

Les défis à relever

Face aux difficultés vécues au cours des dernières années et à l'entrée massive dans le marché de nouveaux joueurs que sont les transporteurs à bas tarifs, les compagnies aériennes n'ont d'autres choix que d'adopter un ensemble de mesures d'efficacité, afin de recouvrer leur rentabilité financière. Ces mesures deviennent d'autant plus nécessaires que le

prix du baril de pétrole ne cesse d'augmenter, se transigeant à plus de 60 \$ (en date du mois d'août 2005). Ainsi, afin de réduire leur structure de coûts, les transporteurs aériens se voient dans l'obligation d'améliorer l'efficacité de leur flotte par l'établissement de parcours plus directs, le repositionnement des appareils⁴ et tous genres de mesures visant la

réduction de la consommation de carburant au sol. Ces mesures deviennent d'autant plus importantes que, selon l'IATA, chaque hausse de 1 \$ du prix du baril de pétrole représenterait un milliard de dollars en coûts supplémentaires pour l'industrie aérienne mondiale. ●

¹ L'écart était estimé à environ 40% avant la restructuration d'Air Canada.

² Il importe de noter que la mise en service par Air France d'un appareil A380 sur une liaison Montréal-Paris signifierait presque à coup sûr le retrait d'un appareil B747. Il s'agit donc d'une substitution plutôt que d'un ajout. L'impact net sur la croissance de l'achalandage doit tenir compte de ce facteur.

³ Le montant versé à Ottawa en 2015 sera de 25 millions de dollars au lieu de 84 millions de dollars, tel que prévu avant la révision du coût des loyers.

⁴ Le repositionnement des gros appareils sur des routes plus longues et plus achalandées et des appareils plus petits pour les liaisons plus courtes et desservant de plus petits marchés.

ANALYSE

Retombées de l'industrie des croisières au Québec

Clément Gamache *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Les retombées économiques associées à la présence des navires de croisières internationales au Québec sont importantes. Au cours de l'année 2004, les ports de Montréal et de Québec ont accueilli un nombre record d'environ 173 000 passagers et membres d'équipage, provenant de 159 bateaux y ayant fait escale. Il s'agit

d'une hausse de près de 24 % du nombre de passagers par rapport à 2003 malgré un léger repli de 4 % du nombre de navires. Une étude réalisée par la firme Business Research and Economic Advisors (BREA) révèle que la présence des navires de croisières au Québec a généré en 2003 des retombées de plus de 134 millions

de dollars et créé 1178 emplois, ces derniers ayant bénéficié de plus de 40 millions en salaires. Selon une étude de marché produite pour la Cruise Line International Association (CLIA), l'intérêt pour des vacances en croisière est tel que la demande nord-américaine pourrait augmenter de près de 50 % en trois ans. ●

Engouement nord-américain

UNE DEMANDE RENOUVELÉE

● Le marché des croisières continue de connaître une croissance soutenue. Alors qu'en 1999, 3,2 millions de vacanciers choisissaient d'effectuer une croisière, ce marché s'est établi en 2004 à un niveau sans précédent de 10,5 millions de croisiéristes. Selon la CLIA¹, un autre sommet devrait être atteint en 2005 : plus de 11 millions de voyageurs devraient monter à bord d'un bateau de croisière exploité par un membre de l'association. D'après la CLIA, en

1980, première année de compilation de ces statistiques, moins de 1,5 million de personnes avaient fait l'expérience de voyager en bateau de croisière. Il s'agit donc d'une hausse non négligeable et continue.

L'origine des passagers peut expliquer en partie cet engouement. En 2004, elle est ventilée comme suit : 85 % d'entre eux (8,9 millions) sont des passagers nord-américains et 15 % (1,6 million) proviennent du reste du monde. Le nombre de passagers d'origine

nord-américaine s'est accru de 11,0 % par rapport à 2003, alors que le nombre de passagers provenant d'ailleurs dans le monde a crû de 3,5 %. Phénomène émergent, selon la CLIA, les Européens sont de plus en plus attirés par des vacances sur un navire de croisière. La force de l'euro, conjuguée aux rabais importants offerts à ceux qui réservent longtemps à l'avance, devrait marquer 2005 comme étant une année phare en cette matière en Europe.

L'OFFRE SE DÉMOCRATISE

● Par ailleurs, de 2000 à 2005, pas moins de 68 vaisseaux ont expérimenté de nouvelles destinations ou de nouveaux itinéraires. D'ici 2008, la CLIA prévoit que ses membres mettront en service au moins une vingtaine de navires supplémentaires. La demande de la part des consommateurs s'avère très soutenue avec des taux d'occupation de plus de 100 % et des réservations pour plus de six mois à l'avance. Un nombre sans précédent de passagers monte pour

la première fois à bord des bateaux de croisières. Selon l'étude de marché annuelle réalisée pour la CLIA², l'intérêt pour des vacances en croisière ne cesse de croître, reflétant un taux de satisfaction et la perception d'un rapport qualité/prix très élevés. Leur popularité est telle que l'étude en question anticipe, selon les scénarios envisagés, que de 30 à 48 millions de Nord-Américains prendront des vacances à bord d'un navire de croisière au cours des trois prochaines années à l'étude (de 2004 à la fin de 2006). Ces projections incitent les

armateurs à offrir de plus en plus de forfaits et de formules vacances inédites (p. ex. : Saguenay, banquises, baleines, automne) et plus accessibles afin de conquérir de nouvelles clientèles. Les compagnies de croisières conçoivent de nouveaux navires ciblant les clients de la classe moyenne supérieure³ (en matière de services, de dimensions des navires, de dimensions des chambres plus ou moins spacieuses, de rapidité et de maniabilité des navires, etc.) de plus en plus attirés par ce genre de vacances « de luxe ». ●

Bilan au Québec

PORT DE QUÉBEC

● Le port de Québec a connu en 2004 la meilleure année de son histoire en raison d'un achalandage de plus de 100 000 personnes. De celles-ci, on a dénombré 71 280 passagers et 32 720 membres d'équipage provenant de 26 navires, propriétés d'une vingtaine de compagnies de croisières différentes représentant plus d'une centaine d'escales (figure 1). Le nombre de croisières internationales ou d'escales a augmenté de 7 par rapport à 2002 et dépasse de 18 escales la moyenne des 14 dernières années pour s'établir à 104 escales en 2004 (113 en 2003)⁴. Selon l'Administration portuaire de Québec, ces activités ont généré en 2004 des retombées économiques de l'ordre de 11 millions de dollars dans l'économie locale.

Depuis 2002, d'importants aménagements ont été apportés aux infrastructures d'accueil des croisiéristes au port de Québec. Ainsi, les deux quais de la Pointe-à-Carcy sont spécialement affectés aux navires de croisières internationales. En service depuis juin 2002, le terminal de croisières permet aux navires de tous les gabarits d'effectuer non seulement des escales, mais également des embarquements et des débarquements en partance ou à destination de Québec avec tous les services attenants tels que les douanes et l'immigration, la manuten-

tion des bagages et les services destinés aux visiteurs étrangers.

De plus, l'Administration portuaire de Québec a reçu le 14 mai 2004 son attestation de conformité aux exigences du Code international sur la sûreté des navires et installations portuaires (ISPS). Le port de Québec est la première administration portuaire canadienne du Québec à recevoir cette attestation de conformité. Le contexte international montre que les aspects liés à la sûreté des transports sont de plus en plus importants.

En effet, les événements de septembre 2001 à New York, et, plus récemment, ceux de Madrid et de Londres, ont mis en lumière les risques associés aux transports. Cette situation, jumelée au fait que la clientèle des bateaux de croisières faisant escale au Québec est majoritairement américaine, fait en sorte que la mise en application de normes internationales de sûreté devient un argument de poids auprès des armateurs dans leur décision de maintenir et de développer le marché des croisières. ●

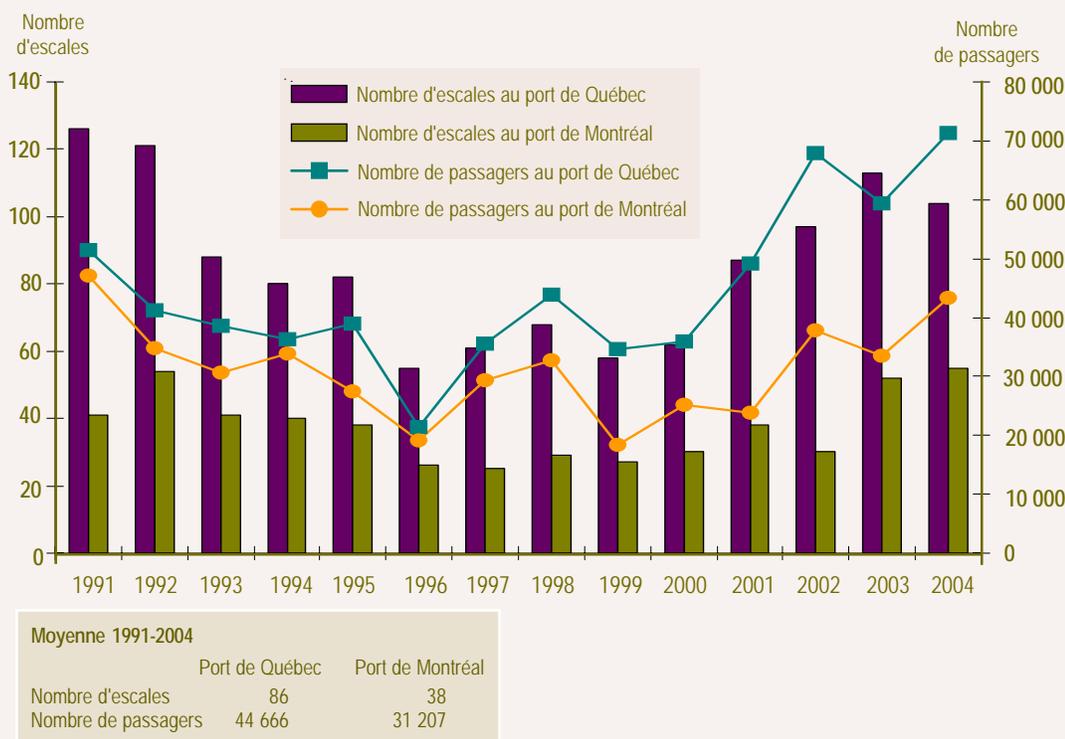
Nombre de passagers par escale, 1991-2004

Année	Port de Québec	Port de Montréal
1991	408	1 147
1992	340	646
1993	439	747
1994	455	848
1995	476	721
1996	388	734
1997	582	1 173
1998	645	1 125
1999	597	678
2000	578	840
2001	565	627
2002	700	1 262
2003	525	643
2004	685	789
Moyenne 1991-2004	520	831

Source : Administrations portuaires de Québec et de Montréal.

Tableau 9

Évolution du trafic des croisières de longue durée (plus d'une journée) aux ports de Québec et de Montréal de 1991 à 2004



Sources : Administrations portuaires de Québec et de Montréal.

Figure 1

PORT DE MONTRÉAL

● Dans la même foulée, le port de Montréal a connu l'une de ses meilleures saisons de croisières depuis 1991. Celui-ci a accueilli 43 385 croisiéristes en 2004, comparativement à 33 427 en 2003, ce qui représente une hausse de plus de 30 %⁵. Le nombre de croisières internationales ou d'escales a augmenté de 25 par rapport à 2002 et dépasse de près d'une vingtaine la moyenne des 14 dernières années pour s'établir à un sommet de 55 escales en 2004. Une dizaine de grandes compagnies maritimes offrent des croisières sur le Saint-Laurent et sur la côte est du continent nord-américain à destination ou en partance de Montréal. Fait à noter, le nombre de passagers par escale des navires de croisières au port de Montréal est toujours et nettement plus élevé que celui affiché par les navires au port de Québec (tableau 9). Cela s'explique en partie

par le fait que, contrairement à Québec, Montréal est principalement un port d'embarquement et de débarquement plutôt qu'un port d'escale, mais également en raison d'un grand nombre de plus petits navires accostant au port de Québec et qui privilégient un itinéraire plus court. L'écart a toutefois diminué à compter de 1997 pour s'établir, en 2004, à une moyenne de 789 passagers par bateau de croisière au port de Montréal comparativement à 685 passagers au port de Québec. Il s'agit d'un écart d'à peine une centaine de passagers en faveur du port de Montréal comparativement à un écart de 740 passagers en 1991 et de 562 passagers en 2002.

PORT SAGUENAY

● Le Saguenay constitue également un attrait unique pour les compagnies maritimes de croisières. De mai à octobre, le fjord du Saguenay est le lieu de passage

de plusieurs grands navires de croisières. En 2005, il était prévu que plus d'une soixantaine de navires vogueraient dans les eaux de la rivière Saguenay. La plupart d'entre eux devaient faire demi-tour à la hauteur de Rivière-Éternité. Quelques-uns se rendraient cependant jusqu'à la baie des Ha! Ha! Avec son fjord unique et la magnifique baie des Ha! Ha!, Saguenay semble un port d'escale tout indiqué pour les bateaux de croisières. Ainsi, un projet d'aménagement d'un port d'escale serait envisagé pour 2006 avec la compagnie de croisières Carnival Cruise qui effectue la liaison entre New York et Québec. Ces futures installations à la baie des Ha! Ha! permettraient de compter un nouveau port d'escale situé plus à l'intérieur du continent, en plus de ceux de la voie maritime du Saint-Laurent. L'Administration portuaire du Saguenay aurait déjà pris entente pour près d'une douzaine d'escales en 2006. ●

Ventilation régionale canadienne

Sur une base régionale, les ports de Victoria et de Vancouver représentent 73 % de l'achalandage de passagers, les ports de l'Atlantique –principalement Halifax– comptent pour 21 % du trafic de croisiéristes alors que les ports du Saint-Laurent recueillent 6 % des visiteurs. Les données de la CLIA indiquent que plusieurs résidents canadiens qui ont voyagé sur des bateaux de croisières au cours de 2003 provenaient d'une province ne disposant pas de ports accueillant des navires de croisières internationales. Ces provinces représentent 55 % des passagers canadiens des navires. Par ailleurs, sur la base de l'enquête de BREA, il est estimé qu'environ 73 % des passagers canadiens des navires, soit 295 654 résidents canadiens, partent en croisière à partir d'un port

situé en dehors du territoire canadien. Selon les données de la CLIA, seulement 13 % des croisiéristes canadiens proviennent du Québec (environ 54 000 passagers) comparativement à près de 30 % habitant la Colombie-Britannique (environ 120 000) et plus de 41 % résidant en Ontario (167 000), 14 % dans les Prairies et à peine 2,3 % dans les provinces maritimes (tableau 10). ●

Répartition des passagers canadiens de bateaux de croisières par province en 2003

	Nombre de passagers	Répartition
		%
Alberta	43 504	10,8
Colombie-Britannique	119 964	29,7
Manitoba	7 364	1,8
Nouveau-Brunswick	2 763	0,7
Terre-Neuve	1 627	0,4
Nouvelle-Écosse	4 248	1,1
Ontario	166 548	41,2
Île-du-Prince-Édouard	477	0,1
Québec	53 910	13,3
Saskatchewan	3 713	0,9
Territoires du Nord-Ouest	137	0,0
Territoire du Yukon	149	0,0
Total canadien	404 404	100,0

Source : Business Research and Economic Advisors (BREA), *The Contribution of the International Cruise Industry to the Canadian Economy in 2003*, prepared for North West Cruiseship Association, Vancouver Port Authority and St. Lawrence Cruise Association, October 2004, divers tableaux, 65 pages.

Tableau 10

Retombées économiques des bateaux de croisières au Canada

Au cours de l'année 2003, plus de 880 navires ont fait escale dans un port canadien. Ces navires ont transporté plus d'un million et demi de passagers et de membres d'équipage, qui ont engendré des retombées économiques (directes et indirectes) de près de 2 milliards de dollars, créant près de 15 000 emplois représentant des salaires de l'ordre de 539 millions et qui ont rapporté des revenus aux divers paliers de gouvernement d'environ 182 millions (tableau 11). Les ports du Pacifique (Victoria et Vancouver) ont représenté 73 % du trafic de passagers, les ports de l'Atlantique (principalement Halifax) 21 % alors que les ports du Saint-Laurent (Montréal et Québec) comptaient pour 6 % du nombre de croisiéristes au Canada.

L'impact économique total de l'industrie des croisières comprend la somme des retombées directes et indirectes. Parmi les retombées indirectes, il y a principalement les dépenses dérivées de la demande des compagnies de croisières auprès des fournisseurs (les services d'affrètement, le transport, l'entreposage, les détaillants, la finance, l'assurance, les services techniques comme les débardeurs, les services portuaires ou le dédouanement, le divertissement et la culture, les services alimentaires, les manufacturiers, etc.). Au total, l'industrie requiert une demande en biens et services auprès des entreprises canadiennes de près de 2 milliards de dollars, occupe 15 000 personnes (à temps plein ou à temps partiel) et engendre des revenus de près de 540 millions.

Source : Business Research and Economic Advisors (BREA), *The Contribution of the International Cruise Industry to the Canadian Economy in 2003*, prepared for North West Cruiseship Association Vancouver Port Authority and St. Lawrence Cruise Association, October 2004, page 8.

Retombées économiques totales de l'industrie des croisières en 2003

	Canada	Colombie-Britannique	Québec	Provinces maritimes	Reste du Canada
Emplois	14 922	10 400	1 178	1 004	2 340
<i>en millions de dollars</i>					
Extrants totaux	1 851	1 241	134	130	346
Salaires et rémunération	539	374	40	33	92
Impôts et taxes	182	126	15	13	28

Source : Business Research and Economic Advisors (BREA), *The Contribution of the International Cruise Industry to the Canadian Economy in 2003*, prepared for North West Cruiseship Association, Vancouver Port Authority and St. Lawrence Cruise Association, October 2004, divers tableaux, 65 pages.

Tableau 11

DÉPENSES LIÉES À L'INDUSTRIE DES CROISIÈRES

● L'impact économique le plus significatif de l'industrie des croisières en 2003 provenait des compagnies de bateaux de croisières. Celles-ci ont effectué des dépenses directes de 965 millions de dollars, ont employé 8700 personnes et ont versé des salaires de l'ordre de 294 millions (tableau 12). La Colombie-Britannique a recueilli la part du lion, obtenant un peu plus des deux tiers des dépenses directes, des emplois, des salaires et des revenus fiscaux. Le Québec a récolté de 7 % à 8 % de ces retombées. La part du Québec représentait 71 millions en dépenses directes des activités des compagnies de croisières (50 millions provenant des compagnies, 20 millions des croisiéristes et 2 millions des membres d'équipage) qui employaient 667 personnes et versaient 22 millions en salaires et 7 millions en taxes.

Au total, l'impact économique (direct et indirect) de l'industrie des croisières au Québec en 2003 a été de 134 millions de dollars, de 1178 emplois, de plus de 40 millions en salaires, et de près de 15 millions en revenus de taxes diverses dans les coffres de l'État.

Par ailleurs, toujours en 2003, plus d'un million et demi de passagers et de membres d'équipage faisant escale dans un port canadien ont dépensé en moyenne respectivement 127 et 107 dollars chacun, ce qui représente près de 199 millions de dollars injectés dans l'économie canadienne, soit respectivement 152 millions par les vacanciers et 47 millions par le personnel de bord⁶. Le tiers de ces dépenses est effectué par les passagers en es-

cale et les deux tiers proviennent de passagers au port d'embarquement ou de débarquement. En effet, ces derniers planifient de demeurer au moins une nuit supplémentaire dans la ville du port d'attache (37 % des passagers à Mon-

tréal et 46 % à Vancouver). C'est donc dire l'importance que revêt le statut de port d'attache pour une ville qui souhaite multiplier les retombées économiques de la présence de l'industrie des croisières (tableau 13).

Retombées économiques directes de l'industrie des croisières en 2003

	Canada	Colombie-Britannique	Québec	Provinces maritimes	Reste du Canada
Emplois	8 696	6 013	667	530	1 486
<i>en millions de dollars</i>					
Dépenses directes des compagnies de Croisières	965	660	71	68	166
Salaires et rémunération	294	197	22	16	59
Impôts et taxes	91	63	7	8	13

Source : Business Research and Economic Advisors (BREA), *The Contribution of the International Cruise Industry to the Canadian Economy in 2003*, prepared for North West Cruiseship Association, Vancouver Port Authority and St. Lawrence Cruise Association, October 2004, divers tableaux, 65 pages.

Tableau 12

Dépenses des passagers et membres d'équipage au Canada, par catégorie en 2003

	Canada	Colombie-Britannique	Québec	Provinces maritimes
Passagers				
Nombre de passagers à terre	1 194 198	782 748	90 033	321 417
<i>en millions de dollars</i>				
Dépenses				
Hébergement	41,5	39,2	2,3	*
Excursions et transport	27,1	14,0	3,8	9,3
Aliments et boissons	26,6	21,0	2,3	3,3
Autres ventes au détail	56,4	34,9	4,5	17,0
Total	151,6	109,1	12,9	29,6
Moyenne par passager (en dollars)	126,91	139,45	143,63	91,95
Membres d'équipage				
Nombre d'employés à terre	440 558	320 503	21 740	98 315
<i>en millions de dollars</i>				
Dépenses				
Excursions et transport	12,5	11,1	0,4	1,0
Aliments et boissons	8,9	7,3	0,3	1,3
Autres ventes au détail	25,6	20,3	1,5	3,8
Total	47,0	38,7	2,2	6,1
Moyenne par membre d'équipage (en dollars)	106,60	120,79	99,08	62,24

Source : Business Research and Economic Advisors (BREA), *The Contribution of the International Cruise Industry to the Canadian Economy in 2003*, prepared for North West Cruiseship Association, Vancouver Port Authority and St. Lawrence Cruise Association, October 2004, divers tableaux, 65 pages.

* Moins de 10 000 dollars.

Tableau 13

DÉPENSES DES CROISIÉRISTES

● Toujours pour 2003, c'est au Québec que les dépenses par passagers ont été les plus élevées (144 \$), suivi par la Colombie-Britannique (139 \$) puis les provinces de l'Atlantique (92 \$). Cela s'explique en raison du pourcentage plus élevé de passagers qui embarquent et débarquent, ce qui occasionne des visites prolongées ou de plus d'une nuit. La presque totalité des passagers fréquentant les ports de Montréal (97 %) et de Vancouver (99 %) y débutent (embarquent) ou terminent (débarquent) leur croisière. À l'inverse, la presque totalité des croisiéristes fréquentant les autres ports canadiens n'effectuent que des escales de courte durée. Seule exception, le port de Québec qui, depuis peu, offre les services d'immigration, de douane et de manutention de bagages (environ de 1 % à 3 % du total de l'achalandage)⁷.

Par ailleurs, ce sont les ventes au détail qui comptent pour la part la plus importante des dépenses des croisiéristes, ce qui correspond à 56 millions de dollars ou 37 % du total des dépenses à l'échelle du Canada et à 5 millions ou 35 % au Québec. Parmi les autres catégories, l'hébergement à l'échelle canadienne représente 27 % des dépenses des passagers bien que, au Québec, la seconde place revienne aux excursions et au transport qui recueillent près de 4 millions ou 30 % des dépenses.

DÉPENSES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

● En ce qui concerne le personnel d'équipage⁸, les ventes au détail se révèlent leur principale dépense (26 millions de dollars ou 55 % du total des dépenses à l'échelle canadienne comparativement à 2 millions ou 68 % au Québec), suivies des frais d'excursion et de transport (13 millions ou 27 % des dépenses totales canadiennes contre 400 000 dollars ou 18 % au Québec). En dépit de ces dépenses totales relativement faibles, le Québec fait assez bonne figure auprès des membres d'équipage, ces derniers y dépensant en moyenne 99 dollars par escale par individu comparativement à 121 dollars en Colombie-Britannique et à 62 dollars dans les provinces de l'Atlantique. Il se peut également que le nombre de membres d'équipage qui débarquent du navire aux ports québécois soit inférieur au taux estimé de 60 % à l'échelle canadienne. Cependant, ceux qui visitent les villes de Montréal ou de Québec y dépensent davantage que dans les ports des provinces maritimes. Encore là, la durée de l'escale y est pour beaucoup en ce qui concerne le montant des dépenses effectuées.

COUP D'ŒIL SUR L'ENSEMBLE DU CANADA

● La distribution régionale des dépenses des compagnies de croisières est principalement influencée

par les activités de croisière, mais d'autres facteurs tels que l'endroit où habite le croisiériste et la localisation des fournisseurs de biens et services entrent également en considération. Ainsi, le lieu de résidence a une incidence sur le choix de l'agence de voyages, la compagnie aérienne ou la publicité. Par contre, le représentant des ventes, les approvisionnements en nourriture, les firmes professionnelles, les assureurs, les équipementiers, etc., ne sont pas localisés nécessairement dans la province où se trouve le port de croisière. Ainsi, la Colombie-Britannique recueille près des deux tiers des dépenses effectuées par les compagnies de croisières, ce qui représente 392 millions de dollars, alors que le Québec et les provinces maritimes n'obtiennent respectivement que 8 % et 5 % de celles-ci, soit des montants correspondants de 50 et de 32 millions. D'autres provinces non identifiées par l'étude⁹ vont chercher 23 % ou 144 millions de retombées directes des activités des compagnies de croisières. Ces autres provinces¹⁰, d'où proviennent 221 415 croisiéristes, accaparent 55 % des commissions aux agences de voyages et 15 % des retombées au moment de l'achat de billets d'avion. Elles bénéficient également de dépenses des compagnies de croisières dans les domaines des services aux entreprises, de la publicité, des services financiers, informatiques et professionnels (tableau 14).

Dépenses des compagnies de croisières au Québec, par catégories en 2003

	Québec		Colombie-Britannique		Provinces maritimes	
	Dépenses	Répartition	Dépenses	Répartition	Dépenses	Répartition
	<i>en millions de dollars</i>	<i>%</i>	<i>en millions de dollars</i>	<i>%</i>	<i>en millions de dollars</i>	<i>%</i>
Dépenses d'administration et professionnelles	19,6	40	101,0	26	2,8	9
Dépenses d'exploitation	29,9	60	291,1	74	27,7	88
Aliments et boissons	0,3	0	40,7	10	10,9	35
Machinerie et équipement	0,2	0	37,5	10	2,6	8
Commission des agences de voyage	6,7	14	14,9	4	1,1	3
Transport et entreposage	19,7	40	12,5	3	---	---
Autres dépenses d'exploitation	3,0	6	185,5	47	14,1	45
Total	49,5	100	392,1	100	31,5	100

Source : Business Research and Economic Advisors (BRE), *The Contribution of the International Cruise Industry to the Canadian Economy in 2003*, prepared for North West Cruiseship Association, Vancouver Port Authority and St. Lawrence Cruise Association, October 2004, divers tableaux, 65 pages.

Tableau 14

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES AU QUÉBEC

● Les données provenant de la North West Cruiseship Association (NWCA) indiquent qu'en 2003, les compagnies de croisières ont dépensé environ 50 millions de dollars au Québec. Ces dépenses se sont réparties de la manière suivante : 40 % en honoraires professionnels et à l'administration, par exemple la publicité, le recrutement, l'informatique, la comptabilité, et 60 % pour les biens et services en appui aux activités proprement dites, notamment les commissions aux agences de voyages (14 %) et le transport et l'entreposage (40 %).

Au cours de cette même année, les retombées directes générées par la visite d'environ 90 000 croisiéristes se sont établies à plus de 20 millions de dollars en biens et services provenant du Québec¹¹. La dépense moyenne par passager à Montréal (209 dollars) a été, en raison de son statut de port d'embarquement, deux fois plus élevée qu'au port de Québec (104 dollars) dont l'utilisation se limite pour l'essentiel à un port d'escale (tableau 15). C'est à l'égard de l'hébergement et de la restauration que s'expliquent les écarts de dépenses les plus importants en faveur de Montréal (3,6 millions par rapport à 1,0 million à Qué-

bec) alors que la ville de Québec affiche de meilleurs résultats au chapitre des ventes au détail et à des fins d'excursions et de transport (5,0 millions à Québec comparativement à 3,3 millions à Montréal). Cependant, les dépenses totales des croisiéristes associées aux deux agglomérations ont été presque similaires malgré un léger écart en faveur de Montréal (6,9 millions). De plus, l'étude de BREA a estimé que les croisiéristes qui embarquent ou débarquent du port de Montréal génèrent des retombées directes de 5,8 millions en frais aériens ayant un impact sur l'économie québécoise. En outre, les croisiéristes résidents du Québec achètent pour environ un million de dollars en assurance voyage aux fins de leur croisière.

En 2003, environ 21 740 membres d'équipage ont visité les deux ports du Québec et ont dépensé plus de 2 millions de dollars. Toutefois, en raison de l'absence de la dimension « hébergement » liée aux fonctions de port d'embarquement et qui n'a que peu d'incidence sur les membres d'équipage, la ville de Québec a affiché des dépenses totales supérieures à celles enregistrées par Montréal, et cela, pour toutes les catégories de dépenses, alors que la dépense moyenne par membre d'équipage s'est avérée identique (99 dollars). En outre, le port de Québec a accueilli un

nombre de navires de croisières beaucoup plus important et, par conséquent, cela s'est reflété sur le nombre de membres d'équipage qui ont visité la ville (plus du triple) ainsi que sur le total des dépenses effectuées (tableau 16).

IMPACT ÉCONOMIQUE PAR SECTEURS

RETOMBÉES DIRECTES

L'analyse des retombées économiques indique que les dépenses directes de l'industrie des croisières se sont établies à un peu plus de 71 millions de dollars en 2003. La répartition par secteurs d'activité (tableau 17) révèle que les biens manufacturés représentent à peine 6 % du total des dépenses alors que les services comptent pour 90 % des montants. Le secteur du transport et de l'entreposage¹² constitue la principale dépense de l'industrie des croisières dans la province (41 %), suivi des services techniques et professionnels¹³ (30 %) puis, loin derrière, de l'approvisionnement et des produits alimentaires (10 %), des services publics (5 %), des produits manufacturés¹⁴ (5 %) et du commerce de gros et de détail (4 %). Les dépenses des passagers et des membres d'équipage sont principalement réparties selon trois secteurs d'activité : le transport et l'entreposage, le commerce de gros et

Dépenses des croisiéristes au Québec, par ports et par catégories en 2003

Port	Québec			Colombie-Britannique			Provinces maritimes			
	Montréal	Québec	Total	Vancouver	Victoria	Total	Halifax	St-John	Autres ports	Total
Visites de passagers à terre	33 372	56 661	90 033	606 069	176 679	782 748	161 904	79 135	80 378	321 417
<i>en millions de dollars</i>										
Dépenses										
Hébergement	2,0	0,3	2,3	39,2	0,0	39,2	0,0	0,0	*	0,0
Excursions et transport	1,6	2,2	3,8	9,4	4,6	14,0	5,2	2,0	2,1	9,3
Aliments et boissons	1,6	0,7	2,3	19,7	1,3	21,0	2,3	0,6	0,4	3,3
Autres ventes au détail	1,7	2,8	4,5	25,3	9,6	34,9	10,2	4,1	2,7	17,0
Total	6,9	6,0	12,9	93,6	15,5	109,1	17,7	6,7	5,2	29,6
<i>en dollars</i>										
Moyenne par passager	208,82	104,33	143,63	154,46	88,00	139,45	109,00	85,02	64,42	91,95

Source : Business Research and Economic Advisors (BREA), *The Contribution of the International Cruise Industry to the Canadian Economy in 2003*, prepared for North West Cruiseship Association, Vancouver Port Authority and St. Lawrence Cruise Association, October 2004, divers tableaux, 65 pages.

Tableau 15

Dépenses des membres d'équipage au Québec, par ports et par catégories en 2003

Port	Québec			Colombie-Britannique			Provinces maritimes			
	Montréal	Québec	Total	Vancouver	Victoria	Total	Halifax	St-John	Autres ports	Total
Visites d'employés à terre	4 930	16 810	21 740	267 388	53 115	320 503	48	24	26 315	98 315
				<i>en millions de dollars</i>						
Dépenses										
Excursions et transport	0,1	0,3	0,4	10,6	0,5	11,1	0,5	0,2	0,3	1,0
Aliments et boissons	0,1	0,2	0,3	6,6	0,7	7,3	0,7	0,3	0,3	1,3
Autres ventes au détail	0,3	1,2	1,5	18,2	2,1	20,3	1,9	1,0	0,9	3,8
Total	0,5	1,7	2,2	35,4	3,3	38,7	3,1	1,5	1,5	6,1
				<i>en dollars</i>						
Moyenne par membre d'équipage	99,08	99,08	99,08	132,47	62,00	120,79	64,26	64,26	56,71	62,24

Source : Business Research and Economic Advisors (BREA), *The Contribution of the International Cruise Industry to the Canadian Economy in 2003*, prepared for North West Cruiseship Association, Vancouver Port Authority and St. Lawrence Cruise Association, October 2004, divers tableaux, 65 pages.

Tableau 16

de détail et les services d'approvisionnement et de produits alimentaires. Ces deux derniers secteurs¹⁵ représentent des dépenses directes dans l'économie québécoise de l'ordre de 9,5 millions.

Ces dépenses directes de l'industrie ont engendré 667 emplois directs à temps plein ou à temps partiel offrant des revenus de plus de 22 millions de dollars. En additionnant l'impôt sur le revenu et les taxes, les gouvernements ont reçu des revenus de 7 millions. Ces dépenses se sont réparties selon deux grandes catégories : les biens manufacturiers (19 emplois et 800 000 dollars de revenus) avec 3 % du total des dépenses directes et le secteur des services à la production (648 emplois et des revenus de plus de 21 millions) avec 97 % du total, comprenant principalement le transport et l'entreposage (273 emplois et 10 millions) représentant 41 % des dépenses, les services techniques et professionnels (172 emplois et 7 millions) avec 26 % ainsi que les services d'approvisionnement et de produits alimentaires (122 emplois et 2 millions) qui comptent pour 18 %.

RETOMBÉES SUR L'ENSEMBLE DE L'ÉCONOMIE

L'impact économique total (direct et indirect¹⁶) de l'industrie des croisières au Québec, qui comprend également les dépenses additionnelles provenant des fournisseurs en biens et services, permet de tracer un portrait plus complet de l'importance de cette activité de transport et de loisir sur l'économie du Québec. L'étude de BREA révèle que, pour l'ensemble des acteurs économiques, l'industrie engendre des dépenses de plus de 140 millions de dollars (en incluant les taxes), est responsable de la création de 1178 emplois et procure des revenus de près de 50 millions (impôts inclus). Ces retombées directes et indirectes, regroupées selon les deux mêmes grandes catégories, sont réparties selon des proportions toutefois différentes, les biens manufacturiers comptant pour 25 % (contre 6 % en retombées directes) de l'ensemble des dépenses alors que les services à la production obtiennent 75 % (comparativement à 96 %) de celles-ci. La ventilation entre les postes de dépenses affiche elle aussi une allocation plus diffuse dans l'ensemble de l'économie québécoise (tableau 18).

Ainsi, même si le secteur du transport et de l'entreposage constitue

encore la principale source de dépenses (25 %), il représente néanmoins à peine un peu plus de la moitié de la part des retombées directes (41 %). Les services techniques et professionnels (19 %) ainsi que l'approvisionnement et les produits alimentaires (7 %) ont également un impact global d'un tiers moindre. Les retombées globales profitent légèrement au commerce de gros et de détail (4 % contre 3 % des retombées directes) mais nettement plus aux autres services¹⁷ et aux gouvernements (21 % contre à peine 5 %). Les dépenses des passagers et des membres d'équipage, principalement concentrées dans certains secteurs d'activité, dont le commerce de gros et de détail et les services d'approvisionnement et de produits alimentaires, représentent des dépenses globales relatives moindres dans l'économie québécoise, de l'ordre de près de 15 millions, ce qui correspond à 11 % des dépenses totales comparativement à 13 % du total en dépenses directes. Selon l'auteur de l'étude, cette diminution de la part relative des retombées directes est due au fait que les retombées indirectes sont plus concentrées dans des activités entre entreprises telles que les voyages et l'industrie touristique.

Par ailleurs, les ports du Québec se distinguent des ports de la côte atlantique et de ceux du Pacifique à maints égards. D'abord, les retombées directes québécoises en matière de production de biens et

services sont beaucoup plus concentrées dans les secteurs des services (90 % contre 71 % pour les ports du Pacifique et 56 % pour ceux de l'Atlantique), particulièrement au chapitre du transport et

de l'entreposage (41 % des dépenses), mais également à celui des services professionnels, techniques et scientifiques (30 %).

Retombées directes de l'industrie des croisières au Québec en 2003¹

Secteurs économiques	Dépenses directes		Emplois		Recettes	
	Valeur	Répartition	Nombre	Répartition	Valeur	Répartition
	<i>en millions de dollars</i>	%		%	<i>en millions de dollars</i>	%
Québec						
Production de biens	4,3	6	19	3	0,8	4
Agriculture, produits de l'agriculture et construction	1,0	1	6	1	0,3	1
Fabrication	3,3	5	13	2	0,5	2
Services	63,8	90	648	97	21,3	96
Ventes de gros et de détail	2,6	4	32	5	0,9	4
Transport et entreposage	29,1	41	273	41	9,9	45
Services professionnel, technique et scientifique	21,6	30	172	26	7,3	33
Services d'approvisionnement et alimentaire	6,9	10	122	18	1,8	8
Autres services et gouvernement	3,6	5	49	7	1,4	6
Dépenses sectorielles totales	68,1	96	...	-	...	...
Taxes indirectes	3,2	4	...	-	..	...
Impact direct	71,3	100	667	100	22,1	100
Impôt sur le revenu	...	...	...	-	3,8	17
Colombie-Britannique						
Production de biens	164,9	25	719	12	31,9	16
Agriculture, produits de l'agriculture et construction	9,2	1	24	-	1,3	1
Fabrication	155,7	24	695	12	30,6	16
Services	465,8	71	5 294	88	164,9	84
Ventes de gros et de détail	23,6	4	273	5	8,8	5
Transport et entreposage	208,1	32	2 217	37	77,8	40
Services professionnel, technique et scientifique	107,7 ²	16	819 ²	14	38,2 ²	19
Services d'approvisionnement et alimentaire	84,7	13	1 385	23	21,4	11
Autres services et gouvernement	41,7	6	600	10	18,7	10
Dépenses sectorielles totales	630,7	96	...	...	...	...
Taxes indirectes	29,3	4	...	...	...	...
Impact direct	660,0	100	6 013	100	196,8	100
Impôt sur le revenu	...	...	...	...	33,5	17
Provinces maritimes						
Production de biens	25,2	37	121	23	4,4	27
Agriculture, produits de l'agriculture et construction	3,3	5	12	2	0,6	4
Fabrication	21,9	32	109	21	3,8	24
Services	37,3	56	409	77	11,7	73
Ventes de gros et de détail	6,3	9	81	15	2,1	13
Transport et entreposage	19,9	30	169	32	6,3	39
Services professionnel, technique et scientifique	2,8	4	21	4	0,9	6
Services d'approvisionnement et alimentaire	5,8	9	101	19	1,4	9
Autres services et gouvernement	2,5	4	37	7	1,0	6
Dépenses sectorielles totales	62,5	93	...	...	...	...
Taxes indirectes	5,0	7	...	...	...	...
Impact direct	67,5	100	530	100	16,1	100
Impôt sur le revenu	...	...	...	...	2,7	17

Source : Business Research and Economic Advisors (BREA), *The Contribution of the International Cruise Industry to the Canadian Economy in 2003*, prepared for North West Cruiseship Association, Vancouver Port Authority and St. Lawrence Cruise Association, October 2004, divers tableaux, 65 pages.

¹ En raison des chiffres arrondis, la somme des éléments peut ne pas égaler le total.

² Incluant finance, assurance, immobilier et location.

Impact économique global de l'industrie des croisières au Québec en 2003¹

Secteurs économiques	Production		Emplois		Revenus	
	Valeur	Répartition	Nombre	Répartition	Valeur	Répartition
	<i>en millions de dollars</i>	%		%	<i>en millions de dollars</i>	%
Québec						
Production de biens	32,9	25	127	11	5,3	13
Agriculture, produits de l'agriculture et construction	6,7	5	30	3	1,5	4
Fabrication	26,2	20	97	8	3,8	9
Biens durables	8,7	7	48	4	1,7	4
Biens non durables	17,5	13	49		2,1	5
Services	101,3	75	1 051	89	35,0	87
Ventes de gros et de détail	5,9	4	122	10	4,1	10
Transport et entreposage	33,1	25	333	28	12,1	30
Finance, assurance, immobilier et location	6,5	5	29	2	1,1	3
Services professionnel, technique et scientifique	25,9	19	261	22	11,1	28
Information, culture et loisir	10,6	8	26	2	1,1	3
Services d'approvisionnement et alimentaire	8,9	7	158	13	2,3	6
Autres services et gouvernement	10,4	8	122	10	3,2	8
Impacts totaux	134,2	100	1 178	100	40,3	100
Taxes indirectes	7,6	6	...	...	...	...
Impôt sur le revenu	...	...	...	...	6,9	17,1
Colombie-Britannique						
Production de biens	456,6	37	2 018	19	91,6	24
Agriculture, produits de l'agriculture et construction	94,8	8	492	5	25,2	7
Fabrication	361,8	29	1 526	15	66,4	18
Biens durables	125,0	10	791	8	32,1	9
Biens non durables	236,8	19	735	7	34,3	9
Services	784,1	63	8 382	81	282,7	76
Ventes de gros et de détail	53,9	4	1 167	11	44,1	12
Transport et entreposage	252,0	20	2 663	26	97,0	26
Finance, assurance, immobilier et location	67,8	6	247	2	11,1	18
Services professionnel, technique et scientifique	137,0	11	1 386	13	64,6	17
Information, culture et loisir	67,8	6	168	2	6,8	2
Services d'approvisionnement et alimentaire	95,7	8	1 564	15	24,1	6
Autres services et gouvernement	109,9	9	1 187	11	35,0	9
Impacts totaux	1 240,7	100	10 400	100	374,3	100
Taxes indirectes	62,2	5	...	...	...	...
Impôt sur le revenu	...	...	...	...	63,6	17,0
Provinces maritimes						
Production de biens	60,1	46	266	26	9,9	30
Agriculture, produits de l'agriculture et construction	13,1	10	51	5	2,1	7
Fabrication	47,0	36	215	21	7,8	24
Biens durables	7,3	6	44	4	1,8	6
Biens non durables	39,7	31	171	17	6,0	19
Services	70,1	54	738	74	22,6	70
Ventes de gros et de détail	10,3	8	177	18	5,5	17
Transport et entreposage	26,3	20	237	24	8,8	27
Finance, assurance, immobilier et location	5,5	4	19	2	0,8	2
Services professionnel, technique et scientifique	8,1	6	71	7	2,9	9
Information, culture et loisir	4,4	3	16	2	0,6	2
Services d'approvisionnement et alimentaire	6,7	5	117	12	1,6	5
Autres services et gouvernement	8,8	7	101	10	2,4	7
Impacts totaux	130,2	100	1 004	100	32,5	100
Taxes indirectes	7,9	6	...	...	...	...
Impôt sur le revenu	...	...	...	...	5,5	16,9

Source : Business Research and Economic Advisors (BREA), *The Contribution of the International Cruise Industry to the Canadian Economy in 2003*, prepared for North West Cruiseship Association, Vancouver Port Authority and St. Lawrence Cruise Association, October 2004, divers tableaux, 65 pages.

¹ En raison des chiffres arrondis, la somme des éléments peut ne pas égaier le total.

La part consentie en matière de revenu est encore plus importante (96 % provenant des services contre 84 % et 73 % dans les deux autres principales destinations canadiennes). Une telle prépondérance des dépenses et des recettes se reflète sur les emplois créés au Québec, la presque totalité de ceux-ci provenant des services. Les deux tiers des emplois sont accaparés par les secteurs du transport et de l'entreposage ainsi que des services professionnels et techniques. À titre de comparaison, ceux-ci représentent seulement 50 % et 45 % dans les ports du Pacifique et de l'Atlantique. À peine 6 % des dépenses, 3 % des emplois et 4 % des revenus sont dévolus à la production de biens au Québec (agriculture, construction, fabrication) comparativement à 25 %, 12 % et 16 % respectivement sur la côte pacifique et à 37 %, 23 % et 27 % dans les provinces maritimes.

D'une part, la proximité du centre économique ontarien pourrait expliquer une partie de cette situation. D'autre part, les provinces ne disposant pas de ports de croisières réussissent à aller chercher 144 millions de dollars, ce qui représente 23 % des dépenses totales des compagnies de croisières. Ces provinces sont le lieu d'origine des 221 000 passagers canadiens (54,6 % de tous les croisiéristes canadiens) qui versent plus de 55 % des commissions aux agences de voyages et 15 % des tarifs en transport aérien. À titre de comparaison, à peine 13 % des passagers canadiens proviennent du Québec, ce qui limite d'autant les retombées en sol québécois.

Une situation similaire se répète en matière d'impact économique global (direct et indirect) dans l'ensemble de l'économie. Cependant, les écarts régionaux sont moins importants et la répartition des

retombées est mieux établie parmi les différentes activités économiques tant en matière de revenu qu'en ce qui concerne les emplois créés. Toutefois, les secteurs du transport et de l'entreposage ainsi que les services professionnels et techniques demeurent les domaines d'activité économique qui profitent le plus des retombées (49 % contre 71 % des dépenses directes) de l'activité des croisières au Québec (37 % sur la côte ouest et 30 % sur la côte atlantique). Les producteurs de biens accaparent toutefois 25 % des retombées directes et indirectes, 13 % des revenus et 11 % des emplois (comparativement à 37 %, 24 % et 19 % respectivement sur la côte ouest et à 46 %, 30 % et 26 % sur la côte atlantique). ●

Synthèse de l'impact économique de l'industrie des navires de croisières Passagers et membres d'équipage canadiens et étrangers débarqués à terre

	Canada	Québec	Colombie-Britannique	Provinces maritimes	Proportion des retombées par rapport aux retombées totales canadiennes		
					Québec	Colombie-Britannique	Provinces maritimes
					%		
Impact économique direct							
Emplois	8 696	667	6 013	530	7,7	69,1	6,1
					%		
<i>en millions de dollars</i>							
Dépenses directes de l'industrie des croisières	965	71	660	68	7,4	68,4	7,0
Salaires et rémunération	294	22	197	16	7,5	67,0	5,5
Revenus d'impôts et taxes	91	7	63	8	7,7	69,2	8,5
Impact économique total							
Emplois	14 922	1 178	10 400	1 004	7,9	69,7	6,7
					%		
<i>en millions de dollars</i>							
Production totale	1 851	134	1 241	130	7,3	67,0	7,0
Salaires et rémunération	539	40	374	33	7,5	69,4	6,0
Revenus d'impôts et taxes	182	15	126	13	8,0	69,2	7,4

Source : Business Research and Economic Advisors (BREA), *The Contribution of the International Cruise Industry to the Canadian Economy in 2003*, prepared for North West Cruiseship Association, Vancouver Port Authority and St. Lawrence Cruise Association, October 2004, divers tableaux, 65 pages.

Tableau 19

Synthèse

En 2003, plus de 170 navires de croisières ont accosté aux deux principaux ports du Québec, qui ont connu un achalandage de 111 000 passagers et personnel d'équipage. Plus de 54 000 résidents du Québec ont acheté des croisières partout dans le monde. Passagers et personnel de bord ont dépensé 71 millions de dollars dans la province au cours de l'année, créant 667 emplois injectant 22 millions en salaires. Les dépenses directes ont également engendré 7 millions de revenus de taxes et d'impôts. Ces dépenses ont représenté des retombées pour l'économie québécoise de 134 millions, près de 1 200 emplois qui ont reçu 40 millions en salaires et ont retourné près de 15 millions dans les coffres de l'État (tableau 19).

L'ensemble des retombées de l'industrie des bateaux de croisières au Québec représente environ de 7 % à 8 % des retombées de l'industrie des croisières au Canada. Comparativement aux retombées à l'échelle canadienne, l'impact économique au Québec est légèrement plus concentré dans l'industrie du transport et de l'entreposage. Cela est le résultat d'une proportion plus importante des passagers en escale¹⁸ et de membres d'équipage qui visitent la ville. À l'inverse, il y aurait des retombées légèrement moindres dans le secteur manufacturier du fait que le facteur de localisation des entreprises n'est pas déterminant pour la livraison du produit. En effet, les dépenses directes de services sont moins dépendantes de

la proximité des ports et les fournisseurs peuvent donc desservir la compagnie ou le navire à partir d'installations aux fins d'affaires situées n'importe où à travers le Canada. Par conséquent, pour augmenter l'impact économique de l'industrie des bateaux de croisières au Québec, les acteurs du milieu devront d'abord miser sur le statut de port d'embarquement du port de Québec ou d'escales prolongées, mais également sur l'attrait particulier que constitue, tant pour les passagers que les membres d'équipage, la participation aux visites des agglomérations de Québec et de Montréal et, particulièrement, sur la fréquentation plus soutenue des commerces. ●

¹ Ces statistiques tiennent compte des 19 compagnies de bateaux de croisières internationales et des 16 500 agences de voyages membres de la CLIA, qui regroupe 95% des compagnies de croisières nord-américaines.

² CLIA, 2004 Market Profile Study Projection, par la firme TNS/NFOplog Research, Market Profile Study, June 2004, project no.: 28343, site Internet : http://www.cruising.org/press/research/2004%20market%20Profile%20Presentation_files/frame.htm

³ Il s'agit des clients se trouvant dans le quatrième quintile de revenus après impôt selon la classification de Statistique Canada. Pour plus d'informations sur les quintiles de revenus, voir: Statistique Canada, *Le revenu au Canada, 2003*, mai 2005, no. 75-202-XIF au catalogue. Site Internet : <http://www.statcan.ca/francais/freepub/75-202-XIF/75-202-XIF2003000.pdf>.

⁴ Administration portuaire de Québec, *Rapport annuel 2004*, page 8.

⁵ Administration portuaire de Montréal, site Internet: <http://www.port-montreal.com> (onglet centre de presse/statistiques) et *Rapport annuel 2003*, page 7. Le nombre de membres d'équipage n'est pas disponible auprès de l'Administration portuaire de Montréal. Cependant, la firme BREA évalue leur nombre selon le ratio d'un membre d'équipage pour 1,2 passager. Par ailleurs, le ratio pour Québec est de 2,18. Sur la base d'une moyenne entre ces deux ratios (1,69), on estime que le port de Montréal a accueilli en 2004 environ 25 600 membres d'équipage.

⁶ Environ 95 % des passagers d'un navire de croisière et 60 % du personnel d'équipage débarquent du navire pour visiter la ville portuaire à chaque escale. Cela signifie qu'en 2003, approximativement 441 000 membres d'équipage ont visité une ville d'escale portuaire canadienne.

⁷ BREA, octobre 2004, figure 3, page 15.

⁸ Aucune dépense n'est inscrite au titre de l'hébergement puisque les membres d'équipage demeurent généralement sur le navire pour une période beaucoup plus longue.

⁹ Il est probable que l'essentiel des retombées soit dirigé vers l'Ontario puisque plus de 41% des croisiéristes canadiens proviennent de cette province et que plusieurs industries de services liées aux activités portuaires se situent également à cet endroit.

¹⁰ Comprenant l'Ontario, les Prairies, les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon.

¹¹ Comprenant les dépenses des passagers (13 millions de dollars), celles des membres d'équipage (2 millions) ainsi que l'impact des déplacements aériens (6 millions) et des assurances voyages (1 million).

¹² Le transport et l'entreposage comprennent les dépenses des compagnies de bateaux de croisières en matière de services portuaires (débardeurs, pilotes, agents de port) ainsi que le camionnage et l'entreposage. Cela inclut également les dépenses des passagers et des membres d'équipage pour le transport aérien, les excursions et les autres déplacements terrestres.

¹³ Les services techniques et professionnels comprennent les services de promotion, de publicité, les commissions des agents de voyages, l'ingénierie, l'architecture, les conseillers juridiques, la comptabilité et les services de consultants divers.

¹⁴ Les biens manufacturés comprennent aussi bien les dépenses associées aux navires de croisière (combustible, machinerie et équipement, fournitures d'hôtellerie, brochures, divers textiles, etc.) que les produits consommés par les passagers et les membres d'équipage (aliments, boissons, etc.).

¹⁵ Il est plus difficile d'isoler la contribution respective des compagnies de bateaux de croisières de celle des passagers et des membres d'équipage en ce qui concerne les dépenses consacrées au transport et à l'entreposage.

¹⁶ L'impact indirect comprend les dépenses effectuées par les fournisseurs pour répondre à la demande provenant de l'industrie des croisières. Par exemple, la transformation des aliments implique l'achat de matière première auprès des agriculteurs et des grossistes, des services publics et des équipementiers afin de livrer de l'électricité et de l'eau, les services de transport livrant un produit fini nécessitant l'apport de matériel et de ressources humaines, etc.. L'utilisation de la matrice des entrées et sorties permet d'évaluer l'impact indirect et les liens entre diverses industries de l'économie du Québec.

¹⁷ Les « autres services » comprennent les services financiers, d'assurance, d'immobilier, de location, d'information, de culture et de loisir.

¹⁸ Il y aurait moins d'embarquements et de débarquements au Québec puisqu'une proportion plus importante de passagers débute leur croisière à partir de ports de la côte est américaine.

Les articles publiés dans le **Bulletin économique du transport** reflètent uniquement le point de vue de leurs auteurs et n'engagent en rien le ministère des Transports du Québec.

