire : des vacances aux confins de la géographie », *Vertigo*, vol. 4, n° 3.
- KNAFOU, Rémy et Mathis STOCK (2002), « Tourisme », dans Jacques Lévy et Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de géographie et des sciences de l'espace et du social*, Paris, Belin, cité dans Équipe MIT (dir.), *Tourismes 1. Lieux communs*, Paris, Belin, coll. « Mappemonde ».
- MARQUEZ, Janet (2006), *An Analysis of Cruise Ship Management Policies in Parks and Protected Areas in the Eastern Canadian Arctic*, thèse présentée à l'Université de Waterloo pour l'obtention du grade de Master of Recreation and Leisure Studies.
- MARSH, John et Suzan STAPLE (1995), « Cruise Tourism in the Canadian Arctic and its Implications », dans C. Michael Hall et Margaret E. Johnston (dir.), *Polar tourism: Tourism and the Arctic and Antarctic Regions*, Chichester, John Wiley and Sons Ltd., p. 63-72.

- Pêches et Océans Canada ([4^e éd.] 1994), *Instructions nautiques. Arctique canadien*, vol.1, Direction générale des communications pour le Service hydrographique du Canada.
- SNYDER, Jim et Keith SHACKLETON (1986), « Ship in the Wilderness: Voyages of the MS Lindblad Explorer Through the Last Wild Place in the Earth », London, Dent and Sons, cités dans J. Marsh et S. Staple, « Cruise Tourism in the Canadian Arctic and its Implications », dans C. Michael Hall et Margaret E. Johnston (dir.), *Polar tourism: Tourism and the Arctic and Antarctic regions*, Chichester, John Wiley and Sons Ltd.
- STEWART, Emma J. et Diane DRAPER (2008), « The Sinking of the MS Explorer: Implications for Cruise Tourism in Arctic Canada », *Arctic*, vol. 61, n° 2, p. 224-228.
- STEWART, Emma J., Diane DRAPER et Margaret E. JOHNSTON (2005), « A Review of Tourism Research in the Polar Regions », *Arctic*, vol. 58, n° 4, p. 383-394.
- STEWART, E.J., S.E.L. HOWELL, D. DRAPER, J. YACKEL et A. TIVY (2007), « Sea ice in Canada's Arctic: Implications for Cruise Tourism in the Northwest Passage », *Arctic*, vol. 60, n° 4, p. 370-380.
- STEWART, E.J., S.E.L. HOWELL, D. DRAPER, J. YACKEL et A. TIVY (2008), « Cruise Tourism in a Warming Arctic: Implications for Northern National Parks », *Proceedings of the Parks for Tomorrow Conference*, University of Calgary, Canada, 8-12 mai 2008.
- Transport Canada (1997), *Directives en matière de transfert d'hydrocarbures dans les eaux de l'Arctique*, TP 10783F.
- Sites Internet consultés**
- Bureau de la sécurité des transports du Canada (1996), « Rapport numéro M96H0016 », Bureau de la sécurité des transports du Canada, [http://www.bst.gc.ca/fra/rapports-reports/marine/1996/m96h0016/m96h0016.asp], consulté le 20 mars 2008.
- CEN (Centre d'études nordiques), Université Laval, « Études écologiques et suivi environnemental à l'île Bylot, Parc national du Sirmilik, site d'études », [http://www.cen.ulaval.ca/bylot/fr_studysite.htm], consulté le 18 décembre 2008.
- CEN (Centre d'études nordiques), Université Laval, « Études écologiques et suivi environnemental à l'île Bylot, Parc national du Sirmilik, suivi écologique, grandes oies des neiges », [http://www.cen.ulaval.ca/bylot/fr_ecomon-anispec-greatersnowgoose.htm], consulté le 18 décembre 2008.
- MONTREUIL, Fabien (2007), « Photographie de l'Alexander Von Humboldt », Marine marchande française, [http://www.marine-marchande.net/groupe%20mar-mar/Documents/Montreuil/Paquebots2007/Paquebots.htm#alexander], consulté le 13 mars 2008. (Photographie transmise en meilleure qualité visuelle par son auteur, Fabien Montreuil, avec son accord pour usage.)
- Parcs Canada, « Parc du Sirmilik », Ressources Vésicant Science, [http://resources.yesican-science.ca/canada_parks/pdf/park_sirmilik_f.pdf], consulté le 18 décembre 2008.
- Parcs Canada (2006), « Parc national du Sirmilik, trésors culturelles et merveilles naturelles », [http://www.pc.gc.ca/pn-np/nu/sirmilik/natcul/natcul3_f.asp], consulté le 11 mars 2008.
- Statistique Canada (2006), « Iqaluit », [http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-591/details/Page.cfm?Lang=F&Geo1=CSD&Code1=6204003&Geo2=PR&Code2=62&Data=Count&SearchText=iqaluit&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&Custom=], consulté le 4 février 2009.
- Statistique Canada (2006), « Kuujuaq », [http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-591/details/Page.cfm?Lang=F&Geo1=CSD&Code1=2499095&Geo2=PR&Code2=24&Data=Count&SearchText=Kuujuaq&SearchType=Begins&SearchPR=24&B1=All&Custom=], consulté le 4 février 2009.
- Statistique Canada (2006) « Pond Inlet », [http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-591/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CSD&Code1=6204020&Geo2=PR&Code2=62&Data=Count&SearchText=Pond%20Inlet&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&Custom=], consulté le 4 février 2009.
- Statistique Canada (2006), « Resolute », [http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-591/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CSD&Code1=6204022&Geo2=PR&Code2=62&Data=Count&SearchText=resolute&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&Custom=], consulté le 4 février 2009.
- Terres arctiques, [http://www.terresarctiques.tv/#fr_01_10_03_01], consulté le 8 mars 2008.
- UQAM (Université du Québec à Montréal) (2002), « Le premier peuplement du Nunavik et du Labrador au Paléoesquimau », [http://www.unites.uqam.ca/nunavik/Introduction/PeuplPreh/02PrPeuplNuLab.html], consulté le 8 mars 2008.
- UQAM (Université du Québec à Montréal) (2002), « Sites néoesquimaux, Akpatok », [http://www.unites.uqam.ca/nunavik/Tableaux%20sites/PagesCart-PE/Neoesquimau/NeAkpatok.html], consulté le 8 mars 2008.
- UQAM (Université du Québec à Montréal) (2002), « Sites paléoesquimaux, Akpatok », [http://www.unites.uqam.ca/nunavik/Tableaux%20sites/PagesCart-PE/Paleoesquimau/PE-Akp.html], consulté le 8 mars 2008.
- UQAM (Université du Québec à Montréal) (2002), « Sites paléoesquimaux, Killiniq », [http://www.unites.uqam.ca/nunavik/Tableaux%20sites/PagesCart-PE/Paleoesquimau/PEButKil.html], consulté le 8 mars 2008.