

BULLETIN ÉCONOMIQUE du TRANSPORT

NOVEMBRE 2005 — NUMÉRO 35

CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Générale 3

Transport

Indices des prix 4

Marché du travail 6

ÉTUDE MODALE

Transport aérien 8

ANALYSES

Industrie des croisières 12

- **ÉTUDE MODALE :**
Transport aérien : une reprise contrecarrée par la flambée du prix du pétrole
- **ANALYSE :**
Retombées de l'industrie des croisières au Québec

Mot du rédacteur en chef

Ce numéro du *Bulletin* est jumelé à une consultation. L'équipe du *Bulletin* accorde une grande importance à ce que pense son lectorat et nous avons jugé que, trois ans après la reprise de cette publication, il était temps de connaître l'opinion des lecteurs quant à son contenu et à sa présentation.

Cette consultation ne prendra que quelques minutes de votre temps et nous rendra un important service. Vos commentaires et suggestions nous permettront, dans la mesure des balises dans lesquelles s'inscrit cette publication, de la bonifier et de continuer à offrir un produit de qualité qui réponde aux attentes et aux besoins des lecteurs. Pour ouvrir le formulaire qui est en format .pdf, vous devez avoir la version 7 d'Adobe Reader, que vous pouvez télécharger gratuitement à l'adresse suivante: <http://www.adobe.com>

Pour vous inscrire sur notre liste d'envoi, pour rejoindre l'équipe du *Bulletin* ou pour tout autre commentaire, faites-le dorénavant par courriel à l'adresse suivante: bulletin.economique@mtq.gouv.qc.ca

Formulaire pour la consultation
auprès des lecteurs

Éric Genest-Laplante
pour l'équipe du *Bulletin*

Transport aérien

S'il y a une industrie qui semble toujours subir de la turbulence, c'est celle du transport aérien. Il se passe rarement une semaine sans qu'un événement important fasse les manchettes.

L'article de ce numéro fait un tour d'horizon de l'industrie aérienne, tant mondiale que canadienne. Il est, entre autres, question de l'évolution récente de l'industrie en ce qui a trait à l'activité, au trafic et au taux d'occupation. L'article s'attarde ensuite sur le Canada et le Québec, et décrit la situation actuelle et l'évolution récente pour les principaux transporteurs, principalement Air Canada, de même que pour les principaux aéroports du Québec. Plusieurs autres questions d'intérêt sont également abordées. ●

(voir page 8)

Retombées de l'industrie des croisières

On constate depuis quelques années un intérêt grandissant des vacanciers pour les croisières en Amérique du Nord. Cet intérêt se traduit notamment par une augmentation des escales, du nombre de navires et du nombre de passagers dans les ports du Québec. Ces effets entraînent à leur tour des retombées économiques. Quelles sont-elles et quelle est leur ampleur?

Après avoir brossé un portrait de la situation quant au nombre de navires, de passagers et de membres d'équipage, l'auteur décrit les différentes retombées associées à cette industrie dans les ports du Québec, notamment au chapitre des dépenses des croisiéristes et des membres d'équipage. Enfin, une analyse détaillée des principales retombées économiques par secteur d'activité est présentée. ●

(voir page 12)

Le présent bulletin est produit par
le Service de l'économie et du plan directeur en
transport
de la Direction de la planification
du ministère des Transports du Québec

700, boul. René-Lévesque Est, 25^e étage,
Québec (Québec), G1R 5H1
Tél. : (418) 644-0447,
téléc. : (418) 528-7917
courriel: bulletin.economique@mtq.gouv.qc.ca

Rédacteur en chef :

Éric Genest-Laplante

Analyse et rédaction :

Clément Gamache

Katy Pinard

Édition électronique :

Carole Robitaille

Économie : les principaux indicateurs

Principaux indicateurs de l'activité économique, désaisonnalisés, niveaux annualisés¹

Année Trimestre	2003	2004	2004			2005	
			II	III	IV	I	II
<i>en milliards de dollars enchaînés de 1997</i>							
Québec							
Produit intérieur brut	230,7 ^r	236,3 ^r	235,4 ^r	237,7 ^r	238,3 ^r	239,5	240,6
Dépenses personnelles en biens et services	137,3 ^r	141,9 ^r	140,7 ^r	142,3 ^r	144,2 ^r	146,6	147,2
Livraisons manufacturières (en dollars courants)	130,0	138,8 ^r	137,5	139,2 ^r	139,2 ^r	141,9	143,0
Exportations de biens	63,8	67,4	67,7	67,0	68,5 ^r	69,3	71,3
Taux de chômage (%)	9,2	8,5	8,2	8,3	8,7	8,2	8,1
Canada							
Produit intérieur brut	1 092,4 ^r	1 124,4 ^r	1 121,5 ^r	1 131,2 ^r	1 137,3	1 143,3	1 152,3
Dépenses personnelles en biens et services	619,4 ^r	640,6 ^r	637,2 ^r	642,7 ^r	648,8 ^r	659,3	663,2
Livraisons manufacturières (en dollars courants)	550,9	598,0 ^r	592,1	610,6 ^r	603,2 ^r	608,8	607,2
Exportations de biens	359,6	379,8 ^r	390,1	382,6 ^r	375,5 ^r	386,0	383,0
Taux de chômage (%)	7,6	7,2	7,2	7,1	7,1	7,0	6,8
Indicateurs financiers							
Taux de change (dollar américain en monnaie canadienne)	1,402	1,302	1,359	1,307	1,221	1,227	1,244
Bourse de Toronto, indice S&P/TSX (1975=100)	7 162	8 646	8 402	8 501	9 049	9 495	9 626

Source : Institut de la statistique du Québec.

¹ Sauf indication contraire.

Tableau 1

Les signes conventionnels utilisés à la fois par l'Institut de la statistique du Québec et Statistique Canada sont reproduits dans la présente publication.

Signes :

Nombre non disponible ...

N'a pas lieu de figurer ...

Néant ou zéro -

Nombre infime --

Nombre rectifié r

Données confidentielles x

Sont utilisées dans le présent document les unités de mesure du Système international.

Nombres :

Les nombres ayant été arrondis dans la majorité des tableaux, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

L'information de Statistique Canada est utilisée en vertu d'une permission

du ministre de l'Industrie, à titre de ministre responsable de Statistique Canada.

On peut obtenir de l'information sur la disponibilité de la vaste gamme de données de Statistique Canada par l'entremise des bureaux régionaux de Statistique Canada, de son adresse Internet <http://www.statcan.ca> et au numéro sans frais 1 800 263-1136.

Indices des prix

Transport interurbain : seul recul au premier trimestre de 2005

Katy Pinard *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Variations trimestrielles

Au deuxième trimestre de 2005, les indices des prix de l'ensemble des biens et services (IPC) ont enregistré une faible hausse tant au Québec (0,7 %) qu'au Canada (0,9 %). Pour un troisième trimestre consécutif, les consommateurs ont dû consacrer plus d'argent à leurs dépenses en transport, les indices des prix du transport (IPT) ayant progressé de 1,6 % au Québec et de 1,5 % au Canada (tableau 2).

Au cours du même trimestre, les indices des prix du transport privé ont connu des augmentations semblables à celles des IPT, soit une variation de 1,8 % au Québec

et de 1,6 % au Canada. Cette hausse est attribuable principalement à la majoration du prix de l'essence (7,5 %¹ au Québec et 8,5 % au Canada) qui a fait croître les coûts d'utilisation des véhicules automobiles tant au Québec (3,9 %) qu'au Canada (3,6 %). Au Québec et au Canada, les prix d'achat et de location des véhicules automobiles ont montré la tendance inverse, régressant respectivement de 0,9 % et de 1,0 %. Des augmentations dans les incitations financières offertes par certains constructeurs de véhicules automobiles expliquent ce recul.

Du premier au deuxième trimestre de 2005, les prix du transport public ont connu une croissance plus marquée au Canada (1,1 %) qu'au Québec (0,2 %). Au Canada, la progression des prix du transport local et de banlieue (1,1 %) et celle des prix du transport interurbain (1,0 %) sont responsables de la variation à la hausse des prix du transport public. Pour le Québec, la faible hausse des prix du transport public s'explique essentiellement par la légère augmentation des prix du transport interurbain (0,5 %) puisque les prix du transport local et de banlieue sont demeurés inchangés. ●

Évolution annuelle

Au cours des 12 mois allant du deuxième trimestre de 2004 à celui de 2005, les hausses du prix de l'essence, du coût des pièces, de l'entretien et des réparations ainsi que des autres dépenses d'utilisation des véhicules automobiles se sont traduites par une augmentation des coûts d'utilisation des véhicules automobiles de 3,6 % au Québec et de 3,7 % au Canada. Cette hausse combinée à celle des coûts d'achat et de location de véhicules automobiles (0,4 % au Québec et 0,3 % au Canada) ont entraîné une progression des indices des prix du transport privé de

2,2 % tant au Québec qu'au Canada.

Au cours de la même période, les prix du transport public ont augmenté de 2,8 % au Québec et de 1,7 % au Canada. Ces augmentations sont imputables à la montée des prix du transport urbain en autobus et en métro de 5,1 % au Québec et de 4,3 % au Canada et, dans une moindre mesure, à celle des prix des services de taxi et des autres transports locaux et de banlieue (1,7 % au Québec et 3,4 % au Canada). Au Québec comme au Canada, ces hausses se

sont traduites par une progression des prix du transport local et de banlieue d'environ 4 %.

Cette augmentation des prix des transports est plus importante que celle de l'IPC. En effet, au Québec comme dans l'ensemble du Canada, les IPT ont enregistré une hausse de 2,1 % sur une base annuelle. Au Québec, l'IPC a connu une augmentation légèrement supérieure à celle observée au Canada (2,0 % et 1,8 %, respectivement). ●

En bref

- À la suite du recul observé en mars, le nombre de véhicules automobiles neufs vendus a connu une hausse de 0,8 % au Québec et de 1,6 % au Canada, au mois d'avril.
- En mai, au Québec comme au Canada, les ventes de véhicules automobiles neufs ont chuté de 7,5 % et 6,9 %. Ce recul peut s'expliquer par des réductions

dans les offres d'incitations financières de certains constructeurs de véhicules automobiles.

- En juin, les promotions offertes par les concessionnaires combinées aux majorations des incitations financières proposées par les constructeurs ont fait monter les ventes des véhicules automobiles neufs de 9,9 % au Québec et de 7,4 % au Canada.

Le quart des ventes totales du Canada a eu lieu au Québec.

- À la mi-juin, les prix de l'essence ont franchi 1 \$ le litre.
- À la suite du passage de Katrina, les consommateurs québécois ont vu le prix de l'essence atteindre un nouveau sommet, soit plus de 1,35 \$ le litre.

- Il n'y a pas seulement les automobilistes qui sont touchés par la montée du prix de l'essence des derniers mois; les chauffeurs de taxi le sont aussi. Ils aimeraient bien voir les tarifs des courses ajustés car les dernières modifications ont eu lieu en octobre 2003 alors que l'essence se vendait à 76,5 ¢ le litre. L'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec (APCTQ) s'est adressée à la Commission des transports du Québec afin d'obtenir une hausse des tarifs; une décision est attendue à la fin d'octobre ou au début de novembre.
- Le secteur du camionnage est durement touché par la forte hausse du prix de l'essence. Les entreprises de camionnage se trouvent en constante négociation avec leurs clients en ce qui concerne les surcharges de carburant. Chaque hausse du carburant a une incidence directe sur la rentabilité des entreprises de transport.
- Afin de tenir compte de l'augmentation de ses frais d'exploitation due à la hausse du prix du carburant, Air Canada a décidé de réajuster ses tarifs. Depuis le 23 juin, les coûts des billets émis ont augmenté pour tous les itinéraires domestiques. ●

¹ Rappelons que la période de référence de l'article se termine en juin 2005. Les turbulences subséquentes ne sont pas prises en considération ici.

Indices des prix du transport, principales composantes, non désaisonnalisés

Année Trimestre	2004			2005		Variation	
	II	III	IV	I	II	2005 / I au 2005 / II	2004 / II au 2005 / II
Base 1992 = 100							
%							
Québec							
Transport privé ¹	133,0	131,4	132,6	133,5	135,9	1,8	2,2
Achat et location de véhicules automobiles ²	123,8	121,9	124,5	125,4	124,3	-0,9	0,4
Utilisation de véhicules automobiles	135,9	134,7	134,5	135,5	140,8	3,9	3,6
<i>Essence</i>	146,5	143,4	141,4	142,2	152,9	7,5	4,4
<i>Pièces, entretien et réparation</i>	122,8	122,8	125,3	126,5	127,1	0,5	3,5
<i>Autres dépenses d'utilisation</i>	131,2	131,8	132,2	133,4	134,5	0,8	2,5
<i>Primes d'assurance</i>	144,1	145,1	145,8	145,8	147,7	1,3	2,5
Transport public ³	162,3	165,9	165,1	166,5	166,8	0,2	2,8
Transport local et de banlieue	142,3	145,6	145,6	148,3	148,3	0,0	4,2
<i>Transport urbain en autobus et métro</i>	144,7	149,4	149,4	152,1	152,1	0,0	5,1
<i>Taxi et autres transports locaux et de banlieue</i>	135,3	135,3	135,3	137,6	137,6	0,0	1,7
Transport interurbain	190,8	194,5	192,2	191,1	192,1	0,5	0,7
Ensemble du transport (IPT)	135,0	133,6	134,7	135,7	137,9	1,6	2,1
Ensemble des biens et services (IPC)	120,7	120,9	121,7	122,2	123,1	0,7	2,0
Canada							
Transport privé ¹	143,7	142,0	143,1	144,6	146,9	1,6	2,2
Achat et location de véhicules automobiles ²	123,5	121,4	124,0	125,1	123,9	-1,0	0,3
Utilisation de véhicules automobiles	158,9	157,5	156,9	159,0	164,8	3,6	3,7
<i>Essence</i>	156,3	152,6	150,5	152,1	165,0	8,5	5,6
<i>Pièces, entretien et réparation</i>	124,6	124,6	126,6	127,7	128,5	0,6	3,1
<i>Autres dépenses d'utilisation</i>	182,5	183,5	182,9	186,5	185,7	-0,4	1,8
<i>Primes d'assurance</i>	199,8	200,2	198,8	201,8	200,5	-0,6	0,4
Transport public ³	174,2	177,3	175,1	175,2	177,1	1,1	1,7
Transport local et de banlieue	146,4	148,0	148,0	150,5	152,2	1,1	4,0
<i>Transport urbain en autobus et métro</i>	151,8	153,6	153,6	156,3	158,3	1,3	4,3
<i>Taxi et autres transports locaux et de banlieue</i>	127,4	128,6	128,6	130,6	131,7	0,8	3,4
Transport interurbain	196,2	200,7	196,7	194,9	196,9	1,0	0,4
Ensemble du transport (IPT)	146,3	144,9	145,7	147,2	149,4	1,5	2,1
Ensemble des biens et services (IPC)	124,7	124,9	125,4	125,9	127,0	0,9	1,8

Source : Statistique Canada, répertoire Cansim, date d'extraction : août 2005.

¹ Transport au moyen du véhicule automobile personnel.

² Incluant les locations à bail de véhicules automobiles.

³ Transport collectif (train, autobus, avion, taxi, métro).

Tableau 2

Marché du travail

L'industrie du transport et de l'entreposage poursuit sa croissance

Katy Pinard *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Hausse du nombre de salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage

D'après les dernières données mensuelles de *l'Enquête sur la rémunération et les heures de travail* de Statistique Canada, le nombre de salariés a augmenté plus rapidement dans l'industrie du transport et de l'entreposage que dans l'ensemble de l'économie. En effet, au cours des 12 derniers mois (de juillet 2004 à juin 2005), l'industrie du transport et de l'entreposage a enregistré un gain de plus de 15 500 salariés au Canada, dont près de 4000 au Québec. Il s'agit, pour le Canada, d'une majoration de 2,6 % par rapport au niveau des 12 mois précédents et de 2,8 % au Québec alors que pour l'ensemble de l'économie, le nombre total de salariés a crû de 1,2 % au Canada et de 0,9 % au Québec (tableau 3).

Au cours de la même période, au Québec comme au Canada, un seul secteur de l'industrie du transport et de l'entreposage a enregistré une réduction du nombre de salariés, soit celui des activités de soutien au transport. Toutefois, cette baisse a été plus marquée au Canada qu'au Québec (-1,3 % et -0,3 %, respectivement). Depuis 2003, tant au Québec qu'au Canada, le nombre de salariés travaillant dans cette industrie continue de diminuer.

À l'échelle canadienne, l'accroissement du nombre de salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage résulte des hausses observées dans le transport aérien (2,1 %), le transport par camion (2,6 %), le transport en commun

(2,6 %), les messageries et les services de messagers (3,8 %) et les autres services de transport (5,6 %). Le transport ferroviaire a aussi connu une croissance de ses effectifs (1,0 %), mais un peu moins marquée que dans les autres secteurs.

Toujours selon les statistiques des 12 derniers mois se terminant en juin 2005, au Québec, l'augmentation du nombre de salariés a touché tous les secteurs de l'industrie du transport et de l'entreposage, à l'exception de celui des activités de soutien au transport pour lequel il y a eu une perte de 63 emplois. Les gains d'emplois les plus importants sont survenus dans le camionnage, le transport

Nombre de salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage

Année	Annuel			Partiel		Variation		
	2002	2003	2004	2003-2004 (juillet à juin)	2004-2005 (juillet à juin)	2002-2003	2003-2004	2004-2005 (juillet à juin)
	%							
Canada								
Transport et entreposage	611 993	610 013	615 879	606 865	622 445	-0,3	1,0	2,6
Transport aérien	55 135	57 155	57 223	56 268	57 444	3,7	0,1	2,1
Transport ferroviaire	49 703	44 936	43 145	42 898	43 312	-9,6	-4,0	1,0
Transport par camion	163 366	165 085	168 029	165 493	169 816	1,1	1,8	2,6
Transport en commun	100 194	98 086	98 079	97 142	99 712	-2,1	0,0	2,6
Activités de soutien au transport	83 867	85 228	84 555	84 743	83 622	1,6	-0,8	-1,3
Messageries et services de messagers	40 062	41 076	42 046	41 227	42 779	2,5	2,4	3,8
Autres	119 666	118 447	122 802	119 094	125 760	-1,0	3,7	5,6
Ensemble de l'économie	12 986 623	13 219 917	13 337 914	13 257 939	13 415 377	1,8	0,9	1,2
Québec								
Transport et entreposage	143 419	139 392	140 534	137 993	141 822	-2,8	0,8	2,8
Transport aérien	13 247	13 394	13 551	13 211	13 500	1,1	1,2	2,2
Transport ferroviaire	13 926	12 527	11 968	11 871	11 891	-10,0	-4,5	0,2
Transport par camion	38 431	38 298	38 174	37 586	38 643	-0,3	-0,3	2,8
Transport en commun	31 289	29 529	30 346	29 640	31 057	-5,6	2,8	4,8
Activités de soutien au transport	18 614	18 484	18 323	18 256	18 193	-0,7	-0,9	-0,3
Messageries et services de messagers	7 602	8 229	8 798	8 601	8 982	8,2	6,9	4,4
Autres	20 310	18 931	19 374	18 828	19 556	-6,8	2,3	3,9
Ensemble de l'économie	3 076 813	3 136 876	3 151 713	3 139 223	3 167 059	2,0	0,5	0,9

Source : Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, dans CANSIM II, matrices 17042 (Canada) et 17047 (Québec), incluant les heures supplémentaires (données non désaisonnalisées), date d'extraction : septembre 2005.

Tableau 3

en commun ainsi que dans les autres activités de transport et d'entreposage (regroupant l'entreposage, le transport par eau, par pipeline et le transport de tourisme et d'agrément) qui ont enregistré

des augmentations respectives de 1057, 1417 et 728 salariés, ce qui représente des variations annuelles de 2,8 %, de 4,8 % et de 3,9 %. Au cours de la même période, le transport ferroviaire a

connu la plus faible augmentation de ses effectifs (20 salariés), une hausse de 0,2 % par rapport aux 12 mois précédents. ●

Transport aérien : rémunération en baisse

Sur la base des données cumulées des 12 derniers mois, couvrant la période allant du mois de juillet 2004 au mois de juin 2005, la variation de la rémunération hebdomadaire moyenne des travailleurs de l'ensemble des industries canadiennes (2,3 %) a été supérieure à celle des travailleurs de l'industrie du transport et de l'entreposage (1,1 %). La situation inverse est observée au Québec (tableau 4), où l'augmentation de la rémunération hebdomadaire des salariés a été plus élevée dans l'industrie du transport et de l'entreposage (2,5 %) que celle observée dans l'ensemble des industries (1,7 %).

Au cours des 12 derniers mois, au Canada, les employés ayant bénéficié des plus fortes hausses de salaires sont ceux travaillant dans les secteurs du transport ferroviaire (2,1 %), du transport par camion (1,4 %), du transport en

commun (1,9 %) et des activités de soutien au transport (1,9 %). Parmi les travailleurs de l'industrie du transport et de l'entreposage, seuls ceux du transport aérien ont vu leur rémunération horaire moyenne diminuer au cours de cette période. C'est au Québec que la chute de leurs salaires a été la plus marquée avec une variation de - 2,3 %, comparativement à une baisse de 1,4 % au Canada. La rémunération hebdomadaire de ces travailleurs s'établit en moyenne à 781 \$ au Québec et à 867 \$ au Canada. La restructuration du transport aérien continue d'affecter plus durement les travailleurs du Québec que ceux des autres provinces canadiennes.

Au Québec, la situation de la rémunération dans l'industrie du transport et de l'entreposage s'est améliorée par rapport à celle du Canada. Certains secteurs d'activité de l'industrie du transport et

de l'entreposage offrent maintenant une rémunération hebdomadaire moyenne plus élevée au Québec qu'au Canada. Les secteurs ayant des salaires moyens plus élevés sont ceux du transport ferroviaire, du transport en commun, des activités de soutien au transport et des autres industries du transport et de l'entreposage. Ce sont les mêmes secteurs qui ont enregistré les plus fortes hausses de la rémunération hebdomadaire moyenne, des variations de 4,8 %, 4,6 %, 6,2 % et 3,1 %, respectivement. Les travailleurs québécois de l'industrie du camionnage ont connu la plus faible augmentation (0,2 %) de leur salaire moyen, une hausse de 1 \$. Au Québec, de tous les secteurs d'activité de l'industrie du transport et de l'entreposage, c'est l'industrie du camionnage qui offre la plus basse rémunération hebdomadaire moyenne. ●

Rémunération hebdomadaire moyenne des salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage

Année	Annuel			Partiel		Variation		
	2002	2003	2004	2003-2004 (juillet à juin)	2004-2005 (juillet à juin)	2002-2003	2003-2004	2004-2005 (juillet à juin)
	en dollars					%		
Canada								
Transport et entreposage	764	762	757	756	764	-0,3	-0,7	1,1
Transport aérien	950	917	868	879	867	-3,5	-5,3	-1,4
Transport ferroviaire	913	926	935	933	953	1,4	1,0	2,1
Transport par camion	716	712	716	713	723	-0,6	0,6	1,4
Transport en commun	638	642	643	639	651	0,6	0,2	1,9
Activités de soutien au transport	836	819	798	799	814	-2,0	-2,6	1,9
Messageries et services de messagers	687	690	681	684	689	0,4	-1,3	0,7
Autres	763	778	788	784	789	2,0	1,2	0,7
Ensemble de l'économie	681	690	706	698	714	1,3	2,3	2,3
Québec								
Transport et entreposage	717	716	719	711	729	-0,1	0,4	2,5
Transport aérien	901	854	788	799	781	-5,2	-7,7	-2,3
Transport ferroviaire	942	940	947	933	978	-0,2	0,7	4,8
Transport par camion	604	628	630	633	634	4,0	0,3	0,2
Transport en commun	642	631	643	628	657	-1,7	1,9	4,6
Activités de soutien au transport	786	783	790	773	821	-0,4	0,9	6,2
Messageries et services de messagers	661	646	645	639	655	-2,3	-0,2	2,5
Autres	730	746	791	768	792	2,2	6,0	3,1
Ensemble de l'économie	645	658	670	665	676	2,0	1,8	1,7

Source : Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, dans CANSIM II, matrices 17042 (Canada) et 17047 (Québec), incluant les heures supplémentaires (données non désaisonnalisées), date d'extraction : septembre 2005.

Tableau 4

Transport aérien : une reprise contrecarrée par la flambée du prix du pétrole

Service de l'économie et du plan directeur en transport

Les 12 derniers mois ont été fertiles en événements de toutes sortes dans l'industrie canadienne du transport aérien. On n'a qu'à penser à la restructuration d'Air Canada, à la faillite du transporteur à rabais Jetsgo en mars dernier et

à la flambée du prix du pétrole qui hypothèque le déjà difficile retour à la rentabilité financière d'une industrie durement éprouvée depuis le début de la décennie. Cet article passe en revue les grands événements et les enjeux qui ont eu

une incidence sur l'industrie canadienne du transport aérien au cours de l'année 2004-2005 et dresse le bilan récent des activités d'Air Canada et des deux principaux aéroports du Québec. ●

L'industrie aérienne internationale en 2004

Après trois années difficiles, l'industrie aérienne internationale a connu en 2004 un regain d'énergie. Selon l'Association internationale du transport aérien (IATA), qui compile les données sur les revenus-passagers-kilomètres et les tonnes-kilomètres attribuables à 94 % des transporteurs aériens dans le monde, les transporteurs aériens ont enregistré en 2004 une hausse de 15,3 % du nombre de passagers transportés et de 13,4 % du volume des marchandises transportées par rapport à 2003 (tableau 5).

Ainsi portée par une hausse très importante de l'achalandage, l'industrie aérienne semblait en voie de renouer avec la rentabilité financière en 2004, n'eut été de la hausse des prix du carburant. Aussi, malgré une augmentation du nombre de passagers transportés, ce qui équivaut en fait à un retour à la « normale »

après un creux exceptionnel en 2003, les compagnies aériennes ont enregistré des pertes totales de 4,8 milliards de dollars américains en 2004. Ces pertes ont affecté plus particulièrement les compagnies aériennes américaines

qui, contrairement aux transporteurs européens ou canadiens, sont actifs majoritairement sur le marché intérieur, là où la compétition est féroce en raison de la présence de transporteurs à rabais. ●

Ralentissement de l'activité aérienne mondiale en 2005

Selon les données de l'IATA couvrant les huit premiers mois de 2005, le trafic aérien international entre les mois de janvier et d'août 2005 est en hausse de 8,3 % par rapport à la période correspon-

dante de 2004, poussé par des augmentations de 13,8 % vers les destinations du Moyen-Orient, de 12,5 % vers l'Amérique du Sud et de 10,8 % vers l'Afrique. Il s'agit là d'une croissance importante

mais significativement moins élevée que celle de 15,3 % observée en 2004.

Sur la même période, le trafic international de marchandises en

Statistiques internationales de l'industrie aérienne

Année	Variation 2003-2004 (janvier à décembre)		Variation 2004-2005 (janvier à août)	
	Revenu-passagers-kilomètres	Tonnes-kilomètres	Revenu-passagers-kilomètres	Tonnes-kilomètres
	%			
Afrique	10,3	17,0	10,8	8,1
Asie-Pacifique	20,5	14,4	7,7	5,0
Europe	10,1	10,7	6,3	1,4
Amérique du Sud	12,7	10,4	12,5	-3,0
Moyen-Orient	24,8	26,8	13,8	12,8
Amérique du Nord	14,8	11,8	10,0	1,1
Total	15,3	13,4	8,3	3,6

Source : Association internationale du transport aérien (IATA), Janvier 2005 et Juillet 2005 - *Statistiques internationales*.
Site Internet de l'IATA (<http://www.iata.org/index.asp>).

Tableau 5

tonnes-kilomètres a affiché une augmentation de 3,6 %. Les marchés qui ont connu les plus fortes croissances au cours des huit premiers mois de 2005 ont été le Moyen-Orient (+12,8 %) et l'Afrique (+8,1 %). Le seul marché touché par une diminution du transport de marchandises au cours des huit premiers mois de 2005 a été celui de l'Amérique du Sud, avec une diminution de 3,0 % du nombre de tonnes-kilomètres.

À la lumière de ces données, on peut très certainement affirmer

que l'augmentation du prix du carburant a passablement affecté à la hausse le prix du transport aérien et que cette hausse a eu comme effet de ralentir la croissance des déplacements des personnes et du commerce de marchandises par avion en 2005. Les marchés qui ont été le plus durement éprouvés par des ralentissements de croissance du nombre de passagers en 2005, par rapport aux croissances observées en 2004, sont ceux de l'Asie-Pacifique et du Moyen-Orient. Du côté des

marchandises, ce sont les marchés de l'Amérique du Sud, du Moyen-Orient et de l'Amérique du Nord qui semblent avoir été les plus touchés. Plus récemment, les conséquences à court terme de l'ouragan Katrina sur le prix du carburant ont été dramatiques et il est probable que plusieurs compagnies aériennes auront soudainement vu leurs bilans financiers se détériorer. Il reste à voir si ces effets négatifs perdureront à moyen terme et quelle ampleur ils pourraient atteindre. ●

La situation au Canada

L'industrie canadienne du transport aérien a été elle aussi fortement touchée par la hausse récente du prix du baril de pétrole. Par ailleurs, cette dernière s'est également vue amputée d'un joueur important au cours de la dernière année. En effet, le transporteur à rabais Jetsgo, qui offrait des services vers 13 destinations canadiennes et 10 liaisons transfrontalières, a été forcé de déclarer faillite au cours du mois de mars dernier en raison notamment de problèmes de gestion, de surcapacité, de forte concurrence, de manque de liquidités et de coûts élevés d'exploitation.

Quoique fortement touchée par un contexte international peu encourageant, l'industrie aérienne canadienne a connu un assouplissement du cadre réglementaire concernant les liaisons avec l'Inde et la Chine. En effet, le gouvernement fédéral a conclu en cours d'année deux nouveaux accords bilatéraux touchant le transport aérien avec ces deux marchés internationaux en émergence. Ces accords, qui sont entrés en vigueur respectivement en avril et en juin 2005, ont ouvert de nouvelles occasions de revenus aux transporteurs aériens canadiens. Ces accords pourraient stimuler l'accroissement du trafic international en-

tre le Canada et ces deux pays. En vertu de l'accord bilatéral signé avec la Chine, le Canada est devenu le premier pays en Amérique du Nord à se voir accorder le statut de destination autorisée. Grâce à l'accord signé, le nombre de vols hebdomadaires autorisés entre les deux pays passe de 15 à 45 par semaine. On s'attend à ce que le nombre de visiteurs provenant de la Chine atteigne quelque 10 millions dès 2010, comparativement à 77 000 en 2004. D'autre part, l'accord signé avec l'Inde a porté à 35 le nombre de vols hebdomadaires entre les deux pays, comparativement à 7 avant l'entente conclue. D'autres occasions pourraient par ailleurs s'offrir aux compagnies aériennes canadiennes dans les années à venir si le gouvernement fédéral parvient à établir un nouvel accord de CielS ouverts élargi avec les États-Unis.

Autre point positif, le gouvernement fédéral a procédé en mai dernier à une réforme des loyers des aéroports, qui avaient été institués en 1992 lors du transfert aux autorités locales de l'exploitation de 25 aéroports lui appartenant. Ces paiements avaient été établis afin de récupérer la valeur des aéroports, alors estimée à 1,5 milliard de dollars. Ayant recouvré l'entièreté de la valeur des aéro-

ports cédés, le gouvernement fédéral a néanmoins continué à augmenter les loyers annuellement. La nouvelle formule, basée sur les revenus bruts des aéroports plutôt que sur la valeur des infrastructures, permettra une réduction de 60 % des loyers des aéroports d'ici 50 ans, soit la durée restante des baux des aéroports cédés. Elle doit entraîner d'ici 2010 des économies de 350 millions de dollars pour les aéroports visés et de 8 milliards de dollars d'ici 50 ans. Les loyers des aéroports continueront ainsi à augmenter mais moins rapidement que selon la formule précédente.

Quoique n'affectant pas directement les transporteurs aériens, les loyers constituent des dépenses qui, conjuguées aux taxes municipales et aux autres frais à la charge des aéroports, sont nécessairement transférées et ajoutées aux charges imposées aux passagers et aux transporteurs, pour financer des améliorations aéroportuaires entre autres choses. Toutefois, selon les administrations aéroportuaires visées par la réforme, les réductions du coût des loyers, qui ne prendront leur plein effet qu'en 2010, ne devraient avoir que peu d'impact sur les frais imposés aux passagers et aux transporteurs qui sont déjà surchargés. ●

Chez Air Canada

Dans la foulée de la restructuration entreprise le 1^{er} avril 2003, au moment où la compagnie s'est placée sous la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*, Air Canada a adopté une série de mesures de réduction des coûts qui lui permettent de bien tirer son épingle du jeu en 2005. En effet, n'eut été de la flambée du prix du baril de pétrole, qui coûte à la compagnie 30 millions de dollars pour chaque hausse de 1 \$ du prix du baril, Air Canada se dirigeait vers un retour à la profitabilité en 2005, soit tout juste un an après s'être libérée de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers*, le 30 septembre 2004.

Afin de réduire ses coûts d'exploitation, une série de mesures ont été adoptées par Air Canada dont le transfert en Inde de son centre d'appels pour les bagages en novembre 2004, une tentative d'achat d'une trentaine de gros porteurs plus rentables à exploiter (avortée en raison d'un différend autour de la fusion de la liste d'ancienneté avec celle des pilotes de Canadien International) et le transfert en mai 2005 d'une partie de ses liaisons à sa filiale Jazz,

pour diminuer ses coûts de main-d'œuvre.

Cela dit, les statistiques d'Air Canada montrent clairement que la clientèle est au rendez-vous en 2005, malgré la concurrence du transporteur à rabais WestJet. Cette dernière a en effet nouvellement effectué une offensive vers les États-Unis, en ajoutant 13 nouvelles destinations, qui seront offertes dès l'automne. Par ailleurs, WestJet disposerait de coûts d'exploitation de 15 à 25 % moins élevés que ceux d'Air Canada¹.

Comme l'indique le tableau 6, les hausses mensuelles des passagers-milles payants chez Air Canada en 2005 ont plusieurs fois dépassé de plus de 6 % ceux observés au cours des mois correspondants en 2004. La compagnie a par ailleurs enregistré en septembre 2005 un dix-huitième taux d'occupation record d'affilée, de 80,4 %, par rapport aux taux d'occupation enregistrés aux mois correspondants des années précédentes, et ce, en raison des ajustements effectués dans les capacités du transporteur. En août, le taux de 85,3 % avait constitué un record absolu d'occupation pour le

transporteur. Air Canada aurait enregistré des résultats plus qu'encourageants sur le marché intérieur en août, en raison notamment de simplifications et d'ajustements apportés à la grille tarifaire.

Reste à voir si l'évolution future du prix du carburant, qui a déjà entraîné des augmentations des prix des billets d'avions au cours des derniers mois, aura une incidence négative significative sur la demande de transport aérien au Canada et sur les résultats financiers d'Air Canada au cours des derniers mois de 2005. À cet égard, on note que, compte tenu de la hausse récente de la valeur de la devise canadienne par rapport au dollar américain, le transporteur canadien profiterait d'un avantage certain par rapport aux transporteurs aériens américains étant donné que les coûts d'achat de ses avions et du carburant sont libellés en dollars américains. Par ailleurs, l'attractivité des voyages par avion vers les États-Unis, notamment vers les destinations soleil, pourrait être en hausse et bénéficier également à Air Canada. ●

Statistiques d'opération 2003 à 2005 d'Air Canada
(incluant le service Zip et Air Canada Jetz)

Année	Trafic				Capacité				Taux d'occupation		
	Passagers-kilomètres payants ¹			Variation	Sièges-kilomètres offerts			Variation	2003	2004	2005
	2003	2004	2005	2004-2005	2003	2004	2005	2004-2005			
	%				%				%		
Janvier	5 078	5 133	5 453	6,2	7 210	7 125	7 018	-1,5	70,4	72,0	77,7
Février	4 515	4 866	4 944	1,6	6 123	6 701	6 350	-5,2	73,7	72,6	77,9
Mars	5 104	5 438	5 784	6,4	6 869	7 128	7 250	1,7	74,3	76,3	79,8
Avril	4 226	5 168	5 411	4,7	6 074	6 648	6 720	1,1	69,6	77,7	80,5
Mai	4 374	5 485	5 848	6,6	6 107	6 987	7 318	4,7	71,6	78,5	79,9
Juin	5 246	5 960	6 394	7,3	6 842	7 507	7 862	4,7	76,7	79,4	81,3
Juillet	6 040	6 814	7 280	6,8	7 733	8 470	8 710	2,8	78,1	80,4	83,6
Août	6 445	7 077	7 464	5,5	7 992	8 509	8 754	2,9	80,6	83,2	85,3
Septembre	5 389	5 902	6 422	8,8	7 341	7 448	7 987	7,2	73,4	79,2	80,4
Octobre	4 994	5 376	..	..	6 819	6 920	..	..	73,2	77,7	..
Novembre	4 200	4 363	..	..	6 069	5 848	..	..	69,2	74,6	..
Décembre	5 011	5 061	..	..	6 965	6 733	..	..	72,0	75,2	..

Source : Air Canada, Communiqués de presse, site Internet (<http://micro.newswire.ca/13213-1.html>).

¹ Par souci d'uniformité, les statistiques d'Air Canada, qui sont présentées en passagers-milles payants et en sièges-milles offerts, ont été converties en passagers-kilomètres payants et en sièges-kilomètres offerts.

Tableau 6

Aux aéroports internationaux de Montréal

En 2004, le nombre de passagers aux aéroports internationaux de Montréal (Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel) a augmenté de façon importante, soit de 15,3 %, atteignant un niveau record de 10,3 millions de passagers (tableau 7). Toutefois, selon les données trimestrielles d'Aéroports de Montréal (ADM) rendues publiques en août, la croissance de l'achalandage en 2005 devrait être moins spectaculaire que celle observée en 2004. En effet, la croissance du nombre de passagers aux aéroports de Montréal s'est établie à 7,7 % au premier trimestre de

2005 et à 5,6 % au second trimestre de 2005. Au cours des périodes correspondantes de 2004, le trafic de passagers avait enregistré une augmentation de 14,3 % au premier trimestre et de 22,9 % au deuxième trimestre.

Les perspectives à long terme sont quand même encourageantes considérant notamment que l'aéroport Montréal-Trudeau prévoit recevoir en avril 2006 le nouvel appareil Airbus 380, pouvant transporter de 500 à 800 personnes, pour la liaison Paris-Montréal. Compte tenu de la demande toujours crois-

sante de vols directs et des frais d'atterrissage qui sont plus faibles à Montréal qu'à l'aéroport Pearson de Toronto, la venue de l'Airbus 380 pourrait avoir un certain impact sur les activités d'Aéroports de Montréal dans les années à venir². Aéroports de Montréal prévoit desservir 15 millions de passagers en 2015.

Sur le plan financier, la révision du coût des loyers des aéroports annoncée par le gouvernement fédéral en mai 2005 devrait permettre à ADM de réaliser des économies de 59 millions de dollars d'ici 2015³.

Trafic de passagers aux aéroports de Montréal							
Année	2002	2003	2004	2005	Variation		
	nombre de passagers				2002-2003	2003-2004	2004-2005
%							
Période de l'année							
1 ^{er} trimestre	2 058 280	2 174 436	2 485 527	2 677 785	5,6	14,3	7,7
2 ^{ème} trimestre	2 167 634	2 068 076	2 541 060	2 684 536	-4,6	22,9	5,6
3 ^{ème} trimestre	2 527 931	2 531 040	2 928 104	..	0,1	15,7	..
4 ^{ème} trimestre	2 053 144	2 190 634	2 381 077	..	6,7	8,7	..
Total	8 806 990	8 964 186	10 335 768	5 362 321	1,8	15,3	..

Source : Aéroports de Montréal, Information sur l'entreprise, Statistiques, site Internet (http://www.admtl.com/corporate_info.aspx?id=84).

Tableau 7

À l'aéroport international Jean-Lesage

L'année 2004 a également été profitable pour l'aéroport international Jean-Lesage de Québec. En effet, l'aéroport a accueilli plus de 715 000 passagers, ce qui constitue un nombre inégalé depuis 1989. Il s'agit d'une augmentation de 13,8 % par rapport aux résultats de 2003 (voir tableau 8). Selon l'Aéroport de Québec, cette croissance serait attribuable à l'arrivée de nouveaux transporteurs et à l'ajout de vols quotidiens et de vols nolisés vers plusieurs destinations de l'Amérique du Nord, de l'Amérique du Sud et de l'Europe. L'aéroport de Québec aurait en effet offert en 2004 près de 350 liaisons régulières hebdomadaires comparativement à 300 en 2003.

En 2005, l'aéroport international de Québec a été touché par la faillite de Jetsgo, qui offrait des services sur Toronto depuis juin

2004. Par ailleurs, à compter de mai 2005, Air Canada a transféré ses liaisons au départ de Québec à sa filiale Jazz, ce qui a touché quelque 330 employés basés à Québec. Il s'agit d'une mesure de redéploiement de la flotte d'Air Canada qui vise à réduire les coûts d'exploitation de l'entreprise et à rationaliser les services. Cette mesure devrait avoir comme effet

d'augmenter le nombre de départs à partir de Québec grâce à l'utilisation de plus petits appareils.

Par ailleurs, la réforme des loyers annoncée par le gouvernement fédéral représentera des économies de 1,5 million de dollars d'ici 2010 pour l'aéroport international Jean-Lesage.

Passagers embarqués/débarqués à l'aéroport Jean-Lesage (Aéroport de Québec)						
Année	1999	2000	2001	2002	2003	2004
en milliers						
Vols intérieurs	509,9	515,1	482,6	494,8	466,7	551,8
Vols transfrontaliers	81,0	87,9	88,6	74,6	87,2	82,4
Vols internationaux	74,4	69,8	71,6	41,2	74,6	80,9
Total	665,3	672,8	642,8	610,6	628,5	715,1
Croissance annuelle (en %)	..	1,1	-4,5	-5,0	3,2	13,8

Source : Aéroport de Québec, Statistiques, site Internet (<http://www.aerportdequebec.com/stats/stats-pax-mouv-f.pdf>).

Tableau 8

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

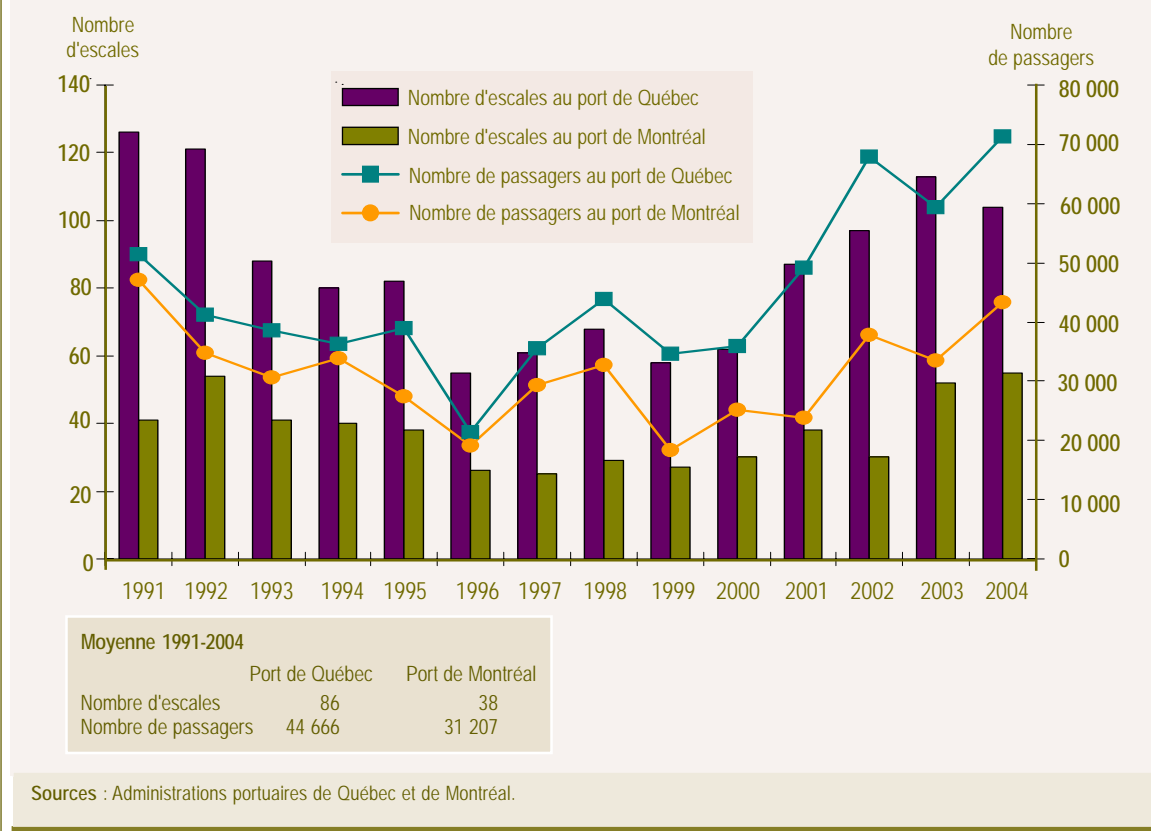


Figure 1

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>en millions de dollars</i>	%	<i>en millions de dollars</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 (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 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
					%		
					en millions de dollars		
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
					%		
					en millions de dollars		
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.

