

La croisière océanique à Québec

Henri A. Jamet

Volume 12, numéro 1, mars 1993

Québec, capitale et région touristiques

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1078198ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1078198ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (imprimé)

1923-2705 (numérique)

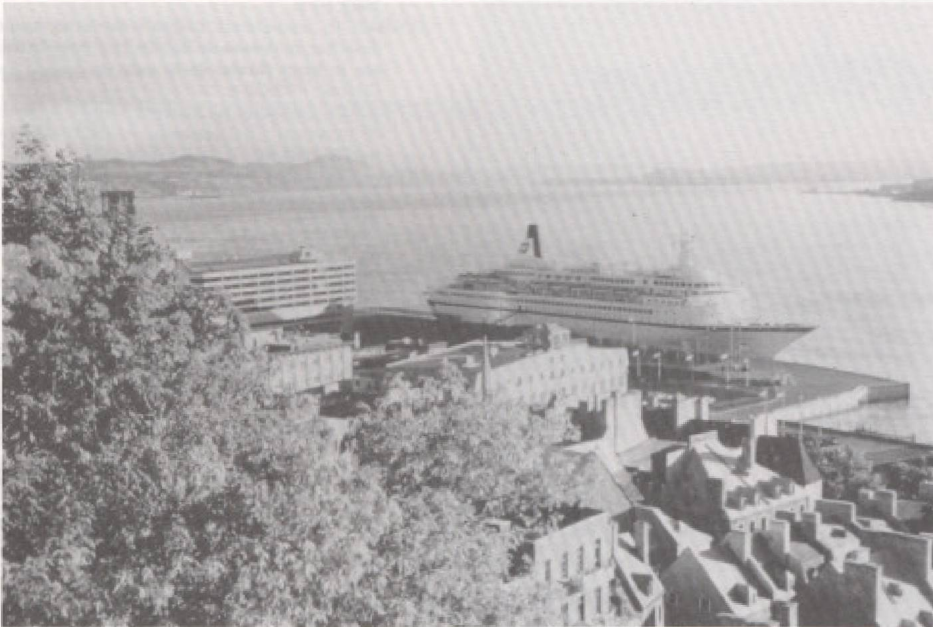
[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Jamet, H. A. (1993). La croisière océanique à Québec. *Téoros*, 12(1), 24–25.
<https://doi.org/10.7202/1078198ar>

La croisière océanique à Québec

Henri A. Jamet*



Le port de Québec ... est le plus attrayant de la côte Est du Canada pour la croisière océanique.

La croisière océanique est devenue le produit touristique mondial qui a connu le taux de croissance le plus spectaculaire et le plus soutenu de l'industrie touristique, passant de 500 000 passagers en 1970 à 4 000 000 passagers en 1992.

L'augmentation du nombre de passagers a été de 800 % pour cette période. Cela représente une augmentation annuelle moyenne composée de 10 %.

L'industrie de la croisière exploite 36 destinations réparties d'après les quatre zones principales où elles ont lieu:

- les croisières en mer chaudes;
- les croisières en mer tempérées;
- les croisières en mer froides;
- les croisières fluviales.

Les 36 destinations sont exploitées ou desservies devrait-on dire par 35 compagnies maritimes membres de la CLIA (Cruises Lines International Association).

* Monsieur Henri A. Jamet est délégué régional, pour le Nord-du-Québec, du ministère du Tourisme.

La flotte

La flotte mondiale des paquebots de croisière (membres de la CLIA) totalisait 161 paquebots en 1992, qui ont une capacité totale de 100 000 couchettes.

Les chantiers navals ont été très actifs en 1992 (France, Italie, Finlande principalement). Vingt paquebots ont ainsi été construits et lancés en 1992, pour un coût total de 2 milliards, 951 millions de dollars US.

Le plus cher, le *Coste Classica*, 50 000 tonnes - 1300 passagers, a coûté 325 M\$ US. Le plus gros, le *Majesty of the Seas*, 75 000 tonnes - 2534 passagers, a coûté 285 M\$ US.

Projections de l'industrie

L'industrie des croisières projette une importante croissance pour la prochaine décennie, soit:

- une clientèle évaluée, selon la CLIA, à 10 000 000 de passagers pour l'an 2000;
- un marché potentiel de 40 000 000 de passagers, dont 35 000 000 seront Américains, suivant les mêmes sources;

- 100 nouveaux paquebots à construire d'ici l'an 2000.

Pour assurer l'atteinte de ces objectifs, l'industrie a dépensé 300 M\$ US en publicité en 1992, soit 75 \$ par passager. En Amérique du Nord seulement, les forfaits-croisières sont vendus par 22 000 grossistes et agents de voyages détaillants.

La part du Saint-Laurent dans la croisière

Le fleuve Saint-Laurent, avec son golfe, ses affluents, malgré leurs nombreux attraits tels le rocher Percé, l'île Bonaventure, la Baie-de-Gaspé, l'île d'Anticosti, le Saguenay, Québec, les baleines, etc., ont été les grands négligés de la croisière océanique jusqu'en 1980.

En 1992, le fleuve c'est-à-dire les ports de Québec et de Montréal se partageaient 1 % du volume de la croisière océanique, tandis que les croisières de l'Alaska, avec 250 000 passagers, en accaparaient 6 %, soit 6 fois plus.

Un autre élément qui renforce ces deux constats pessimistes nous est fourni par une absence surprenante de statistiques sur la croisière océanique sur le Saint-Laurent avant 1984. Ces dernières sont pourtant disponibles de façon exhaustive pour les croisières de l'Alaska depuis 1957 et les croisières de l'Antarctique depuis 1958.

Le port de Québec

À la position suivante: latitude: 46ème - 49ème degré Nord; longitude: 71ème - 72ème degré Ouest; Québec est le berceau de la civilisation française en Amérique du Nord. La ville intra-muros a été reconnue comme site du patrimoine mondial par l'UNESCO.

Le port de Québec offre plusieurs quais pour la croisière: le quai 21 mesure 206 mètres de long et on y trouve une profondeur à marée basse de 11,7 mètres. Le quai 22 mesure 325 mètres de long, avec une profondeur à marée basse de 10,7 mètres.

La croisière océanique au port de Québec

Même si sa part de marché est faible, Québec n'en présente pas moins déjà une activité de croisière importante (tableau 1).

Le port de Québec, situé stratégiquement entre Montréal et le fjord du Saguenay, est le plus attrayant de la côte Est du Canada pour la croisière océanique; c'est aussi le plus fréquenté (tableau 2).

Les croisières sur le Saint-Laurent et celles vers l'Alaska

Les performances de la croisière océanique sur le Saint-Laurent depuis 1985 sont encourageantes: la clientèle des passagers a augmenté de 340 % en 8 saisons. Par contre, elles sont encore modestes en valeur absolue par rapport aux croisières vers l'Alaska qui ont débuté en 1957, bien avant celles du Saint-Laurent (95 000 passagers en 1980 pour l'Alaska en comparaison de 11 819 passagers en 1985 pour Québec). Le coquitlam de la Union Steam, loué par le pilote de brousse Charles B. West, transporta 2500 passagers en 1957 en Alaska à partir de Vancouver. Trente-quatre ans plus tard (1991), la flotte de l'Alaska composée de 24 paquebots en transportait 245 000; le quart de million était dépassé légèrement en 1992. Le demi-million est prévu pour l'an 2000.

Sur le Saint-Laurent, les mêmes prévisions pour le port de Québec annoncent un volume de 100 000 passagers; le déficit du Saint-Laurent va donc s'accroître d'année en année par rapport aux croisières vers l'Alaska.

Les facteurs du choix d'une escale

Selon les propos du président de l'Association de la croisière Floride-Caraïbes (FCCA), quatre facteurs entrent en ligne de compte dans le choix d'une destination-croisière pour un armateur:

- les qualités des infrastructures portuaires;
- les attraits du lieu d'escale et des services touristiques fournis;
- la localisation du port;
- la renommée de la destination.

Le port de Québec répond plutôt bien à ces exigences. Cependant, il y a encore des progrès à réaliser au niveau de:

Année	Nombre de passagers en croisière océanique	Nombre d'escales effectuées par des paquebots océaniques
	Passagers	Passagers
1984		51
1985	11 819	47
1986	14 430	67
1987	31 552	100
1988	26 012	79
1989	20 295	28
1990	32 174	28
1991	48 083	50
1992	38 241	67
	222 606	517

- l'accueil aux passagers (animation sur les quais);
- l'amélioration de l'infrastructure portuaire;
- l'embellissement physique du port;
- l'information touristique à bord des navires.

Perspectives de développement pour Québec et le Saint-Laurent

Le retard accumulé par rapport aux croisières vers l'Alaska, qui peuvent servir de modèle de développement, est devenu presque insurmontable; d'où l'intérêt de *savoir partir à temps* pour développer un nouveau produit touristique.

Cependant, il y a des éléments positifs qui pourraient contribuer à accélérer le rythme de la croissance des croisières sur le Saint-Laurent et à Québec:

- les armateurs recherchent de nouvelles destinations peu encombrées;
- le nombre de passagers participant à des croisières océaniques augmente en moyenne de 10 % par année;
- les croisières fluviales sont de plus en plus recherchées par les passagers et les armateurs (13 armateurs exploitent ces destinations);
- la législation du jeu dans la province de Québec, à partir de 1993, permettra d'attirer les armateurs qui fuyaient nos eaux; en effet, jusqu'en 1992, les jeux d'argent étaient une activité illégale au Canada et les casinos, à bord des bateaux, étaient fermés en entrant dans les eaux canadiennes;
- les autorités portuaires de Québec, Montréal, Trois-Rivières, Sept-Îles, Gaspé, Chandler, Percé s'intéressent

TABLEAU 2 : Fréquentation des ports de la côte Est du Canada

Ports	Nombre de paquebots
Québec, P.Q.	450
Montréal, P.Q.	253
Halifax, N.É.	231
Sydney, N.É.	183
Charlottetown, I.P.E.	76
St John, T.N.	16
St Anthony, T.N.	5
Corner Brook, T.N.	27
St John's, N.B.	23
Gaspé, P.Q.	2

depuis 1986 au développement de la croisière océanique;

- les ports de Québec et de Montréal ont subi des restaurations importantes qui les rendent plus attrayants.

Toutefois, parmi les facteurs qui handicapent encore le développement de la croisière, il y a deux éléments importants à retenir:

- les droits portuaires de Québec sont parmi les plus élevés en Amérique du Nord, auxquels il faut rajouter les frais de pilotage sur le Saint-Laurent;
- il y a un ensemble de lois et de règlements qui contribuent à la non-viabilité de la croisière sous pavillon canadien et qui tiennent éloignés certains armateurs étrangers, même si ces règlements visent avant tout la sécurité des bateaux.

RÉFÉRENCES

- JAMET, Henri A., *Les croisières polaires - Antarctique, Arctique, Alaska*, ministère du Tourisme, avril 1992.
- THE ECONOMIC PLANNING GROUP OF CANADA, *Analyse de l'état de l'industrie des croisières et des excursions sur les Grands Lacs, le fleuve Saint-Laurent et leurs voies navigables de jonction*, Rapport principal, Tome I, *Les croisières*, mars 1991.