

## Paul Arseneault, Greta et les croisières

Jean Lacoursière, Québec  
Publié le 08 octobre 2019

En réponse au [texte de Paul Arseneault publié vendredi dernier](#), qui répliquait à [la chronique d'Isabelle Hachey sur les croisières](#).



Un navire de croisière en arrêt à Québec. [Photo: Port de Québec.]

**Du haut de sa Chaire de tourisme Transat, Paul Arseneault, professeur au département de marketing de l'UQAM, a répliqué le 4 octobre dernier à la chronique de la journaliste Isabelle Hachey sur les impacts des navires de croisière accostant à Québec.**

La journaliste rapporte aussi certaines façons de faire discutables de l'Administration portuaire de Québec (APQ), par exemple commencer les travaux de la nouvelle gare maritime avant la consultation publique sur ladite gare organisée par l'APQ elle-même, ou abandonner la mise en place d'un système d'électrification à

quai que le gouvernement fédéral avait subventionné à hauteur de 10 millions. Voilà qui semblait pourtant avoir du sens, au lieu de faire tourner les moteurs polluants des paquebots touristiques de manière continue dans un secteur de la ville densément peuplé.

Dans sa lettre, Paul Arseneault qualifie ainsi la chronique d'Isabelle Hachey : elle bafoue les droits de la vérité ; elle dramatise de manière quasi caricaturale ; elle fait des amalgames ; elle méprise les croisiéristes ; elle fait fi de la réalité ; elle attaque la nouvelle gare maritime sans justification.

Or, habitant à Québec et suivant les activités portuaires depuis une vingtaine d'années, je m'explique mal pourquoi ce texte suscite une réaction si violente et impulsive de la part d'un professeur d'université. Paul Arseneault termine sa lettre en invitant la journaliste « à suivre les préceptes de Greta Thunberg : écoutez les scientifiques ».

Nous ne savons pas réellement ce que pense Greta de la pollution atmosphérique causée par les plateformes flottantes et autosuffisantes que sont les navires de croisière, mais le professeur semble nous dire : dormez en paix, bonnes gens, l'industrie des croisières est savamment orchestrée et contrôlée par les « sciences » de la gestion et du marketing.

En ce qui concerne la pollution de l'air par les navires de croisière, la concentration de soufre (par exemple) dans les carburants de tous les bateaux naviguant sur le Saint-Laurent doit être inférieure à 0,1 % (1000 ppm). En Méditerranée, cette limite est actuellement de 1,5 % pour les navires de passagers (elle sera de 0,5 % pour tous les navires à partir du 1<sup>er</sup> janvier prochain).

La limite canadienne de 1000 ppm de soufre pour les carburants de navires est 67 fois supérieure à celle pour le carburant diesel des voitures (15 ppm). Les moteurs de bateaux sont évidemment beaucoup plus gros.

Par ailleurs, le journaliste François Bourque du *Soleil* rapportait récemment que « le Canada ne prenait pas de mesure directe des émissions de soufre ou autres produits d'incinération des navires. Ni à quai ni en mer. Depuis des années, Transports Canada n'a donné aucune amende et n'a détenu aucun navire pour des infractions aux normes sur les émissions de soufre. [...] Les inspections de Transports Canada portent sur les registres de carburants. Les résultats ne sont pas publics ».

### **Retour sur quelques arguments**

La lettre de M. Arseneault contient plusieurs arguments tellement étonnants qu'il vaut la peine d'en décrire quelques-uns.

Il dit que la journaliste se trompe en disant qu'en 2018, « 230 000 croisiéristes se sont faufilets entre ses vieux remparts ». Selon M. Arseneault, ce serait plutôt 165 000 croisiéristes. Or, il s'agit d'une erreur tellement insignifiante qu'il ne prend même pas le temps de l'expliquer : selon le rapport annuel 2018 de l'APQ, le chiffre de 231 000 représente le nombre de visiteurs (croisiéristes + membres d'équipage).

Dans ses rapports annuels et dans ses communications publiques, et à n'en point douter quand vient le temps de demander de l'argent aux gouvernements, l'APQ utilise toujours le nombre de visiteurs pour dire combien cette activité est importante et une réussite croissante. Il va de soi que des membres d'équipage montent ou descendent des navires et « se faufilets entre les vieux remparts ». Après tout, ne les appelle-t-on pas « visiteurs » ? Certaines études de retombées économiques vont même jusqu'à estimer une somme d'argent moyenne dépensée... par membre d'équipage.

Pour minimiser les impacts négatifs des croisières soulignés par Isabelle Hachey, M. Arseneault demande : « Trois mille visiteurs de New York arrivant à Québec en avion ont-ils beaucoup moins d'impact qu'un navire de croisière débarquant à Québec le même nombre de passagers ? » Il est surprenant qu'un spécialiste québécois en tourisme fasse une comparaison ignorant que l'aéroport Jean-Lesage reçoit à peine trois vols par jour en provenance de Newark, tous des petits avions. C'est même pire : cet aéroport reçoit moins de 10 vols par jour des États-Unis. Les seules provenances sont Newark, Chicago et Philadelphie, et ce sont tous de petits avions.

Il continue de minimiser le propos de la journaliste en disant : « De plus, les navires visitant Québec sont nettement plus petits que ceux visitant les ports [européens] précédemment cités. » Or, Québec a déjà accueilli le *Queen Mary II*, plus gros navire de croisière au monde à l'époque. De plus, selon Radio-Canada, un objectif de la nouvelle gare maritime sera, dicit le PDG de l'APQ Mario Girard, de permettre l'accueil des « géants des mers transportant 5000 croisiéristes ». L'APQ prévoit atteindre le cap des 400 000 croisiéristes en 2025. Selon le maire de Québec, Régis Labeaume : « On a des idées de grandeur qui vont marcher [...] C'est du développement économique pur. »

M. Arseneault affirme que la journaliste décrit les croisiéristes avec mépris, qu'elle « les réduit à des acheteurs de tasses et de t-shirts ne cherchant qu'à prendre des égoportraits devant le château Frontenac ».

Or, Isabelle Hachey ne réduit pas les croisiéristes à ces activités et jamais n'a-t-on l'impression qu'elle les méprise. Elle souligne cependant à juste titre que le tourisme fait en sorte d'augmenter ce genre de commerce au détriment de ceux nécessaires aux gens qui vivent dans le Vieux-Québec.

En bon « scientifique », le professeur dit que « les signes de saturation touristique du quartier Petit Champlain mentionnés par la chroniqueuse ne sont appuyés sur aucune étude ». Au paragraphe suivant, il écrit toutefois que la capacité maximale serait déjà atteinte à Québec : « Les croisières sont programmées près de 18 mois à l'avance et en respect de la capacité d'accueil des escales visitées. La communauté a d'ailleurs fixé un maximum quotidien et cela bien avant que celui-ci ne soit atteint. »

Je trouve stupéfiant que l'analyse d'Isabelle Hachey semble faire tomber des nues un professeur universitaire de marketing spécialisé en tourisme. Le nécessaire équilibre entre la vie des citoyens et l'expérience des visiteurs est une préoccupation constante et doit le rester. C'est de cette préoccupation qu'Isabelle Hachey nous parle, à Québec comme ailleurs dans le monde.

[LISEZ « Les croisières au temps de l'urgence climatique »](#)

[LISEZ « Les croisières au temps de la rigueur journalistique »](#)