



HAL
open science

Tourisme et environnement polaire : enjeux et perspectives

Samuel Etienne

► **To cite this version:**

Samuel Etienne. Tourisme et environnement polaire : enjeux et perspectives. André, Marie-Françoise. Le monde polaire : mutations et transitions, Ellipse, pp.81-96, 2005, Carrefours. halshs-00129092

HAL Id: halshs-00129092

<https://shs.hal.science/halshs-00129092>

Submitted on 5 Feb 2007

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Samuel ETIENNE

« Tourisme et environnement polaire : enjeux et perspectives »

Contribution à : Marie-Françoise ANDRE (coord.) – *Le monde polaire : mutations et transitions*. Ellipse, 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'explorations aux accents héroïques et/ou dramatiques (Roald Amundsen, Robert Scott, James Cook, Robert Peary, Ernest Shackleton), aux contenus ethnographiques exotiques (Paul-Emile Victor, Jean Malaurie, voire Jørn Riel), ou terres des derniers exploits des aventuriers de l'ère contemporaine (Jean-Louis Etienne, 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. Certes, les Pôles ne furent pas les derniers bastions de la conquête humaine des espaces vierges terrestres – les hauts sommets himalayens résistèrent jusqu'à la seconde moitié du vingtième siècle –, mais leur atteinte symbolise néanmoins la supériorité de l'homme sur la Nature, même dans ce qu'elle peut offrir de plus extrême en termes de conditions de vie (Hall et Johnston, 1995). Pourtant, le Pôle Nord ou le continent antarctique sont désormais accessibles à tous, de « 7 à 77 ans »...

En effet, bien que le tourisme polaire soit une activité déjà ancienne puisqu'on en retrouve les traces dès le 19^e siècle – en 1871 partait la première croisière arctique à destination du Cap Nord puis du Spitsberg –, la mise en tourisme des régions polaires est un phénomène en pleine accélération depuis une quinzaine d'années : les flux touristiques augmentent vertigineusement, les produits touristiques se diversifient, les aires de fréquentation se multiplient... On ne peut donc que s'interroger sur la compatibilité entre une pression anthropique s'intensifiant et un milieu naturel particulièrement sensible et fragile.

1 – L'homme dans les milieux polaires : de l'explorateur aux croisiéristes

A – Arctique

Si nous mettons à part les populations autochtones

inuites, lapones ou sibériennes, l'homme occidental parcourt assurément les hautes latitudes boréales depuis plus d'un millénaire après les colonisations viking de l'Islande et du Groenland. Le phocéen Pythéas avait bien atteint le cercle polaire dès le quatrième siècle avant notre ère, mais les grandes puissances maritimes européennes, dans leur quête de nouvelles routes vers la Chine, ne fréquenteront plus régulièrement l'espace arctique qu'à partir du seizième siècle. Avec le vingtième siècle naissant, l'homme occidental – Peary ou Cook suivant les religions polaires – posera le pied sur le pôle Nord géographique (1909). Le touriste ne fréquentera qu'avec parcimonie ces hautes terres froides jusqu'aux années 1990 où explose littéralement le tourisme arctique, marquées par une nette augmentation des flux et une large diffusion dans l'espace polaire. Désormais, le brise-glace russe *Yamal* emmène chaque année sa cargaison d'une centaine de touristes jusqu'au pôle Nord géographique, fendant à bonne allure (20 nœuds) la banquise grâce à ses deux moteurs à propulsion nucléaire développant 75 000 chevaux. Certains se verront même offrir la possibilité de se baigner brièvement au centre de l'Océan arctique...

B – De Dumont d'Urville à l'*Homo turisticus antarcticus*

Un peu plus d'un siècle après le débarquement pionnier de Dumont d'Urville (1840), l'Antarctique voyait arriver ses premiers touristes. Si dès la fin du 19^e siècle, dans la plus pure tradition du *tour*, des « gentlemen » se voyaient offrir des places à bord des baleiniers en partance des Îles britanniques, la fréquentation est longtemps restée modeste. D'après les données fournies par l'I.A.A.T.O. (*International Association of Antarctic Tour Operators*) et Bauer (2001), le 50 000^e touriste débarqua au début des années 1990, soit une trentaine d'années après le premier croisiériste de l'ère moderne. Elle s'est accélérée depuis : le 100 000^e y a mis le pied en 1998 et le 200 000^e débarquera vraisemblablement en 2006. Appartenant au même bassin touristique régional et participant donc de la même dynamique, les îles subantarctiques connaissent une croissance encore plus forte : les îles Falklands, par exemple, se sont massivement ouvertes au tourisme en 1994-95 (< 5000

visiteurs) avec l'arrivée des premiers grands bateaux de croisière (capacité > 1000 passagers), et la fréquentation dépassait déjà les 37 000 visiteurs en 1999-2000 (Ingham et Summers, 2002).

Cette ouverture du monde polaire austral au grand public a connu une impulsion décisive après l'effondrement du bloc soviétique en 1991 : nombre de navires océanographiques ont été reconvertis au tourisme et constituent encore aujourd'hui l'essentiel de la flotte des hautes latitudes. Faute de pouvoir financer leurs programmes scientifiques, les Russes louent donc équipage et technologie à des intérêts étrangers, sauvant ainsi des centaines d'emplois - ceux des marins - et maintenant les navires en bon état (Grenier, 2003). Il y a là une première explication à l'augmentation de 150% du nombre de touristes débarqués entre 1993-94 et 2003-04 (figure 1).

L'autre explication est une diversification des profils touristiques : aux voyageurs aventuriers des premières heures, se sont progressivement ajoutées d'autres catégories de touristes. Selon Girard (1996), trois grands types de touristes composent désormais ce qu'il convient d'appeler *l'Homo turisticus antarcticus*. Bien différents, ils se voient néanmoins obliger de se côtoyer à bord des navires : le touriste blasé tout d'abord, la soixantaine passée, habitué des destinations exotiques et qui a choisi cette destination

parce qu'il ne l'avait pas encore à son « palmarès » de voyageur ; le touriste non-conformiste ensuite, beaucoup plus jeune, attiré par les destinations extrêmes, à risques, voulant se démarquer à tout prix des autres touristes et venant en Antarctique pour l'expérience unique vantée par les publicités (il est l'héritier du « voyageur ») ; le touriste croisiériste enfin, l'habitué de ce type de voyages pour qui le confort, les loisirs et la qualité des services offerts à bord du navire priment sur la destination. En Arctique (Svalbard), au contraire, le portrait dressé par Viken (1995) est un peu moins caricatural : aux *conquérants* désireux de dominer, au moins symboliquement, une nature sauvage et risquée, s'ajoutent les *naturalistes*, qui sont des amoureux des grands espaces vierges, généralement des urbains sensibles au retour à la nature primitive ; enfin les *scientifiques* constituent une troisième catégorie de touristes, soucieux d'acquérir avant tout des connaissances sur le monde polaire, sa faune, ses glaces, dans la pure tradition des premiers explorateurs.

2 – les formes du tourisme polaire : modes de fréquentation, produits et acteurs

Depuis une vingtaine d'années, l'industrie touristique semble connaître une profonde mutation avec la

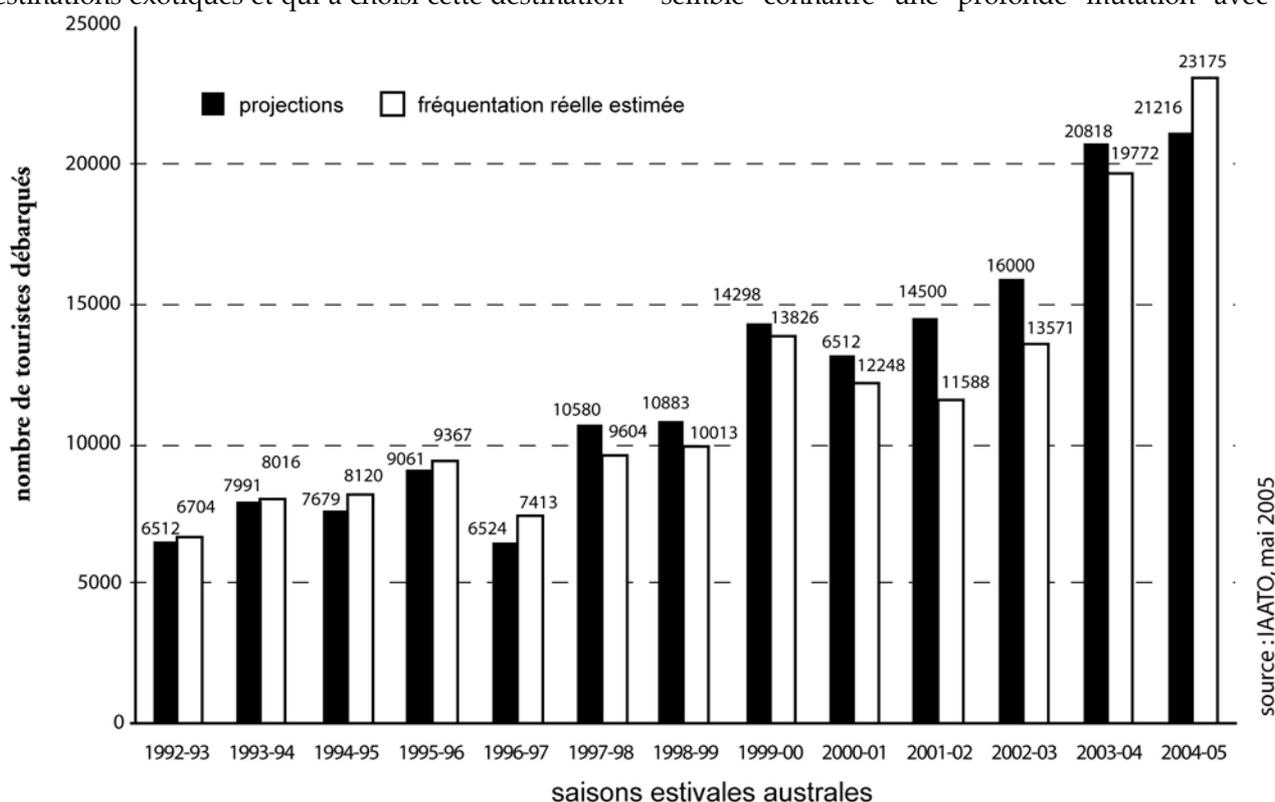


Figure 1. Fréquentation touristique en Antarctique

montée des sensibilités environnementales et l'intégration de la notion de développement durable. Mais s'il existe bel et bien une frange de population qui fait de la prise en compte de l'environnement le facteur premier du choix de ses destinations touristiques, le gros des vacanciers n'en fait pas encore le caractère principal. La demande écotouristique existe et est certes en progression, mais elle demeure très minoritaire (Knafou *in* Stock, 2003). Dans un contexte sociétal de rejet de plus en plus vigoureux du tourisme de masse et de ses effets néfastes, les milieux polaires peuvent prétendre – en premier lieu aux yeux de la mercatique touristique – au statut de destination à très forte valeur écotouristique : « milieux naturels vierges, sauvages, déserts, etc. » ne cessent de vanter les catalogues. Les produits touristiques polaires disponibles s'inscrivent alors dans différentes catégories que l'on regroupe sous le terme générique de tourisme alternatif : tourisme de nature, tourisme d'aventure, tourisme éducatif ou, éventuellement, tourisme culturel (Fennel, 2003). De plus, l'indigence de la capacité d'accueil, des fonctions touristiques ou urbaines, et la rareté voire l'absence de population locale écartent ces régions du tourisme de masse tel qu'on le perçoit habituellement dans les milieux développés : il s'agit en effet d'un tourisme de passage plus que de résidence, un tourisme de sites plus que de lieux (au sens de l'Equipe MIT, 2002), un tourisme qui repose avant tout sur le regard que l'on porte sur les paysages et non sur des infrastructures ou des services.

A – le tourisme traditionnel : un tourisme de croisière

Face à l'indigence des infrastructures aériennes lourdes en milieu polaire, le bateau de croisière est le succédané idéal du transport en nombre de passagers. La croisière est ainsi la pratique touristique dominante de ces milieux. Plus d'un demi-million de croisiéristes parcourent chaque année les côtes de l'Alaska (une minorité sur la frange arctique cependant), 30 000 fréquentent de cette manière l'archipel du Svalbard (12 % de croissance annuelle au cours de la décennie passée).

En Antarctique, on retient que les premiers touristes croisèrent au large des côtes durant l'hiver 1957-58 à bord du bien-nommé navire argentin *Les éclaireurs* ; ils furent pourtant précédés en 1956 par un survol pionnier de 66 touristes partis des terres chiliennes. Le tourisme de croisière est, plus encore qu'en Arctique, la forme dominante du voyage polaire austral : plus

de 95% des visiteurs arrivent aujourd'hui par les mers. Le suédois Lars-Eric Lindblad lancera en 1966, depuis New-York, les premières croisières « responsables » à destination du continent austral qui marqueront de leur empreinte le tourisme antarctique : conférences éducatives à bord, respect de règles éthiques feront désormais partie intégrante du voyage polaire.

Ces croisières ont longtemps été essentiellement des voyages au « parfum d'aventure » : petit nombre de passagers (entre 10 et 50), confort sommaire dont l'esprit était de faire revivre l'ambiance des expéditions polaires du premier vingtième siècle. Aujourd'hui, la capacité d'accueil des bateaux s'est accrue et des navires emportant plus de 1000 passagers croisent plus régulièrement au large des côtes : le *Eugenio Costa* avec une capacité de 1300 passagers ou le *MS Rotterdam* (1316 passagers) qui propose un tour de l'Amérique du Sud via les îles subantarctiques (Déception, Eléphant, Paulet). La grande majorité des croisiéristes embarque sur des navires de capacité moyenne (80 à 120 passagers) effectuant une dizaine de voyages par saison (*World Discoverer*, *Akademik S. Vavilov*, *Alla Tarasova*, etc.). La notion d'aventure tente de subsister à travers les circuits proposés : le tour opérateur (T.O.) *Polar Quest* vend « The Great Explorers », un voyage de 25 jours en Mer de Ross sur les traces de Scott et Shackleton avec visites des huttes et autres vestiges historiques, tandis que *Quark Expeditions* repart à la quête du passage du Nord-Ouest avec le circuit « La route Amundsen ». A cet enflamment de la capacité d'accueil, s'ajoute l'amélioration des conditions de voyages (services à bord, confort, etc.), tendance généralisée qui explique le renouveau mondial du tourisme de croisière depuis quinze ans. Si l'Antarctique reste une destination marginale dans ce marché, elle bénéficie aussi de ce contexte favorable.

B – le tourisme terrestre dans les régions polaires

Longtemps réservé aux régions subpolaires (Islande, Laponie, Groenland méridional), le tourisme terrestre s'est désormais étendu au Haut-Arctique. En Laponie, il prend la forme d'expéditions en traîneaux à chiens ou à rennes, avec escale dans l'hôtel de glace de Jükkasjarvi (*Icehotel*) en option. En Islande, ce sont les randonnées à cheval qui dominent, mais quelques expéditions en moto-neige ou à ski permettent, à la fin du printemps, la traversée des calottes glaciaires Vatnajökull ou Mýrdalsjökull (fig. 2). Au Spitsberg, le tourisme terrestre permet de contourner le problème

de saturation contrôlée des infrastructures d'accueil : le Gouverneur du Svalbard a en effet décidé de geler leur extension, provoquant une inflation des tarifs hôteliers mais également le développement de l'offre itinérante : expéditions en moto-neige, en traîneaux à chiens, cabotage en kayak dans les fjords de l'ouest. Dans l'ensemble, il s'agit d'une forme de tourisme beaucoup moins onéreuse que la croisière.



Figure 2. Autoroute des neiges sur le glacier Myrdals, Islande. Juin 1998.

C – les nouvelles formes du tourisme polaire

Si le tourisme polaire est intrinsèquement élitiste, il le doit avant tout à la valeur élevée du ticket d'entrée des produits polaires. Mais cet élitisme purement pécuniaire se double depuis le début du siècle d'une nouvelle forme d'aristocratie touristique : celle des derniers forçats de l'effort inutile (mais pas gratuit), les touristes aventuriers de l'extrême. Quelques tour-opérateurs comme *Adventure Network International* (États-Unis) se sont en effet spécialisés dans les produits hors-normes, potentiellement à risques, transformant le voyage découverte tout confort d'un monde dit hostile en une véritable mise à l'épreuve de son corps dans le milieu « le plus froid, le plus venteux, le plus hostile du globe ». Gestionnaire du seul campement temporaire (tentes) installé au cœur de l'inlandsis (par 80°S et 81°W), cette société propose depuis 1987 la destination antarctique à son catalogue. Depuis la densification de l'offre antarctique, cette

société s'est recentrée sur des produits d'aventure extrême : atterrir par 89°S puis effectuer le « dernier degré » à ski (« The last degree », env. 25.000 € par pers.) est encore la portée d'un grand nombre ; partir de la côte pour rejoindre le pôle, toujours à ski (59 jours, 1200 km), demandera un physique et un mental on ne peut plus sélectifs. Mais que dire de l'expérience « Les survivants de l'Antarctique » où les amateurs se retrouveront en autonomie totale pendant 4 jours avec pour mission de rallier le camp de base et où l'on promet de « revivre les conditions rencontrées par les premiers explorateurs » (15.000 € par pers.) ? Le *must* de l'aventure extrême polaire est pourtant ailleurs : le « Marathon du Pôle » où d'aucuns s'offriront la joie de courir un vrai marathon vers le pôle Sud géographique par -40°C et à 4000 m d'altitude (21.000 €, 25 places)...

A l'opposé de cette surenchère aventurière et financière, le tourisme polaire s'ouvre à une nouvelle clientèle, moins fortunée ou moins aventureuse : en Antarctique, les survols aériens, historiquement la première forme du tourisme polaire austral, ont réapparu depuis 1994 à partir de l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Cette pratique restée marginale face au tourisme de croisière avait disparu en 1979 à la suite de l'écrasement d'un DC10 d'Air New Zealand sur les flancs du Mont Erebus. Désormais, des vols depuis l'Australie de 10-12 h permettent de découvrir, à distance et au chaud, l'inlandsis austral via survol (3-4 h) et conférences embarquées pour un tarif variant de \$900 à près de \$5000 (le tarif étant, outre les différentes catégories de services classiques des voyages aériens, inversement lié au nombre de rotations des passagers auprès des hublots des Boeing 747-400).

En Arctique, cette surenchère aventureuse existe aussi : plongée d'observation des orques (Lofoten), safari-chasse à l'ours polaire (à Tuktoyaktuk, Canada, un séjour de 12 jours avec droit de tirer un ours coûte \$20 000, auxquels il faut ajouter \$800 de taxes gouvernementales) ou chasse au bœuf musqué (\$3000 + \$200 de taxes).

3 – Les impacts du tourisme polaire

A – ... sur l'environnement

Les principaux impacts environnementaux liés au tourisme concernent le piétinement de la végétation – entraînant éventuellement une érosion des sols ou une dégradation du pergélisol –, le dérangement des populations animales, le rejet de déchets ou matières polluantes (Légaré, 1991).

Malgré sa forte couleur écotouristique, le tourisme polaire exerce paradoxalement une pression sensible sur l'environnement (faune, flore) qui constitue le principal facteur d'attraction. Au Spitsberg, le site de la Baie de la Madeleine a été interdit de débarquement en 2001 car, au terme d'un siècle de fréquentation touristique (jusqu'à 20 000 touristes débarqués chaque année), près d'un hectare de fragile toundra a été décapé par le piétinement. On s'étonnera de la radicalité de la mesure prise par le Gouverneur du Svalbard quand on sait que dans la plaine de l'Adventdalen, 2 à 3 ha de la réserve floristique furent détruits volontairement à des fins scientifiques pour permettre l'installation d'un radar du réseau EISCAT et que, sur l'ensemble de l'archipel, on estime à 3000 km² les terrains marqués par le passage de véhicules, principalement liés à l'industrie minière.

Avec un potentiel de près de 14 millions de km² de surfaces exploitables, l'Antarctique pourrait sembler à l'abri d'une surfréquentation touristique ayant des impacts notables sur l'environnement. La croisière étant la forme dominante, les sites côtiers libres de glaces (2% du territoire) concentrent en réalité la grande majorité des flux et, depuis les premières croisières, quelque deux cents sites de débarquement différents ont été recensés, cinquante étant fréquemment visités. Une compétition pour l'espace naît donc entre la faune locale et la population des touristes, la première utilisant cet espace à des fins de nidification ou d'élevage, la seconde recherchant toujours plus de proximité ou d'immersion dans les colonies animales. Les interactions entre faune sauvage et touristes sont donc intenses car désirées et, malgré les recommandations ou les législations, il est bien difficile de les limiter (face aux remontrances des guides-accompagnateurs, certains touristes n'hésitent pas à déclarer qu'ils ont payé le droit d'approcher comme bon leur semble ces animaux). La multiplication des safaris-photos qui accompagne logiquement l'augmentation des flux touristiques perturbe de plus en plus les rookeries de manchots : au stress lié à la trop grande proximité des touristes (des pics de mortalité due à des accidents cardiaques ont été relevés après le passage de bateaux de touristes), s'ajoute l'introduction involontaire de virus, bactéries, champignons pathogènes contre lesquelles les animaux endémiques n'ont pas de défenses immunitaires. Des mesures phytosanitaires récentes préconisent désormais le nettoyage des semelles des bottes avant chaque débarquement afin de ne pas favoriser la diffusion des germes

microbiens. Malgré tout, le tourisme en croisières organisées semble moins préjudiciable que celui de yachts privés embarquant parfois chien ou chat et dont le contrôle à terre reste impossible (*Tourist Info*, 1997). Le tourisme d'aventure extrême pose quant à lui de vraies questions sur la sécurité des clients, mais il a peu d'effets négatifs sur l'environnement (ATCM, 2003).

En Arctique canadien, le *bear-watching*, safari motorisé proposé sur les rives de la Baie d'Hudson, perturbe le comportement des ours blancs en augmentant les activités de vigilance chez les mâles (au détriment de leurs réserves adipeuses) ou, au contraire, en les réduisant chez les femelles (qui n'assimilent pas les jeeps des touristes à une menace pour leur progéniture).

Mais le souci principal reste la gestion des déchets en l'absence de centres de recyclage (ou en raison de leur rareté), l'observation de déchets par les visiteurs brisant instantanément l'expérience sauvage, problème que connaît le Yukon depuis le début des années 1990.

Plus récemment, une forme de pollution combinant dégradation du couvert végétal, perturbation des animaux (pollution sonore) et émission de matières polluantes (hydrocarbures, CO₂) est apparue en association avec l'usage grandissant des moto-neige. La pratique de la moto-neige s'est intensifiée ces dernières années, non seulement au niveau de la population résidente, mais de plus en plus auprès des touristes qui réclament la possibilité de louer ces véhicules, provoquant par exemple des conflits d'intérêt avec les randonneurs à ski (au Finnmark notamment) ou transformant ponctuellement les calottes glaciaires en véritable motoroute (fig. 2).

B – ... sur les activités scientifiques

En 2001-2002, 9300 touristes ont visité des stations antarctiques, trois d'entre elles ayant accueilli plus de vingt groupes (67 personnes et 3 heures de visite en moyenne). Le tourisme est parfois dénoncé par les scientifiques comme une interférence nuisible à leurs programmes de recherche : la base de Byrd pratique ainsi la politique d'absence de bienvenue officielle envers les touristes effectuant des excursions à ski vers le pôle. Depuis 1993, un ranger jugule les divagations des touristes dans la base américaine Palmer. Toutefois, dans un contexte de réduction des budgets publics de recherche, le tourisme peut apporter des compléments non négligeables au financement des expéditions scientifiques et certains

navires océanographiques polaires ont ouvert quelques-unes de leurs cabines aux voyageurs non-scientifiques (ATCM, 2003). Le Chili avait ouvert la voie dès 1983 en proposant aux touristes les lits non occupés de la base Eduardo Frei (Île du Roi Georges), ouvrant ainsi le premier hôtel de la région antarctique. L'offre cessa à partir de 1992.

4 – Législation et éthique du tourisme polaire

A – cadre législatif

La gestion individuelle des touristes est parfois problématique en Antarctique en raison de l'absence de souveraineté nationale donc de juridiction compétente. A cela s'ajoutent des différences d'ordre culturel et philosophique sur l'appréhension de la gestion de l'environnement sauvage par les différents acteurs. Si le Traité de l'Antarctique (cf. chap. 11) a mis en place un cadre global de préservation du Continent blanc, le Protocole de Madrid, signé en 1991 et entré en application en janvier 1998 après ratification par l'ensemble des parties, a permis de préciser les orientations en matière de conservation environnementale, en tenant compte notamment du facteur touristique. Ainsi, l'activité des T.O. est désormais régulée par le Traité auquel s'ajoutent les réglementations nationales des pays présents sur le continent ainsi que les conventions internationales de régulations des trafics aériens et maritimes (SOLAS, MARPOL...). En février 2001, la France fut la première nation à appliquer une taxe à tout navire mouillant ou débarquant des passagers dans les Terres Australes et Antarctiques Françaises (T.A.A.F.), à la grande surprise de T.O. comme *Quark Expéditions* ou *Oceans Frontiers* qui protestèrent, en vain, auprès de l'I.A.A.T.O.

Il n'en va pas de même en Arctique où les juridictions nationales s'imposent seules. Au Svalbard, un code très strict existe depuis 1983. Le Canada, via le Ministère des Affaires Indiennes et du Nord, a édicté en 1992 un guide encadrant les différents types de pratiques touristiques (pêche, chasse, expéditions, visites de vestiges historiques) en zone arctique. La plupart sont orientés vers l'information ou la sensibilisation des touristes davantage que des opérateurs. Mais les disparités sont finalement tout aussi grandes : entre le Groenland qui tente de rattraper le train du tourisme et se montre très conciliant avec les voyageurs (multiplication par 8 du nombre de touristes entre 1993 et 2000, Kaae, 2002) et le Svalbard qui choisit de geler ses capacités d'accueil et dont la population résidente affiche, de manière

détournée, un regard plutôt désobligeant envers les touristes (fig. 3), les politiques touristiques des pays et les mesures législatives qui s'y rapportent sont fort disparates. L'auto-régulation, telle qu'elle est pratiquée par les voyageurs dans le Yukon, paraît efficace : l'engagement dans une voie responsable apporte un crédit positif à l'opérateur, qui en retour peut faire de son implication un argument de marketing...



Fig. 3 – Carte postale en vente à Longyearbyen, Spitsberg. ... ou l'art de prêter aux animaux les sentiments de la population locale envers les touristes.

B – tourisme polaire et éthique

On remarquera l'opposition fondamentale entre un tourisme arctique non réglementé et un tourisme antarctique qui s'est auto-régulé via la coalition des tour-opérateurs antarctiques au sein de l'I.A.A.T.O. Créée en 1991 à l'initiative des sept plus grands T.O. américains vendant l'Antarctique, soutenue par la *National Science Foundation*, cette association non-gouvernementale compte désormais 69 membres affiliés. Elle a publié un code de conduite sous forme d'une liste de dix-huit points à prendre en compte par les T.O. lors de leurs périple afin de préserver le milieu naturel. En Arctique, d'autres O.N.G. tentent également de diffuser des codes de conduite transnationaux auprès des voyageurs et des touristes polaires : en 1995, le W.W.F. lança l'*Arctic Tourism Project* dont les principes de base sont d'essence écotouristique (préservation de l'environnement, éducation des touristes, respect des populations locales, partage des bénéfices avec les communautés nordiques). A l'opposé, l'*Australian Conservation Foundation* condamne totalement le tourisme antarctique en posant la question : l'homme a-t-il le droit de voyager partout uniquement parce que cela lui est techniquement possible ?

5 – Perspectives

Si le tourisme polaire apparaît dans sa globalité comme une branche supplémentaire de l'« industrie des loisirs », il pose de manière brutale la question de l'adéquation entre un milieu à l'équilibre particulièrement fragile et une fréquentation humaine soutenue. Le tourisme est souvent dénoncé pour les effets négatifs qui accompagnent son expansion (acculturation, dégradation environnementale), détractations que l'on contrecarre en soulignant son fort potentiel de développement des économies locales. Cet alibi économique n'est que partiellement valable dans la zone polaire boréale : premièrement, les voyages arctiques ne sont pas organisés par les populations locales et bénéficient davantage aux capitales ou aux grandes villes émettrices du sud (E.E.A., 2004) ; deuxièmement, certains voyages sont à destination de zones inhabitées (la croisière au Pôle par exemple) ; enfin l'extrême concentration saisonnière de la fréquentation touristique fait de cette activité un subside momentané et non une source de revenus réguliers. En Antarctique, l'argument socio-économique ne tient même plus, les profits alimentant uniquement les tour-opérateurs, tous basés bien au nord du 60°S.

Jusqu'au début des années 1990, le tourisme polaire était une pratique essentiellement de voyageurs : la volonté de se démarquer de l'autre, la confrontation de soi avec un environnement hostile, l'acceptation de l'imprévu et de ses désagréments, le caractère ascétique du voyage faisaient partie du prix à payer pour « mériter » les paysages. Depuis quinze ans, il se transforme en un tourisme de confort où l'implication personnelle passe souvent au second plan. Le voyageur céderait ainsi la place au touriste, l'apparition d'un guide de voyage comme *Lonely Planet* dédié à l'Antarctique (3^e édition, 2004) de plus de 320 pages soulignant bien le phénomène.

Au terme de près de quarante années de présence touristique, si l'Antarctique n'est pas marqué durablement ou significativement par les touristes, il le doit en grande partie au système de régulation, à la politique d'éducation menée officieusement par l'I.A.A.T.O. Toutefois, malgré les bonnes intentions, on peut s'interroger sur l'efficacité à long terme d'un système peu coercitif face à l'accroissement inévitable de la fréquentation et à l'arrivée de touristes, et d'opérateurs, moins soucieux de préserver l'environnement, notamment dans des espaces intermédiaires comme les îles Shetland du Sud, portes

d'entrée maritimes de l'Antarctique où la pression touristique est désormais particulièrement sensible (Serrano Cañadas, 2002) et vient s'ajouter aux dégradations perpétrées depuis des lustres par les activités scientifiques.

Encadré 1

L'observation des cétacés en milieu polaire

L'observation des mammifères marins, cétacés en tête, est un produit touristique assez ancien puisqu'il apparaît au milieu des années 50 sur les côtes californiennes. Pourtant, il ne s'est affirmé que depuis une vingtaine d'années comme l'un des secteurs les plus dynamiques du tourisme animalier : après l'entrée en vigueur en 1986 du moratoire sur la chasse à la baleine (*whaling*), l'observation depuis des belvédères côtiers ou à bord de navettes est en effet devenue la première source de revenus d'exploitation de cet animal (*whale watching*). Ce type de produits touristiques exploitant sans prédation la faune sauvage (désignés par le sigle N.C.W.O.R. pour *Non-Consumptive Wildlife-Oriented Recreation*), s'insère dans le cadre plus large de l'écotourisme et connaît les faveurs grandissantes d'une population de touristes de plus en plus sensibles à la préservation de l'environnement. Parfois, le simple divertissement cède la place à une participation active des touristes aux relevés scientifiques des chercheurs, ceci s'inscrivant dans un mouvement sensible d'augmentation des offres écotouristiques actives. Si les milieux polaires n'abritent pas la totalité de la faune marine concernée (l'observation des cétacés se pratique sous toutes les latitudes et parfois même au sein des terres : les dauphins du Gange au Népal, par exemple), ils restent des milieux où la pratique touristique dominante (la croisière) se marie tout naturellement avec ce type d'activités : l'observation des mammifères marins est en effet une activité essentiellement embarquée (72%) et c'est un argument de vente mis en avant dans les catalogues des voyageurs polaires (Spitsberg, Groenland). L'Islande et la Norvège, deux des trois derniers pays baleiniers, tirent de cette activité touristique une manne financière conséquente et la reprise de la chasse par l'Islande en 2002 est perçue très

négativement par les touristes étrangers. Dans ce pays, où l'observation commerciale des cétacés a débuté en 1991, un touriste sur trois participe désormais à des expéditions embarquées d'observation des cétacés, l'Islande s'étant imposée en une dizaine d'années comme la capitale nord-européenne de cette activité avec 72 000 *whale-watchers* en 2003 (recettes : US\$ 14,6 M). Certains ports, comme Husavik, sont devenus économiquement et socialement dépendants de cette activité (Phillips, 1998). Il est par ailleurs remarquable que le *whale-watching* islandais n'est pas pratiqué par des chasseurs-baleiniers reconvertis : la géographie des ports baleiniers de chasse s'oppose à celle des ports d'observation (fig. 4). Ainsi, on peut comprendre pourquoi la reprise de la chasse baleinière (effective depuis 2003 pour de commodés raisons scientifiques, mais qui n'est qu'un prélude à un redémarrage de la pêche commerciale annoncée pour 2006) reste une exigence forte d'une partie de la population locale, à la fois par tradition mais aussi par manque de reconversion des baleiniers, malgré la réprobation internationale et celle des touristes eux-mêmes.

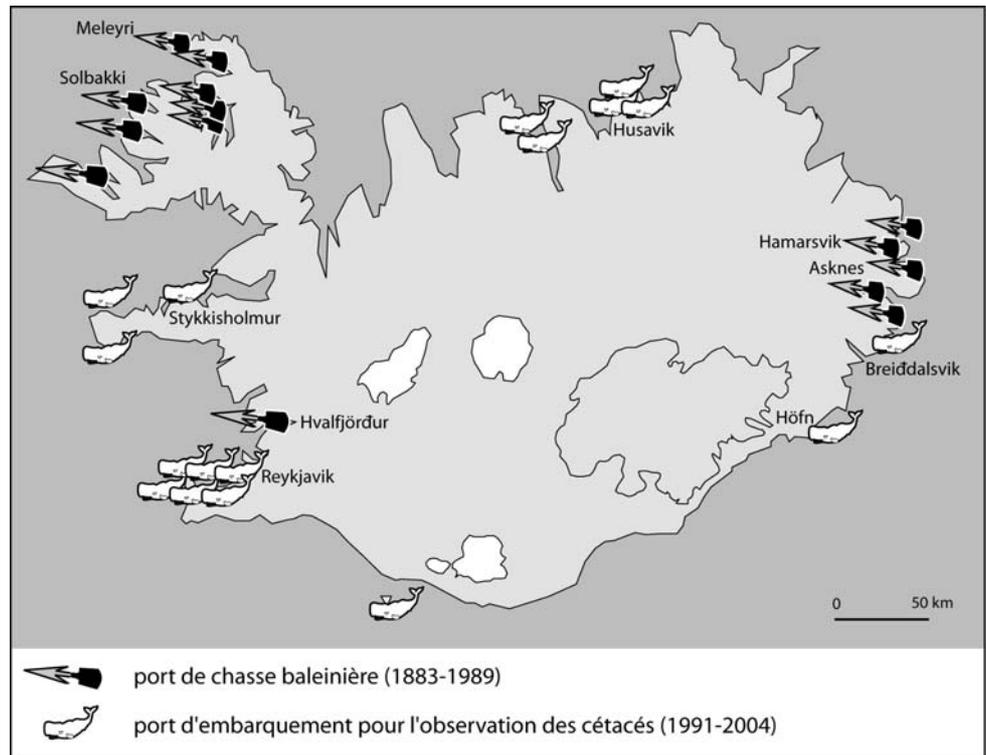


Figure 4. Géographie des ports d'exploitation des cétacés en Islande

Encadré 2

L'Islande : le tourisme polaire version *Canada dry*

Isolée au milieu de l'océan Atlantique, effleurant à peine le cercle polaire arctique, l'Islande n'est pas à proprement parler une destination polaire. Mais sa position géographique marginale ne doit pas masquer le fait que ce pays vit dans la même dynamique de démocratisation de l'espace polaire – tout comme la partie méridionale du Groenland (Ammassalik, Nuuk) qui se positionne par 60-65°N et pourtant figure parmi les destinations polaires vendues par les voyageurs. En effet, l'Islande, « terre de glace et de feu », a su diversifier son économie à partir de la fin des années 1980 en se vendant comme une destination originale, insolite, mariant à la fois ingrédients polaires (calottes glaciaires, glaciers de vallées, iceberg, déserts de pierres, toundra) et particularités volcaniques (volcans actifs, geyser, zones solfatariques, sources chaudes, etc.), un monde polaire teinté de chaleur en quelque sorte. De plus, l'Islande est une destination où les risques inhérents au tourisme polaire arctique sont réduits (pour ce qui a trait aux aléas climatiques) voire inexistantes (ours), et où les infrastructures d'accueil permettent une ouverture à un très large public.

Destination en vogue, l'Islande a vu sa fréquentation touristique internationale multipliée par six en trente ans (atteignant 303.000 visiteurs étrangers en 2000 et dépassant ainsi la population autochtone pour la première fois), les projections actuelles prévoyant une fréquentation d'un million de visiteurs étrangers à

l'horizon 2015 (fig. 5). La massification du tourisme est en marche en Islande et déjà se posent les problèmes de gestion de cet afflux annoncé de population visitante, notamment dans les zones centrales (Gunnarsson et Gunnarsson, 2002). En effet, 51% des infrastructures d'accueil existantes sont implantées à Reykjavik, dans la presqu'île de Reykjanes à proximité de l'aéroport international de Keflavik ou dans le sud de l'île (I.T.B., 2003). Même constat au niveau des voies de communication terrestre, les dessertes routières intérieures étant quasi-inexistantes et praticables à peine plus de deux mois par an. La diffusion des flux touristiques se fait donc essentiellement le long de la route circulaire n°1, notamment dans sa partie sud. Les points d'arrêts sont principalement des sites naturels (chutes d'eau, fronts glaciaires, falaises à oiseaux, lac proglaciaire) dont les capacités de charge sont limitées et dont l'intérêt réside dans un semblant d'« expérience sauvage » associée aux qualités intrinsèques des paysages islandais, et de la nature arctique en général. Durant la saison estivale, 76% des touristes étrangers déclarent en effet avoir choisi la destination islandaise en premier lieu pour ses paysages naturels, tandis que 80% y pratiquent des activités d'observation de ces paysages (I.T.B., 2003). Or, une augmentation substantielle des flux touristiques affectera dans un premier temps cette expérience sauvage, tandis que le dépassement de la capacité de charge des sites conduira à leur irrémédiable dégradation. L'enjeu, pour le gouvernement islandais, réside donc dans une mutation de la pratique touristique : transformer un

tourisme de sites en un tourisme de lieux, c'est-à-dire contribuer à fixer les touristes quelques jours (moins d'un tiers d'entre eux passe au moins une nuit dans les régions est ou ouest du pays en été) et non plus les laisser « tourner » autour de la route n°1 entre la capitale (93% y séjournent au moins une nuit), le nord (49%) et le sud (51%) comme ils le font actuellement, faute de mieux.

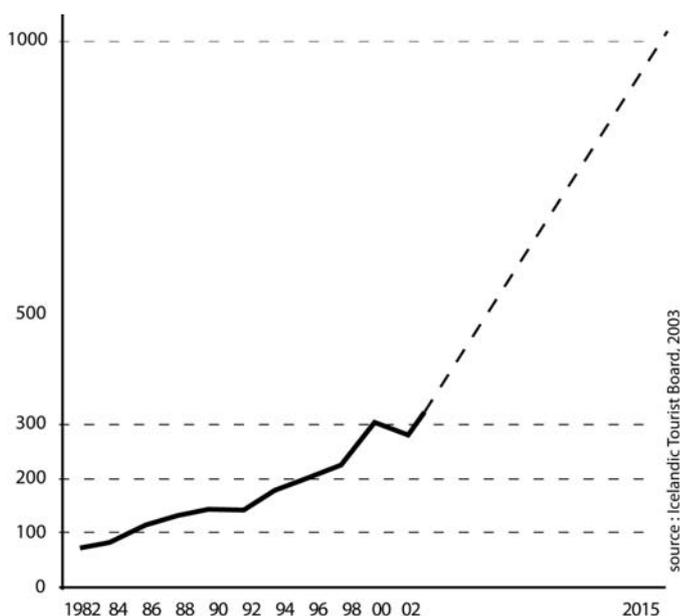


Figure 5. Nombre de visiteurs étrangers en Islande (en milliers)

Bibliographie

- ATCM (Antarctic Treaty Consultative Meeting), 2003. *Final report of the Twenty-Fifth Antarctic Treaty Consultative Meeting, Warsaw, Poland, 10-20 september 2002*, 285 p.
- Bauer T. G., 2001. *Tourism in the Antarctic. Opportunity, constraints, and future prospects*. Haworth Hospitality Press, New York, 275 p.
- Davis P.B., 1998. Beyond guidelines: a model for antarctic tourism. *Annals of tourism research*, 23, 3 : 546-553.
- EEA (European Environment Agency), 2004. *Arctic environment : European perspectives*. Second edition. Copenhagen, 60 p.
- Equipe MIT, 2002. *Tourismes 1. Lieux communs*. Collection Mappemonde, Belin, Paris, 320 p.
- Fennel D., 2003. *Ecotourism. An introduction*. Second edition. Routledge, Londres, 236 p.
- Girard L., 1996. *L'écotourisme en milieu polaire*. Proceedings of the third symposium on polar ecotourism, St Petersburg, Russia. Association A pas de loup, Paris.
- Grenier A., 2003. Croisières et tourisme polaire : Des vacances aux confins de la géographie. *Vertigo*, vol. 4, n° 3. http://www.vertigo.uqam.ca/vol4no3/art11vol4no3/alain_a_grenier.html
- Gunnarsson B., Gunnarsson M.-V., 2002. Iceland's Central Highlands: nature conservation, ecotourism, and energy resource utilization. *USDA Forest Service Proceedings, RMRS-P-26* : 54-63.
- Humphreys B. (ed.), 1998. *Linking tourism and conservation in the Arctic*, Norsk Polarinstitut, 139 p.
- Icelandic Tourist Board (I.T.B.), 2003. *Tourism in Iceland. Survey 2001-2002*.
- Ingham R. J., Summers D., 2002. Falkland Islands cruise ship tourism : an overview of the 1999-2000 season and the way forward. *Aquatic Conservation: Marine and Freshwater Ecosystem*, 12 : 145-152.
- Johnson M.E., Hall C.M. (eds), 1995. *Polar tourism: tourism in the arctic and antarctic regions*, Wiley, Londres, 329 p.
- Kaae B.C., 2002. Nature and tourism in Greenland. In Watson A.E., Alessa L., Sproull J. (eds), *Wilderness in the Circumpolar North: searching for compatibility in ecological, traditional, and ecotourism values*, U.S. Department of Agriculture, Forest Service, Rocky Mountain Research Station, Report RMRS-P-26 : 43-53.
- Légaré A., 1991. Le tourisme dans l'Arctique : le cas de la région de Baffin, T.N.O. *Etudes/Inuit/Studies*, 15, 2 : 107-126.
- Phillips C., 1998. Whale-watching guidelines : a special case. In Humphreys B. (ed.) *Linking tourism and conservation in the Arctic*, Norsk Polarinstitut : 90-93.
- Serrano Cañadas E., 2002. Hielo, montañas, mar y fauna : el turismo en las islas Shetland del Sur (Antártida marítima), *Revue de Géographie Alpine*, 1 : 9-23.
- Stock M. (coord.), 2003. *Le tourisme. Acteurs, lieux, enjeux*. Belin, Paris, 304 p.
- Tourist Info*, 1997. Lettre d'information du Groupe d'Etudes Internationales sur la Géographie du Tourisme durable, n° 8, décembre 1997.