



HAL
open science

Résister au débarquement: tourisme de croisière et dynamiques territoriales au Québec et dans la Caraïbe

Luc Renaud

► **To cite this version:**

Luc Renaud. Résister au débarquement: tourisme de croisière et dynamiques territoriales au Québec et dans la Caraïbe. RITA - Revue Interdisciplinaire de Travaux sur les Amériques, 2017. hal-01861736

HAL Id: hal-01861736

<https://hal.science/hal-01861736>

Submitted on 24 Aug 2018

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.

Résister au débarquement: tourisme de croisière et dynamiques territoriales Québec/Caraïbe

Luc Renaud

Candidat au doctorat en géographie

Université de Montréal

luc.renaud@umontreal.ca

Résumé

La mobilité et la facilité du redéploiement géographique de l'activité du tourisme de croisière induisent un rapport de force favorable aux compagnies de croisière lorsque sont négociées les conditions d'opérations des escales. La région Caraïbe, où le tourisme de croisière est en explosion depuis quelques décennies, s'est avérée particulièrement vulnérable dans ce contexte. Considérant le bilan historique de l'industrie ailleurs en Amérique, l'essor récent de cette activité touristique au Québec est susceptible de poser des défis importants en termes de développement durable. En se basant sur les dynamiques territoriales de cette activité telle qu'elle se déploie autour des enclaves des terminaux de croisière, à la Caraïbe et au Québec, l'article propose des pistes de réflexion qui permettront aux acteurs des destinations québécoises de mieux répondre au déséquilibre de pouvoir causé par la nature singulière du tourisme de croisière.

La movilidad y la facilidad de despliegue geográfico de las actividades del turismo de crucero generan una posición dominante de las compañías de crucero en el momento de negociar las condiciones de operaciones de las escalas. La región del Caribe, donde el turismo de crucero está en fuerte crecimiento desde hace algunas décadas, se ha revelado especialmente vulnerable en este contexto. Sin ninguna duda, considerando la historia de dicha industria en otros lugares en América, el reciente crecimiento de esta actividad turística en Quebec conllevará desafíos importantes en términos de desarrollo sostenible. Basándose en las dinámicas territoriales propias del despliegue de esta actividad alrededor del enclaves de los terminales de crucero, en el Caribe y Québec, el artículo propondrá elementos de reflexión encaminados a ayudar a los actores quebequeses a dar una mejor respuesta ante el desequilibrio de poder provocado por la naturaleza singular del turismo de crucero.

Mots-clés : Croisière ; Caraïbe ; Québec ; enclave ; territorialité ; pouvoir.

Palabras clave : Crucero ; Caribe ; Quebec ; enclave ; territorialidad ; poder.

Introduction

L'industrie du tourisme de croisière (ITC) est caractérisée dans ses activités par son extraterritorialité et par une forte mobilité géographique (Wood, 2000 ; Timothy, 2006), lesquels induisent un rapport de force en sa faveur (Patterson et Rodriguez, 2004 ; Vogel, 2011 ; Pinnock, 2014). Ce déséquilibre permet aux acteurs de cette industrie de négocier plus aisément les conditions d'utilisation de territoires lors de l'instauration de leurs activités et ce, souvent au détriment des destinations et des populations hôtes (Logossah, 2007). Entre autres, la mobilité de l'industrie permet aux compagnies de boycotter des destinations se montrant trop exigeantes lors des négociations entourant la mise en place d'un port d'escale (Showalter, 1995 ; Wilkinson, 1999 ; Klein, 2002 ; Pinnock 2012). Ces négociations concernent principalement la taxation, la gratuité des infrastructures, le contrôle des revenus commerciaux et la réglementation environnementale. De fait, tourisme de croisière et développement durable (1) deviennent difficilement conciliables et le bilan de l'industrie à cet égard est mitigé (Johnson, 2002 ; Klein, 2006 ; Weeden *et coll.* 2011 ; Caric, 2012).

Dans un contexte où le développement touristique durable doit prendre en compte l'ensemble des acteurs (Hritz et Cecil 2008 ; Weeden *et coll.* 2011 ; Mowforth et Munt, 2016), ce constat soulève les interrogations suivantes : comment les spécificités de l'industrie du tourisme de croisière orientent-elles les relations de pouvoir entre les acteurs, et comment ces dynamiques relationnelles peuvent-elles affecter le développement des territoires concernés par ce secteur touristique?

Ces questions posent un défi particulier au Québec, si l'on admet l'absence d'un regard critique sur cette activité associée au tourisme de masse (Dehoorne *et coll.* 2008 ; Vogel, 2011), entendu comme étant développé à grande échelle en opposition à un tourisme alternatif déployé à petite échelle (2). Dans un contexte où le gouvernement québécois affirme d'emblée que « la prise en compte des principes et des valeurs énoncés par la Loi québécoise sur le développement durable est au cœur de la mise en œuvre de la Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le fleuve Saint-Laurent » (Tourisme Québec, 2012 : 26), il s'avère nécessaire d'observer comment le tourisme de croisière se développe en d'autres lieux, afin de déceler les possibles écueils auxquels pourraient faire face les responsables des différentes destinations québécoises. Pour ce faire, notre regard s'est tourné vers la Caraïbe où l'ITC est fortement implantée depuis quelques décennies.

L'objectif de cet article est de mettre en lumière, par une approche critique (Tribe, 2008), certaines dynamiques territoriales induites par les rapports de force entre les différents acteurs de l'industrie des croisières et de discuter de possibles leçons à tirer pour le Québec. Nous avançons qu'une meilleure compréhension des dynamiques caribéennes en termes de déploiement territorial et de territorialité induites par la nature singulière du tourisme de croisière peut inspirer une réflexion plus critique sur le développement de l'industrie des croisières au Québec. Ce dialogue pourrait s'avérer important dans la mesure où l'industrie n'a pas démontré par le passé une grande sensibilité pour les intérêts socio-économiques des

ports d'escale (Wood, 2000 ; Johnson, 2002 ; Weaver, 2005 ; Weeden *et coll.* 2011 ; London et Lohmann, 2014). Notre analyse portera sur l'escale de Belize City dans la Caraïbe que nous mettrons en relation avec l'escale de Gaspé dans le golfe du Saint-Laurent (fig. 1). Nous aborderons en premier lieu certaines généralités conceptuelles permettant de mieux saisir la notion de dynamiques territoriales telle que nous la concevons. Nous analyserons ensuite les défis territoriaux en termes de développement et de dynamiques territoriales auxquels font face ces deux escales pour mettre en évidence les éléments clés nourrissant une réflexion critique sur le déploiement de l'ITC.

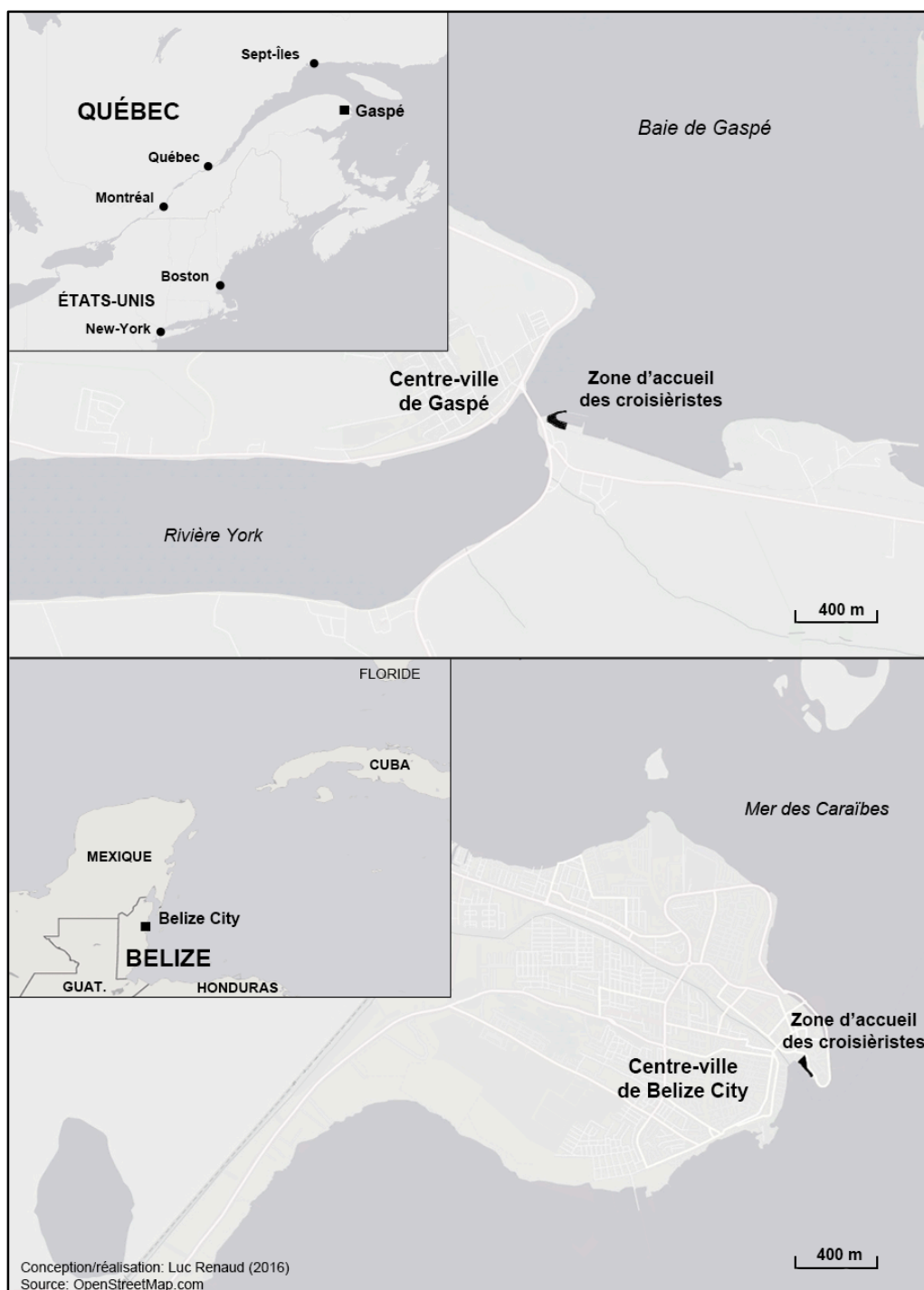


Figure 1: Localisation des sites à l'étude

I. Territorialité et enclave

La spécificité des relations de pouvoir entre les différents acteurs concernés par le tourisme de croisière trouve sa source dans les particularités inhérentes à cette industrie en termes de territorialité. Le tourisme de croisière, dès lors qu'il se déploie sur un territoire par la mise en place d'une nouvelle destination, oriente, modifie et définit à sa façon l'ensemble des relations territoriales entre les différents acteurs impliqués. Avant de s'attarder davantage aux dynamiques territoriales qui se trouvent au cœur des problématiques de la mise en place de destinations de croisière, il importe de définir les concepts de territorialité et d'enclave territoriale sur lesquels s'appuiera notre propos.

A. Territorialité

Storey (2009) affirme que la territorialité réfère à l'action de revendiquer un espace. Cette définition simple, quoiqu'insuffisante, permet néanmoins de poursuivre la réflexion. Dans cette acception du terme, la nuance entre territoire et territorialité s'avère subtile, et suppose la présence de la notion de stratégie. Ainsi, si l'on accepte l'idée que des rapports de pouvoir sont impliqués dans la production du territoire, la stratégie, elle, est sous-jacente aux actions de territorialisation. En d'autres mots, un pouvoir est exercé et la territorialité est le fruit d'une stratégie mise en place par ce pouvoir pour créer et produire un ordre social (Sack, 1987 ; Delaney, 2005). Tout comme le territoire, la territorialité se décline à partir de fonctions sociales, voire de constructions sociales où son analyse « n'est possible qu'à travers une saisie des relations réelles replacées dans leur contexte sociohistorique et spatio-temporel » (Raffestin, 1980 : 146). Il s'agit donc d'un « système de relations qu'entretient une collectivité avec l'extériorité et/ou l'altérité à l'aide de médiateurs » (Raffestin, 1982 : 170) où l'espace se définit en termes de représentations socialement construites et en dernier lieu médiatisées par la société (Aldhuy, 2008).

Pour faire écho aux notions de territoire formel et fonctionnel (Sack, 1986 ; Di Méo, 1998), la dualité des visions sur la territorialité – d'un côté matérielle, objective, organisationnelle et stratégique, et de l'autre basée sur les constructions sociales – se confond à travers l'émergence d'une territorialité qui serait simultanément matérielle et idéale (Di Méo et Buléon, 2005). La territorialité matérielle est avant tout géopolitique et imposée, ou fixée (Sack, 1986 ; Melé, 2009). Elle est forgée par une économie globale, stratégiquement confortée par une finalité de domination où la notion de pouvoir est centrale. De plus, elle s'inscrit dans la production d'un territoire où l'espace est objectivé afin de maintenir politiquement un ordre économique et social. Cette territorialité objective est aussi dite formelle, à l'instar de la notion de territoire formel, car il y a création de frontières physiques (Germain, 2012). La territorialité idéale est celle de la représentation et de l'organisation sociale des populations qui habitent le territoire. Ici, le territoire est produit à partir d'un espace subjectif qui se vit au gré des besoins sans nécessairement tenir compte des frontières physiques. Cette subjectivation des espaces produit une territorialité qui s'appuie sur une représentation et une pratique du territoire dont les origines se trouvent dans les éléments

culturels de la population et qui ignore partiellement les limites territoriales imposées par une territorialité matérielle (Di Méo, 1998). Autrement dit, la territorialité se pratique à la fois de façon matérielle, ou formelle, par la création de frontières plus ou moins étanches suivant les intentions de contrôle sous-jacentes, et de façon idéale, ou fonctionnelle, dès lors que le territoire est produit par les représentations ainsi que par la pratique de relations sociales (Germain, 2012). Ces concepts de territoires formels et fonctionnels ainsi que les territorialités qu'ils induisent deviennent utiles à la compréhension des dynamiques territoriales des enclaves touristiques.

B. Enclave

Un type particulier de territoire est devenu caractéristique de l'économie touristique dans la Caraïbe, mais aussi dans une moindre mesure au Québec, avec la mise en place de zones d'accueil pour les touristes de croisière ; il s'agit de l'enclave touristique. Autour de ces enclaves se rencontrent les territoires formels et fonctionnels nourrissant une dynamique territoriale au centre des relations de pouvoir entre les acteurs touristiques. De plus, ce type d'enclaves intègre selon les contextes la notion d'extraterritorialité qui teinte fortement les rapports politiques, socio-économiques et culturels conséquents à la mise en tourisme et ce, spécialement dans l'espace caribéen. Ces territoires, appelés couramment villages touristiques, prennent la forme de zones d'accueil des passagers, et agissent aussi comme zones franches commerciales. Ce sont des espaces impliqués dans les stratégies territoriales d'accaparement économique dans une perspective où « [a] port destinations must be able to capture as much of the cruise visitors consumer surplus as possible » (London, 2012 :184). Ils sont instaurés par voie de conséquence par des acteurs externes qui arrivent à prescrire des conditions de consommation répondant à leurs objectifs économiques. L'enclave est une entité imposée au milieu de vie dans lequel elle s'insère (Donner, 2011). En conséquence, elle entraîne la mise en place d'une relation forcée avec le territoire fonctionnel créant et recréant une nouvelle territorialité qui redéfinit nécessairement les communautés concernées.

L'enclave est donc à la base de relations territoriales inédites, tant à l'échelle locale que régionale, et, dans le cadre de l'activité touristique, elle implique « *closed off resorts containing all tourism facilities and services for tourists and encouraging them to stay inside and spend within the compound of the enclave* » (ProPoor Tourism (PPT), 2004 : 3, cité dans Carlisle et Jones, 2012 : 9) (fig.2). Au sens plus large, l'enclave est une « unité qui opère de façon autonome par rapport à son environnement immédiat, mais en relation suivie avec un partenaire extérieur » (Brunet *et coll.* 1992 : 184). L'enclave évoque, d'entrée de jeu, une posture péjorative en symbolisant une structure territoriale de non-échange et de ghettoïsation volontaire vis-à-vis le milieu dans lequel elle s'insère. Construite dans des pays en voie de développement, l'enclave sert à immuniser une activité économique au bénéfice des économies développées contre un extérieur hostile, afin de permettre la production ou la mise en tourisme dans les meilleures conditions possible (Donner, 2011). Elle représente donc une double fonction de sécurisation et de productivité. Dans la pratique, les limites de ces enclaves demeurent poreuses : elles sont soit transgressées, soit volontairement perméables

afin de laisser pénétrer des travailleurs ou, comme c'est le cas avec l'ITC, afin de laisser sortir des touristes pour diverses activités. C'est l'espace spécialisé semi-ouvert de Lozato-Giotard (2003) où l'enclave est en contact avec le milieu dans lequel elle est implantée.

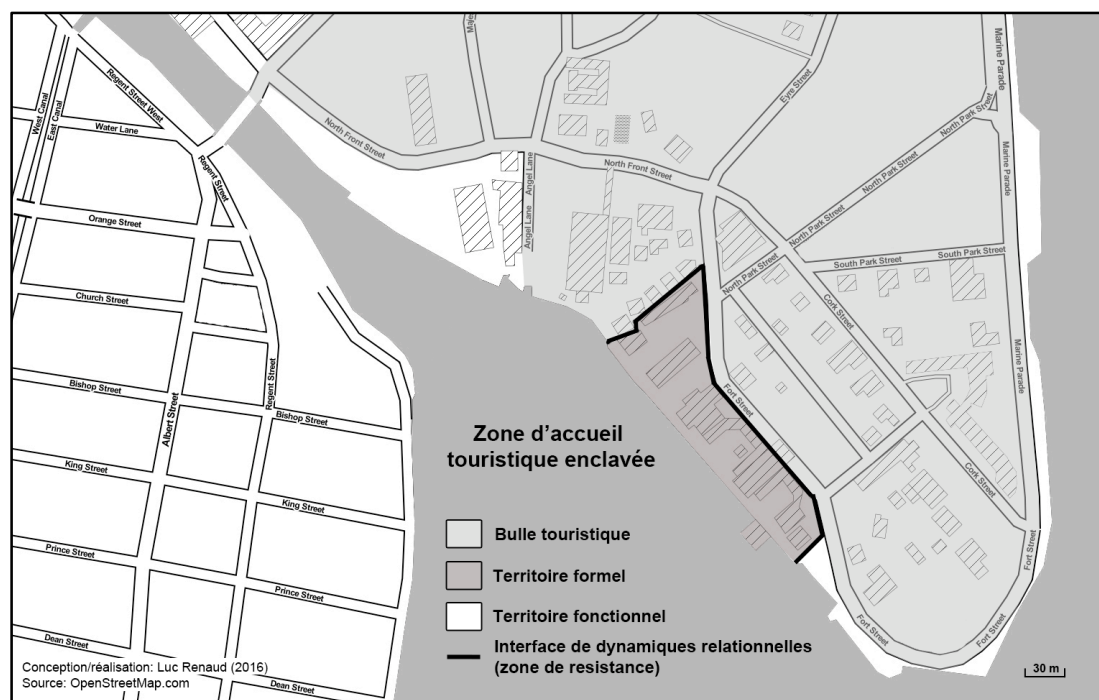


Figure 2: L'enclave touristique de Belize City

Dans ce contexte, il devient nécessaire pour les opérateurs de développer une relation relativement saine avec le milieu d'implantation afin de réduire les risques de tension et pour assurer une pérennité dans la pratique des activités de l'enclave. Le maintien de cette relation obligée n'est pas sans prix, car elle diminue la capacité de profit optimal pour l'ITC, c'est-à-dire la possibilité d'accaparer le surplus de consommation des passagers. Il s'agit donc, pour ceux qui opèrent l'enclave, de déterminer des moyens visant à faire le strict minimum nécessaire, ou encore d'élaborer des stratégies permettant d'esquiver la relation territoriale obligée, l'objectif final étant de mettre en place une rétention maximale des dépenses effectuées par les passagers.

Il se crée ainsi autour des enclaves un jeu de pouvoir entre le territoire formel, délimité, gardé et protégé, et le territoire fonctionnel, où se déroulent les actions de transgression, d'inclusion et d'exclusion face au milieu formel (Carlisle et Jones, 2012). Le lieu de ces actions est défini comme la zone d'interface, c'est-à-dire « une zone de contact entre deux systèmes qui tire son homogénéité de l'équilibre entre influences nationales et globales » (Le Masne, 2012 : 2). Dans le cas présent, on peut envisager la communauté (fonctionnelle) comme porteuse d'une influence nationale, et l'enclave (formelle) comme la source d'une influence globale. L'exercice de ce jeu de pouvoir crée une zone de résistance, un espace relationnel – que l'on pourrait aussi nommer une interface de dynamiques relationnelles – soumis à des enjeux politiques, sociaux, économiques et éthiques liés à la territorialité induite par le rapport entre l'enclave touristique et le milieu d'accueil.

Enfin, indépendamment de l'interface stricte enclave/communauté, il importe de mentionner qu'il existe une autre zone de relations territoriales. On la retrouve dans le territoire fonctionnel, plus précisément dans ce que Jaakson (2004) nomme la bulle touristique. Il s'agit là d'un espace intégré à la trame urbaine où peuvent se rendre les touristes, mais qui peut être stratégiquement formaté par les tenants du territoire formel afin de s'accaparer des revenus supplémentaires hors de l'enclave. À titre d'exemple, les compagnies ont établi dans certaines escales un système par lequel un commerce peut acquérir un statut recommandable moyennant le paiement d'une commission (Preble, 2014). Le commerce est alors mentionné sur les cartes touristiques remises aux touristes avant le débarquement ce qui lui garantit, grâce à un affichage exclusif (fig.3), une clientèle rassurée et plus disposée à dépenser. De plus, les compagnies ont également un contrôle sur les voyageurs oeuvrant dans cette zone par l'entremise de permis d'opération négociés avec les autorités locales.



Figure 3: Affichage exclusif à Cozumel au Mexique

II. Défis territoriaux Caraïbe/Québec

La discussion portera sur la comparaison de deux destinations de tourisme de croisière : Belize City et Gaspé. Bien que les contextes géographiques soient différents, c'est la dialectique de ces deux destinations face à l'ITC qui est comparée. Il sera d'abord brièvement question du développement territorial induit par la mise en place d'une destination de croisière. Ensuite, nous discuterons des dynamiques territoriales qui se déroulent aux limites de l'enclave touristique et dans la bulle touristique et de la façon dont elles modulent la capacité des groupes d'acteurs à dicter leur territorialité. Enfin, nous verrons comment ces dynamiques relationnelles se traduisent en termes de distribution géographique des groupes d'acteurs au sein de l'enclave et dans la bulle touristique pour chacune destinations. L'enjeu est de comprendre comment, et où se déploie le pouvoir à partir de la capacité de territorialisation de chaque groupe d'acteurs afin de nourrir une réflexion sur les rapports de force déséquilibrés entre l'ITC et les destinations hôtes.

Les éléments mis à contribution dans la discussion proviennent d'enquêtes de terrain effectuées à Belize City et à Gaspé. Les méthodologies privilégiées pour effectuer les

collectes de données sont l'observation directe et des entrevues semi-dirigées avec différents acteurs de l'ITC (3). À Belize City, deux séries d'observations ont été effectuées en juillet 2015 et février 2016 pour un total de cinq journées d'escale et à Gaspé en août et octobre 2015 pour deux journées d'escale. De plus, des entrevues semi-dirigées ont été menées lors du Seatrade Cruise Global de Fort Lauderdale en mars 2016.

A. Mise en situation

Selon l'Organisation mondiale du tourisme, l'activité touristique a connu une croissance continue au cours des dernières décennies ; au chapitre du nombre d'arrivées de touristes internationaux, la croissance fut de 4,3% de 2013 à 2014 avec une croissance moyenne qui devrait se maintenir autour de 3,3% annuellement jusqu'en 2030 (UNWTO, 2015). L'ITC, quant à elle, montre une croissance annuelle de débarquement de passagers de 2,8% pour 2014 avec une moyenne de 7% depuis 2001 (FCCA, 2015).

Malgré le poids relativement marginal du tourisme de croisière par rapport à l'ensemble du tourisme international, la situation camoufle l'importance réelle de cette industrie pour la Caraïbe. Dans cette région où le tourisme en général est un secteur important de l'économie, l'industrie des croisières est extrêmement stratégique, voire vitale. À titre d'exemple, parmi les vingt-quatre marchés caribéens du tourisme recensés par la *Caribbean Tourist Organization*, seize reçoivent davantage de touristes de croisière que de touristes voyageant par avion (CTO, 2015). Au Québec, le poids relatif du tourisme de croisière est moindre, mais, en valeur absolue, la quantité de débarquement augmente considérablement : en 2014, la croissance était de 19% (Tourisme Montréal, 2015). Le tableau 1 permet de constater l'importance relative du tourisme de croisière comparativement au tourisme international pour l'année 2014.

Tableau 1 : Le tourisme de croisière vs le tourisme international en (2014)

	Tourisme de croisière ^a	Tourisme international ^b
Croissance/an.	2,8% ^c	4,3% ^d
Arrivées – Caraïbe	23,9 millions ^e	26,3 millions ^e
Arrivées – Canada	2 millions ^f	16,5 millions ^g
Arrivées – Belize	968 131 ^e	321 000 ^g
Arrivées – Québec	261 000 ^h	8,9 millions ⁱ
Arrivées internationales	118 millions ^j	1,13 milliard ^g
Retombées internationales	119,9 milliards ^j	1245 milliards ^g

^a Nombre de passagers qui débarquent dans un port donné pour une escale (non comptabilisé dans les arrivées internationales). ^b Nombre de touristes qui se déplacent dans un autre pays que leur lieu de résidence dans le but d'exercer une activité non rémunérée, et ce pour une période de moins de 12 mois.

^c (FCCA, 2015) – ^d (UNWTO, 2015) – ^e (CTO, 2015) – ^f (Tourisme Montréal, 2015) – ^g (UNWTO, 2015) –

^h (Croisière Saint-Laurent, 2014) – ⁱ (Tourisme Québec, 2015) – ^j (CLIA, 2015)

B. Développement du territoire

Le tourisme de croisière peut potentiellement contribuer au développement du territoire, au même titre que le tourisme ayant des assises terrestres. Ses activités stimulent le développement territorial en périphérie des ports d'escales (Grenier, 2008), mais elles participent aussi à l'amélioration d'autres types d'infrastructures, tels que le réseau routier, pour permettre les activités d'excursions sur le territoire. De plus, elles peuvent également contribuer au renforcement des liens économiques locaux.

Les infrastructures situées à l'extérieur des zones portuaires s'avèrent un défi pour plusieurs pays des Caraïbes, spécialement les pays en développement comme le Belize. Il est alors nécessaire pour la destination d'assurer une certaine revitalisation de la zone urbaine en périphérie du port, de mettre à niveau le réseau routier et d'améliorer les structures d'accueil des sites d'excursions. À cet égard, des sommes ont été octroyées dans les deux destinations pour la revitalisation d'infrastructures et d'équipements. (CESD, 2006 ; Tourisme Québec, 2011). Pour la population, ces actions peuvent permettre la réappropriation de zones délaissées (McCarthy, 2003 ; Blondy, 2011), mais à l'inverse exclure certains groupes de citoyens en raison d'un embourgeoisement induit (Seassaro, 2001).

Le renforcement des liens économiques locaux par la mise en place d'une chaîne de distribution efficiente liant les différentes activités économiques peut favoriser un réel développement (Timms, 2006). Néanmoins, la nature enclavée du tourisme de croisière et l'intégration économique verticale, qui fait en sorte que les navires s'approvisionnent à leur port d'attache, inhibent grandement cette possibilité (Freitag, 1994 ; Momsen, 1998 ; Patterson et Rodriguez, 2004 ; Carlisle et Jones, 2012 ; Manning, 2012). Au Belize, la taille des bateaux qui font escale (jusqu'à 4000 passagers) peut poser des défis logistiques d'approvisionnement en denrées locales. Au Québec, plusieurs des navires qui jettent l'ancre dans les plus petits ports du Saint-Laurent sont de tailles modestes (200-400 passagers), ce qui rend les possibilités d'approvisionnement en denrées locales possibles, mais très ponctuelles. Ces occasions ont été définies par les responsables de l'escale de Gaspé comme un service de dépannage.

L'activité des croisières recèle des opportunités certaines malgré des risques importants pour les destinations, considérant d'une part les investissements nécessaires en ce qui concerne les infrastructures et, d'autre part, les retombées économiques incertaines (Logossah, 2007). La dépendance au tourisme devient dans ce contexte un défi supplémentaire à surmonter pour des pays comme le Belize. Au Québec, le développement du tourisme de croisière est un segment de l'activité touristique qui s'appuie sur une industrie touristique déjà bien développée et qui, à ce titre, bénéficie d'infrastructures existantes. Si des investissements supplémentaires s'avèrent incontournables pour améliorer les infrastructures en place (ou en construire de nouvelles, le cas échéant), les destinations doivent s'assurer, comme ce fut le cas à Gaspé, qu'elles serviront également à d'autres activités.

C. Relations territoriales – L'enclave et la bulle touristique

La mise en place d'une enclave a des conséquences spatiales inévitables, comme la privatisation de l'espace dédié à l'enclave, provoquant une restriction de ses accès, voire sa fermeture (complète ou partielle) au public (Dehoorne, 2013). Il s'en suit une renégociation des relations territoriales autour des enclaves, où la population locale doit restructurer sa présence sur le territoire. À partir du moment où la population cherche à se redéployer autour de l'enclave, on observe la revendication d'une nouvelle territorialité (Paasi, 2013). L'espace relationnel doit alors être redéfini afin que la population locale puisse tirer des avantages de cette territorialité formelle imposée, qu'elle puisse déterminer les ressources nécessaires à son émancipation, et qu'elle soit en mesure de retrouver une partie de son capital culturel, également affecté par la mise en place de l'enclave.

Dans ce contexte, la nature extraterritoriale de l'enclave touristique instaure de nouveaux rapports dans le territoire. Tant que l'enclave est saisissable (en ce sens où il est physiquement possible d'entrer en relation avec elle), tant qu'elle est incluse dans l'espace de vie de la communauté, il est possible pour la population de renégocier le territoire en visant l'intérêt commun. Ainsi, la force du capital social qui émane de la communauté territorialement ancrée s'institue contre la force du capital économique des acteurs du développement touristique dans une bataille pour une territorialité renouvelée. Ces luttes de pouvoir entre les différents protagonistes se déroulent à intensités variables et influent directement sur la capacité de développement des destinations touristiques (Pretty et Ward, 2001; Pelling et Manuel-Navarrete, 2011 ; Sharpley et Telfer, 2014).

La situation observée à Belize City, au pourtour de l'enclave ou de la zone d'accueil appelée « village touristique », reflète à plusieurs égards une relation de pouvoir dont l'enjeu est l'accès aux revenus potentiels découlant du débarquement en masse de touristes lors des escales. C'est dans cette zone de résistance, instaurée face à l'autorité, et en réponse aux inégalités, que des locaux tentent d'établir des contacts pécuniaires avec les touristes à travers des stratégies informelles (Ex. fig. 4) (4). Les rares locaux détenteurs d'un capital économique suffisant sont en mesure de négocier un accès à l'enclave via *le Belize Tourist Board* (négociateur pour les propriétaires de l'enclave). Cet accès est modulé selon l'investissement consenti (5).

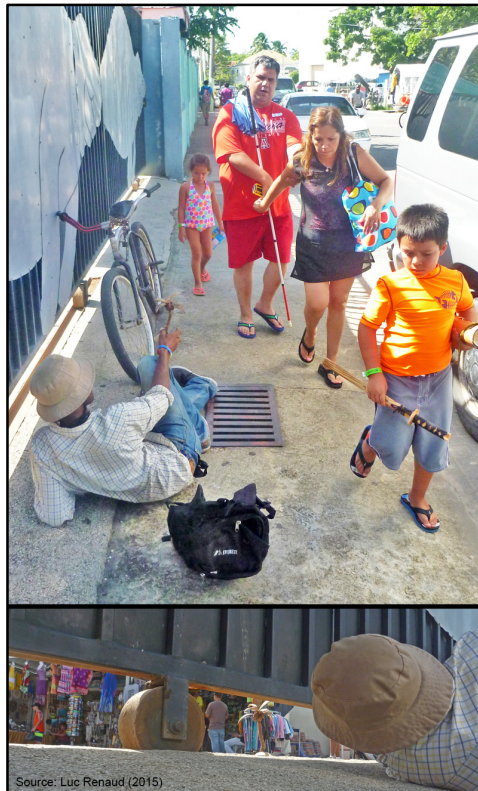


Figure 4: Vendeur illicite à Belize City

Toujours au Belize, la zone d'accueil correspond à une zone franche privée consentie par le gouvernement et elle sert à favoriser l'émergence de lieux de consommation. Il s'agit d'un pays à l'intérieur du pays et, afin d'y pénétrer, on doit passer par un contrôle douanier en montrant un passeport (fig.5). Ce sont là des zones contrôlées, dénaturant dès lors la valeur réelle de la notion de rencontre avec la population locale (Pratt, 2008). Ici, seuls quelques touristes téméraires (ou expérimentés) osent s'aventurer hors de la zone protégée, faisant fi des avertissements et du soi-disant danger lié au fait de se mêler à la population (fig. 6). Au final, cette zone d'accueil est peu intégrée au territoire fonctionnel existant et tend vers l'hermétisme.



Figure 5: Zone d'accès au village touristique de Belize City



Figure 6: Avertissement pour les touristes quittant l'enclave

Quant à la bulle touristique, elle s'avère très restreinte et elle est confinée tout près de l'enclave. Son degré de formatage par les tenants de l'enclave diminue rapidement dès que l'on atteint les petites rues adjacentes. Sur place, les débarquements qui ont fait l'objet d'observations et les entretiens qui ont eu lieu avec différents acteurs du territoire fonctionnel ont montré qu'une quantité marginale de touristes dépassent les zones aménagées près de l'enclave et se rendent dans les commerces détenus par les locaux. Les touristes interrogés avaient clairement été avertis sur le bateau de ne pas s'aventurer trop loin du village touristique, la ville de Belize City étant considérée comme dangereuse. Quoique certains incidents puissent toujours survenir à l'extérieur de l'enclave, ces avertissements servent surtout à confiner les dépenses des touristes au sein des commerces de l'enclave (Weaver, 2005) et à assurer la sécurité totale des passagers, un important argument de vente de l'ITC (Tarlow *et coll.* 2012). Au final, hors de la zone touristique, au centre-ville, il n'existe pratiquement aucune activité économique liée au tourisme, indépendamment d'une boutique de souvenirs. On constate qu'à Belize City, le territoire formel impose sa territorialité sur le territoire fonctionnel.

Les observations faites à Gaspé laissent entrevoir une situation différente : l'enclave est plus poreuse et le décalage économique avec le milieu dans lequel elle s'insère est moins important. La dynamique économique par laquelle une partie de la population locale est attirée vers la zone d'accueil en espérant en tirer quelques revenus supplémentaires s'est moins fait sentir lors de la mise en place de la destination, à l'exception de quelques initiatives durant les premières années d'opération de l'escale. Ces initiatives de particuliers ont été regroupées sous l'égide d'un voyageur qui œuvre à l'échelle du Québec et d'un marché d'artisanat local. Dans un cas comme dans l'autre, aucune redevance n'est versée aux compagnies de croisières.

La zone d'accueil de Gaspé, quoiqu'enclavée et surveillée (fig. 7), n'est pas une zone franche appartenant à des acteurs privés et, par conséquent, elle n'a pas une fonction primaire de consommation. Elle occupe principalement la fonction de bureau d'information touristique ouvert au public et via lequel les croisiéristes peuvent aussi avoir accès au restaurant de la marina. Dans ces espaces, les croisiéristes entrent en contact avec les usagers locaux ainsi

qu'avec des touristes conventionnels. Au final, la zone d'accueil tend vers l'ouverture et est plus intégrée au territoire fonctionnel.



Figure 7: Avis de sûreté à Gaspé

La bulle touristique qui couvre l'ensemble du centre-ville de Gaspé n'est aucunement formatée par l'ITC. Dans ce contexte, les touristes qui arrivent à la zone d'accueil et ne participent pas aux excursions proposées sont invités à en sortir pour aller à la rencontre de la population et à la découverte de la ville. Les observations de terrain ont montré qu'un nombre important de passagers a choisi de déambuler en ville, et ceux qui ont été interrogés n'y éprouvaient aucun sentiment d'insécurité. Ils côtoient les touristes conventionnels et peuvent fréquenter des commerces détenus par des locaux sans être dirigés ou confinés stratégiquement dans leur déambulation. À l'évidence, dans ce cas, le territoire formel n'impose pas sa territorialité au territoire fonctionnel.

La nature différenciée des relations territoriales à l'interface enclave/communauté évoquée précédemment a pour effet d'induire des territorialités singulières aux franges de l'enclave et au sein de la bulle touristique de chacune des destinations. Autrement dit, chacune des dialectiques relationnelles entre les destinations et l'ITC a comme effet de déterminer le degré de présence et de formatage qu'a le territoire formel sur le territoire fonctionnel. L'enjeu pour les destinations réside dans leur capacité à limiter le degré de territorialisation de l'ITC apporté par son contrôle de l'enclave et de la bulle touristique.

D. Contexte et distribution géographique du pouvoir

Les stratégies de déploiement territorial formel imposées par la nature extraterritoriale du tourisme de croisière et le rapport de force que l'industrie impose vis-à-vis le territoire fonctionnel qu'elle investit sont déterminants pour les relations de pouvoir (Pinnock, 2014). Les zones de contacts entre le territoire formel et informel sont des lieux de résistances stratégiques dans lequel, selon le contexte, les communautés trouvent ou non leur compte.

La discussion précédente a mis en lumière certains éléments contextuels permettant d'avancer des pistes de réflexion et qui, au final, semblent favoriser la destination de Gaspé, où la capacité de l'ITC à imposer sa territorialité est limitée. Parmi ceux-ci, notons que :

- La zone d'accueil n'est pas une enclave privée et exclusive à l'activité des croisiéristes;
- Le discours sécuritaire de l'ITC sur les dangers de la destination afin de confiner leurs dépenses n'est pas applicable;
- Le tourisme de croisière représente un segment complémentaire de l'offre touristique et non l'activité principale de la destination, ce qui diminue la dépendance;
- La dépendance est également faible en raison de son offre touristique variée et de son cadre unique, ce qui s'applique pour d'autres des destinations du Québec (Québec, Fjord du Saguenay, Montréal, etc.). À l'opposé l'ITC formate le discours sur l'offre caribéenne et l'homogénéise sur les trois S – *Sex/Sun/Sand* (Vainikka, 2013) (6);
- Les ports d'escales québécois ne dépendent pas uniquement d'une ou de deux compagnies, ce qui les rend moins vulnérables aux menaces de réaffectation des activités favorisées par la mobilité de l'ITC;
- S'il y a des menaces, elles ont moins de portées par le fait que les infrastructures dédiées aux croisières servent aussi à d'autres fins;
- À l'échelle du Québec, la collaboration entre les ports d'escale, sous l'égide de l'Association des croisières du Saint-Laurent (ACSL) diminue la compétition entre les escales (7).

Le contexte n'est pas le seul déterminant qui influera sur la capacité de l'ITC à imposer sa territorialité. Les relations de pouvoir entre les acteurs doivent tenir compte d'un ensemble de facteurs qui relève des intérêts en jeu, des motivations et du type de développement voulu au niveau politique, social et économique (London et Lohmann, 2014).

Ces facteurs s'insèrent dans une dialectique d'où résulte une distribution des groupes d'acteurs qui module les relations territoriales au sein d'une destination donnée. Le tableau 2 montre la distribution géographique des groupes d'acteurs des deux destinations au niveau de l'enclave et de la bulle touristique.

Tableau 2 : Distribution géographique des groupes d'acteurs

	BELIZE CITY	GASPÉ
Enclave	<ul style="list-style-type: none"> - ITC : <i>propriétaires (Royal Caribbean et Diamonds International).</i> - Secteur public : <i>Belize Tourist Board^a.</i> - Secteur privé international : <i>voyagistes, boutiques et restaurants.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Secteur public : <i>Tourisme Québec et Corporation Escale Gaspé (gestionnaire de l'escale – Organisme à but non lucratif), ville de Gaspé.</i> Secteur privé local – Marina de Gaspé
Bulle touristique	<ul style="list-style-type: none"> - ITC : <i>Boutiques et restaurants recommandés</i> - Secteur privé : <i>voyagistes.</i> - Secteur privé local : <i>Guides, transporteurs, restaurateurs et boutiques officiels et informels.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Secteur privé : <i>Cruise concierge (gestionnaire des guides locaux).</i> - Secteur privé local : <i>transporteurs, marché d'artisanat public, boutiques et restaurateurs.</i>

^a Le BTB relève du ministère du Tourisme et travaille directement avec l'ITC et le secteur privé international.

À Belize City, en tant que propriétaire, l'ITC contrôle directement les boutiques et les restaurants de l'enclave. Elle retire également des redevances aux voyageurs qui y sont installés via les permis d'opération délivrés par le BTB. Dans la bulle touristique, la même stratégie opère vis-à-vis les voyageurs locaux qui exercent leur activité en périphérie de l'enclave. De plus, l'ITC peut exercer son influence à partir du navire en recommandant certaines boutiques et des restaurants moyennant une rétribution.

À Gaspé, l'ITC n'a aucun accès à l'enclave qui relève du secteur public, à l'exception de la marina qui, elle, appartient à des intérêts privés locaux et qui était déjà en place avant l'arrivée des croisiéristes. Idem pour la bulle touristique, qui est occupée par le secteur privé local et provincial (Cruise Concierge est gestionnaire de guides pour l'ensemble des membres de l'Association des croisières du Saint-Laurent).

Les zones d'excursions hors de la bulle touristique ne sont pas abordées dans cette analyse, mais il est intéressant de mentionner que tant au Belize qu'à Gaspé, l'ITC s'y déploie par l'entremise de la vente d'excursions. C'est pour l'instant le seul espace à Gaspé, où les compagnies de croisière peuvent contenir géographiquement les dépenses de leurs passagers.

À Gaspé, l'ITC n'a donc pas accès à l'enclave et à la bulle touristique. À Belize City, au contraire, ses stratégies territoriales lui ont permis de fortement territorialiser cette destination, au point où seuls les acteurs informels présents dans ces espaces, dans une dynamique de résistance, arrivent à échapper à son formatage.

Conclusion

En choisissant de développer la filière du tourisme de croisière, les gouvernements du Belize et du Québec ont placé les territoires des deux destinations en relation avec une industrie particulièrement encline à favoriser ses propres intérêts. En d'autres mots, « l'industrie de la croisière n'est pas une entreprise de bienfaisance au service du développement des territoires » (Dehoorne, 2011 *et coll.* : 12). Dans ce contexte les destinations ont intérêt à bien saisir les mécanismes à travers lesquels l'ITC cherche à exercer son pouvoir.

Il existe dans la compréhension de l'expérience caribéenne, un potentiel intéressant pour mieux outiller les destinations à faire face au défi du développement sans précédent de cette industrie. Cette étude comparative met en évidence l'intérêt de l'analyse des dynamiques territoriales dans la compréhension des relations de pouvoir entre les acteurs du tourisme. La mise en lumière des relations territoriales permet de poser une réflexion sur la façon dont ces acteurs arrivent, ou non, à imposer leur territorialité pour leur propre bénéfice. La complexité de ces relations appelle cependant une analyse plus fine des dynamiques territoriales, notamment au niveau des zones d'excursions, en tenant compte du contexte spécifique à chaque destination et des enjeux soulevés avec justesse par London et Lohmann (2014).

Cet article n'a pas pour ambition d'aborder l'ensemble des dynamiques territoriales possibles dans chacune des destinations, cependant la discussion n'en demeure pas moins éclairante pour les acteurs des destinations québécoises ou d'ailleurs. Il incombe aux destinations de faire preuve de vigilance et de s'assurer de garder un contrôle sur le déploiement territorial de l'ITC. Sa présence restera bénéfique pour les territoires d'accueil si sa capacité à exercer une territorialité demeure limitée et qu'elle n'affecte pas la capacité de développement durable des destinations. En ce sens, les destinations doivent résister au débarquement (8) du pouvoir de l'ITC sur leur territoire afin que la relation avec cette dernière leur demeure favorable et que le développement de cette activité soit pérenne.

Pour citer cet article

Luc Renaud, « Résister au débarquement: tourisme de croisière et dynamiques territoriales au Québec et dans la Caraïbe », *RITA* [en ligne], N°10: juillet 2017, mis en ligne le 10 juillet 2017. Disponible en ligne: <http://revue-rita.com/thema/resister-au-debarquement-tourisme-de-croisiere-et-dynamiques-territoriales-quebec-caraibe.html>

Notes :

- (1) Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement.
<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/developpement/loi.htm>
- (2) Pour une discussion critique sur le concept de tourisme de masse voir Vainikka (2013).
- (3) Durée des observations : 8h/jour – Durée des entretiens – 30 à 60 minutes. Belize : Directeur (Belize Tourist Association - BTIA) ; directrice assistante (BTIA Placencia) ; assistant technique (Belize Tourist Association) ; guides touristiques locaux (6) ; professeurs en tourisme Belize University (2) ; responsable groupe de citoyens ; chargé de projet (Southern Environmental Association) ; pêcheurs locaux (2) ; citoyens (2) ; responsable du village (Placencia). Responsable de village (Monkey River)
Gaspé : Chef d'escale (Escale Gaspé) ; guide local ; vendeur local ; restaurateurs (2) ; commerçants (2) ; citoyen (2), artiste de rue (1).
Fort Lauderdale : Directeur (Cruise and Regional initiatives – Belize Tourist Board) ; avocat en droit maritime.
- (4) La lutte de pouvoir se fait également entre les locaux possédant des permis et les illégaux. En entretien, les premiers qualifient systématiquement les seconds de voleurs.
- (5) Un voyageur, par exemple, peut s'établir dans une zone allant de l'intérieur du village jusqu'à la périphérie de la zone touristique, et il en va de même pour les vendeurs de souvenirs et les restaurateurs. Cependant, les meilleures places sont détenues par des intérêts étrangers.
- (6) Cet aspect est important, car c'est en raison de ce formatage des destinations caribéennes que l'ITC peut plus facilement boycotter une destination pour en favoriser une autre qui offrira un produit tout à fait similaire.
- (7) À l'exception notable du petit port de Tadoussac, l'ensemble des escales du Québec fait partie de l'ACSL.
- (8) La métaphore du débarquement prend aussi un sens propre lorsque des milliers de touristes débarquent dans les rues adjacentes au port d'escale; certains auteurs ont décrit le phénomène en termes de pollution humaine (Smith, 2006).

Bibliographie

Aldhuy Julien (2008). « Au-delà du territoire, la territorialité ? ». *Géodoc*, Vol. n°55 : 35-42.

Blondy Caroline (2011). « La croisière dans l'espace polynésien : jeux de lieux et d'acteurs, pratiques, aménagements et enjeux de développement ». *Études caribéennes*, Vol.18, Avril. : . [URL :<http://etudescaribeennes.revues.org/5143> Consulté le 8 septembre 2015]

Brunet Roger, **Ferras** Robert et **Théry** Hervé (1992). *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*. Montpellier: Groupement d'intérêt public RECLUS.

Caric Hrvoje (2012). « Cruise Tourism Environmental Risks ». Dans, Papathanassis A., Lukovic T. et Vogel M. *Cruise Tourism and Society*, : Springer Berlin Heidelberg : 47-67.

Carlisle Sheena et **Jones** Eleri (2012). « The beach enclave: A landscape of power ». *Tourism Management Perspectives*, Vol. 1, : 9-16.

CESD (2006). *Cruise Tourism in Belize: Perceptions of Economic, Social & Environmental Impact*. Washington D.C.: Center on Ecotourism and Sustainable Development.

CLIA (2015). *The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2014*. Fort Lauderdale, FL: Cruise Line International Association.

Croisières Saint-Laurent (2014). « Croisières internationales : Année record pour le Saint-Laurent ». : . [URL :<http://www.cruisesaintlawrence.com/FR/communiqués/314/Croisieres-internationales-Annee-record-pour-le-Saint-Laurent.aspx> Consulté le 22 août 2015]

CTO (2015). *Latest Statistics 2014*. St Michael, Barbados: Caribbean Tourism Organization.

Dehoorne Olivier (2013). « Tourisme et lutte contre la pauvreté : opportunités et défis ». *Études caribéennes*, Vol.24-25, Avril-Août : [URL :<http://etudescaribeennes.revues.org/6601> Consulté le 17 mars 2015]

Dehoorne Olivier, **Murat** Christelle et **Petit-Charles** Nathalie (2008). « The Cruise Tourism in the Caribbean Space: Spatial Rationale and Development Rationale ». *GeoJournal of Tourism and Geosites*, Vol. 2, n°2 : 96-105.

Dehoorne Olivier, **Petit-Charles** Nathalie et **Theng** Sopheap (2011). « Le tourisme de croisière dans le monde : permanences et recompositions ». *Études caribéennes*, Vol. 18, avril: [URL : <https://etudescaribeennes.revues.org/5629> Consulté le 5 septembre 2016]

Delaney David (2005). *Territory : a short introduction*. Malden, MA: Blackwell Pub.

Di Méo Guy (1998). *Géographie sociale et territoires*. Paris: Nathan.

Di Méo, Guy et **Buléon** Pascal (2005). *L'espace social : une lecture géographique des sociétés*. Paris: Colin.

Donner Nicolas (2011). « Notes sur la dimension immunitaire des enclaves pétrolières ». *EchoGéo*, Vol.17, Juin-Août : . [URL :<http://echogeo.revues.org/12555> Consulté le 21 février 2015]

FCCA (2015). *Cruise Industry Overview - 2015 : State of the Cruise Industry*. Hollywood, Florida: Florida-Caribbean Cruise Association.

Freitag Tilman G. (1994). « Enclave tourism development for whom the benefits roll? ». *Annals of Tourism Research*, Vol. 21, n°3 : 538-554.

Germain Alexandre (2012). « Sortir le territoire de sa logique exclusive : pour une définition fonctionnaliste de la territorialité ». *Philosophiques*, Vol. 39, n°2 : 435-449.

Grenier Alain A. (2008). « Le tourisme de croisière ». *Téoros*, Vol. 27, n°2 : 36-48.

Hritz Nancy et **Cecil** Amanda K. (2008). « Investigating the Sustainability of Cruise Tourism: A Case Study of Key West ». *Journal of Sustainable Tourism*, Vol. 16, n°2 : 168-181.

Jaakson Reiner (2004). « Beyond the tourist bubble?: Cruiseship Passengers in Port ». *Annals of Tourism Research*, Vol. 31, n°1 : 44-60.

Johnson David (2002). « Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check ». *Marine Policy*, Vol. 26, n°4 : 261-270.

Klein Ross A. (2002). *Cruise ship blues : the underside of the cruise ship industry*. Gabriola, B.C: New Society Publishers.

Klein Ross A. (2006). « Troubled seas: Social activism and the cruise industry ». Dans, Ross K. Dowling *Cruise Ship Tourism*, Wallingford : CABI : 377-388.

Le Masne Camille (2012). « Les Caraïbes centraméricaines au XXIe siècle : de l'enclave bananière à l'interface transnationale ? ». *Études caribéennes*, Vol.21, Avril : . [URL :<http://etudescaribeennes.revues.org/6046> Consulté le 14 septembre 2015]

Logossah Kinvi (2007). « The cruise sector in the Caribbean: a development factor or a pale reflection of globalization? ». *Téoros, Revue de Recherche en Tourisme*, Vol. 26, n°1 : 33-39.

London Wendy R. (2012). « Shore-side Activities ». Dans, Vogel M., Papathanassis A. et Wolber B. *The business and management of ocean cruises*, Wallingford, Oxfordshire : CABI : 184-195.

London Wendy R. et **Lohmann** Gui (2014). « Power in the context of cruise destination stakeholders' interrelationships ». *Research in Transportation Business & Management*, Vol. 13, : 24-35.

Lozato-Giotart, Jean-Pierre (2003). *Géographie du tourisme : de l'espace consommé à l'espace maîtrisé*. Paris: Pearson Education France.

Manning, Edward. W. (2012). « Impacts of Cruising ». Dans, Vogel M., Papathanassis A. et Wolber B. *The business and management of ocean cruises*, Wallingford, Oxfordshire : CABI : 56-59.

McCarthy, John (2003). « The Cruise Industry and Port City Regeneration: The Case of Valletta ». *European Planning Studies*, Vol. 11, n°3 : 341-350.

Melé Patrice (2009). « Identifier un régime de territorialité réflexive ». Dans, Vanier M. *Territoires, territorialité, territorialisation, controverses et perspectives* : Presses universitaires de Rennes : 45-55.

Momsen Janet H. (1998). « Caribbean tourism and agriculture: new linkages in the global era ». Dans, Klak T. *Globalization and Neoliberalism: the Caribbean Context*, New York : Rown Littlefield : 115-134.

Mowforth Martin et **Munt** Ian (2016). *Tourism and sustainability : Development, globalisation and new tourism in the Third World*. London: Routledge.

Paasi Anssi (2013). « Borders and Border-Crossings ». Dans, Duncan J.S., Johnson N.C. et Schein R.H. *The Wiley-Blackwell companion to cultural geography*, Malden, MA : Blackwell Publishing : 478-493.

Patterson Trista et **Rodriguez** Luis (2004). « Political Ecology of Tourism in the Commonwealth of Dominica ». Dans, Gössling S. *Tourism and Development in Tropical Islands: Political Ecology Perspectives*, : Edward Elgar Pub : 304.

Pelling Mark et **Manuel-Navarrete** David (2011). « From resilience to transformation: the adaptive cycle in two Mexican urban centers ». *Ecology and Society*, Vol.16 n°2. [URL : <http://www.ecologyandsociety.org/vol16/iss2/art11/> Consulté le 10 avril 2015]

Pinnock, Fritz H. (2012). *Caribbean Cruise Tourism: Power relations Among Stakeholders*. Germany: LAP Lambert Academic Publishing.

Pinnock Fritz H. (2014). « The future of tourism in an emerging economy: the reality of the cruise industry in Caribbean ». *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, Vol. 6, n°2 : 127-137.

Pratt Mary Louise (2008). *Imperial eyes : travel writing and transculturation*. London: Routledge.

Preble Christine (2014). "Imperial consumption cruise ship tourism and Cozumel, Mexico." Ph.D., State University of New York at Albany.

Pretty Jules et **Ward** Hugh (2001). « Social Capital and the Environment ». *World Development*, Vol. 29, n°2 : 209-227.

Raffestin Claude (1980). *Pour une géographie du pouvoir*. Paris: Litec.

Raffestin Claude (1982). « Remarques sur les notions d'espace, de territoire et de territorialité ». *Espaces et sociétés*, Vol. n°41 : 167-171.

Sack Robert D. (1986). *Human territoriality : its theory and history*. Cambridge: Cambridge University Press.

Sack Robert D. (1987). *Human territoriality and space*. Worcester, Mass: Graduate School of Geography, Clark University.

Seassaro Loredana (2001). « Waterfront: a New Resource Between Tensions and Expectations ». *Portus*, Vol. March, : 38-45.

Sharpley Richard et **Telfer** David J. (2014). *Tourism and development : concepts and issues*. Bristol: Channel View Publications.

Showalter Gerald R. (1995). « Cruise Ships and Private Islands in the Caribbean ». *Journal of Travel & Tourism Marketing*, Vol. 3, n°4 : 107-118.

Smith Valene A. (2006). « Adventure Cruising: An Ethnography of Small Ship Travel ». Dans, Ross K. Dowling *Cruise Ship Tourism*, Wallingford : CABI : 240-250.

Storey Donovan (2009). « Political Geography ». Dans, Kitchin R. et Thrift N. *International Encyclopedia of Human Geography*, Oxford : Elsevier : 243-253.

Tarlow, Peter, **Korstanje** Maximiliano, **Amorin** Ericka et **Goncalvez Gandara** Jose Manoel (2012). « Cruise Risks, Threats and Dangers: A Theory ». *American Journal of Tourism Research*, Vol. 1, n°2 : 16-25.

Timms Benjamin F. (2006). « Caribbean agriculture–tourism linkages in a neoliberal world: Problems and Prospects for St. Lucia ». *International Development Planning Review*, Vol. 28, n°1 : 35-56.

Timothy Dallen J. (2006). « Cruises, supranationalism and border complexities ». Dans, R. K. Dowling *Cruise Ship Tourism*, Wallingford : CABI : 407-413.

Tourisme Montréal (2015). *Croisières et tourisme à Montréal: Développement Économique Canada*.

Tourisme Québec (2011). *Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le Fleuve Saint-Laurent - Bilan à mi-parcours*: Gouvernement du Québec.

Tourisme Québec (2012). *Plan de développement de l'industrie touristique 2012-2020*: Gouvernement du Québec.

Tourisme Québec (2015). *Tourisme en chiffres*. Québec: Gouvernement du Québec.

Tourisme Québec (2015). *Étude auprès des croisiéristes et des membres d'équipage des navires de croisières dans les ports du Saint-Laurent*. Québec: Gouvernement du Québec.

Tribe, John (2008). « Tourism: A Critical Business ». *Journal of Travel Research*, Vol. 46, n°3 : 245-255.

UNWTO (2015). *Faits saillants OMT du tourisme*. Madrid: Organisation mondiale du tourisme.

Vainikka Vilhelmiina (2013). « Rethinking Mass Tourism ». *Tourist Studies*, Vol. 13, n°3 : 268-286.

Vogel Michael P. (2011). « Critical cruise research: in the age of performativity ». Dans, Gibson P., Papathanassis A. et Milde P. *Cruise sector challenges: Making progress in an uncertain world*, Germany : Gabler : 227-244.

Weaver Adam (2005). « Spaces of Containment and Revenue Capture: 'Super-Sized' Cruise Ships as Mobile Tourism Enclaves ». *Tourism Geographies*, Vol. 7, n°2 : 165-184.

Weeden Clare, **Lester** Jo-Anne et **Thyne** Maree (2011). « Cruise Tourism: Emerging Issues and Implications for a Maturing Industry ». *Journal of Hospitality and Tourism Management*, Vol. 18, n°1 : 26-29.

Wilkinson Paul F. (1999). « Caribbean cruise tourism: Delusion? Illusion? ». *Tourism Geographies*, Vol. 1, n°3 : 261-282.

Wood Robert E. (2000). « Caribbean cruise tourism: Globalization at sea ». *Annals of Tourism Research*, Vol. 27, n°2 : 345-370.