

**BREA**

BUSINESS RESEARCH &  
ECONOMIC ADVISORS

## **LA CONTRIBUTION DE L'INDUSTRIE DES CROISIÈRES INTERNATIONALES À L'ÉCONOMIE CANADIENNE EN 2007**

*Sommaire*



Préparé pour :

**North West CruiseShip Association  
Cruise Newfoundland and Labrador  
Association des croisières du Saint-Laurent  
Atlantic Canada Cruise Association  
Cruise BC**

**Mars 2008**

Les services de la Business Research and Economic Advisors (BREA) ont été retenus par la North West CruiseShip Association (NWCA) et ses partenaires canadiens en vue d'analyser la contribution directe et indirecte de l'industrie des croisières à l'économie du Canada et de certaines provinces en 2007. Cette étude actualise l'analyse des retombées économiques effectuée également par la BREA en 2003. Dans le cadre de ce projet, la BREA a effectué un sondage auprès de plus de 22 000 passagers et membres d'équipage dans neuf ports<sup>1</sup> d'escale du Canada en collaboration avec les lignes de croisière membres de la NWCA. Les résultats de ce sondage ont été utilisés afin d'évaluer la satisfaction des passagers ainsi que les dépenses de ces derniers et des membres d'équipage dans ces ports. Pour la collecte d'information dans les ports du Québec, les résultats du sondage réalisé en 2006 par les firmes Impact Recherche et Unimarketing ont été utilisés. Il faut aussi noter l'implication importante du service de recherche de Tourisme Québec qui a effectué un ajustement de la méthodologie.

Voici les trois principaux itinéraires proposés par les lignes de croisière au Canada :

- **Canada/Nouvelle-Angleterre** – Ces croisières, au départ des ports situés dans le nord-est des États-Unis, ont généralement une durée de sept ou de dix jours. Les itinéraires comportent habituellement deux escales au Canada et deux ou trois en Nouvelle-Angleterre.
- **Québec** – Ces croisières, entre Montréal et un port situé dans le nord-est des États-Unis, ont généralement une durée de sept ou de dix jours. Les navires de croisière partent des États-Unis et arrivent à Montréal, et vice-versa. Les itinéraires comportent habituellement deux escales au Québec, y compris Montréal, et trois dans les ports du Canada atlantique.
- **Alaska** – Ces croisières ont également une durée de sept ou dix jours. Deux principaux itinéraires sont offerts : aller-retour au départ des États-Unis, généralement au départ de Seattle, et entre Vancouver et un port de l'Alaska, généralement Seward ou Whittier. L'itinéraire aller-retour au départ des États-Unis comporte habituellement une escale au Canada, principalement à Victoria, mais également à Campbell River, Prince Rupert et Nanaimo. Celui entre Vancouver et l'Alaska ne comporte qu'une ville au Canada, soit Vancouver, au départ ou à l'arrivée.

En outre, de plus petits navires, accueillant généralement moins de 100 passagers, effectuent de nombreux arrêts à de petits ports ainsi qu'aux principales destinations. Leurs itinéraires se limitent en règle générale à l'Alaska ou au Canada atlantique. Enfin, quelques navires de croisière transatlantique font deux escales ou plus à des ports du Canada atlantique.

En 2007, environ 1 000 escales de navire ont été effectuées dans les ports de croisière canadiens, ce qui représente près de deux millions de passagers au cours de la saison de croisière de six mois<sup>2</sup>. Sur une base régionale, les ports du Pacifique de Campbell River, Nanaimo, Prince Rupert, Victoria et Vancouver représentent 73 % du trafic canadien de croisiéristes.

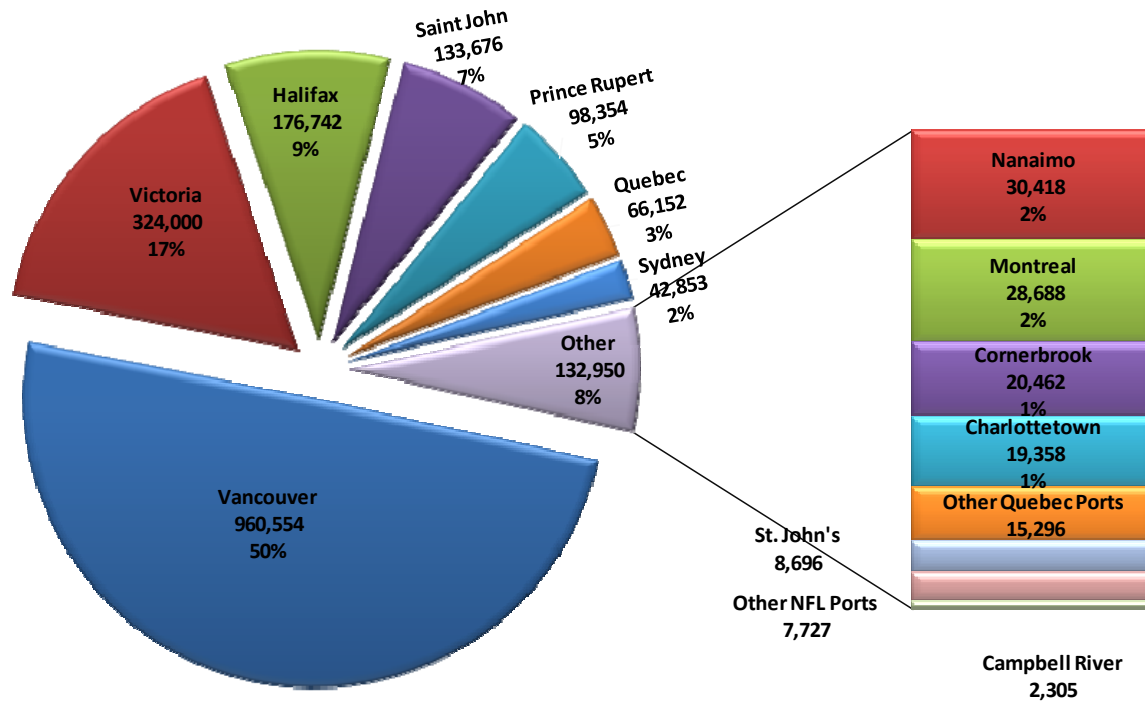
---

<sup>1</sup> Les neuf ports sont : Charlottetown, Î.-P.-É., Saint John, N.-B.; Corner Brook et St. John's, T.-N.-L.; Halifax et Sydney, N.-É. et Campbell River, Victoria, Prince Rupert, C.-B.

<sup>2</sup> La saison des croisières canadienne débute en général en mai et se termine en octobre. Certains ports accueillent toutefois quelques navires en avril et en novembre. Il s'agit du nombre de passagers ayant embarqué, débarqué ou fait escale.

Vancouver est principalement un port d'embarquement et de débarquement pour les croisières de l'Alaska, alors que Victoria ainsi que les autres ports de la Colombie-Britannique servent de port d'escale pour les croisières de l'Alaska en provenance des ports américains.

**FIGURE ES-1 – TRAFIC PASSAGERS AU CANADA PAR PORT, EN 2007**



Source : Sondage de la BREA sur les ports canadiens

Les ports du Canada atlantique<sup>3</sup>, avec le port d'Halifax en tête, représentent 21 % du trafic canadien de croisiéristes en 2007, avec un peu moins de 410 000 passagers. Ces ports sont principalement des destinations des itinéraires Canada/Nouvelle-Angleterre en provenance du nord-est des États-Unis, mais également des ports où accostent les navires d'expédition ou autre sur les liaisons transatlantiques.

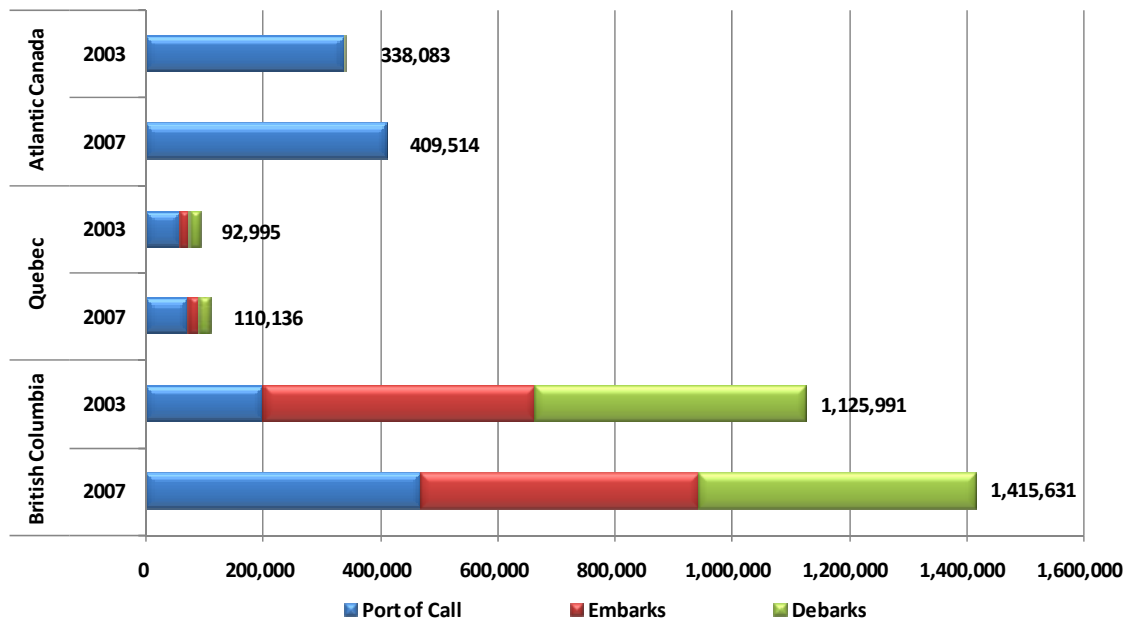
Enfin, les ports du Saint-Laurent, dont Montréal, Saguenay, Québec et plusieurs autres petits ports, représentent le reste du trafic canadien de croisiéristes, soit 6 %, avec un peu plus de 110 000 passagers. Une fois de plus, il s'agit surtout de ports d'escale. Toutefois, les passagers qui y ont embarqué et débarqué représentent environ 45 % de leur trafic.

<sup>3</sup> Aux fins de cette étude, les provinces du Canada atlantique sont : la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve-et-Labrador et l'Île-du-Prince-Édouard.

Depuis 2003, année où a été effectuée l'étude précédente sur l'incidence économique, le volume de croisiéristes au Canada a augmenté de 24 %, soit un peu plus de 378 000 passagers. Comme le montre la **figure ES-2**, toutes les régions ont connu une croissance. La plus importante a été observée en Colombie-Britannique et représentait une hausse de 26 %, soit près de 290 000 passagers. Dans cette province, 93 % de cette croissance est attribuable à l'augmentation des passagers en transit. Cette hausse a été renforcée par une augmentation de 2 % des passagers ayant embarqué et débarqué à Vancouver.

Le volume de croisiéristes des ports de la province de Québec a grimpé de 18 %. Encore une fois, la hausse est principalement attribuable aux passagers en transit (passagers faisant escale). Enfin, le trafic des passagers en transit des ports du Canada atlantique a augmenté de 21 % depuis 2003.

**FIGURE ES-2 – NOMBRE DE PASSAGERS AU CANADA PAR RÉGION, EN 2003 ET EN 2007**



Source : Sondage de la BREA sur les ports canadiens

## RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Les retombées économiques qui reviennent à l'économie canadienne découlent de cinq grandes sources :

- Les dépenses effectuées par les croisiéristes et les membres d'équipage pour les biens et services liés à la croisière, y compris le déplacement vers le port d'embarquement et les dépenses qui précèdent et suivent les vacances.
- Les dépenses effectuées par les lignes de croisière pour les biens et services nécessaires aux opérations de la croisière, y compris les aliments et les boissons, le carburant, l'entretien et la réparation du navire, les fournitures et autre.
- Les employés à terre des lignes de croisière pour la croisière, le transport terrestre et les activités d'excursion.
- Les dépenses effectuées par les lignes de croisière pour les services dans les ports canadiens d'embarquement et d'escale.
- Les dépenses en capital pour le matériel et les installations achetés à des entreprises canadiennes.

Comme l'illustre le **tableau ES-1**, les dépenses des lignes de croisière, des passagers et des membres d'équipage associées aux croisières ont généré des emplois, des revenus et d'autres avantages économiques considérables d'un bout à l'autre du Canada. L'achalandage dans les ports canadiens a généré d'importantes retombées dans l'économie canadienne, tant au sein de l'industrie que dans les régions.

Principales retombées économiques de l'industrie des croisières internationales en 2007 :

- Les escales de navires de croisière ont généré 1,1 G\$ en dépenses directes des lignes de croisière et des passagers, et l'industrie a procuré 9 791 emplois à temps plein et à temps partiel<sup>4</sup>, représentant 344 M\$ en salaires versés.<sup>5</sup>
- Les dépenses des lignes de croisière, de leurs membres d'équipage et des passagers, y compris les dépenses indirectes, représentent une production totale de 2,3 G\$ au Canada. Cela a procuré 16 645 emplois à temps plein et à temps partiel au Canada, représentant 642 M\$ en salaires versés.

---

<sup>4</sup> Les retombées économiques représentées par les modèles sont les retombées annuelles moyennes et incluent les employés à temps plein et à temps partiel (y compris les travailleurs saisonniers). Puisque les dépenses ont été faites sur une période de six mois, les répercussions sur l'emploi en période de pointe sont plus importantes que celles présentées. Comme beaucoup de travailleurs saisonniers font des heures supplémentaires, les répercussions sur l'emploi pendant la période de six mois, bien que plus importantes que les retombées moyennes annuelles, ne sont pas nécessairement deux fois plus grandes. Après l'ajustement des données relatives aux emplois à temps partiel, cela équivaut environ à 7 697 emplois à temps plein.

<sup>5</sup> Tous les montants sont en dollars canadiens.

**TABLEAU ES-1 – SOMMAIRE DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DE L'INDUSTRIE  
DES CROISIÈRES EN 2007, EN MILLIONS DE DOLLARS**

	<b>Canada</b>	<b>Colombie-Britannique</b>	<b>Québec</b>	<b>Canada atlantique</b>	<b>Reste du Canada</b>
<b>Trafic passagers*</b>	<b>1 955 937</b>	<b>1 415 631</b>	<b>110 136</b>	<b>409 514</b>	<b>S.O.</b>
<i>Retombées économiques directes</i>					
<b>Dépenses directes de l'industrie des croisières</b>	<b>1 116 \$</b>	765 \$	78 \$	60 \$	213 \$
<b>Emplois</b>	<b>9 791</b>	6 910	609	476	1 796
<b>Salaires</b>	<b>344 \$</b>	233 \$	21 \$	14 \$	76 \$
<b>Impôt indirect et impôt sur le revenu</b>	<b>110 \$</b>	73 \$	7 \$	7 \$	23 \$
<i>Retombées économiques totales</i>					
<b>Production totale</b>	<b>2 259 \$</b>	1 498 \$	150 \$	122 \$	489 \$
<b>Emplois</b>	<b>16 645</b>	11 816	1 104	872	2 853
<b>Salaires</b>	<b>642 \$</b>	446 \$	41 \$	30 \$	125 \$
<b>Impôt indirect et impôt sur le revenu</b>	<b>198 \$</b>	133 \$	13 \$	12 \$	40 \$

\* Comprend les passagers ayant fait escale, débarqué et embarqué.

- La production totale et les revenus générés par l'industrie des croisières internationales ont également généré près de 200 M\$ en impôt indirect (moins les subventions) et en impôt sur le revenu au Canada.
- La Colombie-Britannique, qui bénéficie des croisières en Alaska aux ports de Vancouver, Victoria, Nanaimo, Prince Rupert et Campbell River, est le centre de l'activité des croisières. Plus des deux tiers des retombées nationales se font sentir dans cette province avec une production industrielle de 1,5 G\$ et 11 816 emplois à temps plein et à temps partiel, représentant 446 M\$ en salaires versés.
- Dans l'Est canadien, les ports du Québec et du Canada atlantique combinés représentent environ 12 % de l'incidence de l'industrie des croisières sur l'économie canadienne. Près de 2 000 emplois à temps plein et temps partiel ont été créés au Québec et au Canada atlantique. Ces travailleurs ont généré environ 272 M\$ et ont reçu plus de 71 M\$ en salaires.
- Les retombées économiques du tourisme de croisière ne se limitent pas uniquement aux provinces. Les provinces intérieures en bénéficient également à titre de marchés sources pour les croisiéristes, de fournisseurs de services commerciaux et de publicité (Ontario), de fournisseurs d'aliments et de provisions (Alberta) et de destination touristique après la croisière (Yukon). Plus de 2 800 emplois à temps plein et à temps partiel, représentant 125 M\$ en salaires versés, ont été créés dans les provinces restantes combinées.

Les dépenses directes de trois segments de l'industrie des croisières ont été analysées :

- i) les lignes de croisière
- ii) les passagers
- iii) les membres d'équipage

Les lignes de croisière achètent divers biens et services pour leurs croisières, y compris des aliments et des boissons, des fournitures d'hôtel, du carburant et des services publics pendant leur escale au port, ainsi que d'autres services portuaires pour n'en nommer que quelques-uns. Les passagers ont acheté des services de transport en partance et à destination de villes portuaires, des excursions avant et après la croisière, des souvenirs et autres biens au détail, alors que les membres d'équipage ont acheté un ensemble semblable de biens et services, et une plus grande concentration de biens au détail. Comme on l'a souligné ci-dessus et comme le démontre le **tableau ES-2**, les dépenses directes des lignes de croisière, des passagers et des membres d'équipage au Canada totalisent 1,1 G\$ en 2007.

**TABLEAU ES-2 – DÉPENSES DIRECTES LIÉES AUX CROISIÈRES AU CANADA  
PAR PROVINCE EN 2003, EN MILLIONS DE DOLLARS**

Segments	Canada	Part	C.-B.	Part	Québec	Part	Canada atlantique	Part
Lignes de croisière	666 \$	60 %	381 \$	50 %	51 \$	65 %	30 \$	50 %
Passagers	420 \$	38 %	362 \$	47 %	24 \$	31 %	24 \$	40 %
Équipage	30 \$	2 %	22 \$	3 %	3 \$	4 %	6 \$	10 %
<b>Total</b>	<b>1 116 \$</b>		<b>765 \$</b>		<b>78 \$</b>		<b>60 \$</b>	

\* Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des dépenses, car les chiffres ont été arrondis.

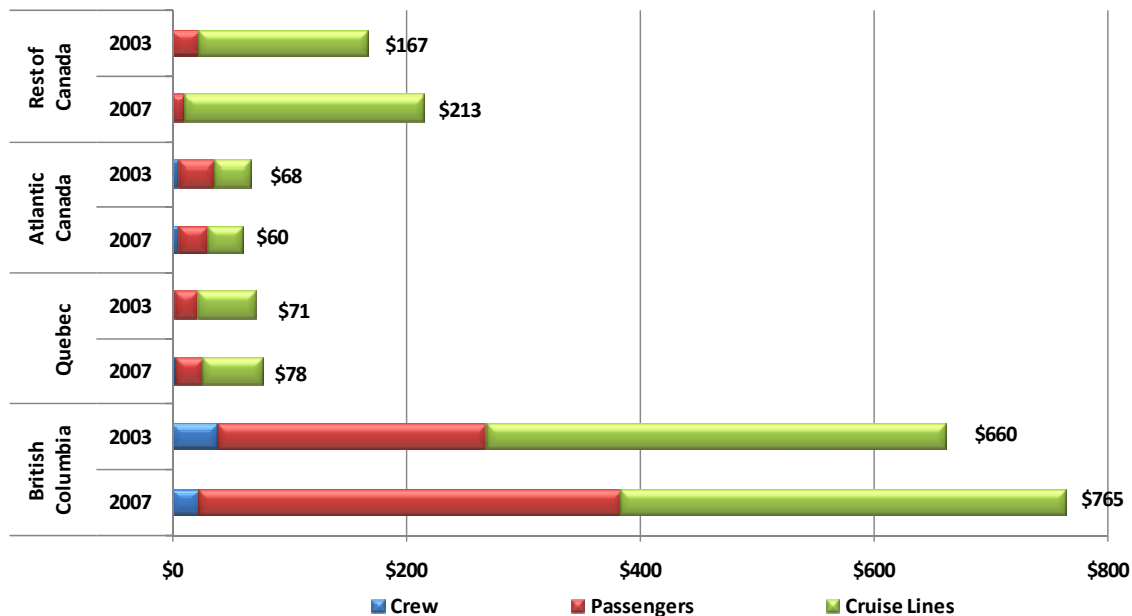
Principales caractéristiques de ces dépenses directes :

- Les lignes de croisière qui font escale dans les ports canadiens ont enregistré des dépenses de 666 M\$ en 2007. Ces dépenses représentent également la plus grande part (60 %) de dépenses directement associées à l'industrie au Canada et dans chacune des régions.
- Les passagers ont dépensé environ 420 M\$ au Canada en 2007, ce qui représente 38 % des dépenses directes de l'industrie, alors que les membres d'équipage ont dépensé environ 30 M\$ dans les villes portuaires canadiennes, soit 2 % en dépenses directes.
- La Colombie-Britannique, qui compte la plus importante activité de croisières parmi les provinces canadiennes, soit 765 M\$, a comptabilisé les dépenses les plus directes dans chacun des trois segments. Les dépenses des passagers et des membres d'équipage en Colombie-Britannique, qui compte le plus important volume de passagers et de membres d'équipage, représentent une plus grande part en dépenses directes que la moyenne nationale.

- Les dépenses directes au Québec totalisent 78 M\$ en 2007. Les dépenses des lignes de croisière, qui représentent 65 % des dépenses totales directes effectuées dans la province, étaient relativement plus importantes pour l'économie du Québec, cette province ayant enregistré le plus faible volume de passagers et de membres d'équipage mais étant un marché primaire relativement grand au Canada pour les croisières internationales.
- Les lignes de croisière, les passagers et les membres d'équipage ont dépensé 60 M\$ au Canada atlantique en 2007. Comme en Colombie-Britannique, les dépenses des passagers et des membres d'équipage représentent la moitié des dépenses totales directes.

Les dépenses directes associées aux croisières au Canada en 2007, qui se chiffrent à 1,1 G\$, ont augmenté de 16 % par rapport à 2003, où elles totalisaient environ 965 M\$. Comme le montre la **figure ES-3**, cette hausse varie de manière considérable d'une région à l'autre. Trois régions, soit la Colombie-Britannique, le Québec et le reste du Canada ont affiché une hausse, alors que le Canada atlantique a enregistré une baisse. L'augmentation des dépenses en Colombie-Britannique, au Québec et pour le reste du Canada est attribuable à la hausse des dépenses tant des passagers que des lignes de croisières. L'augmentation des dépenses des passagers est principalement attribuable à la hausse du trafic passagers et à l'augmentation de 68 % du nombre de résidents canadiens ayant acheté une croisière. La hausse des dépenses des lignes de croisière est principalement attribuable à l'augmentation de 6 % des escales effectuées au Canada et à l'augmentation des dépenses administratives et opérationnelles.

**FIGURE ES-3 – DÉPENSES DIRECTES ASSOCIÉES AUX CROISIÈRES PAR RÉGION, EN 2003 ET EN 2007**



Source : Sondage de la BREA sur les lignes de croisière, les passagers et les membres d'équipage.

La baisse de 12 % des dépenses directes au Canada atlantique est principalement due à la diminution des dépenses faites par les passagers et les membres d'équipage au Canada atlantique. Cette diminution a été occasionnée par la baisse des dépenses moyennes par passager et membre d'équipage. Les résultats pour 2007 ont été établis à partir d'un sondage effectué par la BREA au Canada atlantique auprès de 12 000 personnes cette année-là. Ces résultats sont inférieurs à ceux de 2003. La baisse de 33 % de la valeur du dollar américain entre 2003 et 2007 a contribué à cette diminution, qui a principalement touché la valeur canadienne des excursions à terre achetées en dollars américains par les passagers à bord des navires de croisière.

En 2007, l'industrie des croisières internationales a généré 2,2 M\$ de visites à terre de passagers et de membres d'équipage.<sup>6</sup> Ensemble, les passagers et les membres d'équipage ont dépensé au total 262 M\$ pendant leurs visites, soit une augmentation de 32 % par rapport à 2003.<sup>7</sup>

Principales caractéristiques des dépenses des passagers et des membres d'équipage :

- Les passagers ont dépensé en moyenne 140 \$ à chaque visite, ce qui représente environ 232 M\$ dépenses au Canada en 2007. La Colombie-Britannique obtient la part du lion avec 169 \$ par passager, suivie du Québec, avec 118 \$ et du Canada atlantique, avec 61 \$. Les dépenses par passager étaient plus importantes en Colombie-Britannique et au Québec qu'au Canada atlantique parce que le pourcentage de passagers embarquant et débarquant y était plus élevé, ce qui a donné lieu à des séjours de plus de 24 heures et à de plus longues visites.
- La vente au détail représente en général la part la plus élevée des dépenses par passager, soit 32 % d'un bout à l'autre du Canada. Toutefois, les dépenses pour l'hébergement et les marchandises au détail en Colombie-Britannique, qui compte le pourcentage le plus élevé de passagers ayant fait un séjour de 24 heures, représentent une part presque identique de dépenses, soit 30 %.
- Les membres d'équipage ont dépensé en moyenne près de 53 \$ par visite, ce qui a généré environ 30 M\$ au Canada en 2007. Le Québec obtient la part du lion, avec un peu plus de 72 \$ par membre d'équipage, suivi de la Colombie-Britannique, avec 55 \$, et du Canada atlantique, avec 42 \$.

---

<sup>6</sup> Étant donné qu'un navire de croisière effectue plusieurs escales dans un itinéraire, les mêmes passagers et membres d'équipage arrivent dans plusieurs ports. Environ 95% des passagers à bord des navires de croisière qui arrivent dans un port d'escale débarquent et visitent la ville portuaire. À l'instar des passagers, seule une portion des membres d'équipage (environ 60%) débarquent lors d'une escale et visitent la ville portuaire.

<sup>7</sup> Exclut plus de 190 M\$ en dépenses de passagers pour l'assurance voyage et le transport à destination et en provenance des villes portuaires.

**TABEAU ES-3 – DÉPENSES DES PASSAGERS ET DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE AU CANADA  
PAR CATÉGORIE, EN MILLIONS DE DOLLARS**

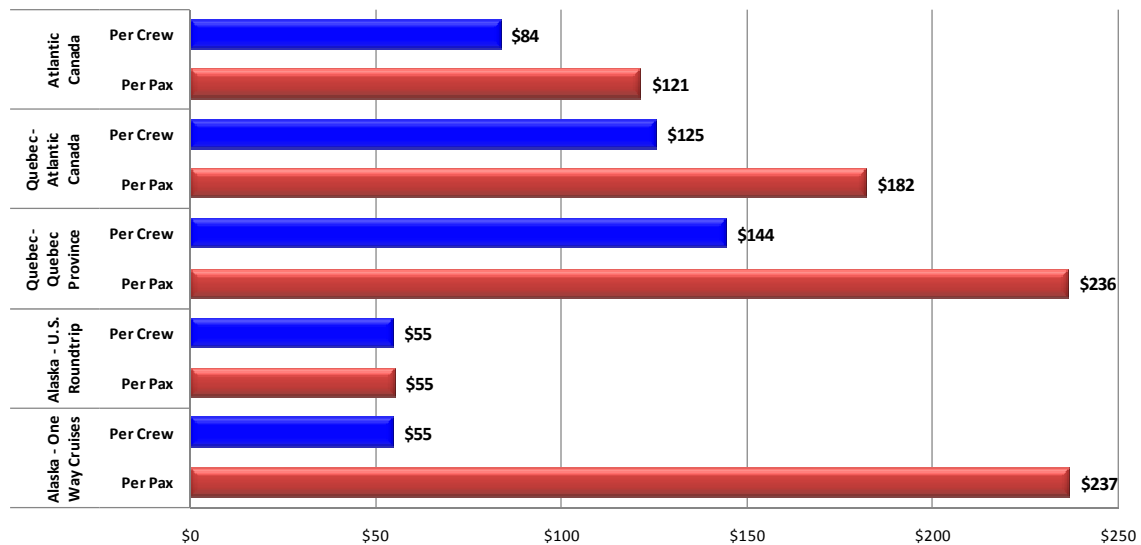
	Canada	Colombie-Britannique	Québec	Canada atlantique
<b>Dépenses par passagers</b>				
<b>Visites des passagers</b>	<b>1 652 300</b>	<b>1 156 747</b>	<b>106 515</b>	<b>389 038</b>
Hébergement	61,3 \$	58,5 \$	2,8 \$	0,0 \$
Circuits et transport	47,2 \$	33,8 \$	3,4 \$	9,9 \$
Aliments et boissons	49,8 \$	45,5 \$	1,7 \$	2,6 \$
Autre marchandise au détail	73,4 \$	57,6 \$	4,7 \$	11,1 \$
<b>Dépenses totales</b>	<b>231,7 \$</b>	<b>195,5 \$</b>	<b>12,6 \$</b>	<b>23,6 \$</b>
<b>Moyenne par passager</b>	<b>140,20 \$</b>	<b>168,97 \$</b>	<b>118,22 \$</b>	<b>60,68 \$</b>
<b>Dépenses des membres d'équipage</b>				
<b>Visites des membres d'équipage</b>				<b>135 003</b>
	<b>564 880 \$</b>	<b>393 164 \$</b>	<b>36 713 \$</b>	<b>\$</b>
Circuits et transport	1,7 \$	1,1 \$	0,2 \$	0,4 \$
Aliments et boissons	12,6 \$	9,9 \$	0,6 \$	2,1 \$
Autre marchandise au détail	15,5 \$	10,6 \$	1,8 \$	3,2 \$
<b>Dépenses totales</b>	<b>29,8 \$</b>	<b>21,5 \$</b>	<b>2,6 \$</b>	<b>5,6 \$</b>
<b>Moyenne par membre d'équipage</b>	<b>52,77 \$</b>	<b>54,73 \$</b>	<b>72,12 \$</b>	<b>41,80 \$</b>

\* Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des dépenses, car les chiffres ont été arrondis.

Étant donné que les navires effectuent une ou plusieurs escales dans les ports canadiens, les dépenses par passager et par membre d'équipage peuvent varier de façon considérable.

- Un navire de croisière au Canada atlantique y effectue généralement deux escales, ce qui représente des dépenses moyennes de 121 \$ par passager et de 84 \$ par membre d'équipage (voir la **figure ES-4**).
- Les croisières au Québec, qui comportent deux escales au Québec et trois au Canada atlantique, ont généré des dépenses moyennes de 236 \$ par passager et de 144 \$ par membre d'équipage lors des deux arrêts au Québec, et de 182 \$ par passager et de 125 \$ par membre d'équipage lors des trois arrêts au Canada atlantique. Ainsi, ces croisières ont généré au total des dépenses moyennes de 418 \$ par passager et de 269 \$ par membre d'équipage.
- Les croisières en Alaska ne comportent habituellement qu'une seule escale au Canada. Les croisières au départ ou à destination de Vancouver ont généré une moyenne de 237 \$ par passager et de 55 \$ par membre d'équipage à chaque arrêt. Les croisières aller-retour au départ des États-Unis ont généré une moyenne de 55 \$ par passager et par membre d'équipage à chaque arrêt.

**FIGURE ES-4 – DÉPENSES PAR PASSAGER ET PAR MEMBRE D'ÉQUIPAGE PAR ITINÉRAIRE, EN 2007**



Source : BREA et les ports canadiens

Enfin, les retombées économiques totales de l'industrie des croisières se composent de la somme des retombées directes décrites ci-dessus et des retombées indirectes. Les retombées économiques indirectes découlent en partie des dépenses additionnelles des fournisseurs de l'industrie des croisières et de leurs employés. Comme le montre le **tableau ES-4**, les dépenses directes de l'industrie, soit 1,1 G\$, ont généré au total une production de 2,3 G\$ (directe et indirecte), 16 645 emplois à temps plein et à temps partiel<sup>8</sup> et des revenus de 642 M\$. De plus, l'industrie a généré environ 86 M\$ en recettes fiscales.

<sup>8</sup> Cela équivaut à 13 424 emplois à temps plein.

**TABEAU ES-4 – RETOMBÉES ÉCONOMIQUES TOTALES DE L'INDUSTRIE  
AU CANADA EN 2007, EN MILLIONS DE DOLLARS**

<b>Secteurs</b>	<b>Production</b>	<b>Emplois</b>	<b>Revenus</b>
<b>Secteur de la production des biens</b>	<b>868 \$</b>	<b>3 114</b>	<b>149 \$</b>
Ressources naturelles, services et construction	176 \$	498	28 \$
Fabrication	692 \$	2 616	121 \$
Biens durables	272 \$	1 221	60 \$
Biens non durables	420 \$	1 395	61 \$
<b>Secteur de la production des services</b>	<b>1 391</b>	<b>13 531</b>	<b>493 \$</b>
Commerce de gros et de détail	95 \$	1 051	38 \$
Transport et entreposage*	364 \$	3 734	138 \$
Services financiers	131 \$	708	35 \$
Services techniques et professionnels	326 \$	3 496	176 \$
Information, culture et loisirs	148 \$	319	12 \$
Hébergement et restauration	163 \$	2 515	40 \$
Autres services et gouvernement	164 \$	1 708	54 \$
<b>Retombées totales</b>	<b>2259 \$</b>	<b>16 645</b>	<b>642 \$</b>
Impôt indirect (moins subventions)	86 \$		
Impôt sur le revenu			112 \$

\* Comprend le salaire des employés canadiens des lignes de croisière.

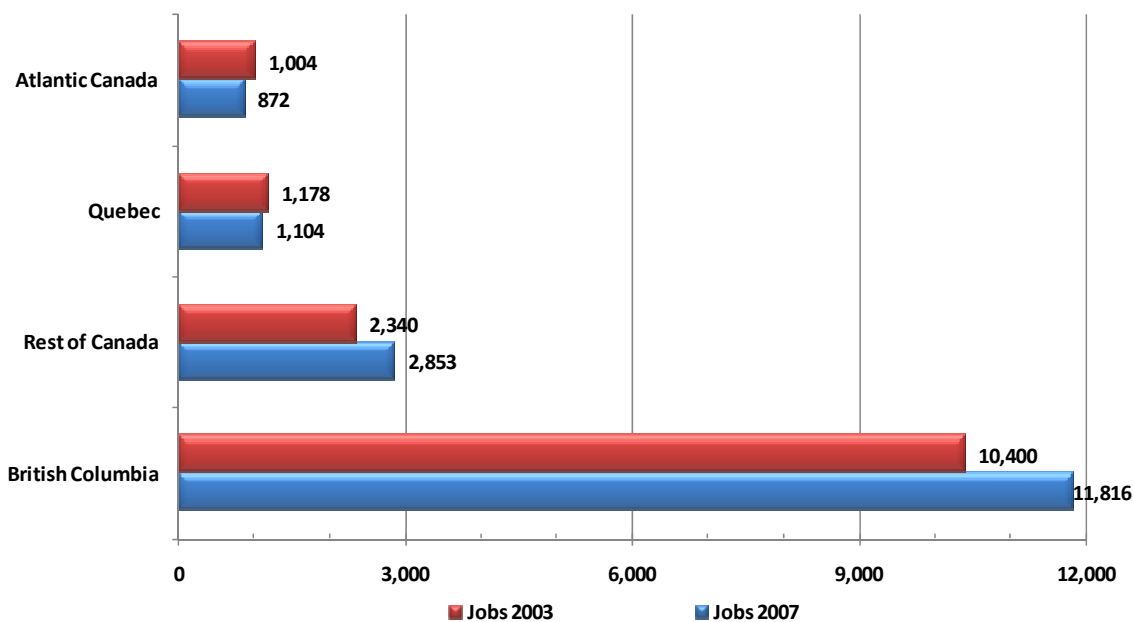
Voici certaines des principales retombées économiques de l'industrie :

- Le secteur de la production des biens représentait 38 % de la production totale, mais seulement 19 % de l'ensemble des emplois et 23 % des recettes fiscales en raison de la productivité relativement élevée de ce secteur. Plus de 40 % des retombées se sont produites au sein de l'industrie de biens non durables, l'industrie des aliments et des boissons ainsi que l'industrie pétrolière étant en tête.
- Le secteur de la production des services représentait 62 % des retombées de la production totale, 81 % de l'ensemble des emplois et 77 % des recettes fiscales. L'industrie du transport et de l'entreposage était l'industrie dominante, représentant plus de 25 % des retombées totales du secteur de la production des services. Cela est imputable à l'ampleur des retombées économiques directes et aux liens solides entre le secteur du transport et tous les autres secteurs de l'économie.
- L'industrie importante suivante est celle des services professionnels et techniques. Les retombées économiques totales représentent environ 23 % de la production totale et 26 % de l'ensemble des emplois générés au sein du secteur de la production des services. Toutefois, elles représentent 36 % des retombées économiques totales en raison des salaires relativement élevés de cette industrie.
- Si l'on conjugue l'industrie du commerce et de l'hébergement à celle des services d'alimentation, l'industrie des croisières a généré 258 M\$ en production totale, près de 3 600 emplois à temps plein et à temps partiel ainsi que 78 M\$ en revenus. Ces retombées ont été générées principalement par les dépenses des passagers et des

membres d'équipage. En raison de la productivité et des salaires peu élevées au sein des industries du commerce au détail et de l'hébergement et des services d'alimentation, elles représentaient 16 % de l'ensemble des revenus du secteur de la production des services, mais 26 % des emplois directs et 18 % de la production totale.

Les retombées économiques de l'industrie des croisières internationales en 2007 sont beaucoup plus importantes que celles en 2003. La production totale de l'industrie a connu une hausse de 22 %, alors que les emplois et les revenus ont grimpé de 12 % et de 19 %, respectivement. La faible hausse du nombre d'emplois est principalement due aux gains de productivité de la main-d'œuvre au cours de la période de quatre ans. Sur une base régionale, l'analyse montre que les retombées prévues ont augmenté en Colombie-Britannique et dans le reste du Canada. Comme le montre la **figure ES-5**, les emplois ont augmenté de près de 14 % en Colombie-Britannique et de 22 % dans le reste du Canada. La très forte hausse enregistrée dans le reste du Canada est attribuable à la très grande augmentation du nombre de résidents canadiens ayant acheté une croisière et à l'accroissement des dépenses des lignes de croisière au-delà des villes portuaires.

**FIGURE ES-5 – RÉPERCUSSIONS SUR L'EMPLOI PAR RÉGION, EN 2003 ET EN 2007**



Au Québec, l'augmentation des dépenses directement associées aux croisières observée entre 2003 et 2007 a été occasionnée par une hausse de la production totale et des revenus dans la province. Toutefois, un changement de la combinaison des retombées de l'industrie et des gains de productivité de la main-d'œuvre a provoqué une baisse de 6 % de l'ensemble des emplois. Comme on l'a déjà mentionné, la baisse des retombées économiques au Canada atlantique est principalement attribuable aux nouvelles données sur les dépenses par passager et par membre d'équipage au Canada atlantique, de beaucoup inférieures à celles de 2003.

## Caractéristiques des visites et satisfaction des passagers

Comme on l'a déjà mentionné, la BREA a effectué, avec la collaboration des lignes de croisière membres de la NWCA, un sondage auprès des passagers et des membres d'équipage dans neuf ports<sup>9</sup> au Canada en 2007. Les résultats de ce sondage ont été utilisés afin d'évaluer la satisfaction des passagers ainsi que les dépenses de ces derniers et des membres d'équipage dans ces ports. Un total de 20 011 passagers y a répondu et les résultats ont été mis en tableaux. Bien que les caractéristiques des visites des passagers varient d'une destination à l'autre, le **tableau ES-5** montre les principales caractéristiques des visites des passagers en transit pour l'ensemble des destinations selon les résultats du sondage effectué auprès des passagers.

**TABLEAU ES-5 – PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES VISITES – TOUTES LES DESTINATIONS**

<b>Segments</b>	<b>Nombre</b>	<b>Pourcentage</b>
<b>Nombre total de répondants</b>	20 011	
<b>Visites à terre</b>	18 951	95 %
<b>Nombre de passagers ayant fait des achats à terre</b>	12 140	64 %
<b>Nombre de personnes</b>	2,1	
<b>Nombre de passagers ayant fait l'achat d'une excursion à terre</b>	11 940	63 %
<b>Excursion achetée auprès de :</b>		
<b>Ligne de croisière</b>	9 870	83 %
<b>Organisateur de voyages local</b>	1 173	10 %
<b>Agent de voyages</b>	897	7 %
<b>Visite personnelle/Aucune visite</b>	897	

Voici les principales caractéristiques des visites des passagers :

- 95% des passagers qui ont répondu au sondage sont descendus à terre, et 64 % d'entre eux ont effectué au moins un achat autre qu'une excursion à terre.
- Près des deux tiers, soit 63 %, des passagers descendus à terre ont acheté une excursion. 83% des passagers qui ont acheté une excursion l'ont fait auprès des lignes de croisière et 10 % directement auprès de l'organisateur de voyages local. Le reste des passagers ont acheté leur excursion auprès d'un agent de voyages.
- Un groupe type comprend 2,1 passagers.

On demandait également aux passagers d'évaluer leur satisfaction quant à leurs visites selon un certain nombre de caractéristiques, comme le montre le **tableau ES-6**. Une échelle de dix points a été utilisée, 10 étant la note la plus élevée (extrêmement satisfait) et 1, la note la plus faible (aucunement satisfait). Comme le montre le tableau, les passagers étaient dans l'ensemble très satisfaits de leurs visites, dont toutes les caractéristiques ont reçu au moins une note moyenne de 7,0.

<sup>9</sup> Les neuf ports sont : Charlottetown, Î.-P.-É., Saint John, N.-B.; Corner Brook et St. John's, T.-N.-L.; Halifax et Sydney, N.-É. et Campbell River, Victoria, Prince Rupert, C.-B.

**TABEAU ES-6 – SATISFACTION DES PASSAGERS QUANT À LEURS VISITES – TOUTES LES DESTINATIONS**

Échelle de 1 à 10, 10 étant la note la plus élevée.

La note moyenne peut-être interprétée comme suit :

- Extrêmement satisfait : 10-9;
- Très satisfait : 8-7;
- Assez satisfait : 6-5;
- Peu satisfait : 4-3;
- Aucunement satisfait : 2-1.

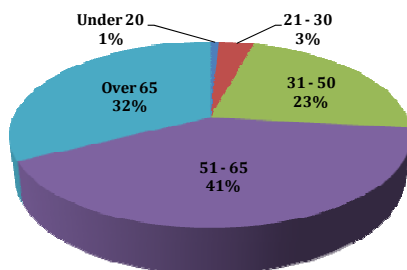
<i>Caractéristiques des visites</i>	<i>Note moyenne</i>
<b>Accueil à terre</b>	8,1
<b>Excursion à terre</b>	8,4
<b>Sites historiques/musées</b>	7,8
<b>Variété des activités</b>	7,0
<b>Accueil des résidents</b>	8,7
<b>Expérience de magasinage</b>	7,0
<b>Variété des boutiques</b>	7,0
<b>Prix globaux</b>	7,0
<b>Courtoisie des employés</b>	8,9
<b>Taxis/transport local</b>	7,7
<b>Sentiment de sécurité à terre</b>	9,4
<b>Respect des attentes</b>	7,6

Voici d'autres conclusions concernant la satisfaction des passagers quant à leurs visites :

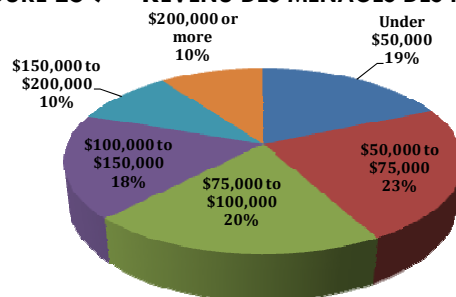
- La caractéristique « Sentiment de sécurité à terre » obtient la note moyenne de 9,4, la note la plus élevée par rapport aux autres. Les passagers se sentent extrêmement en sécurité lorsqu'ils visitent les ports ayant fait l'objet du sondage.
- Les passagers sont également très satisfaits des excursions à terre, avec une note moyenne de 8,4.
- Les passagers sont également très satisfaits de leur expérience de magasinage, avec une note moyenne de 7,0, et ont trouvé que les employés des boutiques étaient très courtois, avec une note moyenne de 8,9.
- Dans l'ensemble, les passagers sont très satisfaits de leurs visites dans les ports canadiens, la caractéristique « Respect des attentes » ayant obtenu la note moyenne de 7,6.

Les résidents des États-Unis et du Royaume-Uni représentent 95 % des passagers ayant répondu au sondage. La moyenne d'âge des répondants est de 55 ans, presque les trois quarts d'entre eux étant âgés de plus de 50 ans. Le revenu moyen des ménages des passagers canadiens est de 104 700 \$, 38 % des passagers ayant un revenu du ménage supérieur à 100 000 \$.

**FIGURE ES -6 – ÂGE DES PASSAGERS**



**FIGURE ES-7 – REVENU DES MÉNAGES DES PASSAGERS**





La BREa se spécialise dans l'analyse de marché selon les besoins des clients provenant des secteurs privé et public. Ces analyses exclusives intègrent les tendances économiques, financières et démographiques aux études de marché primaires, aux données des clients et aux techniques statistiques et de modélisation avancées. Cette démarche donne lieu à une analyse exhaustive qui permet de prendre des mesures, à des bases de données et à des modèles conçus en vue d'appuyer la planification, les ventes et le marketing ainsi que les relations publiques au sein des entreprises des clients.

Les directeurs de la BREa comptent chacun plus de 25 années d'expérience dans la consultation et la prévision auprès d'un large éventail d'entreprises à l'échelle internationale, spécialisées notamment dans les biens de consommation, les loisirs, la vente au détail, les jeux, les services commerciaux, les télécommunications, les services publics et financiers. Ses services de consultation procurent une analyse critique et un aperçu de la dynamique du marché, de la demande, des tendances économiques, du comportement du client et de la politique publique.

Dans sa démarche, la BREa se concentre sur la détermination des caractéristiques du marché ou du produit pouvant être résumées à la taille, à la part et à la croissance. Puisque les études sont conçues afin de répondre aux besoins précis de chacun des clients, elles renferment un grand nombre de caractéristiques du marché et comprennent divers services complémentaires. Lorsqu'elle a effectué la présente analyse, la BREa a fourni les services suivants :

*Recherche de marché* : Élaboration et mise en œuvre des outils de recherche de marché primaire à l'aide du téléphone, du courrier et d'interrogations au passage. Les outils de recherche sont conçus afin de recueillir des renseignements sur la demande, les caractéristiques des consommateurs et des utilisateurs, les caractéristiques du produit perçues et la satisfaction de la clientèle.

*Analyse par segmentation* : Segmentation par ligne de produits, données démographiques de la clientèle (âge, revenu, région, etc.) et caractéristiques commerciales à l'aide de recherches de marché, de statistiques gouvernementales et de bases de données exclusives.

*Modélisation statistique et économétrique* : Élaboration de modèles quantitatifs en associant le marché et la demande à des facteurs économiques clés et aux caractéristiques démographiques. Ces modèles peuvent être utilisés pour la prévision, l'analyse des tendances et l'analyse de la divergence et de la convergence.

*Études de marché et analyse des tendances* : Description détaillée des marchés (définis selon les produits, les régions, les industries, segments de la consommation, etc.) et analyse exhaustive des forces du marché sous-jacentes (telles que les conditions économiques et financières, environnement concurrentiel, technologie, etc.)

*Études sur les retombées économiques* : analyse complète du comportement des industries et des clients ainsi que leur contribution à l'économie du pays ou des régions (États, régions métropolitaines, pays, etc.).