

Québec



STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE PROMOTION DES CROISIÈRES INTERNATIONALES SUR LE FLEUVE SAINT-LAURENT



FOURNISSEUR D'ÉMOTIONS DEPUIS 1534

TABLE DES MATIÈRES

Mot du premier ministre	3
Mot du ministre	5
Le contexte	6
L'industrie des croisières internationales dans le monde	7
Les croisières internationales au Québec	8
Une vive concurrence à tous les niveaux	11
Les occasions à saisir	12
Les avantages concurrentiels du Saint-Laurent	17
Les défis à relever	19
La stratégie	22
Conclusion	27

MOT DU PREMIER MINISTRE



Le Québec a été témoin des premiers balbutiements du Nouveau Monde. Il est né des berges du fleuve Saint-Laurent, et le remonter, c'est suivre les traces des grands explorateurs qui ont fondé notre société. Lorsqu'on s'arrête aux splendeurs bordant ce majestueux cours d'eau, on comprend pourquoi nos ancêtres ont décidé de s'y installer.

Le développement des civilisations s'est souvent fait grâce à la proximité d'un cours d'eau d'envergure. C'est ainsi que notre fleuve a permis au Québec de se lancer dans son industrialisation il y a plus de cent ans. Le transport fluvial s'avère d'ailleurs toujours un excellent moyen de développer une économie de façon durable et propre. Si nous voulons assurer aux générations de demain une qualité de vie meilleure dans un environnement plus sain, nous devons dès aujourd'hui prendre les moyens d'y arriver à travers la création de la richesse et par le développement durable. C'est dans cette optique que notre gouvernement a voulu donner un nouveau souffle à notre économie en lançant la stratégie de développement économique *l'Avantage québécois* et en adoptant la *Loi sur le développement durable*.

Cet avantage québécois, il est possible de l'appliquer dans le secteur des croisières internationales, où le Québec dispose d'atouts majeurs. En harmonie avec la Politique nationale de l'eau et la Politique de transport maritime et fluvial, la Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le fleuve Saint-Laurent se situe aussi dans le prolongement de nos engagements envers les régions du Québec. Sa réalisation permettra de créer de la richesse en privilégiant une approche de développement durable dans un secteur d'exportation en forte progression à l'échelle mondiale.

Dans le cadre de cette stratégie, la mise en valeur de notre fleuve repose avant tout sur le dynamisme des régions, sur le savoir-faire de nos entrepreneurs et sur celui de nos partenaires de l'industrie touristique. Voilà ce qui constitue à mon avis les meilleurs facteurs de succès qui nous permettront de nous distinguer à l'échelle mondiale et d'assurer la prospérité de nos régions.

Je suis convaincu que c'est en misant sur nos atouts uniques que nous pourrions prospérer et faire en sorte que le Québec tout entier se taille une place enviable parmi les meilleures destinations de croisières internationales.

Jean Charest
Premier ministre du Québec

MOT DU MINISTRE



« D'ici dix ans, dans une approche de développement durable, nous allons faire du Saint-Laurent une destination majeure de croisières internationales en Amérique du Nord »

Le fleuve Saint-Laurent représente indéniablement l'un des joyaux du Québec, tant sur les plans géographique, historique et culturel que du point de vue économique. Évidemment, son importance touristique n'est plus à prouver, compte tenu du nombre important de régions et d'entreprises qui en profitent déjà et qui dépendent de son attractivité.

Pour le ministère du Tourisme, le fleuve c'est notamment *Le Québec du Saint-Laurent*, soit l'une des quatre expériences qui constituent l'assise de notre mise en marché à l'extérieur du Québec, conformément à l'approche marketing retenue dans notre politique touristique. Ce fleuve, synonyme d'expériences touristiques au pluriel, offre aussi un potentiel majeur pour y développer davantage les croisières internationales.

Notre objectif est de faire du Saint-Laurent, dans une approche de développement durable, une destination de croisières incontournable en Amérique du Nord. Dans ce secteur à forte croissance, où la concurrence est très vive, il faut miser sur nos forces, mais également faire preuve d'innovation afin de satisfaire des croisiéristes expérimentés à la recherche d'inédit, d'authenticité et d'originalité. Qu'il s'agisse de mettre sur pied les infrastructures requises dans les escales, de former la main-d'œuvre ou de positionner le Québec comme destination de croisières, le partenariat avec le gouvernement fédéral, les régions, les compagnies de croisières et les entreprises touristiques concernées, m'apparaît être la clef du succès.

C'est à ce défi que nous allons nous attaquer, afin que le secteur des croisières internationales contribue à la prospérité économique du Québec, de ses régions et de son industrie touristique.

Raymond Bachand
Ministre du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation
Ministre du Tourisme

Conformément à sa mission, le ministère du Tourisme du Québec favorise, en concertation et en partenariat avec les acteurs du secteur, tant publics que privés, l'essor de l'industrie touristique dans une perspective de prospérité économique et de développement durable.

C'est dans une optique de développement et de renouvellement des produits touristiques que le ministère du Tourisme s'est appliqué au cours des derniers mois à faire évoluer le produit « croisières internationales » sur le fleuve Saint-Laurent :

- en collaborant à des études qui ont permis :
 - d'établir et de reconnaître le potentiel du fleuve Saint-Laurent relativement à ce produit,
 - de mieux connaître les clientèles faisant escale au Québec,
 - de cerner les problématiques inhérentes à ce secteur, notamment celles liées au transport terrestre dans les escales et à l'adaptation de la main-d'œuvre,
 - d'évaluer les retombées économiques,
 - d'analyser les facteurs favorisant le développement d'escales qui répondent aux exigences internationales dans ce secteur en pleine croissance;
- en appuyant l'Association des croisières du Saint-Laurent (ACSL) dans ses démarches de promotion de la destination et de prospection auprès des compagnies de croisières;
- en soutenant le projet d'aménagement du quai A.-Lepage à Saguenay, permettant à cette destination d'être en mesure d'accueillir un nombre croissant de navires dès 2008.

La présente Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le Saint-Laurent s'inscrit dans cette continuité. Elle arrive à point nommé, compte tenu, d'une part, des perspectives d'avenir que présente ce marché à forte croissance et, d'autre part, de l'intérêt manifesté dans plusieurs régions pour le développement de ce produit. Elle concrétise l'engagement pris par le gouvernement du Québec dans le cadre de la Politique nationale de l'eau à l'effet de développer le tourisme nautique en matière de croisières internationales.

Faire du fleuve une destination majeure de croisières en Amérique du Nord représente un défi à la hauteur du potentiel touristique du Québec. Cette stratégie définit ce que le gouvernement du Québec entend faire pour relever ce défi en partenariat avec les autres paliers de gouvernement et l'industrie touristique.

**14,5 MILLIONS
DE CROISIÉRISTES
EN 2007,
10 MILLIONS DE
PLUS QU'EN 1989**

**LA CAPACITÉ MOYENNE
DES NAVIRES EST
PASSÉE DE 794 À 2 700
PASSAGERS ENTRE
1994 ET AUJOURD'HUI**

Le secteur des croisières internationales connaît une croissance soutenue depuis plus de vingt ans. Cette croissance s'appuie sur un volume important de nouveaux croisiéristes, mais aussi sur la progression du nombre de clients assidus qui en sont devenus des adeptes. Depuis 2004, quelque 46 nouveaux navires sont venus s'ajouter à la flotte mondiale, laquelle totalisait, en 2007, 294 navires. En décembre 2007, 44 navires représentant des investissements de 26 milliards de dollars étaient en chantier ou en commande, prêts à être livrés d'ici 2011¹. De ce nombre, 27 navires destinés au marché nord-américain permettront d'accroître de 3 millions de passagers la capacité offerte dans ce marché.

La tendance est aux navires de plus en plus imposants, qui prennent l'allure de complexes touristiques flottants² en offrant des activités qui n'auraient pu être imaginées encore récemment, telles que des patinoires, des plages de surf, des parois d'escalade, du cinéma sur écran géant. Les plus populaires auprès des clientèles, et à la fois responsables d'une grande rentabilité pour les compagnies, ces navires géants sont à l'origine de l'arrivée massive de nouveaux croisiéristes dans le marché et de la croissance observée dans l'industrie au cours des dix dernières années. On observe aussi une croissance du côté des petits navires de luxe (de 200 à 400 passagers) orientés vers des expériences de découverte et courtisant des clientèles fortunées. L'offre actuelle permet donc de satisfaire des goûts variés en ce qui a trait aux types de navires, à la durée des périodes, aux itinéraires proposés et au confort offert.

Longtemps associé à une clientèle de personnes retraitées, le principal segment du marché des croisiéristes correspond maintenant aux baby-boomers. En fait, les croisiéristes sont aujourd'hui en moyenne vingt ans plus jeunes qu'il y a dix ans. Pour ces clientèles, les destinations et les lieux visités durant les croisières constituent des facteurs décisifs du processus d'achat.

Le secteur des croisières internationales a fait l'objet d'une restructuration majeure au cours des années 2000. Aujourd'hui, trois entreprises contrôlent 80 % du marché et planifient mondialement leurs itinéraires en fonction de l'offre et de la saisonnalité des destinations. L'Amérique du Nord dispose de 71,5 % de la capacité mondiale de passagers, tandis que l'Europe et la région Asie/Pacifique complètent le portrait³ avec, respectivement, 24 % et 4,5 % de cette capacité.

Misant sur une rentabilité maximale, ces compagnies recherchent avant tout les destinations les plus rentables, où le nombre et la qualité des escales jouent un rôle prépondérant, les excursions terrestres réalisées dans les escales représentant leur deuxième source de revenus.

Pour les prochaines années, les enjeux stratégiques des compagnies consistent à développer de nouveaux produits et de nouveaux marchés bénéfiques à leur image, tout en assurant à leur clientèle un environnement sécuritaire.

1. Cruise Industry News, édition du 21 décembre 2007. 2. Inauguré en 2004, le *Queen Mary II* d'une capacité de 3 090 passagers, a perdu son titre de plus grand navire de croisières en 2006 avec l'arrivée du *Freedom of the Seas*, qui peut accueillir 4 370 passagers. Ce dernier sera supplanté en 2009 par *Genesis*, un navire d'une capacité de 6 400 passagers qui nécessitera un investissement de 1,24 milliard de dollars. 3. Cruise Industry News, édition du printemps 2007.

LES CROISIÈRES INTERNATIONALES AU QUÉBEC

LE SAINT-LAURENT: UNE DESTINATION EN ÉMERGENCE AU SEIN DE LA RÉGION DE CROISIÈRES CANADA/NOUVELLE-ANGLETERRE REPRÉSENTANT 1,6% DU MARCHÉ MONDIAL

Les bateaux de croisières sont présents sur le fleuve depuis plusieurs décennies. Toutefois, dans le contexte moderne des croisières internationales, le Saint-Laurent constitue davantage dans les faits une destination en émergence.

Son appartenance à la région de croisières Canada/Nouvelle-Angleterre, comprenant notamment les provinces maritimes, ainsi que Boston et New York comme ports d'embarquement de la majorité des circuits qui y sont effectués, procurait au Québec, en 2007, l'essentiel de sa clientèle de croisiéristes, soit plus de la moitié des croisières et plus des trois quarts du volume potentiel de passagers. L'accueil de croisières transatlantiques (4 en 2007) et de celles en partance ou en provenance de la Floride (6 en 2007) complète ce portrait.

Ainsi, près de 154 000 passagers et membres d'équipage ont effectué 143 escales au Québec en 2006, générant des dépenses évaluées à 77,5 millions de dollars et contribuant au maintien d'un millier d'emplois.

Le Québec ne compte toutefois que pour 6 % de la performance canadienne, la Côte Ouest (73 %) et les Maritimes (21%) le devançant largement sur le plan national, en raison, en grande partie, de leur proximité avec les ports d'embarquement de Seattle, Boston et New York d'où origine un volume important de croisières de courte durée à destination du Canada.

Évolution du nombre de passagers et de membres d'équipage dans les escales québécoises

Escales	2003		2004		2005		2006	
	Passagers	Équipage	Passagers	Équipage	Passagers	Équipage	Passagers	Équipage
Québec	59 323	21 311	71 285	32 727	66 097	28 652	65 801	25 347
Montréal	28 509	9 003	37 503	11 843	28 579	9 025	33 037	10 433*
Saguenay	ND	ND	666	ND	X	X	11 399	5 323
Baie-Comeau	X	X	X	X	X	X	920	310
Gaspé	X	X	X	X	X	X	200	150
Îles-de-la-Madeleine	814	460	X	X	X	X	100	32*
Trois-Rivières			X	X	X	X	520	208
Sous-total	88 646	30 774	109 454	44 570	94 676	37 677	111 977	41 803
TOTAL	119 420	30 774	154 024	44 570	132 353	37 677	153 780	41 803

* Pour 2006, le nombre de membres d'équipage a été estimé à Montréal et aux Îles-de-la-Madeleine selon la moyenne suggérée par l'étude « The Contribution of the International Cruise Industry to the Canadian Economy in 2003 », BREA 2004.

LES CROISIÈRES INTERNATIONALES AU QUÉBEC

Recueillant 88 % de l'achalandage, Québec et Montréal demeurent à ce jour les escales les plus fréquentées et celles qui jouissent de la plus grande notoriété, les autres destinations étant pour l'instant visitées aléatoirement. De façon générale, la clientèle qui visite le Saint-Laurent se déclare très satisfaite de l'expérience vécue.

Comme près de 70 % des croisières sur le fleuve sont effectuées au printemps (16%) et à l'automne (53%), elles contribuent de cette façon à prolonger la saison touristique traditionnellement identifiée à l'été⁴.

La forte concentration de navires dans la région de croisières Canada/Nouvelle-Angleterre durant l'automne s'explique en partie par le fait qu'à cette période de l'année, certains navires reviennent du Nord-Ouest de l'Europe afin d'être redéployés à partir de novembre dans les Caraïbes⁵, mais elle est due surtout à la forte attraction que représente la période des couleurs automnales.

4. Compilation de GPS Tourisme Inc.

5. Le cycle complet de ce redéploiement se résume ainsi : 1) hiver - Caraïbes, 2) printemps - Méditerranée, 3) été - Nord-Ouest de l'Europe, 4) automne - Canada/Nouvelle-Angleterre, 5) hiver suivant - Caraïbes.

LES CROISIÈRES INTERNATIONALES AU QUÉBEC

UNE VIVE CONCURRENCE À TOUS LES NIVEAUX

PRINCIPAUX PORTS ET ESCALES DANS LA RÉGION DE CROISIÈRES CANADA / NOUVELLE-ANGLETERRE



- Ports et escales québécois
- Autres ports et escales dans la région de croisières

DES INVESTISSEMENTS PUBLICS IMPORTANTS CONSACRÉS AU DÉVELOPPEMENT ET À LA PROMOTION DES CROISIÈRES INTERNATIONALES

Une forte croissance du nombre des croisiéristes prévue au cours des prochaines années oblige les compagnies de croisières internationales à diversifier leurs itinéraires et à développer de nouvelles destinations. Un plus grand nombre de destinations entre ainsi dans le marché et leurs responsables tentent de convaincre les compagnies de choisir leurs escales. On assiste par conséquent à une multiplication des agences chargées du développement et de la promotion des croisières ainsi qu'à des investissements publics importants pour soutenir la concurrence.

Au Canada, plus précisément en Colombie-Britannique et dans les Maritimes, les pouvoirs publics fédéral, provincial et local ont investi et continuent d'investir significativement dans le développement de ce secteur.

Au Québec, des interventions récentes à Saguenay et à Havre-Saint-Pierre témoignent de la même volonté des instances publiques de soutenir les initiatives visant le développement de cette industrie.

Présentement, plusieurs investissements majeurs sont prévus au sein de la région de croisières Canada/Nouvelle-Angleterre :

Île-du-Prince-Édouard	• Projet d'aménagement des rives et de la zone portuaire de 100 millions de dollars à Charlottetown.
Nouveau-Brunswick	• Projet de revitalisation des rives de 21 millions de dollars. • Projet d'aménagement d'un terminal de croisières de 4,5 millions de dollars à Saint-Jean.
Nouvelle-Écosse	• Projet en cours de 10 millions de dollars pour les améliorations portuaires de Sydney.
Maine	• Projet en cours pour la construction d'un nouveau terminal de 22 millions de dollars américains à Portland.
New York	• Projet de 200 millions de dollars américains pour la rénovation du terminal Manhattan et l'accroissement de la capacité du port afin d'y accueillir en même temps trois navires post-Panamax ⁶ .

Ces investissements visent à permettre à cette région de se démarquer de ses principaux rivaux que sont l'Alaska et la mer Baltique, mais aussi d'autres destinations en émergence, telles que les Bermudes, le Mexique et l'Amérique du Sud.

Tout comme elles se doivent d'être unies pour soutenir la concurrence à l'échelle mondiale, les escales de la région de croisières Canada/Nouvelle-Angleterre doivent aussi se distinguer entre elles pour assurer leur succès au sein même de la région. Il en va ainsi du Québec qui devra mettre en valeur ses propres escales s'il veut demeurer compétitif avec les Maritimes. L'émergence des croisières internationales de courte durée (de 3 ou 4 jours) favorise largement les escales atlantiques en raison de leur plus grande proximité avec les ports américains ou encore avec ceux de Saint-Pierre-et-Miquelon.

6. Navires dont la taille excède les limites actuelles du canal de Panama.

LES OCCASIONS À SAISIR

UN CONTEXTE MONDIAL FAVORABLE

UNE PROGRESSION DE 46% DU NOMBRE DE CROISIÉRISTES AU COURS DES SEPT DERNIÈRES ANNÉES

Le secteur des croisières internationales enregistre un rythme de croissance nettement supérieur à celui du tourisme international. La taille prévisible du marché devrait ainsi atteindre 34 millions de passagers d'ici 2015⁷.

Le Saint-Laurent possède le potentiel requis pour saisir cette opportunité. Déjà, 23 compagnies parmi les plus prestigieuses sont présentes sur le fleuve et plusieurs autres s'annoncent pour les années 2008 et suivantes.

Des lacunes devront toutefois être comblées et certaines contraintes aplanies pour que le Québec soit en mesure de présenter et de promouvoir une offre plus diversifiée et mieux organisée pouvant permettre au fleuve Saint-Laurent d'atteindre, comme destination de croisières internationales, un niveau durable de développement.

UN PRODUIT D'EXPORTATION GÉNÉRATEUR DE RICHESSE

Parmi l'ensemble des produits porteurs susceptibles de contribuer à la progression touristique du Québec, le produit « croisières internationales » constitue actuellement celui qui peut générer le plus rapidement des recettes touristiques additionnelles et qui représente de surcroît un apport significatif d'argent neuf, créateur de richesse.

En effet, en plus d'être le seul secteur capable de drainer de façon récurrente d'aussi importants contingents de touristes internationaux, à l'exception des congrès mondiaux, ce créneau voit son développement d'autant justifié qu'il s'agit d'un produit d'exportation pure. De fait, 99 % des dépenses sont produites par des clientèles et des compagnies étrangères, lesquelles proviennent principalement des États-Unis.

Un développement accru de cette industrie au Québec apparaît donc souhaitable. Il permettrait de compenser en partie la perte importante de clientèle américaine depuis 2002 et de contribuer ainsi au redressement de la balance touristique du Québec.

UN EFFET STRUCTURANT POUR LE QUÉBEC ET SES RÉGIONS

Le développement d'une masse critique de nouvelles escales sur le Saint-Laurent constitue la clé de voûte de l'accroissement des retombées économiques des croisières internationales au Québec et dans les régions.

7. Selon les projections de Cruise Line International Association.

LES OCCASIONS À SAISIR

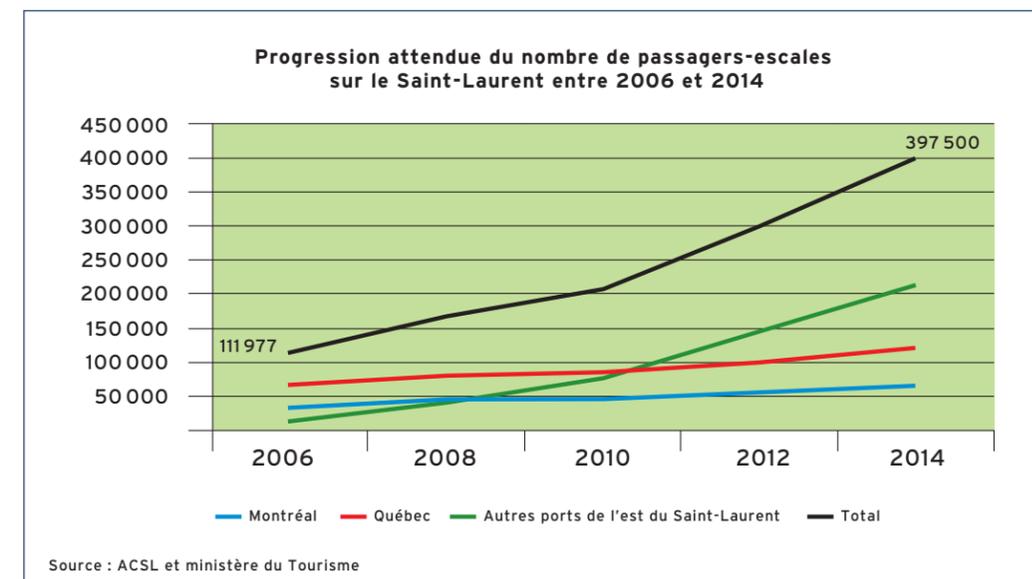
SELON L'ACSL, LE TAUX DE CROISSANCE ANNUEL MOYEN DU NOMBRE DE PASSAGERS-ESCALES SERA DE 17,2% SUR LE SAINT-LAURENT ENTRE 2006 ET 2014

D'une part, la mise en valeur des rives et des zones portuaires, et le rehaussement de l'offre touristique dans ces nouvelles escales auront un effet structurant majeur à long terme sur les économies locales et régionales, en plus d'être bénéfiques à l'ensemble des clientèles touristiques.

D'autre part, la création d'un réseau de nouvelles escales viendra renforcer l'intérêt pour la destination Saint-Laurent et de ce fait, améliorer la performance des ports de Québec et de Montréal.

Enfin et surtout, ces nouvelles escales auront un effet multiplicateur sur les recettes touristiques en fournissant à un même croisiériste autant de nouvelles possibilités de visites au cours d'un même voyage. Il faudrait également souligner l'effet qu'aura un nombre accru d'escales sur les dépenses des compagnies.

Sur la base des engagements fermes et des intentions déclarées des compagnies de croisières internationales, l'ACSL prévoit que le nombre de passagers-escales⁸ sur le Saint-Laurent devrait quadrupler entre 2006 et 2014, pour se situer à près de 400 000.



Selon ce scénario, auquel s'ajoutent les dépenses des membres d'équipage et celles des compagnies, les dépenses actuelles devraient tripler, injectant de ce fait dans l'économie environ 1,4 milliard de dollars durant cette période. Le nombre d'emplois maintenus ou créés serait de 3 100⁹.

8. Passager-escale: chaque débarquement d'un même passager est comptabilisé comme un passager-escale.
9. Après traitement selon le modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec.

LES OCCASIONS À SAISIR

LES PORTS DE L'EST DU QUÉBEC ACCAPARERONT PRÈS DE 70% DE CETTE CROISSANCE

Prévision de la croissance des dépenses liées aux croisières internationales au Québec 2006-2014

Années	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Dépenses (M\$)*	77,5	83,6	111,4	125,3	139,1	170,3	201,4	236,4	271,4	1416

* Passagers, membres d'équipage et compagnies de croisières inclus.

À ces retombées directes sont aussi associés les bénéfices suivants :

- une visibilité et une notoriété accrues du Québec et de ses régions sur la scène internationale, compte tenu des efforts qui seront déployés par les partenaires en vue de positionner le fleuve et ses escales, et par les compagnies de croisières afin de promouvoir et de vendre leurs itinéraires;
- le développement de nouveaux marchés de clientèle, puisque de 20 à 33% des croisiéristes souhaitent revenir pour un autre type de voyage et par leurs propres moyens dans les escales qu'ils ont visitées et appréciées;
- la création de nouvelles entreprises.

UN SECTEUR QUÉBÉCOIS ORGANISÉ ET DES MILIEUX MOBILISÉS ET ENGAGÉS

Devant l'attrait et les perspectives qu'offrent les croisières internationales, les destinations québécoises qui accueillent déjà ce type de navires et les autres qui s'appêtent à le faire sont à se doter des leviers et des mécanismes requis pour participer au développement de cette industrie sur leur territoire.

- La région de la Capitale-Nationale travaille à l'élaboration d'un plan d'action qui permettrait de faire de Québec un port d'embarquement/débarquement, ce qui générerait davantage de retombées économiques pour la région. Le produit « croisières internationales » fait d'ailleurs partie des créneaux d'excellence de cette région dans le cadre de la démarche Action concertée de coopération régionale de développement (ACCORD).
- Montréal a lancé une réflexion devant orienter le développement futur de ce secteur économique.
- D'autres régions ont mis en place ou ont confié à des structures existantes le développement des croisières sur leur territoire. C'est le cas de Promotion Saguenay, de Croisières Baie-Comeau, de Destination Sept-Îles Nakauinanu, ainsi que de la Corporation de développement et de gestion du Port de Havre-Saint-Pierre.

LES OCCASIONS À SAISIR

UN SECTEUR QUI SE CONCERTÉ AU SEIN DE L'ACSL

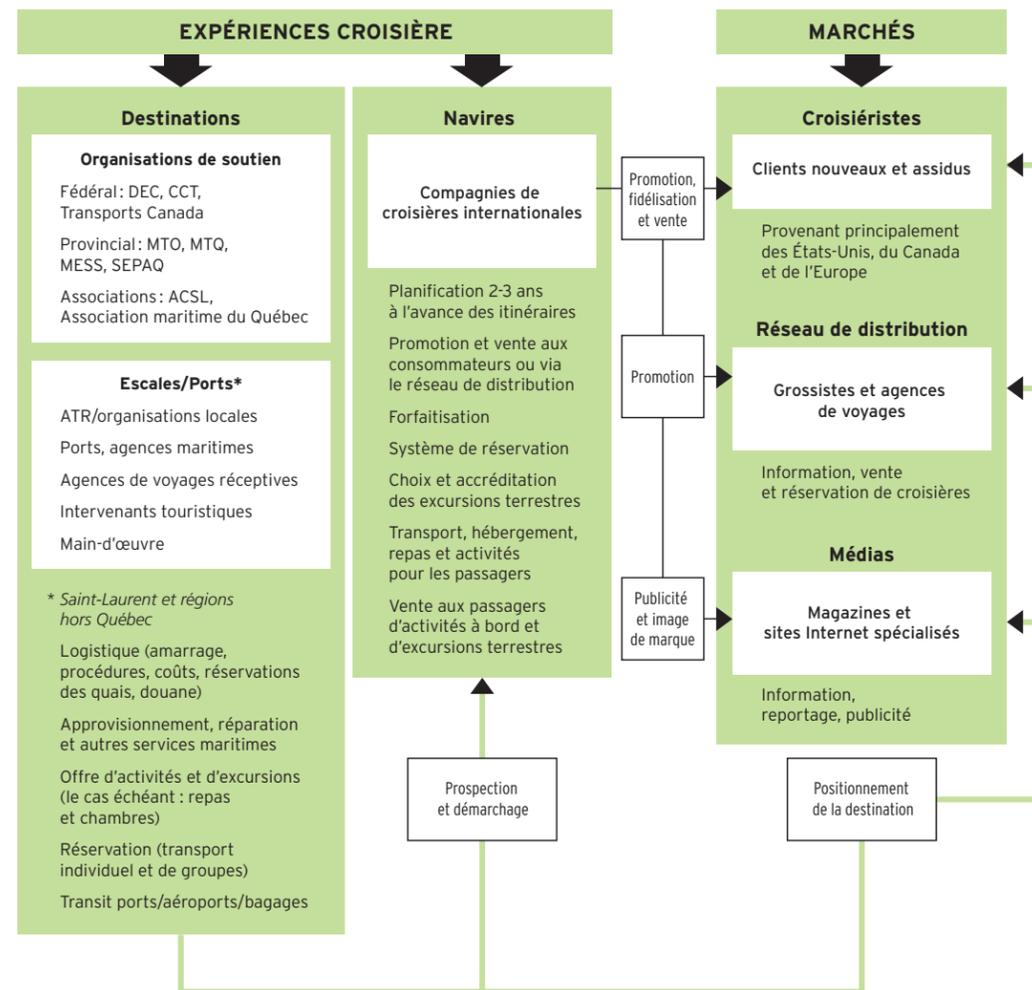
- De son côté, la région de la Gaspésie a elle aussi ciblé les croisières parmi les créneaux d'excellence de la région (ACCORD). Elle travaille à la finalisation d'une étude qui vise à confirmer Gaspé comme port d'escale pour les navires de croisières internationales.
- Les Îles-de-la-Madeleine ont reçu en avril 2008 les résultats d'une étude concernant le développement du produit « croisières ». Cette étude constitue une priorité pour la région à l'intérieur du créneau d'excellence récréotouristique de la démarche ACCORD. Elle permettra de statuer sur la faisabilité du développement de ce produit pour des navires de 1500 passagers et moins.

Ces destinations sont actuellement les plus actives et les plus avancées. Trois-Rivières, sans projet spécifique à court terme, accueillera deux navires en 2008.

Ces acteurs, et plusieurs autres instances publiques et privées concernées par les croisières, sont regroupés au sein de l'ACSL. Cette structure permanente de concertation s'est donnée pour mission de mettre en valeur la destination touristique du Saint-Laurent auprès des compagnies de croisières internationales.

Le Québec ne saurait prétendre devenir une destination majeure de croisières internationales s'il ne possédait déjà cette pluralité et cette diversité d'acteurs qui interagissent, pour certains, dans la planification, l'organisation, la promotion et la vente des itinéraires, et pour d'autres, dans l'accueil des navires de croisières. Ce modèle, qu'illustre le diagramme suivant, prévaut dans les destinations déjà bien établies ailleurs dans le monde.

STRUCTURE ET ORGANISATION DE L'INDUSTRIE DES CROISIÈRES INTERNATIONALES AU QUÉBEC : LES ACTEURS EN PRÉSENCE



Dans un marché hautement concurrentiel comme celui des croisières internationales, le Québec peut compter sur des atouts structurels importants :

- l'appartenance du Saint-Laurent à la région de croisières Canada/Nouvelle-Angleterre :
 - qui inclut des villes majeures comme New York et Boston, d'où provient la majorité des croisières et avec lesquelles il existe des liaisons aériennes directes, en particulier à partir de Montréal;
 - qui offre aux compagnies de croisières des marges bénéficiaires avantageuses.
- la proximité des États-Unis qui représentent le principal marché de croisiéristes internationaux, soit 67 % du marché mondial, 78 % du marché nord-américain et un potentiel de croisiéristes évalué à 127 millions de personnes;
- la présence d'agences maritimes et d'agences de voyages réceptives habituées de travailler avec les compagnies de croisières;
- la présence de chantiers navals permettant de procéder à des réparations advenant des avaries aux navires.

De plus, le Saint-Laurent dispose d'avantages distinctifs indéniables :

- une situation géographique lui permettant à la fois de s'insérer dans l'axe des croisières Canada/Nouvelle-Angleterre, celui des croisières transatlantiques, celui des croisières nordiques vers le Labrador et le Groenland ainsi que dans celui des croisières fluviales en provenance ou en partance de Toronto et des villes américaines des Grands Lacs;
- des atouts culturels uniques :
 - le fait français et la culture distincte du Québec dans l'ensemble nord-américain;
 - des escales établies au sein de villes internationales reconnues : Québec, capitale et ville du patrimoine mondial reconnue par l'UNESCO, et Montréal, métropole et ville de design et de grands événements internationaux;
 - la présence le long du fleuve de communautés autochtones (innues, micmaques, huronnes) ainsi que d'un riche patrimoine maritime, humain et culturel;
 - l'importance historique du fleuve en tant qu'axe de colonisation majeur de l'Amérique du Nord.

LES AVANTAGES CONCURRENTIELS DU SAINT-LAURENT

■ un patrimoine naturel riche et diversifié :

- le caractère majestueux du fleuve, de son estuaire, de son fjord, de ses îles et la grande diversité de ses écosystèmes et de ses paysages;
- la présence de plusieurs parcs nationaux, de sites naturels classés par l'UNESCO (lac Saint-Pierre, Charlevoix, Miguasha) ainsi que d'un parc marin;
- des phénomènes saisonniers, en particulier les couleurs à l'automne qui constituent déjà un élément attractif majeur auprès des croisiéristes;
- un potentiel exceptionnel d'observation de la faune, en particulier dans le cas des mammifères marins pour lesquels le fleuve est reconnu comme l'un des meilleurs endroits en Amérique du Nord.

Les prix remportés par Québec – soit celui de « Best Turnaround Port (Rest of the World) » en 2002 et celui de « Best Destination Experience Independant Sightseeing¹⁰ » en 2005 et 2006 du magazine *Dream World Cruise Destination* – contribuent à renforcer l'image et la notoriété de la destination Saint-Laurent.

LES DÉFIS À RELEVER

Grâce à ses avantages indéniables, le secteur québécois des croisières internationales est destiné à un brillant avenir. Cinq défis interpellent tous les acteurs concernés.

DES NOUVELLES ESCALES OFFRANT DES EXPÉRIENCES DE QUALITÉ

La concurrence est vive dans le secteur des croisières internationales et le nombre de nouvelles destinations est en croissance. La clientèle internationale appelée à fréquenter le Saint-Laurent dans l'avenir sera constituée de croisiéristes chevronnés, en mesure de comparer l'expérience qui leur est offerte avec les expériences vécues dans d'autres destinations.

L'offre actuelle du Québec aux compagnies de croisières se résume à Montréal et Québec, deux escales établies de longue date, ainsi que Saguenay, nouvelle escale en développement qui pourra accueillir à quai les navires à l'automne 2008. L'impossibilité pour les navires de nouvelle génération de naviguer en amont de Québec, faute de tirant d'air suffisant sous les ponts, constitue une contrainte pour le développement futur de la destination Saint-Laurent. Des études récentes démontrent toutefois que des communautés riveraines possèdent le potentiel requis pour leur développement en tant qu'escales.

Cette réalité, jumelée à la force du dollar canadien, va obliger le Québec à se surpasser s'il veut améliorer ou même maintenir l'intérêt des clientèles et des compagnies pour la destination Saint-Laurent et voir augmenter le nombre et la durée de séjour des navires sur le fleuve.

Dans cette optique, un premier défi sera de proposer aux compagnies de croisières internationales des itinéraires de découvertes qui s'appuient sur l'introduction de nouvelles escales, complémentaires quant à l'offre touristique à être présentée aux visiteurs. Ces escales devront être en mesure d'offrir des produits authentiques, distincts et empreints de qualité en plus de posséder des infrastructures adéquates pour accueillir ces clientèles.

Axées sur la mise en valeur des attraits et des produits touristiques distinctifs des régions, ces nouvelles escales s'avèrent essentielles non seulement pour les clientèles, mais surtout pour les compagnies qui doivent rentabiliser leurs déplacements sur le fleuve.

À défaut, il y a menace de stagnation, voire de recul de cette industrie, si Québec devient la seule ville accessible à des navires toujours plus imposants dont les coûts d'un aller-retour sur le fleuve ne pourraient être compensés par d'autres revenus sur le trajet.

LES DÉFIS À RELEVER

DES LACUNES À COMBLER SIMULTANÉMENT

Des lacunes présentes à divers degrés dans les escales devront dans l'ensemble être comblées pour que ces dernières soient en mesure d'offrir à leurs visiteurs une expérience mémorable.

En ce qui concerne certaines d'entre elles, des aménagements portuaires seront requis afin de permettre aux navires d'accoster, cette option étant de loin préférée à l'utilisation de navettes pour débarquer leurs passagers. Des aires et des services d'accueil devront également être mis en place.

Par ailleurs, des services de transport terrestre permettant d'accueillir d'importants volumes de passagers devront être mis à leur disposition en qualité et en quantité adéquates, ce qui représente un défi de taille dans les escales régionales. En général, les compagnies de croisières s'accommodent temporairement de solutions de remplacement lorsqu'il s'agit d'escales en développement.

Enfin, considérant que la grande majorité des clients sont anglophones, il sera nécessaire pour les escales d'accroître le bassin de main-d'œuvre qualifiée, bilingue et au fait des besoins particuliers des croisiéristes. Considérant de plus la pénurie de main-d'œuvre touristique dans certaines régions, elles devront miser sur des ressources plus polyvalentes.

UNE APPROCHE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE À IMPLANTER

Les croisières internationales constituent une avenue prometteuse de développement économique. Cependant, la diversité de ses écosystèmes et son passé riche en histoire et en culture confèrent au Saint-Laurent un caractère patrimonial exceptionnel qu'il importe de protéger, de développer et de mettre en valeur. Le Québec devra toutefois choisir le type de développement dans lequel il veut s'engager. Il devra résister à la tentation de profiter au maximum d'occasions d'affaires qui se présentent au détriment des ressources qui leur permettent d'exister.

La voie du développement durable se présente alors comme le défi le plus important à relever. La prise en compte des principes et des valeurs énoncés par la *Loi sur le développement durable* tels que : équité et solidarité sociales, protection de l'environnement, efficacité économique, accès au savoir, partenariat et coopération intergouvernementale, production et consommation responsables, devront être au cœur de la mise en œuvre de cette stratégie. Bien que la prise en compte de ces principes puisse limiter l'importance de retombées immédiates dont certains voudraient profiter à tout prix, cette approche plus réservée permettra plutôt d'en assurer la pérennité, pour le plus grand bénéfice des générations actuelles et futures.

Comme nous y invite la *Loi sur le développement durable*, ces préoccupations doivent, dès l'origine, être celles de tous les acteurs concernés, tant au niveau local ou régional qu'à l'échelle gouvernementale, et ce, dans toutes les phases d'évolution d'une escale.

UNE NOTORIÉTÉ À ÉTABLIR

En tant que destination en émergence, le Saint-Laurent demeure encore peu connu de certaines compagnies de croisières et surtout, d'une majorité de croisiéristes. Outre Montréal et Québec dont

LES DÉFIS À RELEVER

la réputation est bien établie, celle des escales présentement en développement demeure à bâtir.

Regorgeant de ressources capables d'intéresser une clientèle internationale, fort d'une offre touristique qui s'organise sous l'impulsion de régions en plein exercice de mobilisation et disposant déjà de fleurons connus internationalement dans le marché des croisières, le défi consiste pour le Québec à bâtir dès maintenant des partenariats élargis pour intensifier, dans les stratégies touristiques de positionnement, son image de marque promotionnelle à l'international. De même, la mise en œuvre du plan intégré de développement et de promotion de l'expérience *Le Québec du Saint-Laurent* va permettre d'accroître la notoriété du Saint-Laurent comme destination de croisières internationales. Dans cette perspective, la convergence des actions et la mise en commun des moyens des multiples acteurs, contrairement à des interventions trop souvent individuelles et peu efficaces, s'avèrent les avenues à privilégier pour générer à moyen et à long termes le plus de bénéfices pour l'ensemble du Québec.

Les interventions dans les marchés les plus prometteurs devront faire valoir non seulement ce que le fleuve offre maintenant, mais aussi faire connaître le dynamisme qui anime présentement ce secteur et qui vise à hisser le Saint-Laurent au rang de destination recherchée par une clientèle de croisiéristes chevronnés.

L'un des aspects porteurs de cette stratégie, outre la quête de clientèles internationales, réside dans la réappropriation du fleuve Saint-Laurent et du fjord du Saguenay par les Québécois. De concert avec l'ACSL et les associations touristiques régionales, le ministère du Tourisme et ses autres partenaires devront faire en sorte que l'expérience *Le Québec du Saint-Laurent* se développe et fasse l'objet d'efforts de promotion non seulement sur les marchés hors Québec mais aussi sur le marché québécois.

UNE CONCERTATION ÉTROITE DE TOUS LES ACTEURS

La mise en œuvre de la stratégie couvre plusieurs aspects, qu'il s'agisse d'aménagement d'infrastructures portuaires et touristiques, de développement d'attraits et de mise en place de services touristiques, de promotion ou encore de formation de main-d'œuvre. Elle se déploie également sur plusieurs territoires de juridictions diverses. Elle fait aussi appel à un nombre important d'acteurs d'horizons tout aussi variés, qu'il s'agisse de ministères et d'organismes gouvernementaux provincial et fédéral, d'autorités régionales, municipales ou portuaires, de compagnies de croisières internationales, d'organismes et d'entreprises privées du secteur touristique.

Une concertation et une coordination étroites et soutenues de tous ces acteurs sont essentielles à toutes les étapes de planification et de réalisation des interventions requises de façon à en assurer la cohérence et les résultats attendus.

LA STRATÉGIE

Ailleurs dans le monde et au Canada, les divers paliers de gouvernement appuient systématiquement l'industrie des croisières internationales. Dans ce contexte, et considérant les perspectives d'avenir ainsi que les défis à relever, le gouvernement du Québec s'engage à faciliter et à mettre en place les conditions nécessaires au développement durable des croisières internationales sur le Saint-Laurent et leur promotion sur les marchés hors Québec.

La voie retenue est une stratégie d'ensemble qui vise une compréhension commune des potentiels et des défis et qui, par sa vision et son approche globale, cherche à concerter et à soutenir les acteurs concernés de même que les communautés possédant le meilleur potentiel et les plus engagées, de façon à accélérer le développement et la promotion du fleuve Saint-Laurent comme destination de croisières internationales.

La stratégie établit à cet effet un cadre d'intervention en vue d'une mise en œuvre durable et responsable de l'ensemble des projets que le gouvernement entend soutenir au cours des cinq prochaines années pour profiter de façon optimale de la croissance et des retombées immédiates de cette industrie. Elle concourra ainsi à l'atteinte des objectifs touristiques du Québec et à l'économie des régions.

Cette stratégie repose sur un partenariat qui impliquera financièrement les instances locales, régionales et sectorielles, le secteur privé ainsi que différents ministères et organismes gouvernementaux.

Pour sa part, le gouvernement fédéral a investi et continue d'investir significativement, dans l'Est et dans l'Ouest du Canada, dans le développement des croisières internationales. Ses actions sont diverses, qu'elles soient dirigées vers les infrastructures portuaires et touristiques, la promotion ou les études. Le gouvernement du Québec, comme il l'a fait récemment à Saguenay, agira de concert avec le gouvernement fédéral pour qu'il poursuive dans cette lignée et que ce partenariat contribue à la progression de l'industrie des croisières internationales au Québec.

VISION

Pour le Québec, il est prioritaire que le Saint-Laurent devienne, d'ici dix ans, dans une approche de développement durable, une destination majeure de croisières internationales en Amérique du Nord.

LA STRATÉGIE

OBJECTIFS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

- Augmenter les recettes touristiques du Québec et le nombre de visiteurs en améliorant la compétitivité de ce secteur.
- Diversifier et stimuler l'économie des régions en développant de nouvelles escales.

AXES D'INTERVENTION

Afin que le Québec profite rapidement et sainement des retombées économiques d'un marché en pleine croissance, trois axes d'intervention devront être abordés simultanément.

1. Appuyer le développement des croisières internationales

Pour amener le Québec et le Saint-Laurent au rang de destination vedette, accroître l'intérêt des compagnies de croisières internationales et répartir plus largement les retombées, le gouvernement :

- appuiera le développement de nouvelles escales bénéficiant des meilleurs potentiels et d'un appui du milieu et qui, à ce jour, ont amorcé une démarche pour accueillir des navires de croisières internationales, à savoir Saguenay, Sept-Îles, Baie-Comeau, Gaspé, Havre-Saint-Pierre et les Îles-de-la-Madeleine. Ces escales, complémentaires à Québec et Montréal, permettront de constituer un réseau stratégique proposant aux clientèles et aux compagnies un choix d'itinéraires diversifiés.

Pour assurer le succès des nouvelles escales, le gouvernement :

- soutiendra financièrement, uniquement par l'intermédiaire du ministère du Tourisme, et de concert avec les autres partenaires :
 - la mise à niveau des infrastructures portuaires et la réalisation de travaux en milieu hydrique permettant d'accueillir des navires de croisières;
 - les immobilisations et aménagements requis pour mettre en place ou mettre en valeur des sites, attrait, équipements et infrastructures touristiques à l'intention des croisiéristes.

L'aide sera rendue disponible sur la base d'appels de projets. Elle pourra atteindre un maximum de 33 % des coûts admissibles et prendra la forme d'un service de dette d'une durée maximale de dix ans.

- la réalisation des études liées aux projets portuaires et touristiques.

L'aide sera attribuée conformément aux normes et critères du Programme de soutien au développement et à la promotion touristiques et pourra atteindre au maximum 40 ou 80 % des coûts admissibles, selon qu'il s'agisse d'un organisme à but lucratif ou non.

- contribuera financièrement, sur la base des programmes réguliers d'Emploi-Québec, et avec la collaboration du Conseil québécois des ressources humaines en tourisme, à former les ressources disponibles en région de façon à disposer d'un bassin adéquat de main-d'œuvre qualifiée et polyvalente capable de recevoir et d'accompagner la clientèle de croisiéristes;
- privilégiera les projets misant sur l'innovation, notamment dans le développement de produits, les excursions terrestres et les aménagements portuaires;
- encouragera les entreprises touristiques à s'investir dans les démarches et les programmes de qualité de l'industrie en faisant de la qualité un critère de sélection et d'octroi de l'aide aux projets, et en les privilégiant comme partenaires promotionnels;
- tracera, en collaboration avec les partenaires de l'industrie, un portrait de la situation en ce qui a trait aux frais exigés des navires de croisières internationales, et ce, à l'échelle des destinations les plus comparables de façon à évaluer la capacité des escales d'assurer la pérennité des infrastructures et équipements portuaires et la préservation des milieux naturels et bâtis.

Par ailleurs, le gouvernement considère que les partenaires financeront les modifications requises pour adapter les autobus à être assignés aux excursions terrestres de manière à disposer, en nombre suffisant dans ces escales, d'une flotte d'autocars conformes aux exigences des compagnies de croisières.

2. Appuyer la promotion de la destination

Pour rehausser le niveau de notoriété du fleuve dans le marché des croisières internationales, le gouvernement :

- accentuera, dans le cadre d'ententes de partenariat à convenir avec le ministère du Tourisme :

- son soutien à la prospection et au démarchage des compagnies de croisières, dont le profil et le comportement correspondent au type d'expérience touristique qu'il veut offrir et à l'approche de développement durable qu'il préconise, ainsi qu'auprès des entreprises du réseau de distribution et des médias spécialisés les plus performants.

L'aide sera octroyée, en conformité avec les normes et critères du Programme de soutien au développement et à la promotion touristiques, sous forme de contribution non remboursable pouvant atteindre au maximum 50 % des coûts admissibles.

- le positionnement du Québec comme destination de croisières auprès des croisiéristes présents dans les marchés internationaux.

Les projets de cette nature seront réalisés à la suite d'appels de propositions ou par l'entremise d'ententes *ad hoc* où la participation maximale du ministère pourra atteindre 50 % des coûts admissibles.

Puisque Montréal, Québec et Trois-Rivières disposent déjà des infrastructures requises, le ministère du Tourisme pourra les accompagner, tout comme les autres escales identifiées dans la stratégie, dans leurs efforts de démarchage et de promotion.

3. Favoriser la prise en compte des principes du développement durable

Pour s'assurer que le développement durable sera au cœur des préoccupations des différents acteurs concernés par les croisières internationales, le gouvernement :

- fera de la prise en compte des principes du développement durable une condition à l'obtention du financement gouvernemental;
- incitera les escales à prendre l'avis du Comité concertation navigation en matière de développement durable. Ce comité, auquel collabore activement la Fédération maritime du Canada, est l'auteur de la Stratégie de navigation durable¹¹;

11. Pour plus de renseignements, consultez le www.slv2000.qc.ca.

LA STRATÉGIE

- incitera les compagnies de croisières à intégrer les bonnes pratiques et initiatives de l'Alliance verte, récemment mise en place par des associations représentant l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, tant au Canada qu'aux États-Unis, en vue d'assurer l'excellence des navires et des terminaux portuaires en matière de gestion environnementale, notamment en ce qui concerne le recyclage des déchets, la disposition des eaux usées et de ballast, ainsi que l'utilisation de technologies non polluantes;
- encouragera les initiatives qui favorisent les retombées locales telle la vente de produits locaux pour l'approvisionnement des navires;
- fera la promotion auprès des compagnies de croisières de l'aspect patrimonial exceptionnel du fleuve Saint-Laurent.

MISE EN ŒUVRE

Pour assurer la réalisation optimale des projets visés par la stratégie, le gouvernement:

- verra à la mise sur pied d'un comité chargé d'assurer la concertation et la coordination des interventions gouvernementales liées à la mise en œuvre de la stratégie. Seront représentés, à ce comité présidé par le ministère du Tourisme, les ministères et organismes des gouvernements provincial et fédéral les plus directement concernés dont le ministère des Transports, le ministère des Affaires municipales et des Régions, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, le ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale, la Société des établissements de plein air du Québec, l'Agence de Développement économique du Canada et Transports Canada.

CONCLUSION

Le Québec doit profiter de la forte progression prévue dans le secteur des croisières internationales au cours de la prochaine décennie et il est en mesure de le faire. Il dispose des avantages requis pour faire sa marque dans ce secteur hautement concurrentiel.

La Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le Saint-Laurent propose d'assurer l'avenir d'un secteur clé de notre industrie touristique. Elle permet aussi de faire découvrir aux clientèles internationales la diversité des expériences touristiques qu'offre *Le Québec du Saint-Laurent*.

Le secteur, c'est-à-dire les régions, les ports, les villes-escales et les entreprises, devra innover, investir, améliorer les infrastructures, assurer sa promotion et former sa main-d'œuvre. De son côté, le gouvernement du Québec s'engage à faciliter et à mettre en place les conditions nécessaires à la croissance de ce secteur ainsi qu'à s'assurer de la participation des divers partenaires concernés, dont le gouvernement fédéral, à la réalisation de cette stratégie.

C'est grâce à la contribution de tous les acteurs qu'il sera possible de faire du Saint-Laurent une destination majeure de croisières internationales en Amérique du Nord et, par la même occasion, de contribuer à la prospérité économique du Québec.

Coordination et rédaction

François Belzile
Directeur des produits stratégiques
Ministère du Tourisme

Recherche

Stéphane Caux
Chef de produit tourisme nautique
Ministère du Tourisme

Maurice Couture
GPS Tourisme Inc.

Coordination de l'édition

Direction des communications
Ministère du Tourisme

Coordination graphique et montage

BCP

Impression

Le groupe QuadriScan

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2008

ISBN : 978-2-550-52228-7

© Ministère du Tourisme, 2008

Photographies :

Queen Mary II à Québec : Jean Desy
Fjord du Saguenay : J.-F. Bergeron / ENVIRO FOTO
Rocher Percé : Jean-Pierre Huard
Observation de baleines,
Longue-Pointe-de-Mingan : Claude Bouchard
Réserve de parc national du Canada
de l'Archipel-de-Mingan : Sandrine Dussart



Imprimé sur du papier contenant 100% de fibres recyclées post-consommation, certifié Écolo-Logo, procédé sans chlore, recyclé et fabriqué à partir d'énergie de biogaz.