

CROISIÈRES MARITIMES ET PAYSAGES MARINS

Jacques CHARLIER

Summary

Cruise shipping has increased dramatically in the last twenty years or so, and is a new frontier for tourism geography. In the first part of the paper, a few background facts are outlined, in order to introduce the analysis of the concept of seascapes carried forward in the second part. Two major types of such seascapes are identified, those in the high seas on the one hand, and those of the seashores seen from ship's deck on the other hand. In both cases, several sub-types are furthermore suggested, with a series of European or American examples.

MOTS-CLÉS : géographie du tourisme, croisières maritimes, paysages marins
KEYWORDS : tourism geography, cruise shipping, seascapes

1. INTRODUCTION

Durant les années cinquante et soixante, les paquebots de ligne régulière se sont progressivement effacés devant l'avion en trafic transatlantique comme sur les relations coloniales. Depuis les années soixante-dix, le transport océanique de passagers a cependant connu une spectaculaire renaissance sous la forme des croisières maritimes, en passant d'une fonction purement « transport » à une fonction touristique. L'ampleur du phénomène est telle qu'il nous paraît mériter désormais une attention toute particulière en matière de géographie maritime et touristique. Dans l'esprit de ce volume jubilaire, nous nous limiterons ici à aborder la question au travers d'une réflexion sur les paysages marins dans lesquels s'opèrent ces croisières maritimes. Auparavant, une rapide présentation de cette nouvelle forme d'usage de la mer s'impose toutefois, pour fixer le cadre général de cette contribution.

2. PETITE GÉOGRAPHIE DES CROISIÈRES MARITIMES

En dépit de leur importance économique croissante, les croisières maritimes occupent une place très marginale, voire nulle, dans les ouvrages généraux de géographie des transports maritimes ou du tourisme, et la littérature géographique spécialisée correspondante est encore très peu abondante et exclusivement axée sur le marché nord-américain [2], [7], [8], [9] et [11]. Toutefois, le phénomène déborde de plus en plus largement des eaux nord- et centre-américaines, et est en passe d'acquiescer une dimension mondiale, multipliant les variétés de

paysages marins susceptibles d'être découverts par les croisiéristes.

2.1. Une flotte en rapide expansion

Initialement, les navires de croisière étaient des paquebots transformés, tel le célèbre « France » de la Compagnie Générale Transatlantique, devenu le « Norway » de la Norwegian Cruise Line. Moins d'une cinquantaine de ces vétérans sont encore en service, la plupart des anciens paquebots ayant été démolis; une autre minorité a cependant été préservée dans un rôle statique, parfois obscur comme celui de casernes ou de prisons flottantes, parfois plus prestigieux comme le « Queen Mary » de la Cunard Line, devenu navire musée et hôtel flottant à Long Beach. De nos jours, la flotte mondiale est essentiellement formée d'unités neuves spécialement construites pour satisfaire exclusivement à cette nouvelle forme de tourisme. Seule exception, le tout aussi célèbre « Queen Elizabeth 2 » de cette même Cunard Line, lancé en 1969 et qui mène depuis lors une double vie, alternant croisières hivernales et printanières sous les tropiques et traversées transatlantiques estivales et automnales reliant Southampton (et occasionnellement Cherbourg) à New York, entre lesquels il continue à offrir la dernière liaison maritime régulière au long cours pour des passagers, encore que nombre de ses usagers soient en fait des croisiéristes.

Comme en matière de transport de marchandises, mais plus tardivement, car le marché de la croisière ne s'est développé que progressivement, une course au gigantisme a pu être observée au fil des ans; les

plus grandes unités neuves en service fm 1995 sont les « Sovereign of the Seas », « Majesty of die Seas » et « Monarch of the Seas » de la Royal Caribbean Cruise Line, donnés pour 73.900 tjb (tonneaux de jauge brute). Après sa modernisation en 1990, le « Norway » précité est cependant toujours, avec 76.000 tjb, le plus gros navire de croisière à flot; il perdra toutefois bientôt ce titre, trois unités de plus de 100.000 tjb étant en construction, le « Grand Princess » pour les Princess Cruises et le « Carnival Destiny » ainsi qu'un jumeau encore non dénommé pour les Carnival Cruise Lines. Conçus pour le marché de masse, ces deux derniers pourront accueillir jusqu'à 3.600 passagers (contre « seulement » 3.000 pour le premier), le maximum actuel étant de près de 2.750 pour le trio précité de la Royal Caribbean Cruise Line.

La majorité de la flotte mondiale de croisière, forte actuellement de près de 200 navires, demeure cependant formée d'unités d'une taille inférieure, car les économies d'échelle permises par le gigantisme ont pour contrepartie de sévères contraintes d'accessibilité nautique et limitent les possibilités de redéploiement des navires d'un marché à l'autre. Aussi des petits navires de croisière ont-ils été simultanément construits; ils correspondent essentiellement à trois segments particuliers : les croisières de très grand luxe, pour un nombre limité de passagers dans une ambiance exclusive, celles dites d'exploration, plus spécialement conçues pour croiser hors des sentiers battus, et la formule toute récente des voiliers de croisière, tels les « Star Clipper » et « Star Flyer » de l'armement belge Star Clippers.

2.2. Des navires vagabonds

Une étude détaillée du déploiement de la flotte mondiale de croisière [6] a montré que, sur les 188 unités de plus de 100 passagers actives en 1992, 57 avaient été déployées dans les eaux d'au moins deux continents (26), voire davantage (31), notamment dans le cadre de véritables périples circumterrestres. D'une durée de 100 à 110 jours, ces derniers sont généralement amorcés à New York ou dans un port de Floride fin décembre ou début janvier et s'y terminent au début du printemps, après que le navire ait fait, via Panama et Suez, un tour complet du monde d'Est en Ouest, que la plupart des passagers divisent cependant en segments par multiples de dix ou quinze jours, rejoignant et quittant ledit navire dans divers ports d'Outre Mer, bien desservis par les transports aériens.

Des 131 unités restantes, 69 étaient restées toute l'année dans les eaux nord- et centre-américaines, 39 en Europe et 23 dans le reste du monde, dont 15 en Mie. Cependant, la plupart d'entre elles ont effectué des migrations saisonnières au sein de ces différents marchés continentaux, car même les deux grandes zones de croisières ensoleillées que sont les Caraïbes et la Méditerranée ne sont pas fréquentées à longueur d'année par toutes les unités qui y ont leur port d'attache principal. Ces migrations internes, dont l'ampleur pourra être appréciée au point suivant, sont en fait plus nombreuses encore que celles d'un continent à l'autre évoquées ci-dessus. De plus, les deux phénomènes peuvent se combiner, une unité passant par exemple l'hiver dans les Caraïbes, puis le printemps en Méditerranée, l'été en Europe du nord-ouest, avant de revenir en automne en Méditerranée, puis de retourner l'hiver suivant dans les Caraïbes.

En passant d'une zone de navigation à l'autre, les navires effectuent des croisières dites de positionnement, soit inter-, soit intracontinentales, avec dans l'exemple précédent, deux traversées transatlantiques séparées par un aller-retour de la Méditerranée à la Mer du Nord le long des côtes atlantiques ibériques et françaises. Les plus populaires sont cependant celles au travers du canal de Panama lors de la migration annuelle d'une autre partie de la flotte basée en hiver aux Caraïbes, vers l'Alaska à la fin du printemps et depuis l'Alaska au début de l'automne. Ces croisières dites « transcanal » connaissent un tel succès que, désormais, d'autres unités transitent spécialement par cette voie d'eau transisthmique, qu'elles empruntent pour la circonstance totalement ou partiellement seulement (avec retournement à Acapulco ou au Lac de Gatun). Au plan technique, le souci des compagnies de pouvoir repositionner leurs navires de l'Atlantique au Pacifique et inversement conditionne les dimensions maximales en longueur et en largeur des navires de croisière en service ou en commande; en effet, tous sont au gabarit panamax, sauf le « Norway », vu son passé transatlantique, et les trois futurs géants de 100.000 tjb précités, également confinés par construction à l'Atlantique.

2.3. Un phénomène marqué d'une forte saisonnalité

Une analyse similaire portant sur les 189 unités de croisière recensées en 1994 selon des critères légèrement différents [3] met en évidence une offre globale de 52 millions de lits-jours, correspondant à une fréquentation de l'ordre de 7,5 millions de croisiéristes, en tablant sur le taux d'occupation

moyen des couchettes de 85% et sur la durée moyenne de croisière de 6 jours estimés par l'Association Internationale des Compagnies de Croisière. Les eaux nord- et centre-américaines comptaient pour 64% de cette offre, contre 19,5% pour l'Europe, 15% pour le reste du monde et 1,5% pour les croisières circumterrestres, qu'il s'avère impossible de ventiler régionalement. Dans le détail, les Caraïbes et les Bahamas intervenaient

pour quelque 47%, contre 7,5% pour la Californie/Riviera Mexicaine, 5,5% pour l'Alaska et 4% pour le nord-est atlantique (Canada et Bermudes); en Europe, la Méditerranée représentait 13,5% de l'offre mondiale, contre 6% pour l'Europe du nord-ouest, alors qu'en ce qui concerne le reste du monde, l'Asie et le Pacifique formaient globalement 10% du total (dont 4% pour Hawaii) et les autres petits marchés régionaux, principalement situés dans l'hémisphère Sud (Amérique du Sud, Afrique et Antarctique), les 5% restants.

Il convient toutefois de distinguer entre les différentes saisons, en raison des migrations inter- et intracontinentales évoquées plus haut qui visent à déployer l'offre de façon à ce qu'elle rencontre au mieux la demande en fonction des possibilités climatiques. Ainsi, l'offre européenne de croisière ne formait que 5% du sous-total mondial calculé pour le premier trimestre (3,5% pour la Méditerranée et 1,5% pour l'Europe du nord), alors que la part moyenne du Vieux Continent se chiffrait à 33% durant le troisième (21,5% et 11,5%, respectivement). Inversement, l'Amérique du Nord et Centrale, qui comptait pour 70,5% durant l'hiver (59,3% pour les Caraïbes/Bahamas et 11% pour la

Californie/Riviera Mexicaine) n'intervenait que pour 57,5% en été, en raison de la forte baisse de la demande - et donc de l'offre - sur ses deux sous-marchés méridionaux (32,5% pour le premier et 4% pour le second). Celle-ci n'était que partiellement compensée par l'essor estival de deux sous-marchés septentrionaux, l'Alaska (12,5%) et le nord-est atlantique (8,5%), dont la fréquentation se limite aux mois les plus chauds de l'année. La différence observée entre les offres hivernale et estivale nord- et centre-américaines glisse traditionnellement du Nouveau Continent vers le Vieux; il en va de même pour celle observée dans le reste du monde entre les offres moyennes calculées pour le premier trimestre (24,5%, dont 13% pour l'Asie/Pacifique et 11,5% pour les autres sous-marchés) et pour le troisième (9,5%, soit respectivement 9% et 0,5%).

3. CROISIÈRES ET PAYSAGES MARINS

On voit donc que les navires de croisière vont d'un port à l'autre dans deux contextes très différents, le plus généralement pour proposer des périple dans une zone de navigation donnée, mais aussi quelquefois pour passer de l'une à l'autre. Quel que soit le motif opérationnel, le temps de leurs passagers se partage entre les visites à terre aux escales (axées selon le cas sur la culture, la découverte paysagère ou le shopping) et leur séjour à bord de ce qui peut être considéré comme un hôtel-restaurant flottant mobile, dont la fonction première est de relier les ports les uns aux autres. Outre être hébergés et nourris, les croisiéristes doivent également être divertis ou cultivés à bord et toute une série d'activités, payantes ou non, leur sont proposées pendant que le navire est en mer. Il s'y ajoute, pour une vaste majorité, l'observation plus ou moins longue, superficielle ou attentive, des paysages traversés dans un espace qui n'est pas neutre, mais dont la mise en valeur constitue au contraire un attrait supplémentaire de la croisière.

3.1. Du concept de paysages marins

Quoique la langue anglaise soit généralement moins riche que la française, elle offre davantage de nuances en matières de paysages puisqu'elle distingue notamment entre les « landscapes », au strict sens terrestre, et les « seascapes » [4] dont il est plus particulièrement question ici. Terrien dans l'âme, le jubilaire connaît assurément mieux les premiers et leurs nombreuses nuances que l'auteur de ces lignes, qui souhaiterait modestement mettre en évidence ici les attraits méconnus des seconds et plaider pour qu'une certaine place leur soit réservée à l'avenir dans les études paysagères. Une véritable difficulté technique réside cependant dans le fait que l'étude des paysages marins doit être menée depuis la mer et non depuis la terre, d'où l'observateur n'a qu'une vision très limitée d'un élément qui couvre, faut-il le rappeler, près des quatre cinquièmes d'une planète très improprement appelée la terre.

Dans cette contribution pionnière, nous définirons lesdits paysages marins comme l'ensemble des éléments physiques et humains qui peuvent être découverts du pont d'un navire (et pas seulement d'ailleurs d'une unité de croisière) lorsqu'il n'est pas au port (ce qui exclut une variété encore moins étudiée de paysages, les « portscapes »), qu'il soit en route ou à l'ancre. Deux grands types de paysages marins doivent en fait être distingués, ceux exclusivement marins (ou hauturiers), c'est-à-

dire quand aucune terre n'est en vue, même par beau temps, et les paysages littoraux vus depuis la mer (y compris lors de parcours d'approche des ports ou en quittant ceux-ci, dont certains peuvent être très intérieurs). Dans le premier cas, les éléments physiques (houle et vagues, sillage du navire, faune marine et oiseaux de mer, lever et coucher du soleil, icebergs, etc.) sont au premier plan, mais des éléments humains peuvent également ponctuer l'océan (plates-formes pétrolières, navires de commerce, de pêche, de plaisance ou autres). Dans le second cas, l'oeil peut être tout autant attiré, selon les circonstances, par des faits physiques remarquables (îles, falaises, volcans, glaciers, etc.) que par des éléments humains (villes côtières, stations balnéaires, villages littoraux, monuments isolés, etc.); il s'agit alors presque exclusivement d'éléments situés à terre et non plus sur l'eau, la vue privilégiant en quelque sorte l'arrière-plan terrestre, qui a davantage de relief, plutôt que l'avant-plan marin qui paraît neutre.

On distingue entre deux types extrêmes de croisières maritimes selon le dosage conféré aux escales et aux parcours en mer dans leur déroulement, qui est planifié, sauf dans le cas minoritaire des croisières thématiques, pour satisfaire à la demande de clientèles souvent différentes entre les souhaits desquelles les compagnies s'efforcent de trouver le meilleur compromis. D'une part, il y a les périples principalement axés sur les visites terrestres, dont l'armement s'efforce de multiplier le nombre en escalant dans des ports proches (séparés par une seule nuit de navigation, voire seulement par le temps du repas de midi quand il est possible de combiner deux escales très proches); dans le cas de ces croisières dites « destination intensive », la principale fonction du navire est celle d'un hôtel-restaurant flottant et l'observation des paysages traversés, si ce n'est pour accéder aux ports ou les quitter, est peu ou pas pratiquée, étant donné que la navigation s'effectue essentiellement de nuit. D'autre part, il y a des périples axés sur la navigation et le navire en tant que destination, dits « ship intensive », avec relativement peu d'escales par rapport à l'extrême précédent, voire pas du tout dans le cas des traversées-croisières du « Queen Elizabeth 2 » sur l'Atlantique Nord.

Dans la pratique, on trouve le plus souvent les deux types d'ingrédients, avec un dosage variable d'une aire de navigation à l'autre (car toutes n'ont pas le même potentiel), d'un armement à l'autre (car tous n'ont pas la même politique), ainsi qu'en fonction de la durée de la croisière. Ce dernier élément technique doit encore être précisé avant de détailler

au point suivant quelques uns des paysages marins les plus remarquables que les compagnies de croisière s'efforcent de mettre en valeur dans leurs produits. En effet, ceux-ci sont tout différents selon qu'il s'agit d'une mini- croisière de 3 ou 4 jours (36,5% de l'offre mondiale en lits jours, d'après l'Association Internationale des Compagnies de Croisière), d'un périple classique de 7 jours (54%), de 10/11 jours (7%) ou de 15 jours (2%) ou encore d'une croisière ultra-longue d'une durée supérieure (0,5%).

Plus la croisière sera longue, plus l'armateur sera enclin à inclure dans l'itinéraire des poses en mer, d'une demi-journée, voire d'un jour ou deux, de façon à permettre aux croisiéristes de se détendre entre deux escales, lesquelles peuvent de ce fait être plus éloignées. Le temps passé à bord étant supérieur, les aménagements devront être proportionnellement plus spacieux et diversifiés, en particulier au niveau des ponts découverts pour la promenade, le repos dans des chaises longues ou la baignade dans la ou les piscine(s) du navire. C'est aussi pourquoi les plus récentes unités de croisière sont souvent dotées, sur les ponts résidentiels les plus élevés, de balcons privés qui permettent aux passagers des catégories supérieures de jouir aussi desdits paysages marins depuis leurs cabines d'une façon particulièrement originale.

3.2. De quelques paysages marins remarquables

Dans cet essai, il sera surtout question des paysages marins nord- et centre-américains ou européens, qui sont les seuls connus de l'auteur. Il en est cependant d'autres tout aussi exceptionnels dans le Pacifique (les innombrables des et archipels, dont Hawaï et ses volcans), dans les eaux périasiatiques (en particulier en Asie du Sud-Est) ou périafricaines (les Canaries, le Cap de Bonne Espérance, les des de l'Océan Indien) ou encore en Amérique du Sud (la Baie de Rio, le détroit de Magellan, la Terre de Feu, etc.). Depuis peu, il s'y ajoute l'essor des croisières vers les zones polaires, qu'il s'agisse de l'Antarctique (où les descentes à terre sont limitées et sévèrement contrôlées par des naturalistes) ou de l'Arctique (où sont désormais proposées des croisières estivales à bord de brise-glaces russes, y compris jusqu'au Pôle Nord, au travers de la forme la plus particulière qui soit de paysages marins).

3.2.1. Les paysages hauturiers

S'agissant des paysages strictement marins identifiés au point précédent, les plus « consommés », au sens où l'entend J.-P. Lozato-

Gioatard [5], sont assurément ceux de l'Atlantique Nord. D'une part, il y a la quinzaine de rotations annuelles sans escale du « Queen Elizabeth 2 » qui durent cinq nuits et quatre jours à une vitesse moyenne de 30 noeuds dans des eaux parfois fort agitées (les traversées de la fin de l'automne étant particulièrement prisées des amateurs d'émotions fortes !). D'autre part, il y a les voyages de repositionnement, eastbound au printemps et westbound en automne, d'unités actives l'hiver dans les Caraïbes et l'été en Europe; dans ce cas, des escales sont incluses dans l'itinéraire (généralement aux Bermudes et aux Açores ou à Madère, parfois aussi en Islande) et sont d'autant plus bienvenues que les navires spécialement construits pour la croisière ne sont pas particulièrement agréables par forte mer (étant relativement courts pour satisfaire à la norme panamax et présentant un enfoncement assez faible pour fréquenter un maximum de ports d'escale); ces traversées durent une dizaine de jours, à la fois en raison de ces escales et parce que la plupart des nouvelles unités de croisière plafonnent à 20 ou 22 noeuds.

Il s'y ajoute de nombreux passages dans le Golfe de Gascogne, dont les eaux peuvent également être quelquefois rudes, en rapport là aussi avec deux types d'offre. D'une part, il y a, comme déjà mentionné, les traversées de repositionnement infra-européennes de la Méditerranée vers la Mer du Nord ou inversement, que certains armements coupent cependant d'une escale à Bordeaux, pour d'évidentes raisons oenologiques. D'autre part, il y a des périples organisés au printemps et à l'automne au départ de la Grande-Bretagne vers les Canaries ou la Méditerranée occidentale, pour rencontrer une demande britannique particulièrement soutenue; dans ce cas, des unités relativement rapides sont requises, comme par exemple le vétéran « Canberra » des P & O Cruises et son successeur, le nouvel « Oriana » du même armement, filant de 24 à 25 noeuds pour minimiser l'impact des parcours d'approche, qui durent de deux à trois jours.

Dans les mers périphériques européennes (Baltique, Mer du Nord, Méditerranée ou Mer Noire) ou dans les Caraïbes, de tels parcours d'approche excèdent rarement 36 heures, c'est-à-dire deux nuits à bord séparées par une journée entière en mer. Quand les ports sont trop proches, la tendance serait même quelquefois à ralentir les navires, pour ne pas passer toutes les journées à terre; un exemple particulièrement frappant est celui des « fun chips » des Carnival Cruise Lines dont la plupart font, une fois par croisière, des « ronds dans l'eau » diurnes

plutôt que d'escaler, comme nombre des unités des compagnies concurrentes, à une « île privée » aux Bahamas ou à Haïti, l'idée étant cependant davantage d'inciter les croisiéristes à dépenser à bord, y compris au casino, que de leur faire profiter de la brise marine.... Vu la configuration de ces mers bordières, il y a cependant souvent autre chose que l'immensité océane à présenter aux passagers pour soutenir leur attention lors de ces journées de détente à la mer, ce qui nous amène au second type de paysages marins, au sens large du terme.

3.2.2. Les paysages littoraux vus de la mer

Comme indiqué plus haut, les paysages urbanisés, ruraux ou naturels aperçus lors de l'approche des ports ou en les quittant constituent une première variété évidente de paysages marins de ce sous-type. Encore faut-il que la navigation correspondante s'effectue de jour, ce qui amène parfois les armements à ralentir leurs navires la nuit ou, inversement, à écourter les escales afin que les passagers puissent jouir du spectacle, à l'entrée comme au départ; ceci ne va cependant pas sans poser un conflit avec le souci d'offrir suffisamment de temps à terre et sans susciter de délicats arbitrages. Parmi les accès portuaires particulièrement scéniques (au sens second du terme, c'est-à-dire par référence néologique au mot américain correspondant), citons l'approche ou le départ de New York, de Québec, de San Francisco, de Vancouver ou encore de Londres (dans ce cas seulement pour les plus petites unités, seules capables de remonter jusqu'au Pont de la Tour et de mouiller dans le Pool), la remontée ou la descente de la Seine vers ou depuis Rouen, ainsi que celle du Saint-Laurent entre Québec et Montréal, ou encore la navigation dans le dédale de l'archipel de Stockholm pour accéder à ce port ou le quitter.

Par ailleurs, le franchissement de canaux océaniques, qui constitue un cas de transition avec les situations évoquées au paragraphe suivant, est également une grande attraction pour les croisiéristes, qu'il s'agisse du cas déjà cité de Panama ou de ceux de Suez, de Kiel ou de Corinthe (dans ce dernier cas seulement pour des navires d'assez faible taille). De ces franchissements d'isthmes artificiels, pour lesquels l'élément anthropique domine, on peut rapprocher les passages de détroits, avec cette fois seulement un élément physique remarquable à mettre en avant. En Amérique du Nord, le plus fréquenté est assurément le Passage Intérieur (« Inside Passage ») entre Vancouver et l'Alaska, que les navires de croisière empruntent non pour raccourcir leur route

(car la manoeuvre est périlleuse et le transit est en fait plus lent que via la haute mer), mais pour des motifs paysagers; en Europe, signalons plus particulièrement le franchissement du Bosphore et des Dardanelles, du Déroit de Gibraltar, du Pas-de-Calais ou encore des détroits danois. Dans tous les cas (sauf pour Suez, où la navigation nocturne est interdite), le franchissement de ces canaux maritimes ou détroits est volontairement planifié de jour, de façon à constituer un point fort de la croisière, avec pour avantage supplémentaire de couper le temps séparant des escales relativement éloignées.

Last but not least, il y a enfm les situations où le capitaine rapproche délibérément son navire au plus près du rivage, non sans risques parfois, pour mettre aussi bien que possible un ou des élément(s) en évidence. Pour ce sous-type, il est également possible de reconnaître deux variétés distinctes, selon qu'il s'agit de découvrir paysagèrement des îles ou une portion d'une côte continentale. D'une part, on peut mentionner les innombrables îles des Sporades ou des Cyclades où les navires n'escalent pas par ailleurs (c'est-à-dire en dehors des touchées rituelles à Mykonos, Delos, Santorin ou Patmos), les Îles Éoliennes (en particulier Stromboli), la Sicile (où il y a paradoxalement très peu d'escales, en raison de l'insécurité terrestre, réelle ou supposée, mais où la vision de l'Etna depuis le large est souvent offerte) ou encore l'archipel d'Aland en Baltique septentrionale, dont la valorisation paysagère est cependant essentiellement le fait des ferries de croisière unissant la Suède et la Finlande [1]. D'autre part et en dehors des détroits déjà cités, on signalera des points particuliers du littoral continental comme certains fjords norvégiens - plus remarquablement encore mis en valeur par le célèbre « Express côtier » [10] - ou alaskiens (en particulier le parc national de la Baie du Glacier où le nombre des visites estivales de navires de croisière a dû être limité pour des raisons de congestion du plan d'eau); s'agissant de glaciers, outre ceux de l'Antarctique et la calotte polaire septentrionale déjà indiqués comme destinations récentes, mentionnons in fine ceux du Spitzberg vers lesquels la compagnie française Paquet organise deux croisières annuelles du « Mermoz » qui s'y livre chaque fois durant trois jours (suivis d'un ou deux jours au plus près de la banquise polaire) à ce que la brochure de l'armement appelle explicitement une navigation touristique.

4. CONCLUSION

A notre connaissance, il s'agit du seul exemple d'utilisation expresse de cet adjectif, alors que le terme « scenic », qui est cependant plus faible, peut être relevé dans de nombreuses brochures d'armements anglo-saxons. La liste des exemples mentionnés plus haut ne prétend pas à l'exhaustivité, mais appelle au contraire à être complétée par des recherches ultérieures que cette contribution espère susciter. Des raffinements méthodologiques et typologiques sont assurément encore nécessaires, mais l'essentiel était ici de défricher un champ nouveau qui relève tout à la fois de la géographie des paysages et de celle du tourisme où, dans un cas comme dans l'autre, l'élément marin est encore très peu présent.

Entre-temps, il nous reste à formuler le voeu que le jubilaire, qui dispose désormais de beaucoup de temps libre, profitera de cette liberté enfm acquise pour découvrir depuis le pont d'un navire de croisière certains des paysages marins évoqués plus haut, qu'il s'agisse du cas de transition, par rapport aux paysages terrestres qui lui sont familiers, des paysages littoraux vus depuis la mer ou de celui, purement maritime celui-là, des espaces hauturiers qui sont ceux dont la valorisation touristique exigera assurément le plus de volontarisme.

RÉFÉRENCES

- [1] CHARLIER, J., 1988, Superferries et minicroisières en Baltique septentrionale, *Transports*, 329, 278-288.
- [2] CHARLIER, J., 1989, Miami, capitale mondiale des croisières, *Transports*, 335, 286-292.
- [3] CHARLIER, J., 1995, *The North American bias in the geography of cruising*, communication inédite à la 91e Réunion annuelle de l'Association des Géographes Américains, mars 1995, Chicago.
- [4] FLEMING, D., 1982, Seascapes, *Maritime Policy and Management*, 9, 29-33.
- [5] LOZATO-GIOTARD, J.-P., 1993, *Géographie du tourisme. De l'espace regardé à l'espace consommé*, Masson, Paris, 237 p.
- [6] McCALLA, R., 1995, The deployment of the world cruise fleet, *Acta Geographica Lovaniensia*, 35, (sous presse).
- [7] MARTI, B., 1990, Geography and the cruise ship port selection process, *Maritime Policy and Management* 17, 157-164.

- [8] MARTI, B., 1991, Cruise ship market segmentation : a non-traditional port case study, *Maritime Policy and Management* 18, 93-103.
- [9] MILLER, W., 1985, The U.S. cruise ship industry, *Journal of Geography*, 84, 199-204.
- [10] PINARD, J, 1979, L'express côtier norvégien, moyen de transport régional et de croisière touristique, *Norøis*, 26, 5-28.
- [11] STANFIELD, C., 1977, Changes in the geography of passenger liner ports : the rise of southeastern Florida ports, *Southeastern Geographer*, 17, 25-32.

Jacques CHARLIER
Institut de Géographie
Université Catholique de Louvain
Bâtiment Mercator
Place Louis Pasteur 3
1348 LOUVAIN-LA-NEUVE, BELGIQUE