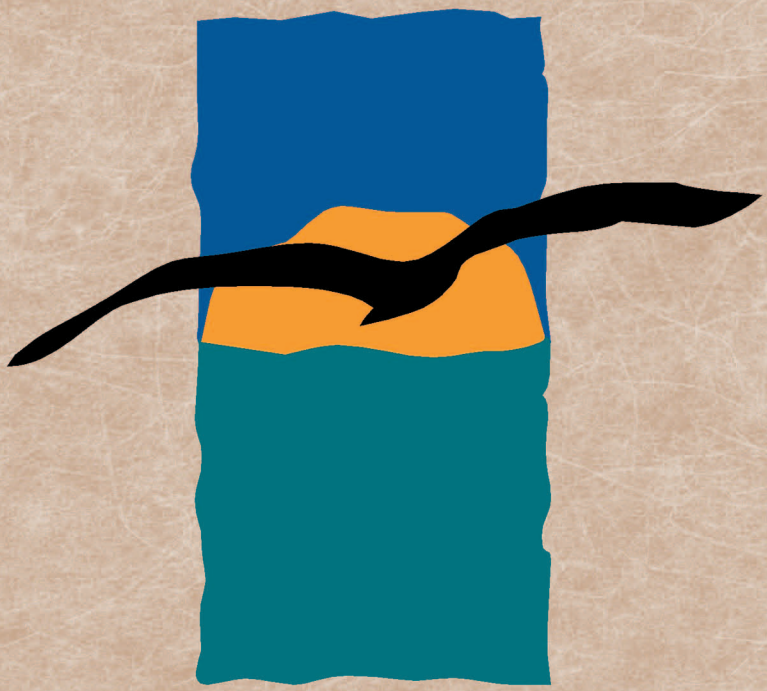
Préface de Marc Laplante • Postface de Gilles Ritchot

L'ÉCHIQUIER TOURISTIQUE QUÉBÉCOIS

SERGE GAGNON



Presses de l'Université du Québec

L'ÉCHIQUIER TOURISTIQUE QUÉBÉCOIS

DANS LA MÊME COLLECTION

L'agent de voyages à l'ère du commerce électronique
Une profession à réinventer
François Bédard
2001, ISBN 2-7605-1136-7, 210 pages

La prévision-prospective en gestion
Tourisme • Loisir • Culture
Jean Stafford et Bruno Sarrasin
2000, ISBN 2-7605-1088-3, 334 pages

Droit du tourisme au Québec
Louis Jolin
2000, ISBN 2-7605-1086-7, 160 pages

L'industrie touristique
Stratégie concurrentielle des entreprises
Vincent Sabourin
2000, ISBN 2-7605-1038-7, 168 pages

L'espace touristique
Normand Cazelais, Roger Nadeau et Gérard Beaudet
1999, ISBN 2-7605-1027-1, 312 pages

Microéconomie du tourisme
Jean Stafford
1996, ISBN 2-7605-0872-2, 146 pages

La recherche touristique
Introduction à la recherche quantitative par questionnaire
Jean Stafford
1996, ISBN 2-7605-0909-5, 184 pages

L'expérience touristique contemporaine
Fondements sociaux et culturels
Marc Laplante
1996, ISBN 2-7605-0910-9, 202 pages

PRESSES DE L'UNIVERSITÉ DU QUÉBEC
Le Delta I, 2875, boulevard Laurier, bureau 450
Sainte-Foy (Québec) G1V 2M2
Téléphone : (418) 657-4399 • Télécopieur : (418) 657-2096
Courriel : puq@puq.uquebec.ca • Internet : www.puq.uquebec.ca

Distribution :

CANADA et autres pays
DISTRIBUTION DE LIVRES UNIVERS S.E.N.C.
845, rue Marie-Victorin, Saint-Nicolas (Québec) G7A 3S8
Téléphone : (418) 831-7474 / 1-800-859-7474 • Télécopieur : (418) 831-4021

FRANCE
DIFFUSION DE L'ÉDITION QUÉBÉCOISE
30, rue Gay-Lussac, 75005 Paris, France
Téléphone : 33 1 43 54 49 02
Télécopieur : 33 1 43 54 39 15

SUISSE
SERVIDIS SA
5, rue des Chaudronniers, CH-1211 Genève 3, Suisse
Téléphone : 022 960 95 25
Télécopieur : 022 776 35 27

DANGER
LE PHOTOCOPILLAGE TUE LE LIVRE

La *Loi sur le droit d'auteur* interdit la reproduction des œuvres sans autorisation des titulaires de droits. Or, la photocopie non autorisée – le « photocopillage » – s'est généralisée, provoquant une baisse des ventes de livres et compromettant la rédaction et la production de nouveaux ouvrages par des professionnels. L'objet du logo apparaissant ci-contre est d'alerter le lecteur sur la menace que représente pour l'avenir de l'écrit le développement massif du « photocopillage ».

L'ÉCHIQUIER TOURISTIQUE QUÉBÉCOIS

SERGE GAGNON

Préface de Marc Laplante
Postface de Gilles Ritchot

2003

Presses de l'Université du Québec
Le Delta I, 2875, boul. Laurier, bur. 450
Sainte-Foy (Québec) Canada G1V 2M2

Données de catalogage avant publication (Canada)

Gagnon, Serge, 1960-

L'échiquier touristique québécois

(Collection Tourisme)
Présenté à l'origine comme thèse (de doctorat de l'auteur – Université Laval), 2001 sous le titre : Le tourisme et la villégiature au Québec.
Comprend des réf. bibliogr. et un index.

ISBN 2-7605-1138-3

1. Tourisme – Québec (Province). 2. Lieux de villégiature – Québec (Province). 3. Lieux de villégiature – Développement – Québec (Province). 4. Géographie structurale. I. Titre. II. Titre : Tourisme et la villégiature au Québec. III. Collection : Collection Tourisme (Sainte-Foy, Québec).

G155.C3G33 2002 338.4'79171404 C2002-941282-X

Nous reconnaissons l'aide financière du gouvernement du Canada par l'entremise du Programme d'aide au développement de l'industrie de l'édition (PADIÉ) pour nos activités d'édition.

Révision : Le Graphe enr.

Mise en pages : Caractéra production graphique inc.

Couverture : PUQ

1 2 3 4 5 6 7 8 9 PUQ 2003 9 8 7 6 5 4 3 2 **1**

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés
© 2003 Presses de l'Université du Québec

Dépôt légal – 1er trimestre 2003
Bibliothèque nationale du Québec / Bibliothèque nationale du Canada
Imprimé au Canada

Préface

L'œuvre que vous allez lire est celle d'un géographe récemment reçu docteur dans sa discipline. Ce diplôme certifie habituellement que la thèse soutenue fait avancer la connaissance. Le lecteur constatera rapidement qu'il s'est engagé dans un sentier fort peu foulé jusqu'à ce jour.

Serge Gagnon nous offre un texte riche et rare sur le double plan de la théorie et de l'analyse de la réalité. De plus, la réalité dont il s'agit est celle de l'histoire du Québec. Sa thèse traite du développement du tourisme québécois depuis ses origines, vers la fin du XVIIIe siècle, jusqu'à nos jours. Elle démontre éloquemment les liens profonds qui unissent tourisme et société : on ne peut pas comprendre l'histoire du tourisme au Québec si on ignore son histoire tout court ; et il faut même connaître celle du Canada et des États-Unis pour retrouver l'origine et suivre le développement des stations de villégiature, des espaces réservés et transformés en parcs, des grands circuits, etc.

De façon plus précise, l'œuvre de Gagnon est comme une première chez nous dans le monde de la recherche en tourisme parce qu'elle porte avant tout sur l'étude des *acteurs*, des producteurs des espaces touristiques. On verra successivement des générations de *décideurs* de l'aristocratie et de la grande bourgeoisie qui se sont approprié des espaces exceptionnels pour les mettre en réserve et les exploiter plus tard à des fins touristiques et récréatives. On comprendra que ces acquisitions et ces exploitations ont servi d'abord à pratiquer un style de vie typique de la grande période romantique du milieu du XIXe siècle : valorisation – et

presque déification – de la nature, interrogation des vieilles pierres et des coutumes, développement d'une contre-culture face à la montée rapide de l'urbanisation et de l'industrialisation, etc. En somme, une sorte de recherche du paradis perdu !

Les producteurs d'espaces de tourisme apparaîtront aux lecteurs comme omnipotents. Ils ont mis en place, en effet, un système d'interventions pour attirer les touristes vers leurs sites, stations, attractions, etc. Cette analyse – très élaborée – remet finalement en question beaucoup d'idées clés de la pensée sur le tourisme, à commencer par la pratique même du tourisme.

On aime associer l'expérience touristique à une activité de loisir : libératoire, gratuite, plaisante et enrichissante pour l'individu. On l'aborde dans le cadre des activités de temps libre (et j'ai beaucoup développé personnellement cette approche). Celle-ci vaut du point de vue du pratiquant qui peut choisir entre des centaines de projets de vacances, des dizaines de destinations, etc. Choisit-il librement ? Il y a déjà fort longtemps, le sociologue français bien connu Alain Touraine a défini l'activité de loisir comme une « conduite simplement orientée et non réglée[1] ». Le touriste peut faire des choix mais il procède à l'intérieur d'une gamme de possibles. On le constatera avec la suite du texte de Serge Gagnon : les propriétaires d'espaces touristiques incluent dans leurs systèmes d'intervention toute une variété de contraintes pour *imposer* des trajectoires, des routes, reliant des bassins de clientèles à leurs sites. Il devient plus évident alors que ces intervenants créent l'offre. On est loin des modèles qui attribuent aux touristes eux-mêmes, à leur curiosité toujours croissante pour l'exotisme, à leur goût du changement, etc., l'expansion des aires et des régions touristiques. Le célèbre modèle centre-périphérie, qui tente de suivre le développement touristique comme un produit du développement urbain et industriel, ne semble plus très pertinent. Par contre, un nouveau modèle surgit en lisant Gagnon, modèle que résume bien le titre de sa thèse : *l'échiquier touristique québécois.*

Je m'en voudrais aussi de ne pas signaler combien l'auteur pousse à sa limite l'idée que le tourisme est, d'une façon primordiale, une question d'espace et de territoire. On répète à loisir que le tourisme est une expérience qui se vit dans un espace-temps qui lui est propre et particulier (par exemple, la thèse de J. Jafari sur le temps non ordinaire du voyage

1. Alain Touraine (1969). *La société post-industrielle*, Paris, Denoël.

touristique[2]). Mais on a jamais dit aussi clairement que dans le présent texte jusqu'à quel point la construction même du tourisme était une aventure liée à l'espace, à la terre, à la propriété foncière. Son document vient appuyer, d'une certaine façon, avec le cas du Québec, des conclusions de la sociologue française Marie-Françoise Lanfant sur l'existence d'un *système d'action touristique international*[3]. Gagnon montre que des acteurs internationaux ont joué au Québec, dès le début du tourisme, et continuent à le faire. On peut alors, sans entrer dans les débats politiques, s'interroger sur la capacité réelle d'un pays comme le Québec de créer son tourisme, un tourisme qui exprime sa vision de lui-même, ses modes propres de penser et de faire. Une thèse donc qui ouvre sur toutes les interrogations.

Enfin – ce n'est pas son moindre mérite – Serge Gagnon a entrepris courageusement la digestion d'un cadre théorique parmi les plus exigeants de sa discipline : celui de la géographie structurale. Il a eu la chance de travailler avec l'auteur même de cette théorie, le professeur Gilles Ritchot[4] de l'Université Laval. Œuvre de toute une vie universitaire, cette approche a déjà donné des travaux remarquables comme celui de G. Desmarais sur la morphogénèse de Paris[5] que j'ai dû lire pour me familiariser un peu avec la géographie structurale et suivre Serge ! Mais, à ma connaissance, c'est la première fois que toutes les ressources intellectuelles de cette théorie sont mobilisées pour traiter du développement touristique.

Que les lecteurs ne se laissent donc pas impressionner par l'appareil conceptuel qui conduit la recherche de Serge Gagnon ; qu'ils suivent l'auteur patiemment : la récompense sera grande quand ils découvriront, en seconde partie du livre, la force d'explication causale de cette théorie et les lumières qu'elle apporte.

Je peux simplement dire, pour conclure, que mon travail comme conseiller auprès de Serge m'a obligé à revoir ma compréhension du phénomène touristique comme fait global ; j'aurais bien aimé avoir son

---

2. J. Jafari, (1985). *The Tourist System. A Theoretical Approach to the Study of Tourism*, Ann Arbor, University Microfilm International.
3. Marie-Françoise Lanfant (1991). *Le tourisme international reconsidéré : milieu exclu, tiers exclu ? Le principe de l'alternative,* Aix-en Provence, Centre des hautes études touristiques (CHET) ; (1985). « Tourisme international : identités à l'épreuve ; la question du sujet », *Cahiers internationaux de sociologie ;* (1978). *Sociologie du tourisme : positions et perspectives dans la recherche internationale*, Paris, Centre national de la recherche scientifique.
4. Gilles Ritchot (1999). *Québec, forme d'établissement. Étude de géographie régionale structurale*, Paris, L'Harmattan.
5. G. Desmarais (1995). *Morphogénèse de Paris*, Paris et Québec, L'Harmattan et CÉLAT.

ouvrage entre les mains dix ou quinze ans plus tôt ! Je me console à la pensée que les plus jeunes, aujourd'hui en formation, en recherche ou sur le terrain, peuvent acquérir des connaissances de base plus solides en tourisme. *L'échiquier touristique québécois* de Serge Gagnon : une nouveauté dans le monde de l'édition mais aussi un bon pas en avant dans le monde de la connaissance du tourisme.

Marc Laplante, Ph. D., sociologue
Professeur à la retraite
Université du Québec à Montréal

Table des matières

Préface IX

Liste des figures XIX

Liste des photos XXIII

Liste des tableaux XXVII

Remerciements XXIX

Introduction générale 1

Partie I Pour une géographie théorique du tourisme et de la villégiature

Chapitre 1 **Développement touristique et organisation des territoires Un bilan des études classiques** 9

1. Le tourisme comme classe de phénomènes géographiques . . 11
   1.1. La référence aux valeurs 12
   1.2. Les mobilités territoriales 14
   1.3. La pertinence d'une approche interdisciplinaire 16

2. La « modélisation » géographique des phénomènes touristiques 19
2.1. Les modèles centro-périphériques 21
2.2. Les cycles de diffusion des lieux de tourisme et de villégiature 24

3. Prospective 28

Chapitre 2 **La valeur attractive des positions converties en occupations touristiques** 31

1. La typologie des attraits 33
1.1. La méthode empiriste (*idiographic perspective*) 33
1.2. L'approche aménagiste (*organizational perspective*) . . 35
1.3. La méthode perceptuelle (*cognitive perspective*) 37

2. La valorisation d'un site touristique 40
2.1. Les hauts lieux du tourisme : des « objets de désir » . . 41
2.2. Les valeurs culturelles identitaires et les modes d'investissement spatial 48
2.3. Le « centre organisateur » de l'attraction 53

Chapitre 3 **L'appropriation des sites attractifs** 57

1. L'étude du comportement des acteurs du tourisme 59
1.1. Les développeurs 59
1.2. Les usagers 61
1.3. La qualification des itinéraires 63
1.4. Les catégories fondamentales de la mobilité touristique 66

2. La mobilité et la compétence des acteurs 69
2.1. Les comportements de mobilité 70
2.2. La programmation des compétences 80

Chapitre 4 **L'organisation des aires touristiques** 91

1. Les catégories de territoires touristiques 93
1.1. La dimension spatiale du tourisme 95
1.2. Les processus de mise en place 96
1.3. Les types d'itinéraires 99

2. La différenciation régionale du tourisme 101
2.1. Les aires touristiques : un réseau de discontinuités qualitatives 101
2.2. La signification de l'acte d'appropriation 105

3. La définition géographique structurale du fait touristique 106

Partie II Le tourisme et la villégiature au Québec

Chapitre 5 **De la villégiature aristocrate au programme de la bourgeoisie** 113

1. Le chantier de la connaissance du tourisme au Québec 115
1.1. Les grandes phases de développement du tourisme . . . 118
1.2. La formation d'une *Tourism Belt* dans le nord-est de l'Amérique 119

2. Le programme de la bourgeoisie : des itinéraires empreints de l'idéal romantique (1815-1940) 125

3. La villégiature *fashionable* 130
3.1. Kamouraska : un lieu de rendez-vous pour l'élite canadienne-française 135
3.2. Le front romantique de Charlevoix : l'émergence de la bourgeoisie canadienne 138
3.3. Le Bas-Saint-Laurent : au cœur d'une « rivalité » de « rivages » 143

Chapitre 6 **Le déploiement des rivalités pour l'appropriation de l'espace touristique** 151

1. Le Saguenay et le Lac-Saint-Jean : une bataille de positions 153
1.1. Tadoussac : la « tête de pont » de la bourgeoisie canadienne 154
1.2. Roberval : la « tête de pont » de Beemer 157
1.3. Une rivalité entre bourgeoisies américaine et canadienne 160

2. Les Cantons-de-l'Est : le rendez-vous des bourgeoisies nord-américaines 165
2.1. Les lacs *fashionable* 166
2.2. Le lac Memphrémagog 168
2.3. Le lac Massawippi 170

3. L'Outaouais : d'un bord à l'autre de la vallée ! 172
3.1. Côté ontarien : Caledonia Springs 173
3.2. Montebello, P.Q. 175

Chapitre 7 **Des clubs privés aux parcs nationaux** 179

1. Les domaines privés de chasse et de pêche 181
1.1. Les Laurentides du nord de Montréal : une « colonie » de vacances 187
1.2. Le Haut-Saint-Maurice entre « décret de valeur » et mise en réserve : les chutes de Shawinigan et le club Winchester 193
1.3. La ligne Portneuf–Lac-Saint-Jean : l'épine dorsale d'un itinéraire d'évasion 199

2. Les parcs nationaux 206
2.1. Les « barons du bois » 206
2.2. Une manœuvre d'enclavement 208

Chapitre 8 **L'avènement des trajectoires populaires et du tourisme de masse** 211

1. Le programme du clergé : le *Tour Operator* des premiers itinéraires populaires (1880-1950) 213
1.1. Le pèlerinage à la « bonne sainte Anne » 213
1.2. Les colonies de vacances 217

2. L'engagement de l'État et l'accès aux territoires publics (1912-1945) 219
2.1. La donne identitaire 221
2.2. Québec : « la Belle Province » 227

Chapitre 9 **Le programme de l'État québécois** 243

1. Le « laboratoire » du parc national des Laurentides 245
   1.1. Une procédure d'accès aux territoires publics 245
   1.2. Un parcours romantique 248

2. Le tourisme itinérant : la campagne mise en scène 251
   2.1. *The Good Roads Policy* ou le « véhicule » idéal de l'identité 253
   2.2. L'île d'Orléans : un lieu prototypique du « Canadien français » 260
   2.3. Le « tour » de la Gaspésie : une mise à l'essai du tourisme moderne 264
   2.4. Lac-Saint-Jean : le bouclage du « tour » 273

3. La villégiature populaire : variation sur le thème du « chalet » 284
   3.1. L'anarchie en la demeure 284
   3.2. La discontinuité laurentienne 288

Chapitre 10 **De l'éclatement des occupations touristiques à la mondialisation** 291

1. L'éclatement du tourisme de masse (1945-1980) 293
   1.1. Du « tourisme » au « loisir touristique » 295
   1.2. La région modèle du tourisme éclaté : les Laurentides 299
   1.3. De l'éclatement à l'indifférenciation 308

2. Le désengagement de l'État (1980-2000) 311
   2.1. Le syndrome de l'étalement urbain 314
   2.2. Une classification des positions touristiques 316

3. Le programme du « village global » ou l'émergence de trajectoires du tourisme durable (1975-2000) 318

4. Un retour aux sources ? 320

Conclusion générale 325

Bibliographie 331

Postface 355

Liste des figures

Figure 1.1 Le prototype du modèle centro-périphérique 21

Figure 1.2 Les cycles de diffusion d'une occupation touristique 25

Figure 1.3 Le modèle de Lundgren 26

Figure 2.1 L'attractivité selon Blanchard et Brière 34

Figure 2.2 Le rituel d'approche d'une attraction selon MacCannell 38

Figure 2.3 Le modèle de l'attractivité d'un lieu selon Leiper .. 39

Figure 2.4 La couche de spatialisation anthropologique 42

Figure 2.5 Le cheminement du touriste selon Leiper 43

Figure 2.6a Le modèle de Leiper revisité Saisie romantique du sens 47

Figure 2.6b L'apport de MacCannell à propos du processus de saisie des valeurs 47

Figure 2.7 La tripartition d'une attraction selon Gunn 54

Figure 3.1 Le modèle du touriste selon Jafari 64

Figure 3.2 Le parcours des touristes selon Jafari et Urbain ... 66

Figure 3.3 La couche de spatialisation géopolitique 71

Figure 3.4 L'itinéraire du touriste et du villégiateur 78
Figure 3.5 La distribution des rôles actantiels 80
Figure 3.6 Le schéma actantiel des catégories touristiques 82
Figure 3.7 Les séquences d'un programme 83
Figure 3.8 La mobilisation du potentiel d'attractivité 85
Figure 3.9 Le « faire-valoir » ou le processus de création d'un « isolat » 89
Figure 4.1 La couche de spatialisation géographique 102
Figure 4.2 Espace « homogène » *vs* « hétérogène » 103
Figure 4.3 Les cas de figure 105
Figure 4.4 Parcours d'une aire touristique 109
Figure 5.1 Les phases de développement du tourisme au Québec 120
Figure 5.2 Les premières trajectoires de la villégiature 123
Figure 5.3 La *Tourism Belt* au XIXe siècle 124
Figure 5.4 Les principaux points d'intérêt des peintres paysagistes aux XIXe et XXe siècles 128
Figure 5.5 L'acte d'appropriation de la bourgeoisie 131
Figure 5.6 L'organisation des territoires touristiques de l'acteur bourgeois 132
Figure 5.7 Le mode d'appropriation de la villégiature 133
Figure 5.8 L'espace du tourisme de distinction 134
Figure 5.9 Le front de villégiature de La Malbaie 142
Figure 5.10 La concurrence R & O/S.L.S.C. 145
Figure 5.11 La prise de contrôle du territoire bas-laurentien (1830-1886) 147
Figure 6.1 La mise en scène du tourisme au Saguenay et au Lac-Saint-Jean 164
Figure 6.2 La colocalisation des bourgeoisies dans les Cantons-de-l'Est 167

Figure 6.3 L'enclave de Caledonia vs le verrou de Montebello 175

Figure 7.1 Le prototype d'un club de chasse et de pêche 183

Figure 7.2 Les domaines de chasse et de pêche 185

Figure 7.3 Le plan de colonisation du curé Labelle 191

Figure 7.4 La trajectoire d'évasion de la ligne Québec-Roberval 202

Figure 7.5 L'enclavement du parc national des Laurentides . . . 210

Figure 8.1 Cheminement de la compétence en matière de tourisme (1925-1960) 224

Figure 8.2 L'acte d'appropriation par l'acteur étatique 229

Figure 8.3 L'espace du tourisme de masse 240

Figure 9.1 L'organisation étatique du parc national des Laurentides 246

Figure 9.2 Le parcours « mythique » de la route n° 2 258

Figure 9.3 L'évolution du « tour » de la Gaspésie 267

Figure 9.4 La toile d'araignée de l'État 282

Figure 9.5 La *reconquista* d'un royaume 283

Figure 9.6 Le morcellement des propriétés de villégiature populaire 286

Figure 9.7 La discontinuité laurentienne : une différenciation régionale 290

Figure 10.1 Le tourisme tous azimuts ! 297

Figure 10.2 Les formes d'hébergement – cabine et motel 306

Figure 10.3 Le rapport de proportion entre « valeur » et « richesse » 316

Figure 10.4 Investissement de valeur ou décret de valeur 317

Figure 10.5 Le chantier de l'espace touristique de l'acteur mondial 319

Figure 10.6 La conquête spatiale du vélo 323

Liste des photos

Photo 5.1 Le secteur du quai de Kamouraska 137

Photo 5.2 Le premier Manoir Richelieu, fin XIXe siècle 140

Photo 5.3 Rue coquette de Pointe-au-Pic (Murray Bay) 141

Photo 5.4 Plage de Cacouna au XIXe siècle 143

Photo 5.5 Gare de chemin de fer de l'Intercolonial à Rivière-du-Loup 145

Photo 5.6 Un bateau blanc de la Richelieu and Ontario Navigation Co. 149

Photo 6.1 L'embouchure du Saguenay en face de Tadoussac . 155

Photo 6.2 L'Hôtel Tadoussac en 1865 155

Photo 6.3 La villégiature de Tadoussac 156

Photo 6.4 L'Hôtel Roberval en 1890 157

Photo 6.5 Vue de la ville de Roberval 159

Photo 6.6 Un bateau blanc au quai de Chicoutimi 162

Photo 6.7 North Hatley et le lac Massawippi 171

Photo 6.8 Le Seigniory Club de Montebello 176

Photo 7.1 Un monument au curé Labelle, roi du Nord 189

Photo 7.2 Une famille de colons 190
Photo 7.3 Les chutes de Shawinigan à la fin du XIXe siècle . . 194
Photo 7.4 Shawinigan : une ville d'industries 196
Photo 7.5 Vue de la rivière Saint-Maurice 197
Photo 7.6 Le Grand Hôtel du lac Saint-Joseph 203
Photo 8.1 La Basilique de Sainte-Anne au début du XXe siècle 214
Photo 8.2 Le quai de Sainte-Anne-de-Beaupré 215
Photo 8.3 Le sanctuaire du Cap-de-la-Madeleine 217
Photo 8.4 Un camp de vacances 218
Photo 8.5 La vie paysanne en Gaspésie 222
Photo 8.6 Une chapelle sur l'Île d'Orléans 225
Photo 8.7 Le vieux moulin de Grondines 226
Photo 8.8 Un pont couvert à Berthier 226
Photo 8.9 L'hôtel Jardin des alliés à Grondines 236
Photo 8.10 L'Hôtel-sur-mer, Mont Saint-Pierre 236
Photo 8.11 L'hôtel Villa-des-cèdres, Champlain 237
Photo 8.12 Le parc national de la Gaspésie dans les années 1940 241
Photo 9.1 Mon père et moi à une halte routière dans le Parc des Laurentides (1961) 250
Photo 9.2 La route nationale no 11 à Shawbridge 253
Photo 9.3 La route nationale à Watham 259
Photo 9.4 Une maison ancestrale sur l'Île d'Orléans 261
Photo 9.5 Le paysan canadien-français 261
Photo 9.6 Le pont de l'Île d'Orléans à la fin des années 1930 263
Photo 9.7 Le tour de la Gaspésie (route nationale no 6) 266
Photo 9.8 Scène pittoresque, Petite-Rivière-au-Renard 266

Photo 9.9 Les « cabines » gaspésiennes 269

Photo 9.10 Le boulevard Perron, une prouesse technique 269

Photo 9.11 Les paysages le long de la route nationale n° 6 270

Photo 9.12 L'apogée du tour de la Gaspésie, le rocher Percé . . 271

Photo 9.13 L'hôtel de ville de Chicoutimi, siège du Syndicat d'initiative touristique 275

Photo 9.14 Le musée Louis-Hémon à Péribonka 280

Photo 9.15 La chute Ouiatchouan à Val-Jalbert 281

Photo 10.1 Chalet sur le bord d'un lac à Val-Morin 300

Photo 10.2 Les débuts du ski à Sainte-Agathe-des-Monts 300

Photo 10.3 L'hôtel Chanteclerc à Sainte-Adèle 302

Photo 10.4 Le domaine de l'Estérel au Lac Masson 302

Photo 10.5 L'aménagement du pied de la montagne par Joe Ryan (Mont-Tremblant) 304

Photos 10.6, 10.7 et 10.8 Ma famille en camping (1963) 307

Liste des tableaux

Tableau 2.1 Les grands systèmes de valeurs socioculturelles . . 49

Tableau 2.2 Les artistes et l'émergence paysagère de certaines aires touristiques au Québec 52

Tableau 3.1 La « carte du touriste » selon Urbain 65

Tableau 3.2 Caractères des « tribus » sédentaires et nomades selon Urbain 67

Tableau 3.3 La distinction classique entre touriste et villégiateur 72

Tableau 3.4 Les éléments de similitudes géographique et touristique 73

Tableau 3.5 La qualification des acteurs (régulation) 75

Tableau 3.6 Les étapes de la définition géopolitique d'un site touristique 75

Tableau 3.7 La directionnalité des itinéraires 76

Tableau 3.8 La classification des itinéraires 77

Tableau 3.9 Les rôles actantiels et le tourisme 81

Tableau 3.10 Les phases d'un programme *vs* les itinéraires . . . 84

Tableau 4.1 Étude comparative de typologies touristiques territorialisées 94

Tableau 4.2 Les deux ordres d'espaces touristiques et de villégiature selon Cazelais 97

Tableau 4.3 Catégories des espaces de la planification 99

Tableau 4.4 Acteurs et actions 104

Tableau 5.1 Les grandes périodes du tourisme selon divers spécialistes 116

Tableau 5.2 Le Québec à l'orée du XIXe siècle 121

Tableau 5.3 Le discours « nature » du XIXe siècle 127

Tableau 5.4 Inventaire des guides touristiques sur le Québec au XIXe siècle 129

Tableau 6.1 La stratégie du « faire-savoir » des protagonistes . . 161

Tableau 7.1 Le programme du club Winchester (1880-1883) . . 198

Tableau 7.2 L'évolution du phénomène des clubs (1885-1965) 199

Tableau 8.1 Le discours « culture » du XXe siècle 223

Tableau 8.2 Les adjuvants de l'État dans les années 1930 228

Tableau 8.3 Inventaire des principales publications de l'État de l'entre-deux-guerres 231

Tableau 8.4 Les syndicats d'initiatives en 1933 233

Tableau 8.5 Le *Bulletin du tourisme* : le rapport des actions gouvernementales 235

Tableau 9.1 La mise à l'essai gaspésienne 268

Tableau 9.2 Caractéristiques des parcs routiers 272

Tableau 9.3 La villégiature populaire entre 1930 et 1965 : l'anarchie en la demeure 285

Tableau 9.4 La villégiature populaire entre 1970 et 1980 : l'opération « déclubage » 289

Tableau 10.1 Reconversion des infrastructures de navigation . . 293

Tableau 10.2 Typologie des positions touristiques 317

Remerciements

La réalisation de cet ouvrage a été possible grâce à l'encadrement exceptionnel de personnes qui m'ont fait confiance depuis le début. Je tiens à remercier Monsieur Gilles Ritchot, homme de grand savoir qui m'a toujours encouragé et alimenté dans ma réflexion. J'aimerais d'ailleurs souligner qu'il est, à cet égard, l'inspiration première de ma démarche en géographie structurale. Je lui exprime ma profonde gratitude. Je désire aussi remercier Monsieur Gaëtan Desmarais qui, à son retour de Paris en 1994, a suscité chez moi une profonde curiosité à l'égard des mécanismes du « Parcours structural de l'établissement ». J'ajoute que Monsieur Desmarais m'a constamment soutenu intellectuellement tout au long de ma démarche académique. Je lui en suis reconnaissant. Je remercie Monsieur Marc Laplante, qui a suivi de près mon apprentissage de la question touristique depuis 1998. Monsieur Laplante a toujours exprimé son appui à ma démarche qui lui semblait originale. Je tiens à souligner l'apport de Gérard Beaudet, un collègue qui m'a tellement appuyé durant toutes ces années de travail ! Merci Gérard.

Mes remerciement vont maintenant à Messieurs Serge Courville et Marc Saint-Hilaire, qui m'ont accueilli dans leur centre de recherche (CIEQ). Sans leur collaboration, il m'aurait été difficile d'achever mon travail. Je tiens à remercier mon nouveau Département de travail social et des sciences sociales ainsi que l'Université du Québec en Outaouais, pour leur aide indispensable à la présente publication. Merci à mes collègues de travail et amis qui ont, tour à tour, porté mon projet à bout de bras et m'ont « enduré » durant ces années de labeur.

Enfin, je remercie particulièrement mon épouse Linda, pour sa patience et ses encouragements au quotidien, ce qui n'est pas peu dire. Mes trois garçons, Philippe, Antoine et Joseph, m'ont enfin « permis » de mener à terme ce travail. Je tiens à leur exprimer ici mon amour profond.

Serge Gagnon
Janvier 2003

Introduction générale

En ce début de XXIe siècle, le tourisme est considéré comme l'une des activités les plus lucratives qui soient. De nouveaux regards se tournent vers la dimension spatiale de cette classe d'activités, tant en anthropologie, en histoire qu'en géographie. Ils considèrent tous la nécessité de rompre avec les études où le tourisme est envisagé comme une activité à caractère exclusivement économique. Une approche plus globale serait nécessaire pour aborder le phénomène, ce que la géographie devrait permettre. Mais comment qualifier le tourisme en tant que phénomène géographique ?

Pour mieux comprendre les processus de spatialisation, de structuration et de transformation géohistoriques du phénomène touristique au Québec, nous proposons dans la présente étude d'en explorer les conditions de possibilité. La définition géographique du tourisme – et de la villégiature comme on va le voir – passerait alors par l'élaboration d'une typologie des attraits. Serait ainsi posé le problème de l'attractivité des lieux et de la modélisation du phénomène en ce que celui-ci a de spatial. Toute région touristique s'organiserait autour de sites attractifs dont il s'agit de dégager les caractères et de comprendre l'engendrement.

Pour reconstituer la dynamique interne de la structuration spatiale des régions touristiques, nous examinerons en plus les types de déplacements et les interactions subjectives. Nous pourrons ainsi mieux définir les enjeux géopolitiques d'appropriation et d'occupation des diverses régions dominées par le tourisme et la villégiature. Nous préconisons à cette fin un modèle d'organisation spatiale : un modèle d'espace hétérogène.

Chemin faisant, nous allons montrer la pertinence, du point de vue de l'analyse empirique à l'échelle régionale, d'adopter une approche comparative. Ce choix méthodologique permettra de dresser un « portrait » des diverses régions touristiques du Québec. Nous pourrons ainsi repérer ce qui constitue la différence, à cet égard, entre le Bas-Saint-Laurent, le Saguenay–Lac-Saint-Jean, les Cantons-de-l'Est, les Laurentides et la Gaspésie.

L'étude comprend deux parties. Nous proposons dans la première une définition théorique de la pratique du tourisme en tant que phénomène géographique. Seront énoncées trois problématiques relevant de l'attractivité des positions destinées aux loisirs, de la mobilité et de la compétence des acteurs, enfin de la catégorisation spatiale, c'est-à-dire des groupements de positions en voisinages distincts. Dans la seconde partie, nous faisons une analyse empirique de ces voisinages, de ces « régions ». Nous examinerons : la mise en place de la villégiature *fashionable*, le développement du « tourisme de distinction », la mise en place des domaines de chasse et de pêche, l'accès aux terres publiques, la domination et le déclin du « tourisme de masse » et enfin l'avènement du « tourisme durable ». La conclusion ouvrira le débat sur une redéfinition du tourisme dans une perspective où la spatialité sera considérée comme première.

* * *

La première partie du présent ouvrage est d'approche difficile, notamment pour le lecteur qui n'est pas un familier de la géographie structurale. C'est pourquoi nous reprenons dès maintenant quelques énoncés généraux avancés par cette géographie, dans la perspective de son application à la connaissance des faits du tourisme et de la villégiature au Québec.

Nombre d'auteurs, de chercheurs et de commentateurs ont abordé le phénomène du tourisme. Sous tous les angles, ils définissent ce phénomène en fonction de rapports particuliers mais « économiques » entre les acteurs et les milieux, à la limite entre l'être humain et la nature ou encore le monde extérieur. Nous allons voir que cette approche est insuffisante. Serait-il possible alors de qualifier autrement la pratique des occupations du tourisme et de la villégiature, laquelle occupe tout de même aujourd'hui une place de premier choix dans notre société ?

Qu'est-ce qui est à l'origine de ce phénomène et qui a permis à des régions, comme celles de Charlevoix ou des Cantons-de-l'Est, d'atteindre une réelle notoriété à cet égard ?

Ce qui est présenté ici constitue une nouvelle objectivité géographique relativement à la manifestation sensible du tourisme et de la villégiature. Nous proposons l'approche de la géographie structurale pour tenter d'expliquer ce phénomène majeur de l'établissement humain. *La géographie structurale* (Desmarais et Ritchot, 2000) va nous aider à rendre compte de la genèse, du développement, de la transformation et de l'évolution des régions touristiques, moyennant le recours à trois théories que Gaëtan Desmarais a unifiées dans sa *Morphogenèse de Paris* (1995a). Ces trois théories s'inscrivent dans le champ général du structuralisme scientifique.

1. La théorie de la forme urbaine, élaborée à partir de 1976 par Gilles Ritchot, énonce qu'entre les établissements humains et le monde extérieur il existe une « structure » qui intercepte toutes les actions humaines en même temps qu'elle organise les formes concrètes des établissements.
2. La théorie sémiotique d'Algirdas Julien Greimas permet de remonter aux « valeurs profondes » véhiculées par les sociétés à travers un processus génératif de la signification.
3. La théorie morphodynamique, élaborée par René Thom et développée par Jean Petitot, permet de concevoir, à l'aide d'outils mathématiques, la genèse des structures morphologiques.

La théorie de la forme urbaine a donné lieu à un certain nombre de prémisses (Ritchot, 1985, p. 23-45), que Gaëtan Desmarais a ramenées à ces deux propositions :

1. Les phénomènes d'établissements humains relèvent d'une « structure morphologique abstraite » qui contraint la spatialisation des formes architecturales.
2. Les sens « anthropologique et politique » constituent la dynamique interne de la morphogenèse des établissements humains.

Ces propositions effectuent un retour critique à la problématique, fondamentale en géographie, du rapport homme-nature ou homme-monde en général. Elles supposent que ce rapport est *a priori* frappé d'un interdit : l'« interdit de propriété » (Mercier, 1985). Fondamentalement, le rapport homme-monde n'est pas direct ou économique, mais indirect ou politique.

> La géographie structurale ne définit pas l'être humain comme un sujet autonome en quête des ressources du monde extérieur. Elle considère plutôt que l'être humain est un sujet hétéronome en relation avec un « *autre asymétrique* » qui refuse toute prise de possession immédiate. Cet autre est un Tiers hiérarchiquement supérieur au sujet. Il est le garant de l'interdit de propriété et impose à tous les membres d'une communauté la contrainte d'une référence commune (Desmarais et Ritchot, 2000, p. 17).

En plus d'avoir explicité les prémisses de la théorie de la forme urbaine, Gaëtan Desmarais les a recyclées en un parcours d'engendrement par niveaux : le « parcours morphogénétique de l'établissement humain » (1992b, p. 251-273 ; 1995a, p. 49-95 ; Desmarais et Ritchot, 2000, p. 61-86). Ce parcours traverse des niveaux rapportés, dans le cas de la géographie structurale, à trois couches de spatialité. L'encadré ci-dessous définit ces couches selon un double point de vue thématique et dynamique :

• Couche de surface	>	Économique	Dynamique d'occupation
• Couche intermédiaire	>	Géopolitique	Dynamique d'appropriation
• Couche profonde	>	Anthropologique	Dynamique d'investissement

Le parcours morphogénétique selon Gaëtan Desmarais reconstitue un processus « émergentiel » d'engendrement qui va de la couche profonde de la signification vers la couche de surface des manifestations sensibles des établissements humains. La méthode utilisée permet de comprendre « comment des faits d'essence non spatiale, relevant de différents ordres structurels (anthropologique, géopolitique et économique), acquièrent une certaine localisation dans l'espace géographique » (1995a, p. 34). En vertu de relations d'implication, le parcours morphogénétique peut être brièvement résumé de la manière suivante :

> Partant de l'actualisation spatiale des significations symboliques enracinées dans l'imaginaire anthropologique, et de leur conversion, par la règle de propriété, dans des trajectoires de mobilité politiquement contrôlées, le parcours morphogénétique débouche sur la valorisation foncière des domaines spatiaux où se réalise l'édification d'un cadre bâti qui appelle une rentabilisation économique par les usages. À l'interface de cette actualisation spatiale d'ordre anthropologique et politique, et de cette réalisation concrète d'ordre économique, le parcours considère l'existence d'une structuration abstraite de l'espace géographique. Cette dernière confère non seulement une spatialité aux aspects anthropologique et politique,

> mais également un sens et une organisation morphologique aux cellules construites ainsi qu'aux usages qui les rentabilisent économiquement (Desmarais et Ritchot, 2000, p. 45).

Les prémisses de la théorie de la forme urbaine et l'argument du parcours morphogénétique de l'établissement humain vont appuyer notre analyse de l'organisation touristique du territoire québécois. Dans cette perspective, il s'agira de préciser le rôle déterminant de l'attractivité des milieux sélectionnés et d'analyser la dynamique d'appropriation territoriale qui a présidé à la structuration de l'espace réservé. Il s'agira aussi de montrer que des motivations autres que socioéconomiques ont contribué à la mise en place des régions touristiques, de même qu'à leur valorisation et à leur stabilité jusqu'à aujourd'hui.

En conséquence, le tourisme est motivé par des significations de nature anthropologique (identitaire). Il repose par la suite sur une appropriation territoriale de nature géopolitique. Comme activité économique, enfin, le tourisme vient rentabiliser l'« appropriation politique » de certaines positions de l'espace géographique et il réalise par le fait même la « visée anthropologique » actualisée dans l'espace approprié.

Partie I

Pour une géographie théorique du tourisme et de la villégiature

Chapitre 1

Développement touristique et organisation des territoires

Un bilan des études classiques

1. LE TOURISME COMME CLASSE DE PHÉNOMÈNES GÉOGRAPHIQUES

Nous nous intéressons dans ce chapitre à l'immense diversité des faits et des événements touristiques. Pour aller de cette diversité à un objet de connaissance, nous définirons d'abord le concept de « tourisme » comme classe de phénomènes, pour ensuite recenser les interprétations classiques de l'activité et plus tard faire le point sur un projet de connaissance géographique structurale. En gros, notre projet propose une définition objective du tourisme, l'élaboration d'un modèle d'interprétation et une méthode fondée sur une classification opératoire des attraits, des acteurs et des territoires.

Habituellement, il est admis que les manifestations géographiques du tourisme renvoient à une diversité d'équipements, d'acteurs, d'actions, d'événements et de déplacements. Comment le corpus traditionnel aborde-t-il cette diversité phénoménale ? En explicitant, pour chaque situation donnée, la spécificité des déplacements.

En effet, les phénomènes touristiques sont généralement rapportés à une multiplicité de trajets entre lieux de départ et d'arrivée, ce qu'évoque le couplage « O-D » ou « origine-destination » (Leiper, 1979, p. 397 et 404). « C'est le déplacement qui confère au tourisme son caractère global, qui le fait s'adresser à un ensemble régional ou national et qui explique le formidable impact économique » (Sotar, 1967, p. 127). On observe un glissement, du fait des déplacements vers les implications économiques. Michel Marié va même jusqu'à déplorer que l'on rapporte les déplacements touristiques à l'argent et à d'autres contenus triviaux :

> […] il n'y était question que de P.N.B., de flux, de mouvements, d'équipements et de nuitées, c'est-à-dire d'un tourisme dans lequel il n'y aurait que des touristes. Le contenu programmatique de ce tourisme était d'ordre essentiellement balistique (des trajectoires dénuées de tout contenu symbolique), reposant sur une vision implicite du touriste qui s'apparentait à ce que les Américains appellent les *quatre S (sand, sea, sex, sun).* (1989, p. 146)

Soumis à des modalités d'interaction ultimement économiques, le tourisme débute néanmoins par le « nomadisme » des visiteurs et la « sédentarité » des visités. Georges Cazes écrit à ce propos :

> L'originalité profonde de l'échange touristique réside dans le fait que ce ne sont pas des marchandises mais des hommes qui se déplacent. C'est le consommateur qui vient à la rencontre du produit afin d'en utiliser sur place

> les différentes composantes, tant naturelles (les paysages, le climat) que matérielles (équipements et services) et humaines (sociétés et civilisations, attraits historiques et socioculturels). (1989, p. 103)

Les spécialistes du tourisme reconnaissent que le traitement empirique des faits évoqués ci-dessus fait problème (Leiper, 1979, p. 392 ; 1990, p. 371 ; Wackermann, 1997, p. 484). « La tradition empiriste, qui domine massivement les recherches consacrées aux divers aspects du phénomène touristique, n'a jamais développé ni théorie, ni même définition sérieuse de son objet » (Mormont, 1985, p. 147).

> Ces chercheurs aux œillères disciplinaires, en général, n'ont pas défini le tourisme et ne se sont pas interrogés sur sa nature ni sur les mobiles des touristes ; la plupart ont décrit l'impact d'un flux touristique sur un espace et la population qui l'habite, dans une économie. Le tourisme ne tarde pas à se retrouver en position d'accusé qui défigure le paysage, détruit l'environnement, déstructure les sociétés traditionnelles, voire les pervertit, bouleverse les hiérarchies, déstabilise les marchés locaux, pousse à l'inflation. La liste des prétendus méfaits du tourisme pourrait être allongée. […] Chaque auteur appréhende le tourisme armé de la grille de sa seule discipline, sans se demander si elle est pertinente [et sans émettre] aucune grande hypothèse (Boyer, 1997, p. 466).

Jean-Didier Urbain porte ce jugement :

> Le tourisme est une réalité complexe […] Certains [chercheurs] se sont engagés sur la voie [d'une] « phénoménologie » touristique. Beaucoup reste à faire […] La sociologie du tourisme et des voyages reste à constituer. Les tentatives faites jusqu'à présent, pour mettre au jour les déterminations sociologiques du tourisme et les modalités de son fonctionnement, procèdent d'une démarche esssentiellement empirique dont la valeur est à démontrer et qui ne se départit pas de préoccupations mercantiles pour assister les opérateurs de tourisme privés, associatifs ou publics, à vendre de plus en plus de voyages (1993, p. 104-105).

Mais comment aller de la diversité phénoménale des faits et des événements touristiques à un objet de connaissance qui puisse prendre tout cela en charge ?

1.1. La référence aux valeurs

Le dictionnaire *Littré* définit le « touriste » comme étant le voyageur qui se déplace par curiosité et par désœuvrement. « Voilà à notre avis le fait historique et aussi révolutionnaire : à un moment donné apparaît en

Europe un voyageur sans but. Ce trait absolument caractéristique prendra du temps à être tout simplement admis tant il dérange les habitudes de penser » (Laplante, 1988a, p. 14). Cette définition est reprise au XIXe siècle dans différents lexiques. « C'est l'époque romantique qui consacra le mot anglais "tourist" » (Boyer, 1980, p. 52). Louis Brunet, dans un ouvrage consacré à l'étude du tourisme et de la villégiature en France, attribua l'apparition du phénomène à la naissance du courant romantique au XVIIIe siècle. « À la fin du XVIIIe siècle, les hommes, sous l'influence de Rousseau et des préromantiques anglo-saxons, sont sincèrement attirés vers la nature. La montagne et la mer ne vont plus apparaître comme des lieux de répulsion » (Brunet, 1963, p. 12).

Deux chercheurs québécois en tourisme, Roger Brière et France Gagnon, ont abondé dans le même sens. « C'était de plus l'époque où les Romantiques inspiraient, par leurs écrits, leurs tableaux et leurs œuvres musicales, le désir de mieux connaître la nature, le goût des scènes pastorales, des promenades en montagne ou au bord de la mer » (Brière, 1967a, p. 89). « Elles [les œuvres] sont des éléments constitutifs de la conception que l'on se fait alors du tourisme, une conception marquée par le romantisme, où la quête du "sublime" et du "pittoresque", dans la nature comme dans la civilisation (histoire et architecture), guide l'intérêt des visiteurs » (Gagnon, 1992a, p. 111). Le goût pour les bains de mer, la montagne bucolique ou la campagne joyeuse qu'invente le XVIIIe siècle est, selon Bernard Debarbieux, « […] l'expression d'une nouvelle philosophie, d'une nouvelle esthétique et d'une curiosité scientifique pour la nature et les modes de vie traditionnels » (1992, p. 24).

L'euphorie nouvellement éprouvée à l'égard du milieu naturel est d'abord le fait de la société aristocratique.

> À la fin du XVIIIe siècle se produit dans la haute société anglaise et française un véritable engouement pour la découverte de certains paysages, mouvement que l'on peut considérer comme la première véritable vague touristique. Ces déplacements s'accompagnent en effet d'un phénomène de mode et de valorisation sociale du voyage et concernent des groupes bien individualisés : l'aristocratie éclairée et les milieux intellectuels […] (Béteille, 1988, p. 36).

Célébrés par des écrivains de renom (Dumas, Chateaubriand, George Sand, Hugo, Lamartine, Mérimée, Stendhal), les sites touristiques réservés à l'élite sont alors « codés » dans l'œuvre d'artistes porte-parole d'un imaginaire *localisé*.

> Les récits de voyage, les œuvres littéraires, les tableaux qu'inspirent ces voyages offrent à l'observateur d'aujourd'hui une vision des paysages et de l'identité des pays visités qui s'éloigne de la réalité objective pour traduire magnifiquement le primat de la mythologie (Béteille, 1988, p. 37).

> Le *Voyage aux Pyrénées* se compose de canaux migratoires d'autant plus codifiés que les pratiques socio-spatiales des voyageurs obéissent à des comportements réglés. Pour les décrire, rien de tel que faire appel à Taine dont le Voyage, à défaut de s'identifier à un monument littéraire, mériterait bien de figurer dans une anthologie de sociologie touristique (Chadefaud, 1987, p. 281).

James MacPherson Lemoine, dans un récit de voyage en 1872, décrit la croisière sur le Saguenay comme une activité où l'on recherche l'émotion esthétique. C'est ainsi qu'il recommande de faire le voyage par un temps couvert et orageux, pour saisir toute la magnificence des falaises qui enserrent le fjord.

> […] et ce beau désordre de la nature ne fera qu'ajouter à la majesté du spectacle qui vous attend […] préparez-vous par le recueillement à subir les émotions que l'austère nature du Saguenay vous réserve […] ce n'est plus un fleuve rangé, méthodique comme le vieux Saint-Laurent, mais un ténébreux abîme, surplombé à certains endroits, comme aux caps Trinité et Éternité, de promontoires […] taillés à pic où des blocs de granit sont littéralement suspendus au-dessus du vapeur, à une hauteur de 1500 à 2000 pieds (1872, p. 352).

Il s'agit d'une superbe description de saisie esthétique du sens ou, mieux, des affects que suscite l'observation des formes locales du Saguenay. À lui seul, ce passage communique une idée générale de l'esthétique des phénomènes géographiques, ou encore des valeurs ressenties, et non pas comprises, en se fondant sur l'organisation ou la géométrie des lieux.

1.2. Les mobilités territoriales

Pour circonscrire le concept de « tourisme » dans son actualité et le situer dans une perspective historique de continuité par rapport à aujourd'hui, il faut remonter au XVIIIe siècle (Graburn et Jafari, 1991). « Le tourisme n'est pas de tous les temps ; il a une époque de naissance et un lieu d'apparition : ce XVIIIe où des jeunes Anglais riches prennent l'habitude d'effectuer *The Tour* sur le continent » (Boyer, 1995a, p. 45)[1]. Outre le

1. Cette pratique remonterait même au XVIIIe siècle dans l'Angleterre d'Elisabeth 1re (Haddad, 1995, p. 42).

Tour, la naissance du mot « tourisme » atteste la jonction avec une autre dénotation d'oisiveté inventée à la même époque : la « villégiature ». « On passe ainsi du *Tour* et de la villégiature, pratique de *l'otium*, qui exclut le travail au sens industriel, au tourisme, déplacement d'agrément effectué principalement pendant la période des vacances » (Deprest, 1997, p. 13). L'opposition du tourisme au travail, comme de la forme à la force, est remarquable.

Tourisme vient donc du mot anglais *Tour*, qui désigne le voyage que fait le jeune aristocrate britannique, accompagné généralement d'un précepteur, sur le continent européen. Ce voyage, que l'on nomme aussi « Grand Tour », est un itinéraire en boucle qui dure de six mois à deux ans. Il est une pratique encore seulement britannique : « […] le voyage éducatif que le jeune Anglais riche et bien né faisait sur le continent pour qu'à son retour il soit consacré *gentleman… cosmopolitan* : ce dernier caractère le distinguait des aristocrates casaniers du continent » (Boyer, 1995a, p. 45). L'aristocratie britannique veut donc se distinguer et, à cette fin, le « Grand Tour » sera balisé par elle. « Sorte de récompense, ce voyage, qui allait généralement des lieux d'origine de la civilisation (Grèce et Rome antiques) à Paris, était aussi un parcours initiatique et éducatif » (Ascher, 1986, p. 5). Le périple pouvait mener à Rome, mais se limitait plutôt à la France et à certains pays d'Europe méridionale, sans dépasser ni l'Elbe au nord ni les Pyrénées au sud.

Ainsi considéré, le « parcours initiatique » se composait de lieux pourvus d'un grand intérêt historique et esthétique. Ces lieux privilégiés constituaient « […] des étapes quasi obligatoires […] représentant autant d'embryons des futures stations » (Béteille, 1988, p. 36). Les aristocrates anglais ont créé la plupart des formes saisonnières du tourisme et de la villégiature. « Pour avancer quoi que ce soit sur les significations psychosociologiques et culturelles des départs des premiers touristes, il faudrait interroger l'histoire de l'Angleterre, la société qui les a fait naître » (Laplante, 1988a, p. 14 ; voir aussi Haddad, 1995).

Marc Boyer énumère les principales formes de villégiature conçues par les Anglais dans les stations touristiques qui naissent sous leur impulsion au XVIIIe siècle, dont : Bath (station thermale – 1700) ; Brighton (station balnéaire – 1740) ; Chamonix (station montagnarde – 1741) ; Nice et Hyères (stations d'hiver – 1763). (Voir Boyer, 1980, p. 49-82 ; 1995b, p. 42-44 ; Towner, 1996.) D'après Florence Deprest :

> La villégiature est pratiquée depuis l'Antiquité, mais elle prend une signification nouvelle dans la société anglaise du XVIIIe siècle. L'aristocratie,

> alors radicalement menacée dans son pouvoir politique et social, invente un nouveau lieu de villégiature […] Ainsi naîtra la ville d'eaux ; puis, au milieu du XVIIIe siècle, la ville balnéaire avec l'avènement du bain de mer ou encore la ville d'hiver pour jouir d'un climat favorable comme à Nice (1997, p. 11).

Les mobilités territoriales seraient définissables économiquement – par les moyens financiers des voyageurs, par les coûts d'implantation des équipements de transports, etc. –, mais elles deviendraient autant d'affaires personnelles aussitôt qu'on essaierait de les qualifier morphologiquement et géographiquement.

1.3. La pertinence d'une approche interdisciplinaire

Depuis le milieu des années 1970, les phénomènes du tourisme et de la villégiature ont été analysés dans le cadre de nombreuses disciplines des sciences humaines, dont la sociologie, l'anthropologie, l'économie et l'histoire. Plusieurs équipes de recherche se sont constituées, de nombreux articles et ouvrages ont paru et des revues spécialisées ont été fondées. Au Québec, la revue *Téoros* a été lancée en 1982 par des professeurs-chercheurs du Module de gestion et intervention touristique de l'Université du Québec à Montréal. La cinquantaine de numéros parus témoignent à la fois de l'importance de l'activité touristique dans nos sociétés, de l'éclatement des notions associées et de l'éventail largement ouvert des préoccupations des chercheurs et des professionnels.

Le champ d'application du tourisme et de la villégiature s'est donc considérablement dilaté. Mais ce fut au prix d'éclatements et de spécialisations (Stafford, 1982, 1985, 1988, 1992).

> Le développement, l'internationalisation, la socialisation du tourisme posent bien d'autres problèmes : problèmes de gestion de l'espace, conflits d'intérêts, problèmes de relations sociales, politiques, économiques […] Il est exact que cette démarche aurait fait entrer, dans l'analyse, des facteurs sociologiques, économiques, politiques. Mais les ignorer, ce n'est pas seulement dénaturer le phénomène touristique dans son expression spatiale, c'est aussi se priver de clefs essentielles pour la compréhension de l'organisation de l'espace et appauvrir dangereusement la géographie du tourisme (Barbaza, 1988, p. 219).

Les recherches empiriques n'ont visiblement pas conduit à une définition cohérente du tourisme (Barbaza, 1988, p. 465). Sur la nécessité d'adopter une approche théorique unitaire en tourisme, Jean Stafford aborde ainsi le problème :

> L'épistémologie pose aussi la question de la nécessité de l'approche scientifique en tourisme. On doit favoriser une approche scientifique en tourisme pour parvenir, si cela est possible, à formuler des théories objectives pouvant mener à des résultats fiables et utilisables dans la pratique courante. Si les recherches sont seulement subjectives, un certain nombre d'entre elles le resteront toujours, toutes les recherches se valent et leurs diverses démarches s'apparentent à des discussions de café, fort intéressantes dans certains cas, mais peu utiles au plan de la connaissance et de l'action (1988, p. 5).

La sociologie s'est concentrée sur le rôle des acteurs et leurs profils socioéconomiques, ainsi que sur les rapports entre le visiteur et le visité (Boyer, 1980, 1982, 1987, 1990, 1995c, 1997 ; Cohen, 1974, 1979 ; Cohen et Dann, 1991 ; Gauthier, 1982 ; Jafari, 1988 ; Laplante, 1988b, 1996 ; Mormont, 1985). Les études sociologiques renvoient le tourisme à la nécessité de quitter des conditions de vie quotidienne aliénantes, de même qu'à l'affirmation de valeurs auxquelles le sujet s'identifie. La pratique s'organise, de ce point de vue, en fonction de l'inégalité des moyens économiques dont disposent les membres des différentes classes sociales (Mormont, 1985 ; Bruneau, 1985). L'approche socioculturelle du tourisme bénéficie d'une abondante littérature (Cazes, 1989).

L'anthropologie s'est préoccupée davantage des types de touristes et de leurs comportements de consommateurs (Graburn, 1980, 1983 ; MacCannell, 1976, 1989 ; Urbain, 1983, 1986a, 1986b, 1989, 1993, 1996, 1997). Certaines études anthropologiques proposent une typologie des touristes en fonction de leurs parcours (Graburn, 1983 ; Urbain, 1993). Les anthropologues évaluent ainsi les impacts culturels du tourisme sur les sociétés d'accueil.

La science économique s'est penchée sur la rentabilité de l'activité et sur ses effets organisateurs. Elle a proposé des analyses statistiques du rapport coûts-bénéfices (Demers, 1982, 1987 ; Stafford, 1995). Elle domine toute la littérature et l'utilisation d'indicateurs quantifiables y est omniprésente, la plupart des recherches ayant été axées sur l'organisation globale des flux (Pearce, 1993, p. 167).

L'histoire, quant à elle, a élaboré des scénarios sur l'évolution de la pratique touristique (Boyer, 1995a, 1995b ; Corbin, 1988, 1995). « Si l'histoire des vacances et du tourisme progresse, l'histoire du rôle du tourisme dans l'évolution de l'ère industrielle reste largement à faire » (Knafou *et al.*, 1997, p. 195). L'étude de Michel Chadefaud a pourtant pris les devants de ce point de vue (1987). Il faut préciser que notre recherche va explorer du côté de la géographie historique, plutôt que de l'histoire proprement dite.

* * *

Les diverses approches en sciences humaines, sectorielles et spécialisées, ont significativement enrichi le corpus des connaissances relativement aux multiples aspects des phénomènes du tourisme et de la villégiature. Mais une dimension essentielle a été négligée : celle des contraintes spatiales liées aux déplacements des acteurs et à la structuration conséquente de l'espace (MacPherson, 1995). Certes, de nouveaux regards convergent, tant en sciences sociales (DeBlois-Martin, 1997a, 1997b, 1999 ; Marié, 1989 ; Urbain, 1993), en histoire (Chadefaud, 1987 ; Corbin, 1995) qu'en géographie (Cazes, 1992 ; Deprest, 1997 ; Dewailly et Flament, 1993, 2000 ; Knafou, 1997 ; Wackermann, 1997, 1994). Ils indiquent la nécessité de rompre avec certaines habitudes qui tendent à restreindre le tourisme et la villégiature à leur dimension économique. « La légitimation économique du phénomène ne permet pas de répondre à cette question [Qui est le touriste ?]. Elle ne fait que justifier le développement d'un commerce, sans l'expliquer » (Urbain, 1993, p. 105).

L'importance accordée à la notion d'« industrie touristique », pendant les trente dernières années, a incontestablement réduit les phénomènes en cause à des indicateurs d'ordre économique (Beaudet et Gagnon, 1999, p. 145 ; Cazelais, 1995 ; DeBlois-Martin, 1997a, 1997b). L'intérêt à cet égard est tel que les autres dimensions associées au tourisme ont été reléguées à l'arrière-plan.

> L'élasticité d'une définition plaît bien à ceux qui aiment les grosses industries. Mais en embrassant trop, l'industrie risque de se dénaturer. Elle n'a plus d'homogénéité, ni de début, ni de fin. Il devient alors plus difficile de définir des politiques cohérentes, d'organiser en fonction d'objectifs communs, de savoir où l'on va et d'où on est venu. Trop d'éléments disparates sont regroupés artificiellement. En fait, le problème est lié au fait que le tourisme n'est pas une industrie […] Le tourisme comprend un ensemble hétérogène d'activités et chevauche donc plusieurs industries (Côté, 1984, p. 2).

À une vision trop strictement économiste du tourisme fait d'ailleurs écho un discours écologique parfois alarmiste mais tout aussi déterritorialisé. Cette remarque et les précédentes permettent d'introduire un questionnement relatif à une meilleure compréhension des transformations d'un territoire touristique. Si la spatialité doit être considérée comme « première » dans l'élaboration d'une géographie du tourisme, alors comment cette discipline qu'est la géographie aborde-t-elle la modélisation des phénomènes touristiques ?

2. LA « MODÉLISATION » GÉOGRAPHIQUE DES PHÉNOMÈNES TOURISTIQUES

Assez souvent, quand il s'agit du tourisme et de sa représentation spatiale, la technique cartographique semble suffire. Selon Bernard Debarbieux : « Les cartes des régions touristiques que l'on trouve dans [les manuels ont] pour fonction de souligner la bonne corrélation qui existe entre ces deux types de phénomènes, touristique d'une part, naturel d'autre part. Mais rares sont ceux qui s'aventurent sur la piste de l'explication » (1992, p. 23).

En sciences sociales, la « piste de l'explication » du tourisme et de la villégiature repose habituellement sur le présupposé suivant : l'espace est une étendue uniforme, une extension spatiale où se propagent, par diffusion centro-périphérique, les activités socioéconomiques.

Les recherches sur la diffusion du tourisme et de la villégiature ont porté sur l'étude des mouvements migratoires des agents et à l'explication des origines, des destinations et des principaux flux. Cette approche, « diffusionniste », s'est appuyée sur des modèles d'économie spatiale (Lundgren, 1974 ; Miossec, 1976, 1977 ; Pearce, 1981 ; Rajotte, 1974, 1975 ; Yokeno, 1968). Ces modèles considèrent que l'activité touristique se propage à partir d'un centre et en direction d'une périphérie. L'espace y est perçu comme étant homogène, sans structuration interne. L'étendue se trouve décomposée, de l'extérieur, en aires de diffusion. Ces modèles sont depuis peu remis en question. Ainsi, pour Pierre Veltz :

> […] il serait absurde d'affirmer l'obsolescence pure et simple de ce type de modèle, qui continue de rendre compte de larges pans de la structure territoriale. Mais il y a au moins deux fortes raisons, désormais, de relativiser sa pertinence. La première est la multiplication des situations où la périphérie est progressivement découplée des autres espaces – et de ce fait ne mérite plus son nom […] La deuxième interrogation de fond sur le

> modèle centre-périphérie est que ce modèle enchaîne le raisonnement à une image en mosaïque du territoire, où la cohérence (sociale et économique) des entités-zones est acceptée sans discussion et où l'économie d'ensemble se présente comme un ensemble de mécanismes interzones emboîtés. Or cette image est profondément trompeuse dans une économie intégrée (1997, p. 57).

Rémy Knafou note de son côté les raisons d'un développement touristique qui bonifie des sites particuliers. Il met en évidence « l'inadéquation des théories à la réalité touristique », moyennant l'analyse de la genèse des sites touristiques en France.

> Si l'on se place du point de vue de la hiérarchie urbaine, les modifications intervenues au XIXe siècle dans les lieux de villégiature sont exceptionnelles. À tailles égales, les localités non touristiques devront attendre le XXe siècle, parfois sa seconde moitié, pour connaître des innovations semblables aux lieux touristiques, dans le domaine des moyens de communication (réseau de transport, téléphone, etc.), du confort et de l'hygiène publique et privée (réseaux d'eau et d'évacuation des eaux usées, éclairage électrique, etc.). (Knafou, 1997, p. 196)

Rémy Knafou poursuit sa réflexion sur les stations de villégiature, en spécifiant que les lois classiques de la diffusion et de l'innovation ne peuvent s'appliquer en pareils cas : « De nos jours, les lieux touristiques possèdent toujours des niveaux de services sans rapport avec le rang occupé dans la hiérarchie urbaine évaluée à partir de la population permanente » (*Ibid.*, p. 150-151). Incidemment, ces modèles n'ont pas encadré de théorie pour expliquer l'évolution et la succession, sur un même territoire, de mises en valeur touristiques associées à divers potentiels (Fritz-Nemeth et Lundgren, 1996).

> Le phénomène de diffusion est encore peu abordé par la modélisation spatiale. Il faut dire que la tâche est difficile car assez illogique : comment modéliser un espace touristique justement peu structuré et diffus. Si les éléments de base sont assez facilement reconnaissables, leurs combinaisons spatiales offrent des résultats souvent peu maîtrisables car justement changeants, souvent nombreux, en constante dynamique, et empruntant des éléments ou structures appartenant à d'autres activités […] (Delignières, 1994, p. 150).

Il serait difficile de trouver une modélisation qui permette de rendre compte adéquatement de l'évolution des phénomènes touristiques. Examinons maintenant celles que propose la géographie.

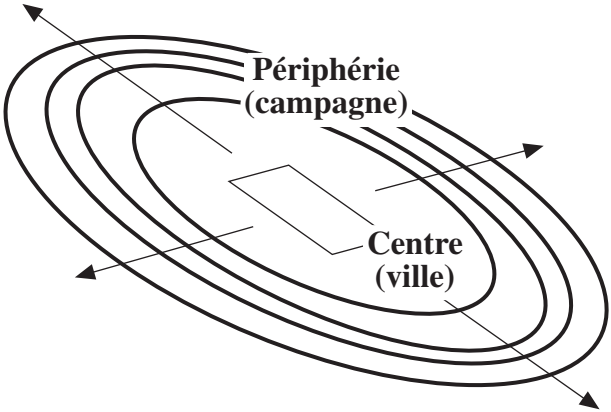
2.1. Les modèles centro-périphériques

Selon des chercheurs en tourisme de l'Université du Québec à Rimouski (UQAR), la dimension spatiale du tourisme et les modèles traitant du phénomène « ne sont pas très nombreux et ont été, pour la plupart, élaborés sans référence à ceux qui les précédaient. […] il s'en dégage une image théorique fragmentée qui est plus difficile à confronter à la réalité » (Velikov *et al.*, 1994, p. 38). De son côté, Marc Mormont, dans une étude sur l'espace touristique et les relations ville-campagne, avance que : « La morphologie du tourisme, qui reste largement à construire, semble défier les lois habituelles du genre […] » (1985, p. 150).

À ce jour, l'analyse du corpus sur la mise en place des faits touristiques fait ressortir une « image fascinante » : celle du rayonnement de la ville (Knafou, 1997, p. 199). Les types de tourisme associés font référence à un foyer émetteur – la ville – au sens où le phénomène touristique serait généré par éparpillement à partir des espaces quotidiens dominés par la densité des grandes agglomérations. La logique de ces modèles géographiques présuppose un espace réduit à un continuum et qui appuie un processus de diffusion centrifuge des flux en direction de la périphérie. Le critère de base pour la distinction des auréoles de diffusion serait la « distance au centre » (figure 1.1). Ce genre d'approche reprend le modèle radio-concentrique issu de l'école de Chicago au cours des années 1920 à 1940.

Figure 1.1

Le prototype du modèle centro-périphérique



Source : Pearce, 1981.

> Ce processus débute dans un lieu central d'origine et se déploie librement sur un espace géographique-substrat dont la structuration morphologique n'est pas celle d'un espace organisé en domaines de voisinage distincts par des discontinuités qualitatives, mais plutôt celle d'un espace défini de façon purement extensionnelle, c'est-à-dire une étendue amorphe (Desmarais, 1995a, p. 31).

Le « processus » a inspiré nombre de modèles tributaires d'une définition « homogène » du territoire, en vue d'expliquer l'organisation locale, régionale et même internationale des activités. En tourisme, l'initiateur de ce type de modèle fut Walter Christaller qui, au début des années 1960, a appliqué sa « théorie des lieux centraux » des années 1930 à la construction de l'espace touristique européen (1964, p. 95-105). Dès 1966, Pierre Defert a pour sa part énoncé cinq théorèmes de localisation touristique. « Faisons d'abord toute réserve sur le mot de "théorème" que nous utilisons. La localisation touristique n'est pas une géométrie de l'espace terrestre. Néanmoins, l'expression de quelques régularités, analysées avec une logique scientifique, peut offrir assez de rigueur pour justifier l'usage du mot » (1966, p. 137). Le premier théorème est fidèle à Christaller et à l'école d'économie spatiale.

> Étant donné une zone-marché unique, située au sein d'un espace isotrope régional, l'importance des localisations périphériques est inversement proportionnelle à l'éloignement, les points de cristallisation se situant sur des ceintures concentriques selon la diversité des ressources (*Ibid.*).

Au cours des années 1970 et 1980, la plupart des géographes se sont prévalus de cette approche pour élaborer une modélisation de la trame spatiale des activités touristiques (Barbichon, 1973 ; Butler, 1980 ; Gunn, 1988b, 1997 ; Lozato-Giotart, 1993 ; Lundgren, 1974, 1982 ; Miossec, 1976, 1977 ; Pearce, 1981 ; Rajotte, 1974, 1975 ; Yokeno, 1968). Georges Cazes fait observer que : « […] l'article de W. Christaller [montre] l'espace des flux touristiques comme un emboîtement de couronnes de réception (ou auréoles, ceintures, anneaux, champs, ondes…) à partir des pôles émetteurs » (1992, p. 53). Quant au développement de l'activité touristique et de la villégiature, il est généralement associé aux progrès techniques des moyens de transport (Pouliot et Léveillée, 1995, p. 35 ; Wackermann, 1988).

> C'est un truisme que de souligner l'importance toute particulière des transports dans l'apparition et l'utilisation des espaces récréatifs, ainsi que dans le fonctionnement même du système touristique. Réseaux de circulation et compagnies de transport ont joué à toutes les époques un rôle capital, et l'on observe d'ailleurs, dans la durée, un certain nombre de constantes.

> L'aspect géographique sans doute le plus important est l'élargissement continu de l'espace conquis par les activités de loisir, et la mise en place d'une série de périphéries ou de couronnes qui, elles aussi, ne cessent d'évoluer (Dewailly et Flament, 1993, p. 145).

Selon le sociologue Marc Laplante, les sites touristiques sont les premiers lieux à être reliés par les agents de transport : « [...] nous pourrions écrire une bonne part de l'histoire et de l'évolution récente du tourisme en suivant les changements survenus dans les moyens de transport » (1987, p. 2). Tel un « banc d'essai », le tourisme profite donc avant toute autre activité des innovations technologiques dans le secteur des transports : « Le tourisme, en cette matière, fut le grand profiteur : il n'a fait naître aucun des moyens de transport modernes mais il fut souvent un des premiers secteurs à tirer profit de chaque invention. Ses bonds en avant sont liés aux performances des moyens de transport » (*Ibid.*, p. 3).

Certes, le développement technique des moyens de transport a favorisé la diffusion centro-périphérique des touristes. Il n'en demeure pas moins qu'il a aussi accompagné la mise en valeur touristique et l'a même suivie. Marc Boyer écrit : « C'est seulement après l'Annexion que le chemin de fer atteint Nice qui est déjà, de loin, la première ville d'hiver[2]. C'est seulement à l'extrême fin du XIXe, sinon au début du XXe, que les grandes stations de montagne sont accessibles par le train » (1980, p. 57).

> Il ne s'agit pas de découverte : Nice, Val-d'Isère ou Bonifacio étaient connues bien avant que les touristes ne jettent leur dévolu sur elles. Il s'agit de l'invention d'un nouveau rapport entre le lieu et la société, rapport qui repose sur de nouvelles valeurs et de nouvelles représentations (Debarbieux, 1992, p. 27).

D'après une étude exhaustive menée par France Gagnon sur le développement du tourisme au XIXe siècle au regard des moyens de transport (route, vapeur et chemin de fer) : « [Le Bas-Saint-Laurent] existait en tant que territoire touristique, doté de stations en puissance et d'une clientèle réelle et potentielle certaines ; la navigation à vapeur est venue stimuler considérablement un développement déjà amorcé » (1992a, p. 104). Au milieu du XIXe siècle, la navigation à vapeur a déjà plus de trente ans d'existence au Canada. Le vapeur *Accommodation*, propriété de John Molson, effectue son premier voyage Montréal-Québec en 1809.

2. Nice s'est développée comme station d'hiver à compter de 1763.

France Gagnon insiste sur la portée limitée du rôle des transports dans l'évolution des circuits touristiques au Québec. « L'attrait que conserve la route constitue déjà un élément qui nous porte à ne pas imputer aux seuls progrès dans les transports l'évolution des circuits touristiques […] » (1992a, p. 111). « Les améliorations dans les transports ne sont bien sûr pas étrangères à l'émergence de ces différents attraits ou sites touristiques […]. Mais on ne peut par contre imputer toute extension du domaine touristique à ce seul facteur » (*Ibid.*, p. 112). « La première période [1825-1849] est ainsi marquée par une certaine extension du territoire touristique qui ne peut être imputée qu'en partie à l'expansion des nouveaux moyens de transport » (*Ibid.*, p. 115). « Le rôle des transports dans l'évolution des circuits touristiques se manifeste plus clairement pendant cette deuxième période [1850-1869] que pendant la première […]. Mais, d'autre part, plusieurs autres chemins de fer entrent en service pendant la période, sans avoir une incidence remarquable sur le phénomène » (*Ibid.*, p. 123). En conclusion :

> Même si le rôle des transports se fait de plus en plus important au fur et à mesure que l'on progresse dans le temps, jusqu'à imposer sa chronologie à l'évolution des circuits touristiques, on ne peut établir de relation mécanique entre le progrès dans les transports et cette évolution […] Parfois, malgré l'ouverture de voies de communication plus modernes, les touristes continuent de préférer sur les mêmes circuits un ancien mode de transport : la route, surtout en début de période, ou la navigation à vapeur malgré l'ouverture d'un chemin de fer. […] Les touristes optent parfois pour des modes de déplacement plus anciens, pour le charme offert par ceux-ci, pour la beauté des paysages, pour leur aspect pittoresque (Gagnon, 1992a, p. 132).

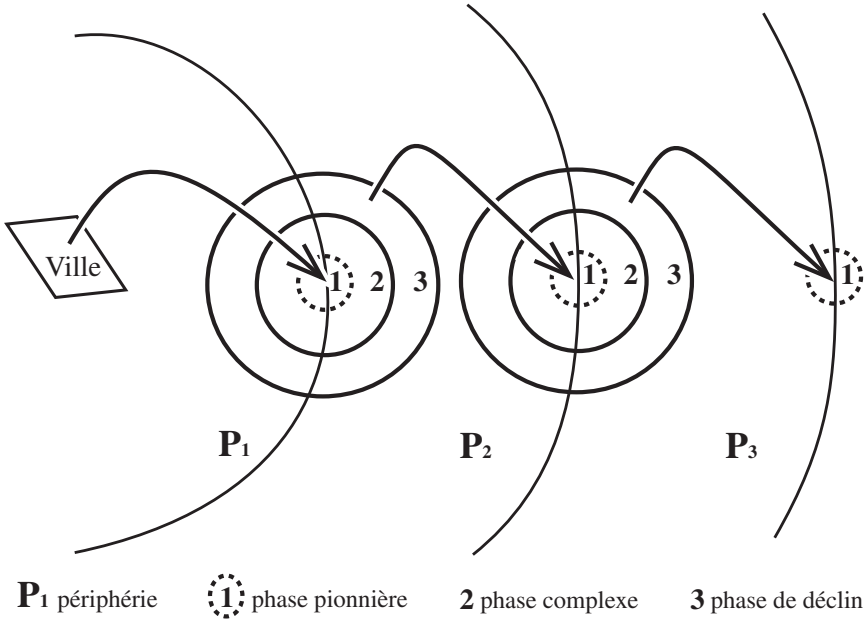
Les moyens de transport n'organisent pas les territoires. Georges Cazes est explicite : « […] un déplacement est conditionné et modelé par la variable de la distance, combinée avec celle de l'attractivité ! Mais, au-delà de cette remarque préliminaire de simple bon sens, la problématique de la distance appliquée aux courants de tourisme-loisir se révèle d'une extrême richesse et d'une grande complexité » (1992, p. 43).

2.2. Les cycles de diffusion des lieux de tourisme et de villégiature

Plusieurs modèles, dérivés des précédents, tentent d'encadrer l'évolution de l'espace touristique en fonction d'une succession de phases (figure 1.2). Ils mettent l'accent sur les changements qualitatifs des lieux touristiques,

Figure 1.2

Les cycles de diffusion d'une occupation touristique



Sources : Barbichon, 1973 ; Butler, 1980 ; Lundgren, 1982, 1987 ; Miossec, 1976 ; Rajotte, 1975 ; Thurot, 1980.

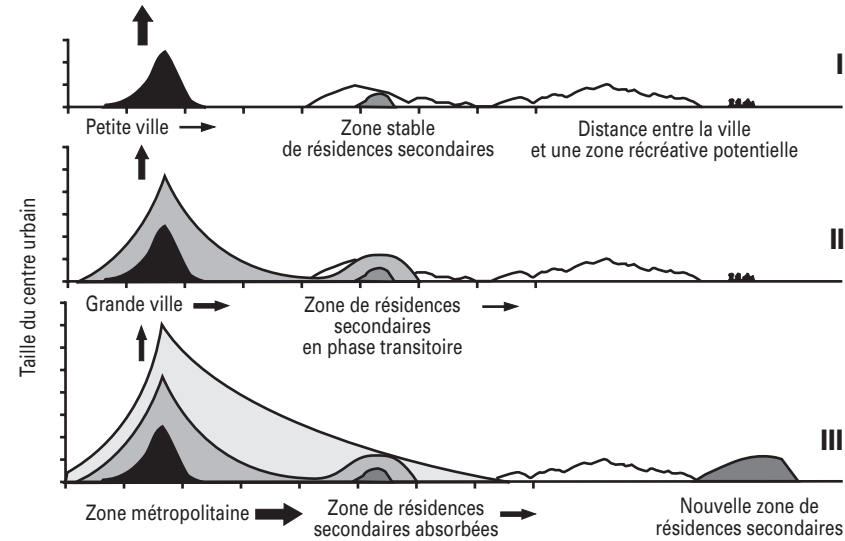
comme sur le comportement et les attitudes des touristes, des décideurs locaux et de la population d'accueil. Ils concernent aussi le recul des zones de villégiature en relation avec l'extension de l'établissement aggloméré.

Jan O. Lundgren, géographe et chercheur à l'Université McGill, a bâti un tel modèle (figure 1.3), qui associe l'expansion urbaine à l'existence de zones de villégiature de plus en plus excentriques. Il s'agit d'un modèle en trois phases, fondé sur l'expérience canadienne et montrant l'évolution des relations spatiales entre le centre densément construit et des zones de résidences secondaires repoussées sous l'effet de la dilatation de ce centre (1974, p. 124-131).

Pendant la première phase appelée « pionnière » (I), la région est isolée. Il y a très peu ou pas de développement. Les touristes n'ont qu'une vague idée de la destination et n'ont pas tendance à en changer le contexte physique et social. Les habitants de la région visitée restent en marge de l'activité. Les arrivées et les départs ont peu de significations sur la vie

Figure 1.3

LE MODÈLE DE LUNDGREN



Source : Tirée de Pearce, 1993, p. 297.

économique et sociale des résidants. « Toute l'histoire touristique […] s'est nourrie de l'ouverture de fronts pionniers et de découvertes qui ont un temps constitué autant de lieux idéaux, voire de paradis correspondant à des images fortes » (Dewailly et Flament, 1993, p. 133). En ce qui concerne la villégiature, la demande en provenance d'une ville moyenne donne naissance à une petite zone éloignée du centre, généralement dans une région montagneuse ou autour d'un plan d'eau.

À mesure que le secteur touristique se développe, un système hiérarchique de stations touristiques et de réseaux de transport se met en place, ce qui correspond à la deuxième phase qualifiée de « complexe » (II). L'évolution des attitudes locales peut conduire à une acceptation totale du tourisme, à l'adoption de mesures de contrôle par la planification, voire au rejet pur et simple de l'activité. « En se popularisant, les destinations pionnières se dévaluent socialement et le mythe initial s'évanouit. La pratique se trouve en désaccord avec l'image du lieu » (*Ibid.*). La ville devient comme le germe d'une agglomération prenant de l'expansion. La demande en résidences secondaires augmente et engendre une proche périphérie qui étend le pôle dense à l'ensemble de l'agglomération.

Les importantes transformations physiques du lieu (hébergement, accès, etc.) ne sont pas spontanément acceptées par les populations visitées. Au stade ultérieur de son développement, c'est le touriste lui-même et non pas le charme initial de la zone pionnière qui est attractif. On passe alors à la troisième phase, qualifiée de « déclin » (III).

Des changements qualitatifs sur le plan de l'environnement, des services et des relations avec la population (conflit) amènent une banalisation des lieux et poussent certains touristes à se diriger plus loin (P1 → P2). « Il reste à découvrir d'autres paradis, ailleurs, qui pourront un temps être protégés par leur enclavement, leur éloignement ou leur cherté » (*Ibid.*). Il en va de même avec la villégiature.

Au cours de la phase finale, la zone de villégiature initiale devient partie intégrante de la ville en expansion. Pensons à l'ancienne villégiature de Sillery, devenue banlieue de Québec, ou encore aux « plages » de la rivière des Prairies disparues avec le développement de Montréal. Entre-temps, la demande en moyens d'hébergement augmente et favorise l'émergence d'une nouvelle zone de villégiature en périphérie plus lointaine (les Laurentides comme plateau récréatif des grandes villes laurentiennes, par exemple ; Trépanier, 1988a, p. 5).

C'est ainsi que le phénomène du tourisme et de la villégiature se propagerait dans l'espace. Par un processus d'occupations successives, un lieu atteindrait un degré « *x* » de « saturation », d'où son abandon pour une périphérie plus éloignée. Certains auteurs décrivent chacune des phases « en termes de succession de classes sociales » :

1. découverte par des touristes fortunés et construction d'un hôtel de classe internationale ;
2. construction d'hôtels bourgeois ;
3. perte de la valeur initiale au profit de nouvelles destinations et avènement du tourisme des classes moyennes et de masse.

D'après Florence Deprest, la « dynamique » des sites touristiques est impartie à une « reproduction [de] l'identique dans des lieux de plus en plus éloignés des centres émetteurs » : l'intégration de la périphérie au système touristique implique son développement, mais ce dernier est incompatible avec les exigences des découvreurs qui le quittent pour d'autres lieux où le même phénomène se reproduit » (1997, p. 36-37). De son côté, Lundgren soutient que le développement excentrique de l'espace touristique des zones de villégiature est dû

> [...] non seulement à la croissance démographique mais aussi au développement du réseau routier, à l'augmentation du taux d'équipement automobile, à celle du temps libre, au désir de nombreuses autorités locales d'augmenter leurs recettes fiscales en intensifiant l'occupation du sol, sans oublier l'activité des promoteurs immobiliers qui alimente la spéculation dans certaines zones (dans Pearce, 1993, p. 298).

Au terme de cette analyse : « [...] ces modèles semblent avoir été élaborés en parallèle, ce qui se traduit par la diversité des approches adoptées et des explications proposées » (Pearce, 1993, p. 24). Ces conceptions de l'organisation des phénomènes touristiques s'attardent à l'analyse empirique des motivations de départ en fonction de « l'espace-source ». Elles négligent la signification propre à « l'espace-but », c'est-à-dire ces territoires où se propagent et s'articulent les phénomènes touristiques. On n'arrive pas ainsi à comprendre pourquoi tel endroit est choisi plutôt que tel autre. Pourquoi les « trajectoires », les « déplacements » se dirigent-ils vers telle ou telle position spécifique ? Comment expliquer les phénomènes de stabilité, de régression et de blocage des processus, qui contredisent les évolutions « naturelles » portées par certains modèles ?

3. PROSPECTIVE

La réalité touristique ne concorde pas avec les modélisations spatiales récapitulées ci-dessus.

> Ainsi les modèles, comme le modèle gravitaire, développés à partir de l'analyse des activités dominantes de la société industrielle, ne sont que partiellement opérationnels sur le champ du tourisme. [Ils] ne suffisent [pas] pour comprendre la nature du tourisme, son avènement, son développement et, en particulier, les mécanismes de sélection des lieux devenus touristiques (Knafou, 1997, p. 196).

Pour beaucoup, la dimension spatiale du tourisme et les modèles traitant du phénomène composent une image théorique fragmentée, incohérente, difficile à confronter à la réalité (Dewailly et Flament, 1993, p. 173-174). Globalement, les différents modèles ont décroché de la vérification empirique. Dans son ouvrage en géographie du tourisme, Douglas Pearce écrit : « [...] d'une manière générale [les modèles] ont rarement

été soumis à l'épreuve de la recherche empirique et, jusqu'à présent, aucun n'a été largement adopté ». Plus loin, il tranche : « À ce jour, il n'existe pas de modèle touristique global et complet » (1993, p. 32).

Est alors entrevue une organisation spatiale non homogène, laquelle s'apparente plutôt à un archipel dont le développement serait irrégulier (Dewailly et Flament, 1993, p. 157). « La carte du tourisme mondial est fort loin d'illustrer l'image souvent invoquée de la "marée" ou de la "vague déferlante" uniformément répartie sur les territoires successifs dont elle s'empare […] À conditions géographiques similaires, des régions proches affichent un développement touristique très inégal » (Cazes, 1992, p. 43). La carte mondiale dévoile des « vides inattendus à côté d'agglomérations ». Il existerait des « oppositions et des clivages brutaux » dans l'espace (Deprest, 1997, p. 26 ; Urbain, 1993, p. 35).

Comment dès lors reconstituer une description qualitative plus juste de la diversité des phénomènes touristiques ? La distribution de ceux-ci se réduit-elle à un effet de débordement d'une agglomération vers une zone périphérique ? Dans cette perspective, l'espace géographique est confondu avec une pure étendue sans structuration interne. Mais pourquoi le développement touristique atteint-il des lieux particuliers tout en laissant de côté des zones limitrophes ? Pourquoi la distribution spatiale des phénomènes touristiques demeure-t-elle inégale en dépit d'efforts systématiques pour atténuer les disparités ? Pourquoi semble-t-on assister à une consolidation des positions du tourisme de prestige (pensons à Tremblant), tandis que plusieurs des aménagements réalisés au cours des quarante dernières années sont mis en péril en vertu du désengagement de l'État ? Le modèle théorique qui permettrait de rendre compte du comportement de ces phénomènes n'est pas évident.

Il apparaît pertinent de revenir à une géographie du tourisme qui tienne compte de la spatialité en tant qu'objet relativement autonome. La spatialité ne définit pas à elle seule le tourisme, mais sa connaissance est nécessaire à l'élaboration de la définition objective de celui-ci. Écoutons Rémy Knafou :

> Certes la géographie du tourisme était, par ses attendus, ses objectifs et ses outils, à peu près en phase avec la géographie et ses renouvellements, comme en témoignèrent les efforts pionniers de théorisation et de modélisation spatiale […] et son intérêt précoce pour le rôle des représentations […] Mais il convient de ne pas sous-estimer qu'elle peut être un facteur de trouble pour la géographie, car le tourisme s'inscrit dans un rapport au territoire autre que le rapport dominant aux lieux d'activité (1997, p. 196).

Le tourisme et la villégiature sont incontestablement des phénomènes géographiques, de par la mobilité des acteurs et de l'organisation des territoires concernés. Par ailleurs, ces phénomènes ne peuvent pas être ramenés exclusivement à une projection de faits économiques ou à l'évaluation des répercussions environnementales. Centrée sur la spatialité, une analyse du tourisme serait susceptible d'éclairer sous un nouveau jour la phénoménologie en question et ainsi produire de nouveaux concepts pour comprendre le développement de cette activité et saisir les transformations en cours (Knafou, 1997, p. 197).

Dans la perspective de notre projet d'une géographie structurale du tourisme, l'analyse et l'interprétation des multiples données empiriques de l'activité s'effectueront autour des trois problématiques suivantes :

1. *l'attractivité des sites* ou la raison d'être des positions touristiques liées à l'investissement de valeurs dans l'espace ;
2. *la mobilité et la compétence politique des acteurs* ou les rapports de position qu'entretiennent les acteurs du tourisme entre eux, rapports relevant de l'appropriation du potentiel d'attractivité ;
3. *la différenciation régionale* ou l'organisation spatiale de l'activité liée à la catégorisation des aires du tourisme et de la villégiature.

Après avoir formulé l'approche structurale de l'argument (première partie), nous utiliserons le corpus des études menées en géographie historique du Québec (Courville, 1986, 1990, 1993, 1995) afin de reconstituer les phases de développement qui se sont succédé à compter du XIXe siècle (seconde partie). Ce corpus permettra de dégager les représentations que se font les acteurs sociaux, ainsi que les stratégies qu'ils mettent en œuvre pour contrôler les espaces et les occuper grâce aux valorisations en vue du tourisme. Les études de géographie historique fourniront en outre une multitude d'informations au regard de la spatialisation, de la structuration et de la transformation des régions touristiques québécoises (Boudreau, 1994 ; Boudreau, Courville et Séguin, 1997 ; Courville, 1996 ; Courville, Robert et Séguin, 1995 ; Courville et Séguin, 1996 ; Hardy, 1996 ; Normand, 1997 ; Saint-Hilaire, 1996, Séguin, 1977, 1980, 1992 ; Villeneuve, 1996, 1999).

Les prochains chapitres vont expliciter chacune des trois problématiques présentées ci-dessus.

Chapitre 2

La valeur attractive des positions converties en occupations touristiques

Je n'irais pas me bâtir une ville à la campagne, et mettre au fond d'une province les Tuileries devant mon appartement. Sur le penchant de quelque agréable colline bien ombragée, j'aurais une petite maison rustique, une maison blanche avec des contrevents verts […] *J'aurais un potager pour jardin, et pour parc un joli verger* […] *Là, je rassemblerais une société, plus choisie que nombreuse, d'amis aimant le plaisir.*

Jean-Jacques Rousseau, *Émile (Livre IV)*.

1. LA TYPOLOGIE DES ATTRAITS

L'attractivité de certains lieux est généralement interprétée comme étant « […] *the basic element on which tourism is developed* » (Lew, 1987, p. 554). Selon un spécialiste américain en la matière, Clare A. Gunn, « *Because of the pull they exert on the traveller, all can be classified by the generic term attractions.* […] *Without developed attractions tourism as we now know it could not exist* » (1988a, p. 37).

La problématique des attractions touristiques est connue au Québec, surtout depuis les années 1970. Jean Stafford et Marcel Samson en ont évalué le bien-fondé (1989, p 13). Allan A. Lew a établi un cadre de recherche sur les « attraits » touristiques. Après avoir consulté plusieurs études sur le sujet, Lew propose une typologie en trois catégories pour circonscrire la valeur attractive des sites touristiques : *idiographic perspective*, *organizational perspective* et *cognitive perspective* (1987).

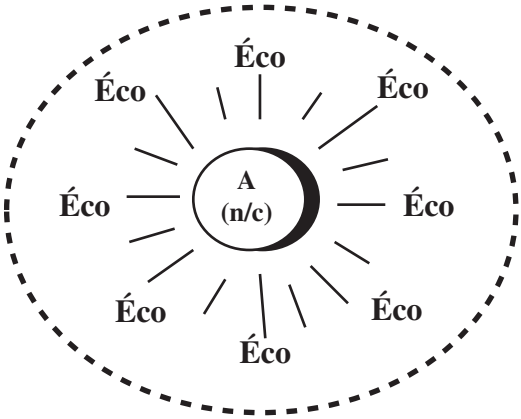
Pour Marc Laplante, dans « […] l'analyse de l'offre touristique, les classifications sont indispensables car, sans elles, il est difficile de percevoir les lacunes, les trous, les éléments sous-développés de l'ensemble » (1983, p. 14). En nous basant sur la catégorisation de Lew, nous verrons comment les divers spécialistes du tourisme (sociologues, anthropologues, géographes, économistes, etc.) abordent la classification des attraits. Nous procéderons par la suite à l'énoncé d'une hypothèse structurale.

*1.1. La méthode empiriste (*IDIOGRAPHIC PERSPECTIVE*)*

La géographie classique d'inspiration vidalienne a reconnu le rôle des attractions dans l'organisation des sites et territoires touristiques. Pour Raoul Blanchard (1960) et Roger Brière (1961-1962), les positions attractives jouent un rôle de premier plan dans l'organisation spatiale des territoires. Ces territoires s'organiseraient à partir de pôles attractifs sur lesquels vient se brancher l'activité économique qui rentabilise les sites choisis. Chez Blanchard, les critères pour déterminer les localités touristiques passent d'abord par une identification des attractions naturelles et culturelles, pour ensuite prendre acte des infrastructures en place (figure 2.1). « Ayant ainsi pris une idée des attractions recherchées et de l'affluence des hôtes, il nous est possible de distinguer les vraies régions touristiques de la Province » (1960, p. 240).

Figure 2.1

L'ATTRACTIVITÉ SELON BLANCHARD ET BRIÈRE



A = attractions ; **n/c** = nature et culture ; **Éco** = activités économiques ; ▬ ▬ ▬ = frontière de la zone.

Pour Brière, les déplacements « ne se font pas dans n'importe quelle direction ni vers n'importe quel site ». Ceux-ci doivent être considérés « comme la réponse à une attraction ». L'auteur établit d'ailleurs une distinction entre les sites qui attirent et qui repoussent : « Certains paysages nous attirent et nous retiennent alors que d'autres nous laissent indifférents ou même nous lassent franchement » (1961-1962, p. 41). Enfin, Brière précise que les « attractions d'ordre physique » priment sur celles qui sont « d'ordre culturel », ces dernières étant trop nombreuses pour être classées.

> [Les attractions] sont liées à la situation géographique, à la géomorphologie, au climat, à la végétation, à la flore et à la faune. […] Se superposant aux attraits physiques ou agissant indépendamment d'eux, les attractions culturelles prennent une part importante à la vie touristique. Leur nombre et leur variété rendent illusoire toute tentative de groupement en catégories bien tranchées (Brière, 1961-1962, p. 44).

La différenciation des attraits culturels n'est pas pour autant banalisée :

> Tout au plus pouvons-nous observer qu'[ils] ressortissent à des événements ou à des faits historiques, politiques, économiques, artistiques ou simplement récréatifs, comme les sites et monuments historiques, les expositions,

> les jardins zoologiques, les fermes expérimentales, les stations piscicoles, les manifestations folkloriques, les camps d'études musicales ou théâtrales, les pèlerinages, les genres de vie de différentes régions (*Ibid.*).

L'approche empiriste d'un site attractif fait donc référence à ses qualités naturelles (panorama, faune, flore, climat, etc.) et culturelles (histoire, population, monument, institution, etc.). Ces dénotations idiographiques ou factuelles « *are the most frequent form of attraction typology encountered in tourism research* » (Lew, 1987, p. 558). Influentes jusqu'aux années 1980, la catégorisation et l'évaluation des sites touristiques passent prioritairement par « le bilan du patrimoine naturel ».

Le géographe Jean-Pierre Lozato-Giotart nomme « sitologie touristique » l'opération qui consiste à détecter les attraits. Il pose comme étant crucial le rôle des « faits naturels, [des] faits de civilisations et économiques [qui seraient] à l'origine de la motivation touristique tandis que les facteurs techniques [auraient] contribué à l'élargissement social et spatial du tourisme » (1993, p. 40-72). Lozato-Giotart se base sur des propositions élaborées en 1972 par Pierre Defert. « Nous entendons par ressources tout élément naturel, toute activité humaine ou tout produit de l'activité humaine qui peuvent motiver un déplacement désintéressé » (1972, p. 3-13). S'appuyant sur cette prémisse, Defert classifie les attractions, qu'il nomme ressources et activités touristiques, selon ces quatre thèmes :

- l'eau (*hydrome*) ;
- les autres éléments naturels (*phytome*) ;
- les monuments et vestiges (*lithome*) ;
- les activités humaines (*anthropome*).

Après avoir analysé les propositions de Defert, Marc Laplante souligne que les efforts pour établir le « coefficient attractif d'une ressource » n'ont pas permis de définir l'attractivité des lieux (1983, p. 14).

*1.2. L'APPROCHE AMÉNAGISTE (*ORGANIZATIONAL PERSPECTIVE*)*

L'approche aménagiste, qui remonte aux années 1970, concerne moins les caractères des sites que les attraits en soi. Le recours à l'échelle en constitue le fondement.

> Tout espace à la surface du globe est, en soi, élastique, sans contours immuablement définis : où commence-t-il, où se termine-t-il ? Certes, des éléments naturels (fleuves, littoraux, montagnes, forêts) ou édifiés par l'homme (routes, clôtures, frontières, zonage) peuvent lui donner certaines

> limites ou le compartimenter […] C'est pourquoi, tant pour appréhender que pour analyser l'espace touristique, il faut recourir aux échelles (Cazelais, 1999, p. 12).

> *The three types of attraction – points, lines and areas – can be viewed as occurring at different scales. Thus, for example, at the scale of a country, destination areas, such as coastal resorts or national parks, may be viewed as a series of points* […] *An attraction, such as a park or museum, can also be viewed from these perspectives. Thus, the conceptualization provides some flexibility with respect to scale* (Wall, 1996, p. 242).

Aux différentes échelles (locale, régionale, etc.), les types d'attraits touristiques sont rapportés à des conditions de possibilité, voire à des contextes : originalité, accessibilité, positionnement à l'égard de l'offre comparable, aménagement, planification, capacité de support du milieu, disponibilité en services, etc. Ce qui fonde l'attractivité du produit est alors lié à l'organisation de l'espace, à ce qui permet la mise en valeur d'un contenu préalablement évalué comme potentiel, quels que soient le lieu et les qualités naturelles ou culturelles de celui-ci. On arrive même à donner le mode d'emploi pour créer une attraction (Gunn, 1988b, p. 73-121).

> *First, magnetism exists in the eyes of the visitor, and each visitor has unique interest and preferences. Second, magnetism is also a quality of the design, development, and managerial operation of an attraction. Designers can create magnetic attractions from given environmental assets* (Gunn, 1988b, p. 46-47).

Normand Cazelais a proposé une lecture « volontaire ou aménagiste » de l'espace touristique québécois (1999, p. 5-60). Selon lui, les déplacements touristiques représentent un désir de se lier avec un ailleurs attractif. L'argument se résume ainsi : tout peut être un attrait et provoquer des déplacements, par exemple la mer, une église, etc. Cependant, ces phénomènes ont une « fonction première » qui n'est pas touristique. Le fait d'organiser un phénomène géographique peut lui permettre de devenir une attraction touristique, mais lui confère en l'occurrence une « fonction seconde » qui surdétermine la « fonction première ».

Mais que signifient « attrait » et « attraction » touristiques ? Selon Cazelais, *l'attrait* dépend de l'intention et de la portée donnée à un événement ou à un site, tandis que *l'attraction* renvoie à un lieu aménagé et pensé dans le but déclaré d'attirer les gens. Tout peut être touristique, donc, mais le potentiel d'attractivité ne pourra se réaliser, d'une part, qu'en fonction de la distance aux foyers émetteurs ou de l'accessibilité du site. Et, d'autre part, il faut un signal, une marque humaine qui affiche l'intérêt.

La distribution des usages, des infrastructures et des équipements répond au principe de rendement optimal. L'accent est mis sur les utilisations, les activités subordonnées et les aménagements qui les appuient. On fait habituellement référence à la compatibilité des occupations, des usages et des activités strictement sous l'angle des nuisances. C'est le cas, entre autres, de la capacité de charge assujettie à des seuils destinés à préserver les équilibres écosystémiques (Cazelais, 1991 ; Deprest, 1997; Luneau, 1983 ; Nadeau, 1999 ; Thurot, 1980). Un ensemble de normes a progressivement conforté cette approche, de même que le savoir et les savoir-faire des aménagistes (Archambault, 1983 ; Demers, 1987 ; Gunn, 1988a et 1988b ; Saint-Amour, 1979).

Du point de vue de la typologie aménagiste, la satisfaction des différents marchés, en particulier métropolitains, ainsi que l'équité en matière de desserte et d'investissements ont constitué des paramètres de base. Deux grands groupes d'équipements ont été envisagés : les uns sont tributaires de l'existence d'une ressource (centre de ski alpin, station balnéaire, lieu du patrimoine), tandis que les autres, qualifiés de *foot lose* (Archambault, 1983), sont liés à la proximité d'un marché (terrains de golf, parcs thématiques).

Les plans de développement des associations touristiques régionales témoignent de cette approche. L'analyse des encadrements administratifs et des potentiels conduit à un schéma directeur d'organisation territoriale qui répond à un certain nombre d'objectifs se rapportant aux particularités du milieu, de même qu'aux anticipations et aux attentes des acteurs.

L'identification des aménagements et des équipements projetés ou souhaitables, l'élaboration d'un plan de commercialisation et l'esquisse de montages financiers complètent l'exercice de planification. Celui-ci a donné lieu à d'importants travaux de cartographie des potentiels touristiques des régions canadiennes, comme à de nombreuses études sectorielles d'aménagement de stations et de régions touristiques, ainsi qu'à l'adoption, à la fin des années 1980, de plans de développement par chacune des associations touristiques régionales.

1.3. La méthode perceptuelle (cognitive perspective)

Le troisième type d'approche, en vue de discerner la valeur attractive des sites touristiques, renvoie aux perceptions et aux expériences des touristes (pensons aux critères du moderne, de l'authentique, du traditionnel, etc.). « *The attraction character category refers to the general perceptual*

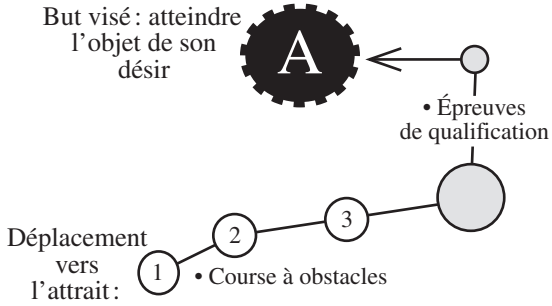
nature of the attraction. How animated (staged) and how well-known (evoked set) an attraction is are included in this category » (Lew, 1987, p. 562). L'attractivité dépend d'une quasi-connaissance de l'objet acquise par le touriste :

> […] les inventeurs du tourisme moderne, dit MacCannell, ont emprunté aux religions l'essentiel de leurs technologies. Ils ont procédé, d'une part, à la sacralisation des sites et, d'autre part, ils ont mis au point des rituels d'approche […] de façon telle que la progression vers l'attraction s'apparente à la montée vers un sommet, vers le temps fort recherché par le touriste : sa rencontre avec l'attraction (Laplante, 1983, p. 16).

L'approche perceptuelle est fondée en partie sur une étude de Dean MacCannell (1976), qui définit une attraction touristique comme « *an empirical relationship between a tourist, a sight, and a marker* » (MacCannell, 1989, p. 41). Marc Laplante et Louise Trottier ont expérimenté cette méthode dans un ouvrage consacré aux attractions touristiques du Québec (1985a, p. 30-53 ; voir aussi Laplante, 1983, p. 15-17). Une attraction pourrait devenir effective à la condition qu'il y ait, d'une part, une « sacralisation » des lieux en cinq étapes – marquage, évaluation, enchâssement, reproduction mécanique et sociale – et, d'autre part, l'établissement d'un rituel d'approche de ces mêmes lieux (figure 2.2). À la fin de leur analyse, les auteurs montrent que la « mécanique de base » du système de MacCannell est constituée par « l'interaction entre *Marker*, *Sight* et *Tourist* […] le concept central de Sacralisation [étant] sous-jacent à cette interaction » (Laplante et Trottier, 1985a, p. 53).

Figure 2.2

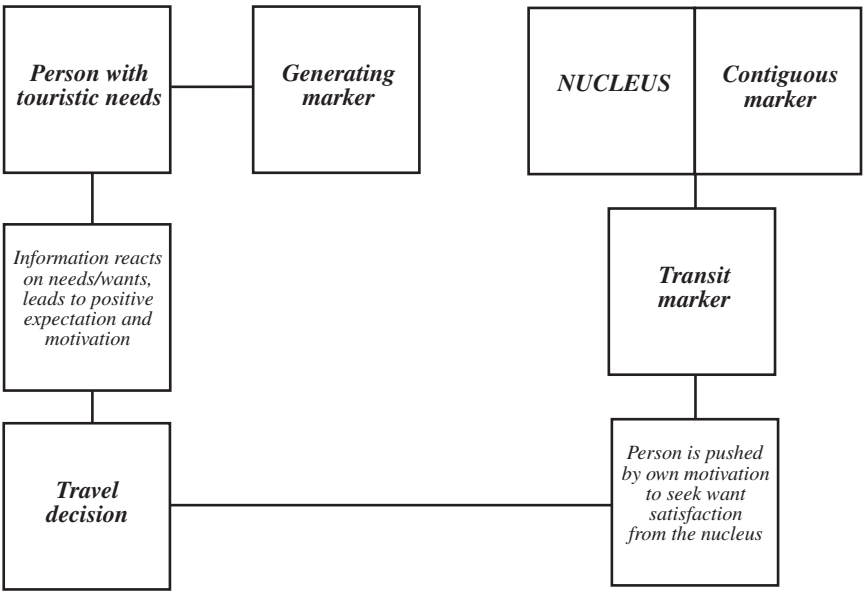
Le rituel d'approche d'une attraction selon MacCannell



Source : Laplante, 1983.

Figure 2.3

Le modèle de l'attractivité d'un lieu selon Leiper



Source : Inspiré de Leiper, 1990, p. 381.

Neil Leiper, de l'Université Massey en Nouvelle-Zélande, a dressé un bilan des théories sur les attractions touristiques, allant jusqu'à proposer un modèle d'interprétation (1990, p. 370-382 ; figure 2.3). Leiper adopte la définition de MacCannell. Une attraction touristique serait un système articulé à partir de trois éléments : « *a person with touristic needs, a nucleus (any feature or characteristic of a place they might visit) and at least one marker (information about the nucleus)* » (*Ibid.*, p. 381).

Pour Leiper, un touriste est un voyageur ou un visiteur qui cherche à vivre des expériences de loisir. Poussé par son propre désir de voyager, ce touriste est dirigé vers un « centre organisateur » ou *nucleus* par un réseau de marqueurs ou *markers* tout au long de son itinéraire. Ces marqueurs communiquent au touriste l'information sur le *nucleus* ; avant son départ (*generating marker*), pendant son déplacement (*transit marker*) et finalement *in situ* (*contiguous marker*). Quant au *nucleus*, il représente « […] *the central element in a tourist attraction system* » (*Ibid.*, p. 372).

* * *

La méthode structurale se distingue des démarches typologiques que nous venons de résumer brièvement, bien que certaines propositions classiques soient porteuses d'intuitions convergentes, notamment à propos de la reconnaissance de l'attractivité d'un « centre organisateur ». La parenté entre la notion de « nucleus » et le concept géographique structural de « vacuum » est également remarquable. Mis à part la méthode perceptuelle (MacCannell, 1976), les propositions classiques considèrent que l'attraction des lieux est fondée sur l'existence d'un certain « potentiel objectif » offert par les caractéristiques naturelles et culturelles d'un territoire. Mais Rémy Knafou remet en question la dimension empirique du recours à ces caractéristiques pour l'élaboration d'une typologie des attraits.

> Le site touristique est un lieu caractérisé uniquement par des pratiques de passage de la part des touristes. Ainsi, on ne réside pas dans un site touristique, on le visite. […] Ce n'est donc pas la nature du site : naturel, culturel, historique, etc., qui le distingue, mais la pratique dominante des touristes qui le fréquentent (1997, p. 200).

> […] les lieux touristiques sont en premier ressort la résultante des pratiques des touristes (*Ibid.*, p. 201).

Robert Soubrier adopte la même approche : « […] la difficulté majeure des concepteurs et chercheurs consiste à arriver à déterminer les éléments réellement attractifs, ceux qui constituent véritablement des sources de satisfaction. Jusqu'à présent, ces éléments ont été déterminés par la mesure du volume de participation ; un tel procédé ne nous semble cependant pas suffisant pour révéler et permettre de comprendre les raisons et les sources de satisfaction des utilisateurs » (2000, p. 244).

Comment cerner une typologie des attraits et le rôle de ceux-ci dans la structuration d'un espace donné ? La typologie des attraits peut-elle se limiter à un inventaire des qualités physiques et culturelles ? Les facilités d'accès et l'aménagement d'un site déterminent-ils sa typologie ? L'attractivité d'un site touristique est-elle liée au seul marquage du territoire ? Roger Brière formulait ces questions en 1961, que nous allons reprendre dans l'éclairage de la méthode structurale.

2. LA VALORISATION D'UN SITE TOURISTIQUE

Dans la perspective de l'analyse structurale que nous préconisons, la définition géographique du tourisme passe effectivement par l'élaboration d'une typologie des attraits, dans la mesure cependant où les types de

sites attractifs et leurs traits distinctifs suscitent certaines appropriations spatiales et les occupations conséquentes. Le problème de l'attractivité des lieux débouche ainsi sur une modélisation du phénomène en ce qu'il a de spatial. Tout espace touristique doit s'organiser autour de sites attractifs dont il s'agit de dégager les caractères et de comprendre la dynamique. Ces sites attractifs seraient stables et théoriquement connaissables de ce fait. Selon Jean-Michel Dewailly et Émile Flament :

> L'observateur un peu attentif des répartitions spatiales et des rythmes touristiques ne peut manquer d'être frappé par l'existence d'un certain nombre de *permanences*. Elles s'expriment, notamment, par le prestige presque intact et l'attractivité conservée de certains lieux et stations fréquentés de très longue date […] On pourrait presque parler de régions et de lieux « centraux » (1993, p. 119. Nous soulignons).

> […] Il existerait des immatérialités des lieux qui correspondraient à des sens différents attribués à l'espace, capables d'engendrer des distinctions spatiales durables, sinon rémanentes ? D'où surgissent de telles représentations ? (Chadefaud, 1987, p. 220)

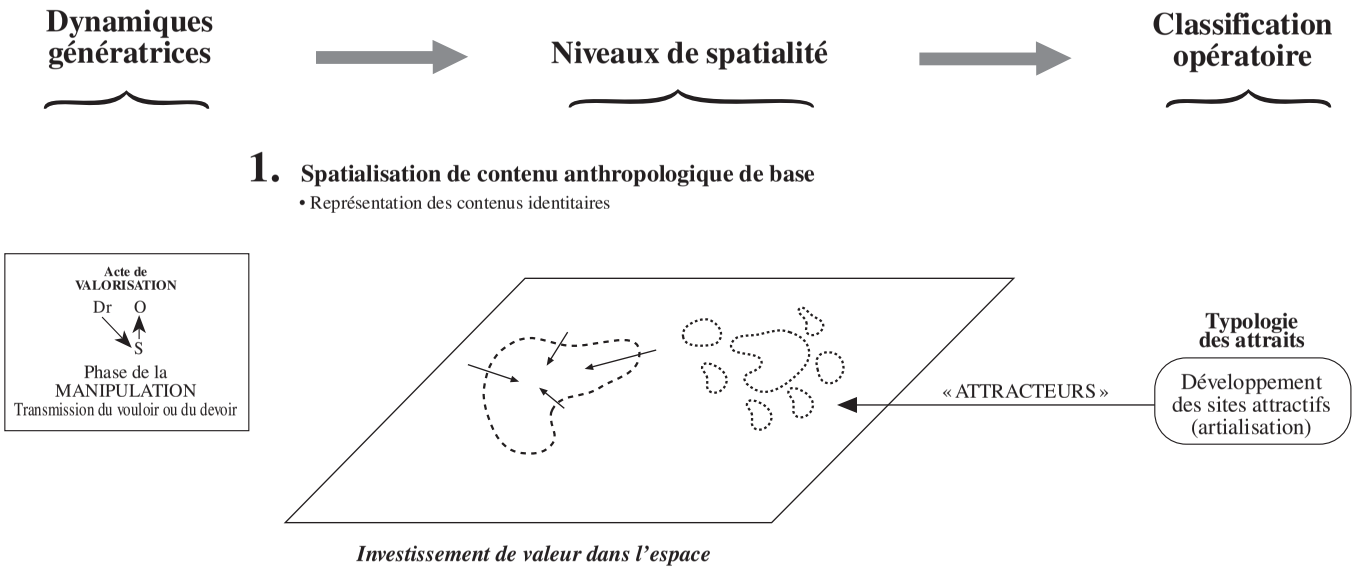
Dans cette optique de stabilité structurelle et de longue durée, le problème de l'attractivité des positions sélectionnées à des fins d'occupation touristique et de villégiature peut faire appel à des investissements de valeurs identitaires et à leur communication par la gent artistique (écrivains, peintres, poètes, etc.). Le moment est venu de nous attarder à la réalité d'un « investissement des valeurs » dans l'espace. La saisie de ces valeurs survient sur le plan anthropologique. Les valeurs profondes (du niveau le plus profond) sont d'ailleurs qualifiées d'anthropologiques. Or, la formation de ces valeurs ne suffit pas à dynamiser un attrait (ou une répulsion). Il faut en plus une actualisation spatiale, un investissement dans des positions qui, elles, sont attractives (ou répulsives ; figure 2.4). Les artistes auraient un rôle à tenir dans cette sémiogenèse (Desmarais, 1992b).

2.1. Les hauts lieux du tourisme : des « objets de désir »

Les hauts lieux du tourisme constituent « des objets de désir dont la valeur est investie et saisie affectivement » (Desmarais, 1998a, p. 94). Marc Laplante, s'appuyant sur la théorie de Dean MacCannell, fait référence à l'*affect*, en spécifiant qu'une expérience touristique « doit atteindre certains points culminants de plaisir, d'émotions (*peak experiments*) » (dans Nadeau et Gilbert, 1988, p. 25).

Figure 2.4

La couche de spatialisation anthropologique



Dr = destinateur ; **S** = Sujet ; **O** = Objet.

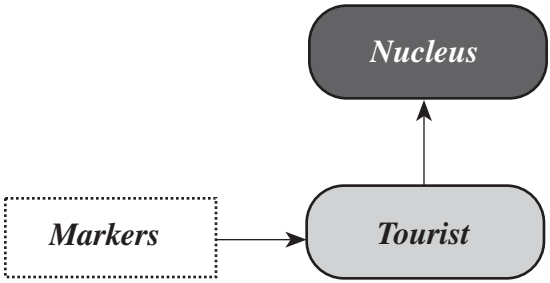
Pour expliciter la procédure d'investissement et de saisie des valeurs dans un lieu particulier, Gaëtan Desmarais se reporte à la sémiotique d'Algirdas Julien Greimas, conçue au cours des années 1970 et approfondie par Jean Petitot dans les années 1980 (Desmarais, 1998a ; Petitot, 1988). Une « sémiogenèse » devancerait la spatialisation des « valeurs profondes » véhiculées par les sociétés à travers un processus génératif de signification.

> Pour l'essentiel, la théorie greimassienne définit, analyse et met en relation un dispositif d'articulation de la signification selon trois niveaux d'organisation allant du plus profond au plus superficiel […] Le niveau le plus profond, simple et abstrait, est celui de la « sémantique fondamentale » dont les contenus sont très différents de ceux qu'étudie la sémantique lexicale, puisqu'ils correspondent à des significations existentielles et anthropologiques de base, ce que l'on appelle des « sèmes intéroceptifs » (Desmarais, 1995a, p. 65-66).

Pour saisir la portée de la théorie sémiotique dans l'analyse géographique de l'attractivité, un retour à certaines remarques antérieures est indiqué. Nous avons rapidement présenté le modèle de Neil Leiper concernant l'attractivité des lieux. Celui-ci reconstitue un cheminement effectué par un *tourist*, qui est poussé par sa propre motivation, vers un centre organisateur ou *nucleus*. Des *markers* communiquent l'information sur le but à atteindre. Le touriste identifie ainsi l'attrait en se dirigeant vers le *nucleus* qui en est imprégné. Il est possible de représenter graphiquement cette séquence (figure 2.5).

Figure 2.5

Le cheminement du touriste selon Leiper



Le modèle de Leiper explicite le lien entre le *nucleus* et la série de *markers* sur le parcours du touriste, validant ainsi l'apport sémiotique du « faire-savoir » en faveur d'une position particulière. « […] *the markers or informative elements have a key role in the links between each tourist and the nuclear elements being sought for personal experience* » (1990, p. 372).

Toutefois, nous devons relativiser le volontarisme du *tourist* quant à son choix de destination. Le touriste est-il entièrement autonome dans ses décisions ? C'est à ce propos qu'entre en scène cette instance que Greimas appelle le « destinateur ». Le touriste prend l'initiative de se diriger de lui-même vers une position attractive, mais un « destinateur » le manipule dans cette voie. Selon nous, la procédure de « sacralisation » des lieux reconstituée par MacCannell pourrait renvoyer à cette sorte de manipulation.

> Dans la théorie greimassienne, le destinateur est l'agent qui assure la conversion de l'organisation paradigmatique des contenus profonds en une syntaxe événementielle de l'action. À cet égard, une des thèses fondamentales de Greimas est celle de la coïncidence entre les valeurs au sens *structural* du terme (les valeurs conçues comme purs écarts différentiels articulés par le carré sémiotique) et les valeurs au sens *axiologique* du terme (les valeurs conçues comme des universaux anthropologiques de l'imaginaire). (Desmarais, 1998a, p. 82)

Quel est alors le rôle de l'agent destinateur dans le choix des buts et, dans cette optique, comment procède l'investissement des valeurs et la saisie esthétique des hauts lieux du tourisme ? Le Destinateur est l'agent responsable des valeurs, qui les investit dans des objets et qui transmet au sujet l'intentionnalité – le vouloir et le devoir-faire – de se lier avec ces objets (Desmarais, 1998a, p. 48).

Il y aurait trois instances destinateurs : le « destinateur noologique », le « destinateur cosmologique » et le « destinateur délégué ». Le premier type appartient à un ordre transcendant.

> [Le] destinateur [noologique] est le garant des valeurs virtuelles. En se prononçant sur leur vérité ou leur fausseté, il confère aux sèmes intéroceptifs un statut de « valeurs axiologiques ». En les actualisant dans des objets-valeurs, il les communique aux sujets sans s'en dessaisir pour autant, et ceux-ci deviennent alors des sujets de manque qui s'engagent dans des quêtes d'appropriation d'objets (Desmarais, 1995a, p. 74).

Le destinateur noologique a été identifié par Greimas comme étant l'« être » qui agit tel un agent de transformation des valeurs « virtuelles » en valeurs actualisées dans des « objets ». Le destinateur noologique communique les idéaux (vérité, liberté, beauté, etc.) auxquels doit se conformer l'action sur les formes du monde naturel et qui confèrent à celles-ci une signification, un sens.

Cependant, dans la situation qui nous intéresse et qui est dominée par la saisie esthétique ou affective des formes du monde sensible, le sujet va rejoindre les valeurs, non pas par la cognition mais, en l'absence de destinateur noologique, par le biais de l'émotion. « On peut comprendre que, dans les univers relevant de l'esthétique moderne, l'absence du destinateur [noologique] pose un problème sémiotique majeur » (Desmarais, 1998a, p. 83). Entre alors en scène le « destinateur cosmologique », qui est une figure appartenant au monde naturel.

En cette occurrence – celle du romantisme révolutionnaire ? – les idéaux restent « virtuels », inaccessibles au sujet. La communication avec l'autorité transcendante – l'Être suprême – est désormais interrompue. Gaëtan Desmarais écrit : « […] les sujets ne pouvant plus statuer sur leur vérité ou leur fausseté […] les valeurs n'axiologisent plus des contenus sémantiques décidables, elles sont indécidables et demeurent virtuelles » (1995a, p. 74). Cette situation est celle d'un univers instable où le sujet recherche un destinateur « absent ». Ce sujet est en crise existentielle.

> L'absence du destinateur noologique déclenche une crise touchant le désir des sujets […] Les sujets fonctionnent alors de façon purement « esthétique ». Ils sont structurellement contraints d'appréhender des valeurs virtuelles à même les formes sensibles du paysage […] (*Ibid.*).

D'après Jean Petitot :

> Le sujet esthétique est un sujet « figurativement manipulé » par des destinateurs persuasifs purement « cosmologiques » […] C'est un sujet existentiel et tragique déterminé par un « inconscient » qui encode figurativement des valeurs qui lui restent inaccessibles – virtuelles – non actualisables dans des objets-valeurs axiologisés conformément à la sémantique fondamentale (1988, p. 40).

Dans l'éclairage de ce cadre théorique, les hauts lieux du tourisme moderne sont des « objets de désir » en liaison avec une « crise du sens ». Le « Sujet esthétique est un Sujet de désir dont les actions sont déterminées par […] » les manifestations sensibles du monde naturel (montagne,

mer, soleil, etc. ; Desmarais, 1998a, p. 91). Les figures du monde naturel – le destinateur cosmologique – remplacent l'être transcendant du destinateur noologique (le souverain est décapité. « Dieu est mort »…).

* * *

Récapitulons. Le destinateur noologique étant absent, les valeurs profondes ne sont plus communiquées au sujet. Celui-ci étant incapable de savoir à quoi s'en tenir en vérité, il part à la recherche des valeurs en contemplant les formes du monde sensible. Les valeurs virtuelles sont saisies esthétiquement, sur le mode de l'affect, à fleur de manifestation.

> Le voyageur évolue de lieu en lieu, à la recherche de leur sens. Un sens que façonnèrent, par tautologie, récits de voyage, œuvres poétiques et romanesques ; un sens que les guides emprisonnèrent, figèrent, institutionnalisèrent en représentations stéréotypées, jusqu'à en faire des sites (Chadefaud, 1987, p. 294).

C'est ainsi que, pour le touriste ou le villégiateur, la nature est porteuse de significations intrinsèques et son contact est recherché, non pas sur le mode cognitif « révolu », mais sur le mode affectif « révolutionnaire ». Après ces mises au point, il est possible de reprendre le concept de « sacralisation » de MacCannell, ainsi que le modèle de Leiper, pour y intégrer l'instance « destinateur cosmologique ». Le moment convient aussi pour introduire la question du romantisme.

Le romantisme n'est pas seulement un courant artistique du XIXe siècle. C'est aussi une « réponse » au problème de l'actualisation du sens due à l'absence ou au détournement du destinateur noologique. Le romantisme est un mode particulier de saisie de la signification sans médiation transcendante. C'est la possibilité de saisir affectivement les valeurs profondes « à fleur de manifestation », pour reprendre une expression de Jean Petitot.

Après avoir commenté la substitution du destinateur cosmologique au destinateur noologique, qu'en est-il maintenant de la délégation, c'est-à-dire de la prise en charge, par un acteur concret, du rôle de destinateur ? Si le destinateur cosmologique correspond aux formes géographiques affectivement saisies, le destinateur délégué – du moins le premier des destinateurs délégués –, ce sont… les artistes. Dans le schéma de MacCannell, la « sacralisation » serait d'ailleurs assumée par ces artistes qui dès lors inspirent la production des *markers* (figure 2.6b).

Figure 2.6a

Le modèle de Leiper revisité
Saisie romantique du sens

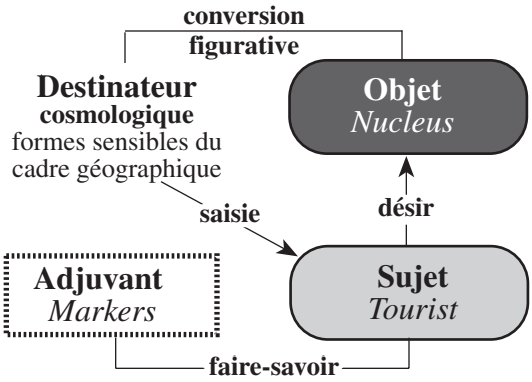
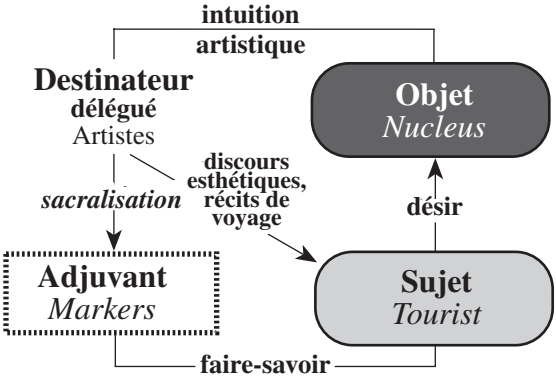


Figure 2.6b

L'apport de MacCannell à propos du processus de saisie des valeurs



À partir de ces éléments théoriques, il est possible de formuler une hypothèse concernant la définition sémiotique du tourisme. Le remplacement « révolutionnaire » du « destinateur noologique » par le « destinateur cosmologique » aurait été constitutif de la signification profonde d'un tourisme « moderne » par définition, le « délégué » n'étant plus l'autorité

qui persuade, mais le monde naturel qui fait désirer. La pratique touristique procède alors d'une saisie affective et esthétique de valeurs désormais saisies à même les formes sensibles du monde environnant.

2.2. Les valeurs culturelles identitaires et les modes d'investissement spatial

> Lieu et site ne sont pas synonymes. Le premier relève de l'espace absolu et se caractérise par les coordonnées longitude-latitude, par l'altitude… Le second suggère une relativisation humaine et sociale. Autrement dit, tous les lieux ne sont pas sites, même si tous les sites sont forcément des lieux. Dès lors, par quels processus a-t-on glissé, au cours des temps, de l'absolu vers le relatif, jusqu'à distinguer certains lieux et en faire des sites ? Pour l'époque romantique, nous avons cru pouvoir en définir plusieurs catégories (Chadefaud, 1987, p. 278).

Les valeurs culturelles, qui permettent aux sujets de s'identifier et qui sont « identitaires » de ce fait, ne sont pas produites par les destinateurs délégués, mais seulement communiquées. Les axiologies sont subjectivement produites mais les valeurs présupposées sont senties, « vécues ». Par ailleurs, cette communication ne repose pas sur un savoir imposé d'autorité, mais sur un affect sans portée véridictoire et qui renvoie les sujets à eux-mêmes de ce point de vue : « […] l'espace touristique n'est pas seulement un espace réel ou objectif. Il est aussi un espace représenté, c'est-à-dire fait d'imaginaires spatiaux intégrant les valeurs socioculturelles du moment » (Dewailly et Flament, 1993, p. 132).

Les positions touristiques seraient donc investies de valeurs culturelles prises en charge par les sociétés à des époques données sans pour autant être entièrement décidées par ces sociétés : « […] du point de vue anthropologique, la valeur procède de représentations profondes des destins individuels et collectifs affectivement saisies, des axiologies […] » (Ritchot, 1999, p. 182). Les individus et les groupes sont dépositaires de valeurs culturelles qu'ils ne produisent pas pour autant dans leur totalité. Au surplus, ces valeurs constitutives d'identités individuelles et collectives sont communiquées par des positions géographiques. Les sujets peuvent toujours investir des valeurs dans des positions, mais, d'une part, ces valeurs procèdent d'affects indécidables et, d'autre part, les positions actualisent les valeurs en question et dès lors « manipulent » les sujets.

Nous venons d'apparenter au « romantisme révolutionnaire » cette saisie des valeurs profondes. D'un point de vue pratique, il convient de préciser le contenu de ces valeurs qui permettent de classifier les manifestations géographiques du tourisme. Au Québec, nous avons assisté depuis le XIXe siècle à une succession de phases au cours desquelles furent communiquées des valeurs axiologisées. Ces grands systèmes de valeurs socioculturelles ont influencé l'aménagement d'équipements touristiques de surface. En voici une première ébauche de classification.

Tableau 2.1

Les grands systèmes de valeurs socioculturelles

Périodes et phénomènes géographiques majeurs	*Valeurs (axiologies) dérivées du romantisme*	*Manifestations touristiques*
Depuis 1980 Mondialisation	• Formation ; • développement durable ; • assainissement des finances.	Patrimoines de structuration (*vs* de conservation)
1945-1980 Étalement urbain	• Loisir ; • consommation ; • crédit présomptueux.	Tourisme de masse (patrimoine de conservation)
1850-1945 Industrialisation	• Travail ; • production ; • épargne.	Tourisme de caste

Il arrive, comme ce fut le cas au Québec et même en général, que les valeurs culturelles soient d'emblée véhiculées par les artistes avant d'être assumées par les sujets villégiateurs et touristes. Or, la prise sur la nature par l'artiste conduit à la production de « paysages[1] » par un processus d'« artialisation » (Roger, 1998 ; Beaudet, 1999b). Comment « cette prise de possession de la nature par la culture » procéderait-elle (Roger, 1998, p. 12) ?

Revenons à la saisie esthétique des valeurs socioculturelles réalisée par les sujets. Cette saisie procède des formes du monde sensible et non plus d'un Être suprême. Elle inspire l'adhésion à certaines valeurs, mais ce n'est pas dans la foulée d'une persuasion cognitive. La saisie esthétique, affective, fait plutôt appel aux expériences vécues. Elle se reconnaît, notoirement, dans les récits de voyage de Jean-Jacques Rousseau.

1. Concernant la notion de paysage, voir Domon, Beaudet et Joly, 2000, p. 17 ; B. Lassus, <www.bernard_lassus.com> ; voir aussi Roger, 1998.

> Si, dans le récit de voyage traditionnel, la description de l'autre est souvent un moyen d'atteindre l'universel, dans la promenade rousseauiste, le paysage contemplé et parcouru est avant tout une voie privilégiée pour accéder à la connaissance du moi particulier (Goulemot, 1986, p. 8).

Normand Cazelais se livre à une interprétation similaire au sujet des autres corps artistiques :

> Et puis les tableaux du Tintoret et ses couchers de soleil sur Venise, de Cézanne qui reprenait, sans cesse épurées, les formes et la masse de la montagne Sainte-Victoire, de Gauguin qui, à grands aplats, recréait sur la toile les chaleurs exotiques de la Polynésie. Et même, les sons *jungle* de certaines pièces de Duke Ellington, les rythmes des chants et danses traditionnels de sa Hongrie natale que Liszt reprit dans plusieurs de ses œuvres. Écrits, visuels ou sonores, les paysages donnent le goût de partir, de voir – par soi-même – les vrais, sur place (1999, p. 9).

Si ces œuvres « donnent le goût de partir, de voir … », c'est bien que les œuvres artistiques sont des représentations de la conversion figurative et que les artistes sont des destinateurs délégués du destinateur cosmologique, celui-ci correspondant aux formes géographiques en elles-mêmes : les « beaux paysages » !

La saisie des valeurs est bel et bien affective (émotionnelle) et non pas cognitive (intellectuelle). Ce qui revient à dire que le sujet romantique se dirige vers le monde extérieur par l'émotion et non pas par le savoir. Il composerait ainsi des impressions sur les formes qu'il perçoit. N'étant plus assuré de la vérité des valeurs (le savoir à ce stade est manquant), le sujet ferait son travail de réflexion à partir de la contemplation esthétique des choses.

Roger Béteille a montré comment les récits de voyages ou les œuvres littéraires, de la fin du XVIIIe et du début du XIXe siècle, accordaient à la saisie affective la prépondérance sur la compréhension : « […] le paysage du tourisme est d'abord pré-senti dans l'imaginaire, puis senti […] Le paysage du tourisme apparaît donc très largement comme un espace mythique » (1988, p. 35). « L'observation des images prégnantes et dominantes dans une époque et une société données informe grandement sur les valeurs affectives et symboliques accordées à certains espaces, magnifiés et mythifiés […] » (Cazes, 1992, p. 77). Il semble bien que ce furent des écrivains et des artistes qui, en contexte de romantisme révolutionnaire, assumèrent les premiers le rôle de transmettre le désir de se conjoindre aux valeurs.

> L'esthétique romantique […] propose une redéfinition du beau en rupture avec les règles classiques et les modèles de l'Antiquité […] Le poète cesse d'être l'observateur du monde régi par les codes de l'imitation : il devient le contemplateur et le révélateur de l'idéal […] L'artiste a des révélations sur l'avenir (Rousseau, 1993, p. 208).

La contemplation des formes du monde sensible, effectuée par l'avant-garde artistique, pourrait être récapitulée de la manière suivante :

1. L'artiste se laisse impressionner par les formes.
2. Il en saisit affectivement les nuances et les contours.
3. Ensuite, il se remémore les impressions qu'il a ressenties,
4. retrouvant ainsi le sens des valeurs en les rattachant à des lieux privilégiés,
5. pour enfin transmettre ses impressions grâce à des œuvres (littérature, peinture, poésie, photographie, etc.) qui poussent le receveur à vouloir se conjoindre aux lieux célébrés.

Nous retrouvons les thèses d'Alain Roger, relativement à la production des « paysages ». Le pays ne devient « paysage » que par un processus de double « artialisation » : *in visu*, c'est-à-dire dans et par le regard, et *in situ,* donc sur le terrain.

> […] un lieu naturel n'est esthétiquement perçu qu'à travers un *Paysage*, qui exerce donc, en ce domaine, la fonction d'artialisation […] La nature est indéterminée et ne reçoit ses déterminations que de l'art […] selon deux modalités, mobile (*in visu*) et adhérente (*in situ*), de l'artialisation […] Le pays, c'est, en quelque sorte, le degré zéro du paysage, ce qui précède son artialisation, qu'elle soit directe (*in situ)* ou indirecte (*in visu*). Voilà ce que nous enseigne l'histoire, mais nos paysages nous sont devenus si familiers, si « naturels », que nous sommes accoutumés de croire que leur beauté allait de soi ; et c'est aux artistes qu'il appartient de nous rappeler cette vérité première, mais oubliée : qu'un pays n'est pas, d'emblée, un paysage, et qu'il y a, de l'un à l'autre, toute l'élaboration de l'art. Telle est donc la « double artialisation » : Pays/Paysage, *in situ/in visu* […] (Roger, 1998, p. 17-18).

En d'autres termes, la montagne, la mer et la campagne ne deviennent des paysages – des lieux privilégiés de tourisme et de villégiature – qu'en vertu d'un regard qui les produit littéralement, pour ne pas dire « littérairement ». De ce point de vue, le « guide touristique est d'abord un véhicule artistique, un manuel d'artialisation » (Roger, 1998, p. 119). L'investissement de valeur – une émergence paysagère – se traduit ultérieurement

Tableau 2.2

Les artistes et l'émergence paysagère de certaines aires touristiques au Québec

	Émergence paysagère	*Artiste-peintre représentatif*	*Première appropriation*	*Aire touristique*
Charlevoix	1850	John J. Bigby	1854	Complexe Murray Bay
Cantons-de-l'Est	1840	William H. Barlett	1850	Complexe Magog-Orford
Saguenay	1860	Lucius O'Brien	1865	Complexe Tadoussac
Laurentides	1912	Maurice Cullen	1937	Complexe Mont-Tremblant
Gaspésie	1925	Paul-Émile Borduas	1933	Complexe Forillon-Percé

par des aménagements qui réalisent le paysage en refaçonnant le pays (Miossec, 1981 ; Villeneuve, 1999). Voici quelques jalons significatifs de cette « artialisation » en ce qu'elle a de particulier au Québec.

La production picturale aurait par la suite mobilisé les acteurs qui cherchaient à s'approprier les positions correspondant aux formes déjà imprégnées de valeurs. Au terme de cette appropriation, ces acteurs réalisaient la valorisation des sites en produisant le paysage conformément à sa représentation antérieure par l'art. Le paysage ne serait donc pas réductible au pays, à ses formes sensibles, à ses attributs de surface. Chaque paysage constituerait une saisie et un investissement de valeurs : une valorisation positionnelle.

L'étude d'un espace touristique et la détermination des types d'attraits qui y sont relevés sont inconcevables en l'absence d'une analyse des conditions de découverte et de valorisation « pionnière », pour ré-employer l'expression de Leiper.

* * *

Les conditions sont posées au terme du processus d'investissement spatial que nous venons d'expliciter. Les valorisations d'un site touristique, autant pour les attributs géographiques de celui-ci que pour sa conception urbanistique ou son architecture, requièrent par conséquent, au-delà du constat banal, une réflexion théoriquement responsable (Chadefaud, 1987 ; Debarbieux, 1992).

> D'un point de vue historique, il semble que le tourisme a joué et joue un rôle important dans la diffusion de modèles culturels, de modes de vie, de références internationales diverses. On peut même penser que cela a été

> un moment important dans l'invention et la diffusion de nombreux caractères de la modernité : dans l'habitat et dans l'urbanisme par exemple, l'hôtellerie et les stations touristiques ont constitué des références significatives […] D'un point de vue anthropologique […] il faudrait analyser ce phénomène d'une nouvelle mobilité, périodique et saisonnière. Dans quelle mesure cette mobilité n'est-elle pas à mettre en correspondance avec l'installation nouvelle de population dans les villes, avec les phénomènes d'accession à la propriété, avec les indices de la recherche d'identité par les individus, les groupes, les institutions (Ascher, 1986, p. 5-6).

Ce commentaire atteste que les positions touristiques sont porteuses d'urbanité. Les valeurs positionnelles « urbaines » et « rurales » définissent des conditions de possibilité ou des contraintes plutôt que des réalisations concrètes. On peut par conséquent observer des aménagements dont les attributs sont contradictoires en regard de la structure abstraite des positions justement « urbaines » et « rurales » (Ritchot, Mercier et Mascolo, 1994). Et cette catégorisation structurale de l'espace géographique en domaines dotés de valeurs positionnelles est objective. Elle rend compte objectivement de la diversité empirique des formes d'établissement.

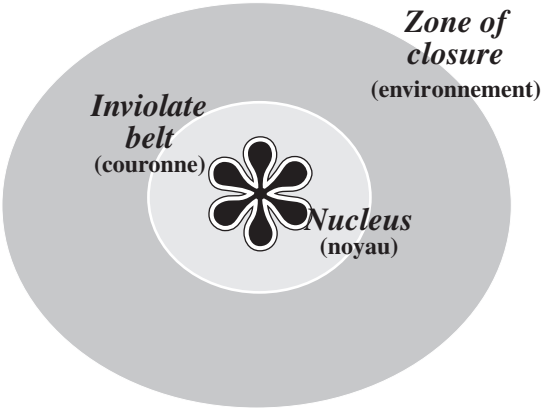
2.3. Le « centre organisateur » de l'attraction

Un site devient attractif non seulement par les valeurs qui y sont investies et célébrées, mais aussi par l'exercice des interdictions et des permissions qui surdéterminent son accès. Aussi, il est pertinent, quand il s'agit de sites touristiques, de porter une attention particulière aux conditions de levée partielle ou totale de ces interdits.

Nous supposons que la différenciation régionale du tourisme, pour l'essentiel, repose sur les façons de lever les interdits frappant les divers sites : interdits au demeurant indispensables à l'actualisation des valeurs investies. La dynamique de gestion des interdictions et des permissions s'exprimerait avant tout par l'entremise d'un centre organisateur vers lequel les touristes ou les villégiateurs se dirigent, attirés par des « valeurs socioculturelles » constitutives « de représentations des destins individuels et collectifs affectivement et esthétiquement saisies » (Ritchot et Mercier, 1992, p. 67 ; voir aussi Desmarais, 1995a, p. 75). Comment opère ce centre organisateur de l'attraction ? Clare A. Gunn propose presque un *design* pour le représenter : *The tripartite attraction concept* (figure 2.7). « *The concept of an attraction being composed of three important functional parts provides a useful means* » (1988b, p. 49).

Figure 2.7

LA TRIPARTITION D'UNE ATTRACTION SELON GUNN



Source : Gunn, 1988b.

Clare A. Gunn décompose son modèle en trois parties distinctes mais interdépendantes. La première – déjà nommée le *nucleus* – est le « noyau » de l'attraction, l'endroit le plus fragile et d'une extrême rareté. L'auteur déclare à son propos : « *The prime element of an attraction, its* raison d'être, *is the nucleus.* » Plus loin, il caractérise ce lieu : « *For a waterfall, the nucleus is the falling water ; for a mountain, it is the peak ; for an area rich in historical significance, it is the landscape or building* » (1988b, p. 50). La deuxième partie est le *inviolate belt*. Celle-ci désigne une *couronne* qui enserre le *nucleus* et qui a pour fonction de le mettre en scène. Grâce à un rituel de passage, géré par des permissions et des interdictions, c'est dans cette zone que l'on accède au cœur de l'attraction. « *The visitor can reach a feature (nucleus) only by passing through some buffer space, which may be small, large, short, long, brief, or of extended duration. Physio-psychological conditioning is the function of this space. It is the frame for the feature* » (*Ibid.* ; voir aussi Leiper, 1990, p. 376). La troisième et dernière partie du modèle concerne *l'environnement* encadrant les deux précédentes zones ou *zone of closure*. Celle-ci inclut les services administratifs et commerciaux nécessaires au bon fonctionnement de l'attrait (hébergement, alimentation, information, etc.).

Le modèle de Gunn offre l'avantage de bien dégager l'approche du « centre organisateur » d'un attrait. En distinguant un noyau (*nucleus*), une couronne (*inviolate belt*) et un environnement (*zone of closure*), Gunn met en lumière une séquence spatiale d'une très grande portée. Toutefois, on ne dénote aucune dynamique dans ce modèle, celui-ci n'étant que le résultat d'une projection de qualités d'occupations sur un substrat isotrope. Or, l'explicitation du déploiement d'un attrait dans l'espace géographique demande que l'on se préoccupe non seulement de la séquence spatiale, mais aussi du mode de propagation. La géographie structurale permet de combler cette lacune par son traitement du concept de « vacuum » (Ritchot, 1985, 1991, 1999 ; Desmarais, 1992a, 1992b, 1995a, 1998b, 2001 ; Desmarais et Ritchot, 2000).

La double dimension du vacuum, dynamique et sémiotique, « concerne l'existence d'une dynamique d'attraction et de répulsion qu'exerce, sur les comportements d'appropriation des sujets, un lieu très particulier qui leur apparaît comme étant intrinsèquement signifiant » (Desmarais, 1995a, p. 73). Cette forme primitive, en ce qui a trait au tourisme et à la villégiature, inciterait à expliciter la façon dont les axiologies sont actualisées en espace géographique *via* une séquence dénotative du processus d'artialisation. Dans cette nouvelle optique, le *nucleus* de Gunn fonctionnerait selon le même mode. Il serait senti affectivement par les touristes et villégiateurs qui désireraient s'y conjoindre, déclenchant ainsi une dynamique spatiale.

> Les vacuums sont des lieux attractifs parce qu'investis de « prégnances subjectives » au sens de René Thom, d'où le rassemblement des sujets à l'intérieur de leurs voisinages. Mais ils sont tout autant répulsifs parce que frappés d'un interdit de résidence permanente, d'où la dispersion des sujets et leur établissement dans l'écoumène environnant (Desmarais, 1998b, p. 402).

Bref, certains sites privilégiés du tourisme seraient frappés d'un interdit permanent. Grâce à cet interdit, « ce qui manque devient valeur ». Comment cette valeur est-elle convoitée tout en demeurant inaccessible ? En suscitant, grâce au *vacuum* ou au *nucleus* qui en est investi, des « rassemblements » suivis de « dispersions ».

Les aires de villégiature et les espaces touristiques ne résultent pas de la projection de valeurs socioculturelles sur un substrat spatial isotrope, ni de l'insertion de celles-ci dans des structures socioéconomiques. Ces établissements procèdent plutôt de la saisie esthétique de prégnances affectives investies dans des lieux privilégiés et qui agissent comme

attracteurs. Ces attracteurs déterminent une dynamique d'appropriation qui confère du sens à la morphogenèse. Lorsque les valeurs ont été investies dans telles et telles positions, celles-ci deviennent des lieux de convoitise pour les sujets et déclenchent ainsi la dynamique d'appropriation du potentiel d'attractivité.

Chapitre 3

L'appropriation des sites attractifs

Si le travail a sa consistance,
ses techniques et son organisation,
les rêves s'agglomèrent aussi
et font peser sur les rassemblements
des hommes une logique
qui […] *exige d'être déchiffrée.*

Fernand Dumont

1. L'ÉTUDE DU COMPORTEMENT DES ACTEURS DU TOURISME

Dans l'optique d'une définition des typologies traditionnelles en vue de saisir le *distinguo* structural, le moment est venu de nous attarder à la définition des « acteurs » du tourisme et de leur comportement. Cette définition est généralement rapportée à une approche quantitative, pour ne pas dire un concept technique forgé en vue d'analyses statistiques (Leiper, 1990, p. 371).

> Les théoriciens, des géographes notamment, ont d'abord tenté de définir le tourisme en fonction du nombre de journées de découcher. L'« École de Munich », Karl Ruppert en particulier, a avancé qu'il fallait en principe cinq journées à une semaine de nuitées passées ailleurs qu'au domicile pour qu'il y ait acte touristique ; d'autres se sont contentés d'au moins trois jours (Wackermann, 1997, p. 484).

Bien que pragmatique, cette définition induit tout de même la distinction entre ceux qui développent l'activité (les développeurs) et ceux qui la pratiquent (les usagers). Florence Deprest a noté ce double caractère : « Diverses définitions entérinent le caractère double du tourisme en distinguant, d'une part, ce qui relève du touriste et, d'autre part, de l'organisation de la présence touristique » (1997, p. 18).

1.1. Les développeurs

Pour Jean-Michel Dewailly et Émile Flament, « ce qui frappe [aujourd'hui] dans le système récréatif, c'est le grand nombre et la diversité des acteurs qui relèvent tant du secteur public que du secteur privé » (1993, p. 159). Ils reconnaissent que « [l'] approche reste partielle tant les acteurs sont nombreux et parfois insaisissables » (p. 160). Marcel Côté adopte le même point de vue quant à l'« hétérogénéité » de ceux qui animent l'activité touristique.

> Le tourisme comprend un ensemble hétérogène d'activités et chevauche donc plusieurs industries. Le tourisme comprend, entre autres, le voyage aérien, l'hôtellerie des grandes villes, les commerces s'adressant aux automobilistes, aux visiteurs de lieux touristiques, etc. La difficulté de définir le tourisme comme industrie peut être mise en évidence par la question suivante : quelle autre « industrie » est aussi multiforme que l'industrie du tourisme ? (1983, p. 2)

À l'inverse des typologies catégorisant les « touristes », rares sont celles qui s'aventurent sur la piste des « développeurs ». D'où une classification énumérative d'« appellations contrôlées » des diverses formes de tourisme et de villégiature. Rémy Knafou en fait cette nomenclature : « […] tourisme vert, tourisme urbain, tourisme d'affaires, tourisme de séjour, tourisme résidentiel, etc., entretenant le flou sur la nature même du phénomène » (1997, p. 195). Selon Georges Cazes : « L'extrême émiettement des entreprises et la prolifération des initiatives et des partenaires rendent très délicate la tentative d'inventaire et de typologie des acteurs touristiques. L'occupation du territoire observé est la résultante d'interventions et de stratégies croisées toujours très difficiles à identifier et à démêler […] » (1992, p. 73-74). L'auteur propose néanmoins une catégorisation en deux groupes d'acteurs : ceux de la « sphère commerciale » et ceux de la « sphère territoriale ».

> On classera dans la première sphère les différents acteurs qui suscitent, organisent, encadrent, acheminent et accueillent les consommations touristiques […] sans oublier la fonction décisive de coordination des grands réseaux d'information et de réservation informatisés.
>
> La seconde sphère, à dominante territoriale, regroupe les partenaires locaux, soit les fonctions dites de réceptif […] soit dans les responsabilités publiques et parapubliques de développement et d'aménagement (Cazes, 1992, p. 74-75).

Donc, la compréhension du champ d'intérêt touristique ne peut être dissociée de la participation, à des échelles variées, des différentes catégories d'acteurs qui ont la charge d'équiper, d'aménager, de promouvoir, en somme de façonner le produit en ce qu'il a de territorial. Yvette Barbaza propose que l'élaboration d'une géographie du tourisme s'attarde à :

> […] rechercher les moteurs du système, à identifier l'énergie qui impulse ces énormes mouvements, donc à s'interroger sur les acteurs, les partenaires du tourisme et à essayer d'éclairer le jeu des décisions [d'investir ou d'équiper à un endroit particulier], jeu que l'espace des géographes, animé, vivant, enregistre. À étudier […] les processus de la prise de possession de l'espace par le tourisme (1988, p. 219).

Il apparaît clair que le tourisme ne dépend pas des seuls comportements des touristes. Des « destinateurs » verraient à la mise en scène et aux rôles tenus.

1.2. Les usagers

Les « praticiens du tourisme » s'accommodent aussi, depuis les années 1930, d'une typologie quantitative et statistique. Marc Boyer signalait à cet égard : « Un comité d'experts de la Société des Nations, en 1937, déclare *touriste* toute personne qui, voyageant pour son agrément, s'éloigne pendant plus de 24 heures et moins d'un an de son domicile habituel : les déplacements de moins de 24 heures étant des excursions » (1997, p. 464). D'autres ont constaté que la définition du touriste utilise toujours les mêmes catégories (Wackermann, 1997, p. 484). Pour Georges Cazes, les statistiques

> se bornent à distinguer dans le flot des voyageurs franchissant une frontière deux catégories trop grossières : les excursionnistes (moins de 24 heures de séjour) et les touristes (de 24 heures à 4 mois de séjour), avec une acception exagérément extensive de l'acte touristique (déplacements d'agrément mais aussi d'affaires, de réunions et de missions, de visite aux parents et amis, de santé, sport, études, pèlerinages, etc.) (1992, p. 16).

À l'occasion d'un colloque tenu à la fin de 1999 et portant sur le tourisme et la villégiature au Québec, la conférence d'ouverture, qui allait guider toutes les discussions, précisait ainsi la notion de « touriste » :

> Comme c'est souvent le cas, il sera particulièrement nécessaire de préciser d'entrée de jeu les concepts de tourisme, d'excursionnisme et de villégiature […] Il sera plus facile par la suite, au cours de cette conférence, de discuter en parlant de la même chose. Au départ, rappelons-nous les concepts de base suivants : • Touriste : visiteur qui se déplace sur une distance de plus de 80 km de son domicile et dont le séjour est de plus de 24 heures ; • Excursionniste : visiteur qui se déplace sur une distance de plus de 80 km de son domicile et dont le séjour est de moins de 24 heures[1].

La subjectivité d'une telle définition avait été soulignée voilà près de deux décennies : « En somme, devient-on touriste aussitôt qu'on s'absente 24 heures de chez soi, ou bien l'est-on lorsqu'on visite la ville voisine pour quelques heures, ou bien, comme aux États-Unis, devient-on touriste après avoir franchi 100 milles ? » (Côté, 1984, p. 2)

1. Tiré du texte de la conférence d'ouverture « Froidement, le tourisme et la villégiature », prononcé par Normand Dulude à la Huitième conférence nationale de Solidarité rurale du Québec, Pointe-au-Pic, 7 et 8 février 1999.

Cette façon d'envisager l'activité touristique domine toujours la littérature. L'actuel *Bulletin touristique*, une publication mensuelle de Tourisme Québec destinée aux personnes directement intéressées par le sujet, en est un exemple éloquent. Les nombreux outils statistiques, qui traitent entre autres de l'évolution des marchés, du profil de la clientèle, des retombées économiques, illustrent bien que l'analyse du tourisme passe en priorité par la quantification[2]. Robert Prévost nous fait part de la méthode utilisée par ces chercheurs depuis 1968 :

> Tous les établissements offrant le gîte avaient recours à une fiche uniforme pour l'enregistrement des clients, et chaque établissement devait, mensuellement, au moyen d'un formulaire, faire rapport du nombre des visiteurs accueillis et de leur répartition par pays d'origine. Ces rapports étaient compilés en un seul au niveau régional, puis les chiffres régionaux l'étaient au niveau national. En appliquant à ces chiffres réels une estimation de la moyenne des dépenses des visiteurs, par tête et par jour, obtenus par voie d'échantillonnage, on tenait mensuellement le pouls des revenus du tourisme (2000, p. 260).

Au début des années 1970, Michel Chadefaud insistait sur la nécessité de préciser la signification qualitative des déplacements.

> Presque par essence, le tourisme se présente comme un phénomène de migration dont on ne peut analyser ici toutes les diverses et complexes motivations […] Le tourisme commence, sans aucun doute, par « ce petit tour pour prendre l'air » le dimanche après-midi, à la recherche plus ou moins consciente de l'anti-ville. L'homme d'affaires qui en profite souvent pour visiter une région, les curistes, les étudiants qui partent en week-end chez leurs parents […] On ne peut donc enfermer la notion de « tourisme » dans le cercle étroit d'une définition trop stricte. Mais il semble fondamental de chercher à préciser les méthodes d'analyse de tous ces flux migratoires discontinus dans le temps et l'espace (1971, p. 35).

Dans une thèse sur le sens de l'organisation du tourisme dans la région des Pyrénées françaises, Chadefaud avance justement que les comportements des voyageurs « […] se composent de canaux migratoires d'autant plus codifiés que les pratiques socio-spatiales des voyageurs obéissent à des comportements réglés » (1987, p. 281).

Au début des années 1980, des chercheurs en tourisme ont insisté sur le besoin de revoir la signification précise du tourisme : « Compte tenu [des] nombreuses définitions, il faut, avant d'analyser des données

2. Voir l'ensemble des études produites par la Direction de la planification et de la recherche de Tourisme Québec.

quantitatives sur le tourisme : analyser d'abord les définitions très clairement et s'entendre sur les termes et leur signification » (Bergeron, 1982, p. 22).

Il y a donc lieu de comprendre le comportement particulier des déplacements migratoires des touristes et d'en préciser les modalités afin d'établir une typologie.

> La confrontation des comptages réalisés au point d'émission (lieu de résidence) et au point de réception (destination) continue à réserver d'amères surprises, avec des distorsions souvent considérables : au-delà des grandes catégories spatiales (mer, montagne, campagne, etc.) et des statistiques locales obtenues surtout dans les hébergements collectifs, on connaît mal les cheminements réels du touriste, les modalités de son itinérance et de ses sédentarisations éphémères, les choix opérés en matière de destination, d'hébergement, d'activités de loisir, de « vécu spatial » de la villégiature (Cazes, 1992, p. 17).

Robert Prévost fait le même constat : « En tourisme, le principal facteur qui complique la tâche est la grande mobilité des visiteurs » (2000, p. 259).

1.3. La qualification des itinéraires

Depuis une décennie, l'étude des comportements ou de la mobilité des touristes, en vue de l'élaboration d'une typologie, préoccupe d'autres disciplines que la géographie. Ces recherches permettent de déborder la dimension quantitative en qualifiant les itinéraires des touristes.

Nous avons noté que les sociologues renvoient les types de touristes à la nécessité de s'échapper du quotidien et à l'affirmation de valeurs identitaires. Jafar Jafari, de l'Université du Wisconsin, a élaboré, au cours des années 1970 et 1980, un modèle d'interprétation des migrations du touriste fondé sur ces caractérisations. Ce spécialiste de la sociologie utilise la « métaphore du tremplin » pour expliquer le parcours des touristes[3].

> Pour commencer avec une métaphore visuelle, imaginons un tremplin (*spring-board*) fait d'un matériau élastique qui ferait bondir temporairement le touriste dans le monde du tourisme et le recevrait ensuite dans la vie ordinaire. Cette métaphore renvoie aux forces et formes du premier

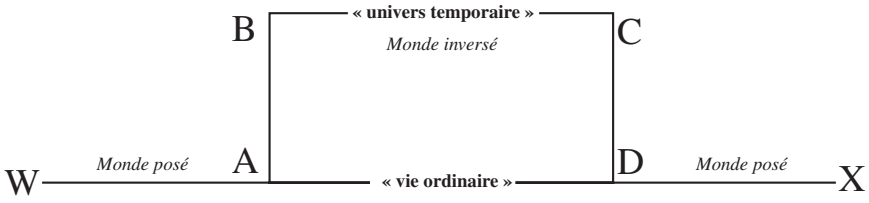
3. Pour une traduction de l'analyse de Jafari, voir Laplante, 1988b et 1996, p. 79-92.

> modèle, celui du touriste ; il comprend la planche du tremplin lui-même, l'acteur, les mouvements de montée et de descente et la sensation vive d'être flottant dans les airs (Laplante, 1988b, p. 60).

Le modèle se décompose en six séquences qui représentent des transformations d'état. Le touriste passe de la « réalité constante de la vie ordinaire » (monde posé) à « l'univers temporaire du touriste » (monde inversé) et finalement à un retour à la « vie ordinaire » (figure 3.1).

Figure 3.1

Le modèle du touriste selon Jafari



Source : Inspirée de Laplante, 1988b, p. 60.

En référence à la figure ci-avant, la séquence comporte six événements.

1. WA L'incorporation (désir de s'élancer du tremplin).
2. AB L'émancipation (geste de partir + sentiment de libération).
3. BC Le touriste pratiquant son activité dans un monde qui est un espace-temps distinct.
4. CD Le retour inévitable de l'univers temporaire.
5. DX La réintégration du touriste à la vie ordinaire.
6. WX La vie ordinaire qui se poursuit.

Certains anthropologues, de leur côté, proposent de distinguer les touristes en fonction de leurs itinéraires (Graburn, 1983 ; Urbain, 1993). Jean-Didier Urbain s'éloigne des catégories habituelles quant à la typologie des déplacements des touristes. « Comprendre le touriste, c'est [aussi] réinscrire la diversité de ses itinéraires et de ses comportements dans une "cosmographie" du voyage » (1993, p. 110). L'auteur spécifie que ces mouvements particuliers « ne sont pas le fait d'un comportement sans logique ni règle ». Pour Urbain, les trajets des touristes inscrivent dans l'espace des « itinéraires » particuliers. « Il y a des rites et des coutumes dans tout cela : des gestes et des usages, des répétitions et des

cérémonies : des signes dont il faut déchiffrer le sens » (*Ibid.*, p. 106). Nelson Graburn a comparé le tourisme à un rituel d'épreuves : « [to] *mark the passage of personal life from one status to another* » (1983, p. 12).

Dans son ouvrage de 1993, Jean-Didier Urbain élabore un cadre d'analyse pour aborder le phénomène. Il suppose que les déplacements du tourisme s'organisent autour d'un système de territoires symboliques (ville, campagne et désert), parcourus par des « tribus touristiques » (p. 107 et 137). Il propose une articulation entre les « territoires » et les « tribus ». Urbain privilégie le « rapport entre espaces et imaginaires collectifs » pour établir sa classification. La « carte du touriste » qu'il soumet définit « un ensemble de lieux investis par les mythologies vacancières, sources d'innombrables nomadismes… » (1993, p. 111) (tableau 3.1).

Nous constatons que Jafari et Urbain se complètent. Le premier reconstitue un « passage obligé » que chaque individu doit franchir pour accéder à un lieu touristique et en revenir, tandis que le second qualifie

Tableau 3.1

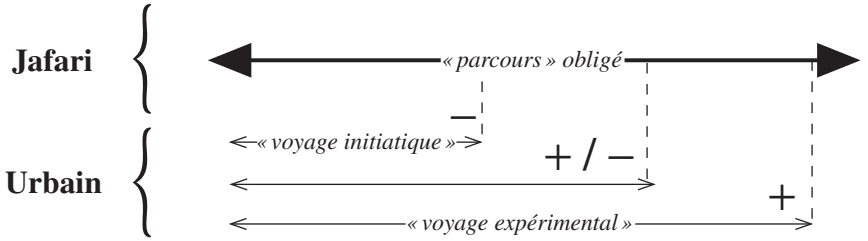
La « carte du touriste » selon Urbain

		Territoires symboliques – espaces imaginaires		
Tribus	***Caractéristiques***	***Ville (culture)***	***Campagne (entre-deux)***	***Désert (nature)***
Huron	Qui s'initie au voyage.	Ville visible	Calme, paix, sécurité	Contemplation (à la lisière)
Huron dissident	Qui ne veut pas faire comme les autres touristes.	Ville des quartiers	Retour aux rythmes naturels	Lecture des signes du triomphe de la vie
Sioux	Qui sait chercher sous les apparences.	La ville comme une forêt, une jungle	Réseaux ignorés	Campagnes abandonnées
Visiteur des confins	Qui est attiré par l'inconnu, les lieux limites.	Ruelles	Espace d'aventure	Fin des routes
Averti	Qui expérimente sa capacité de découverte du monde inconnu.	Villes dangereuses	Archéologie, vestiges	Tentation du vide
Ascète	Qui exige d'aller au bout de soi, teste ses limites, son endurance.	Ville lieu d'exploit	Périple cyclotouristique	Exotisme de l'aride

Source : Laplante, 1994, p. 44.

Figure 3.2

LE PARCOURS DES TOURISTES SELON JAFARI ET URBAIN



ces « allers-retours » en regard du degré d'appréhension de territoires « symboliques » ; du « voyage initiatique – Huron » au « voyage expérimental – Ascète » (figure 3.2).

L'effort de compréhension permet de mieux cerner le caractère propre du touriste et de sa « mouvance » théorique. « Avec le tourisme, nous sommes bien passés "d'un monde qui fédérait des sédentaires, à un autre qui superpose des transhumants". [Les sédentaires-transhumants] créent un "espace-mouvement" » (Urbain, 1993, p. 137). Toutefois, on ne peut saisir les raisons profondes qui déterminent le choix d'une destination, ni comprendre l'affluence accrue pour un site au détriment d'un autre. La raison d'être de la position et les contraintes spatiales qui en découlent sont absentes de ces analyses.

1.4. LES CATÉGORIES FONDAMENTALES DE LA MOBILITÉ TOURISTIQUE

La distinction entre tourisme et villégiature, comme entre touriste et villégiateur, a été commentée par Florence Deprest (1997, p. 13). Cette distinction était déjà explicite au début des années 1960. Roger Brière avait distingué ces deux catégories, associées à la mobilité des touristes, de la manière suivante.

- **La villégiature** : longs séjours en un même lieu, alternance annuelle de quelques semaines à la campagne et de plusieurs mois à la ville, ce que l'on peut qualifier de « transhumance » ;
- **Le tourisme itinérant** : longs déplacements entrecoupés de courts séjours ; on peut qualifier de « transitaires » les personnes qui pratiquent ce genre de tourisme (1961-1962, p. 40).

Douglas Pearce a recensé les diverses approches qui tentent de qualifier les déplacements des touristes (1993, p. 10-15). Parmi elles, les modèles de Campbell en 1966 et de Mariot en 1976 recouvrent les catégories définies par Brière. Pour Pearce, qui cite Campbell, on peut distinguer « […] les "récréatifs", [où] l'activité récréative est en soi l'élément principal du voyage alors que, pour les "vacanciers", le parcours en tant que tel constitue la principale activité dans l'acte de voyager ». Selon Mariot : « [les] itinéraires aller et retour […] consistent essentiellement en une liaison directe entre deux lieux. Par contre, ceux qui empruntent l'itinéraire récréatif utiliseront diverses installations touristiques en cours de route » (Pearce, 1993, p. 10-11).

On reconnaît les caractéristiques de base – relevant respectivement de la sédentarité et du nomadisme – qui déterminent les attributs pionniers de la mobilité touristique. Rémy Knafou en précise la portée : « Toutes ces formes élémentaires sont associées dans différents types d'itinéraires. On en identifie au moins deux, qui sont les extrêmes entre lesquels chaque touriste peut construire son déplacement touristique. » Knafou poursuit sa réflexion :

> Il est des itinéraires déterminés par le point le plus éloigné du point de départ, rendant secondaires ou uniquement fonctionnels des arrêts intermédiaires. Dans ce cas de figure, le point d'apogée peut être une station, une ville touristique, un comptoir, vers lequel on se rend pour séjourner. En revanche, les itinéraires dits touristiques correspondent à une pérégrination de lieu en lieu, mêlant sites, villes et stations, mais le comptoir en est exclu. L'apogée d'un tel itinéraire peut être un site (1997, p. 201).

Jean-Didier Urbain en arrive au même constat : « Il faut [toutefois] distinguer, parmi les tribus vacancières, les tribus touristiques de celles de la villégiature » (1993, p. 108 ; tableau 3.2). Au Québec, « la villégiature : cette forme de tourisme où l'accent est mis sur le séjour, et où le

Tableau 3.2

Caractères des « tribus » sédentaires et nomades selon Urbain

Sédentaires (villégiateurs) Résidant	***Nomades*** (touristes) Goût de la mobilité	
Vacancier immobile	Nomade permanent	Semi-mobile (alternance séjour-déplacement)

Source : Urbain, 1993, p. 108.

déplacement devient uniquement un moyen pour atteindre une fin ; la villégiature implique l'idée de repos, tandis que le "tourisme" implique l'idée de mouvement » (Bergeron, 1982, p. 23). Marc Laplante distingue ces deux grandes familles : « Le villégiateur n'est pas un touriste comme les autres, il préfère s'attarder en un lieu donné plutôt que "faire de la route". Conséquemment, il veut s'imprégner davantage du lieu où il s'arrête » (1998).

Allen A. Lew cite Clare A. Gunn, qui adopte également une définition à partir des deux types de mobilité.

> *According to Gunn, touring attractions are aimed at travelers who are in transit and are characterized by short visits to many dispersed and poorly integrated destinations. They, therefore, tend not to be of the same quality of attraction as destinations with long-term and repeat visitor demands. As the name implies, destination attractions are usually major centers of tourism and are characterized by numerous tourist activities integrated around a central point* (1987, p. 559 ; voir aussi Gunn, 1988b, p. 42).

Reconnaissant l'importance de faire la différence entre les deux catégories sédentaire et nomade, Georges Cazes souligne la difficulté d'en saisir la signification statistique :

> La distinction peut-être la plus essentielle pour le rapport entre la consommation touristique et l'espace est aussi l'une des moins connues statistiquement. Elle oppose deux catégories génériques de vacanciers-voyageurs : d'un côté, les « mobiles », qui pratiquent un tourisme itinérant ponctué par de brèves escales de séjour au long du circuit de découverte, de l'autre les « sédentaires », pour qui le trajet du lieu de résidence principale au site et à l'hébergement habituels de vacances n'est qu'une obligation, un temps contraint à réduire le plus possible (1992, p. 27).

* * *

L'examen du corpus autorise à penser qu'il existe une pluralité d'acteurs, développeurs et usagers, que le rôle des acteurs-développeurs est déterminant, qu'il y a des mobilités particulières imparties aux touristes et aux villégiateurs et que celles-ci peuvent être rapportées aux catégories fondamentales du nomadisme et de la sédentarité. Toutefois, la difficulté de saisir la réelle signification « qualitative » de l'expression spatiale nomade et sédentaire, en fait de tourisme, provient du problème de la distinction à faire entre les acteurs du tourisme et les actions associées.

Par exemple, comment certains acteurs sociaux (entreprise privée, gouvernement, etc.) peuvent-ils influencer ou favoriser la mise en valeur d'une région aux dépens d'autres territoires ? Ou encore, quel est le rôle de ces mêmes intervenants dans le choix des destinations ? Comment interpréter plus justement les itinéraires suivis par les touristes au regard des catégories fondamentales de la mobilité ? La plupart des recherches ont été axées sur l'organisation globale des flux. Douglas Pearce le confirme, mais reconnaît que : « Peu de travaux de recherche ont été menés au niveau intermédiaire pour déterminer la structure des flux à l'intérieur des régions […] les données disponibles semblent indiquer qu'il existe bien, à ce niveau, des structures spatiales distinctes » (1993, p. 170).

Nous allons voir, conformément à la méthode structurale, que la mobilité et la compétence des acteurs sont régulées par une dynamique interne de « contrôle politique ». Cette dynamique permet de revoir la définition classique des catégories de mobilité. Il conviendra d'établir, comme nous l'avons explicité au chapitre précédent, que les lieux sont d'abord investis de significations culturelles profondes qui, dès lors, confèrent du « sens » aux déplacements touristiques concrets. Dans la mesure où ces investissements culturels sont attractifs, ils suscitent des rivalités pour l'appropriation qui déclenchent le déploiement de trajectoires politiquement définies et génératrices de valorisations positionnelles différenciées.

2. LA MOBILITÉ ET LA COMPÉTENCE DES ACTEURS

Ramenons la diversité empirique des acteurs à un certain niveau d'organisation générale de leurs rôles respectifs : développeurs et usagers. Pour reconstituer la dynamique structurale d'engendrement des espaces touristiques, qui est sous-jacente à cette organisation, il est nécessaire d'étudier les différents itinéraires des touristes ainsi que les interactions des agents en présence. Nous pourrons ainsi mieux définir les enjeux géopolitiques d'appropriation des divers sites touristiques. Et nous pourrons mettre en évidence des régularités au-delà du foisonnement des acteurs et des événements associés aux activités du tourisme et de la villégiature.

Le défaut de connaissance à l'égard de la mobilité et de la compétence des acteurs accommode une typologie énumérative d'« appellations contrôlées » des diverses formes de tourisme et de villégiature (Knafou, 1997). En outre, et comme le soulignent Dewailly et Flament, les déplacements du centre vers la périphérie pourraient n'être considérés que sous

la forme d'une description « au sens spatial d'éloignement du centre ». Mais ces déplacements impliquent aussi et surtout un lien de « dépendance » à l'égard d'un territoire qui serait « organisé très largement par et pour des individus et/ou des sociétés extérieurs qui tirent de ce pouvoir une position centrale » (1993, p. 31).

La manifestation du jeu politique des décisions d'investir ou d'équiper une position touristique est enregistrée dans l'espace géographique. « Ces lieux – les espaces touristiques – sont révélateurs de nous-mêmes, lorsque nous les visitons ; mais ils sont également révélateurs de ceux qui les habitent comme de ceux qui les aménagent et les exploitent pour, justement, accueillir les touristes » (Cazelais, 1999, p. 7).

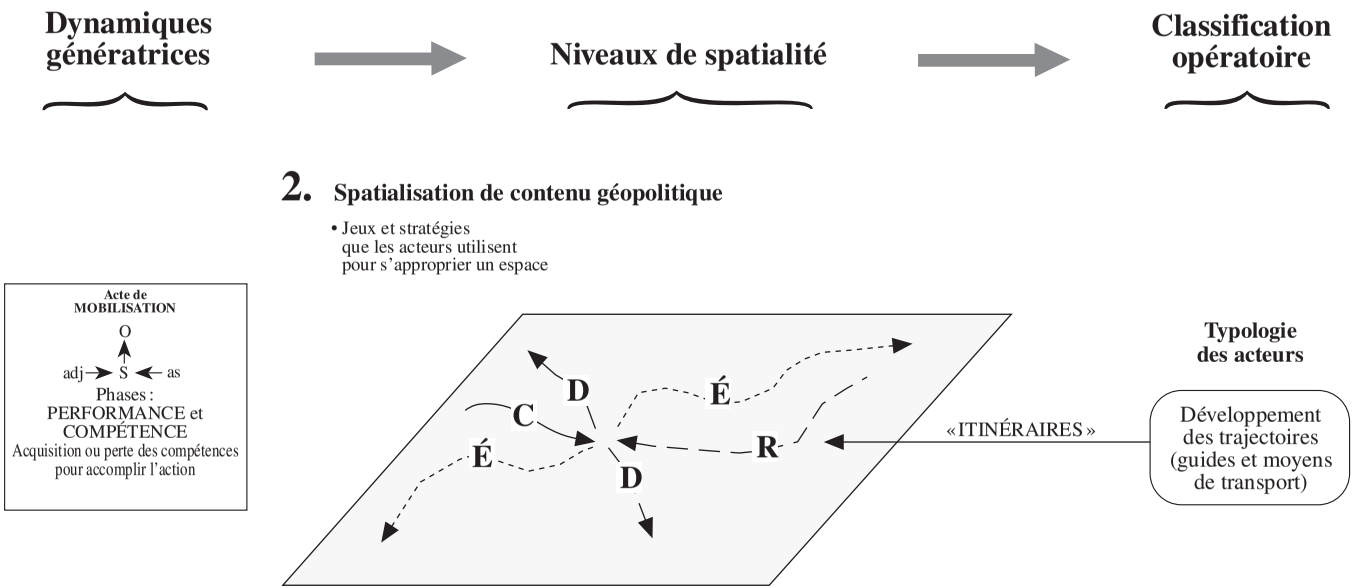
Dans la perspective d'une « géopolitique » du tourisme, examinons comment les sites attractifs investis de valeurs sont pris en charge par certains acteurs sociaux qui rivalisent entre eux pour leur appropriation. Il s'agira de dresser, à l'aide de l'approche sémiotique, une classification et une hiérarchisation des acteurs et des actions en fonction des classes de mobilité (Rassemblement, Dispersion, Concentration, Évasion). Les concepts de « contrôle politique de la mobilité » et de « trajectoire de mobilité », développés par la géographie structurale et couplés à la « syntaxe narrative de l'action » en sémiotique, permettront de définir les types d'appropriation spatiale qui régissent la structuration régionale. Cette dynamique géopolitique rend compte de la deuxième couche de spatialisation du tourisme (figure 3.3).

2.1. Les comportements de mobilité

En vue d'ordonner le foisonnement d'acteurs et d'actions associés au tourisme, il est nécessaire, comme nous le comprenons de mieux en mieux, de procéder à une investigation des comportements de mobilité. À cette fin, nous devons d'abord faire un retour sur les concepts clés de « nomade » et de « sédentaire ». La mise au point théorique nous permettra d'analyser le caractère des mouvements des acteurs du tourisme et de la villégiature. Ensuite, pour comprendre les modalités de déplacement, nous examinerons les itinéraires touristiques en fonction de trajectoires régulées politiquement. Enfin, nous départagerons les rôles assumés par les développeurs et par ceux qui pratiquent l'activité touristique.

Figure 3.3

La couche de spatialisation géopolitique



Mobilisation du potentiel d'attractivité

R = rassemblement ; **D** = dispersion ; **C** = concentration ; **É** = évasion ; **S** = Sujet ; **O** = Objet ; **adj** = adjuvant ; **as** = anti-sujet.

Le caractère des comportements touristiques

Les catégories nomade et sédentaire sont utilisées par les chercheurs en tourisme pour classifier les acteurs concernés. Comme nous l'avons mentionné précédemment, la distinction classique proposée associe habituellement les touristes au nomadisme et les villégiateurs à la sédentarité (tableau 3.3).

Tableau 3.3

La distinction classique entre touriste et villégiateur

	Touriste (nomade)	*Villégiateur (sédentaire)*
Brière (1962)	Tourisme itinérant : longs déplacements entrecoupés de courts séjours.	Villégiature : longs séjours en un même lieu.
Campbell (1966)	Vacancier : le voyage constitue la principale activité.	Récréatif : l'activité récréative est l'élément principal du voyage.
Mariot (1973)	Itinéraire récréatif : utilisation de diverses installations en cours de route.	Itinéraire aller et retour : liaison directe entre deux lieux.
Gunn (1988)	*touring circuits*	*longer stay*
Cazes (1992)	Mobile : tourisme itinérant ponctué de brèves escales.	Sédentaire : le trajet du lieu de résidence principale au site et à l'hébergement habituels de vacances n'est qu'une obligation.
Urbain (1993)	Tribus touristiques animées par un goût de mobilité.	Tribus de la villégiature : vacanciers immobiles.
Knafou (1997)	Itinéraire dit touristique : pérégrination de lieu en lieu.	Itinéraire déterminé par le point le plus éloigné du point de départ.

Si nous comparons les caractéristiques, applicables à la mobilité des acteurs qui pratiquent le tourisme, avec les définitions usuelles des catégories géographiques du nomadisme et de la sédentarité, il est possible de dégager les éléments de similitude, comme dans le tableau 3.4.

D'une part, en relation avec les espaces-buts, la géographie et le tourisme invoquent la fixité et la mobilité pour caractériser l'établissement et, d'autre part, l'un et l'autre font référence aux trajets parcourus (déplacements uniques [aller-retour] ou par étapes). Mais doit-on se fier uniquement à ces connexions immédiates pour élaborer une classification opératoire des touristes et des villégiateurs ? Marc Laplante est circonspect quant à la définition usuelle de ces catégories : « […] pour discuter du villégiateur comme de celui qui fait des va-et-vient réguliers entre un

Tableau 3.4

Les éléments de similitudes géographique et touristique

	Catégories de la géographie	*Espace-but*	*Trajets parcourus*	*Catégories en tourisme*	
Nomade →	– acteurs qui ne disposent pas de domicile fixe ; – acteurs constamment contraints de se déplacer d'un lieu à un autre afin de trouver les ressources nécessaires à leur subsistance.	mobile	par étapes	– acteurs qui ne disposent pas de lieux de vacances fixes ; – acteurs constamment en déplacement d'un lieu à un autre pour suivre un itinéraire.	***Touriste*** ←
Sédentaire →	– acteurs disposant de domicile fixe ; – acteurs capables d'organiser l'exploitation des ressources, les transformations et le transport des biens utiles en fonction d'un établissement stable.	fixe	unique	– acteurs disposant de sites de vacances fixes ; – acteurs qui organisent leurs activités en fonction d'un établissement stable distinct de leur milieu de vie ordinaire.	***Villégiateur*** ←

domicile principal en ville et une résidence secondaire à la campagne, les connaissances acquises sur le tourisme et les touristes sont insuffisantes » (1998, p. 3).

En conséquence, la typologie habituelle dénote une approche statique des comportements de mobilité. Normand Cazelais qualifie pourtant la présence du « visiteur » comme « transitoire et passagère ». Dans ce contexte, celui-ci est un « migrant » qui se déplace d'un espace à un autre et dont la principale caractéristique est la « mobilité et tout ce qu'elle implique » (1988, p. 18-19).

Ne doit-on pas tendre vers une explicitation qui rende compte d'une dynamique spatiale ? Revenons à la distinction usuelle entre nomadisme et sédentarité. Les définitions classiques associent le comportement nomade à une errance contrainte par une nature parcimonieuse, l'opposant ainsi au sédentaire qui bénéficie d'une stabilité permise par une nature généreuse. Dans cette perspective, les sédentaires se trouvent en ville et à la campagne, tandis que les nomades errent dans les interstices

et dans les marges de l'établissement. Cette façon « économique » d'interpréter les classes de mobilité est aujourd'hui remise en question. Dans un ouvrage sur la problématique de la distinction entre les deux « genres de vie » nomade et sédentaire, Gilles Ritchot montre que ces deux catégories doivent être rapportées non pas à un déterminant économique, mais à un ordre politique en liaison avec une dynamique spatiale.

> L'analyse de la forme urbaine à travers les âges devrait s'accommoder de cette intrigue où une minorité errante détient de chaque ville la « bonne place » tout en jouissant à la campagne de « villas ». La propriété de l'espace lui donne le moyen de tenir en respect la majorité sédentaire qui ne dispose pas à son gré de cet espace […] La forme urbaine destine le genre de vie nomade à des minorités, voire à des personnes morales incarnant l'exception comme les rois guerriers et les empereurs […] les olympiens contemporains, spéculateurs et vedettes qui ont leur appartement sur la *Fifth Avenue* à New York et l'avenue Foch à Paris ainsi qu'une villa à Capri (1985, p. 35).

Dans cette optique structurale, il convient de distinguer les catégories nomade et sédentaire en fonction du « contrôle politique de la mobilité ». D'une part, le nomadisme « sélectif » est caractéristique des acteurs qui contrôlent leur déplacement et celui d'autrui. D'autre part, l'acteur dont les déplacements sont contrôlés par le nomade sélectif est le « sédentaire » s'il dispose d'un domicile fixe et le « nomade résiduel » dans le cas contraire. « Ce classement permet de concevoir le « nomadisme sélectif » et la « sédentarité » comme étant des rôles politiques assumés par des acteurs sociaux en conflit pour acquérir ou conserver le contrôle de leur mobilité » (Desmarais, 1998b, p. 409).

Il est maintenant possible de qualifier les touristes et les villégiateurs en fonction de ces concepts géographiques structuraux. Le touriste, dans son parcours qui se déroule par étapes, ne bénéficie que d'un contrôle partiel sur ces déplacements. En raison de son errance organisée, cet acteur peut être qualifié de « nomade », mais son nomadisme est « résiduel ». Quant au villégiateur, lui aussi peut être qualifié d'acteur « nomade » mais, contrairement au touriste, son nomadisme est « sélectif » en raison d'un contrôle complet sur le choix de son unique destination. Dans cette perspective, l'acteur « sédentaire » sera la population d'accueil qui, elle, subit en grande partie le passage des touristes ou des villégiateurs. Le « visité » est l'agent « sédentaire » dont l'espace est « […] défini par les activités de la vie quotidienne » (Cazelais et Nadeau, 1988, p. 19 ; tableau 3.5).

Tableau 3.5

La qualification des acteurs (régulation)

Choix de la destination		
Population locale	Déambulation	Déplacement orienté
Sédentaire	**Nomade résiduel**	**Nomade sélectif**
Absent	Partiel	Complet
Contrôle des déplacements		

Les modalités de déplacement

Le raisonnement qui justifie la définition géopolitique d'un lieu touristique, par les déplacements ou les itinéraires que les acteurs réalisent, est relativement simple. Pour avoir accès au monde extérieur, l'être humain, surtout quand il s'agit de tourisme, doit pouvoir contrôler ses mouvements et négocier sa place. Les sites touristiques sont régis par des règles de propriété de nature politique. L'occupation de chaque lieu présuppose une autorisation d'y avoir accès (tableau 3.6). « Qu'il y ait déplacement physique ou non, la position terminative est soumise au droit d'y être à présent, lequel convertit une interdiction d'y avoir été au passé. Chaque individu, chaque chose, occupe ainsi une position dynamique dans un espace donné » (Ritchot, 1999, p. 29).

Tableau 3.6

Les étapes de la définition géopolitique d'un site touristique

Étapes	*Action accomplie par l'acteur*	*Modalité du pouvoir-faire*
1re	Fusion avec un site	Autorisation potentielle d'y avoir accès
2e	Déclenchement d'un déplacement	Trajectoire qui détermine la qualité de la position d'arrivée
3e	Arrivée au terme du déplacement dans un site de substitution	Espace-but qualitativement différent de l'espace-source

Chaque site touristique correspond donc à une position d'arrivée d'itinéraires (espace-but ou terminatif) réalisés par des touristes ou des villégiateurs. Ces itinéraires sont les « trajectoires » significatives du « contrôle politique de la mobilité ». Ce concept a été proposé par Gilles Ritchot (1977, 1982, 1985, 1991) dans le but de répondre aux insuffisances de la conception classique des genres de vie nomade et sédentaire.

Dans le cadre de la géographie structurale, ces genres de vie ne sont plus considérés comme des états contraires non détachés des contraintes et des potentialités de la nature, mais plutôt comme des rôles politiques en devenir et qui sont noués par des conflits contradictoires.

> Ce concept [du contrôle politique de la mobilité] ne rend pas seulement compte du déplacement physique qu'il faut habituellement accomplir pour passer d'un espace-source à un espace-but. Il permet de dégager, plus fondamentalement, la modalité politique du « pouvoir » qui prend en charge cette transformation (Desmarais, 1998b, p. 408).

L'itinéraire – en tant que « trajectoire » telle qu'elle est définie en géographie structurale – détermine politiquement un site touristique en tant que « position ». L'itinéraire est alors qualifié d'« endorégulé » si l'acteur qui s'y engage contrôle ses déplacements. Cet acteur assume alors un rôle nomade. Si la mobilité de l'acteur échappe à son contrôle, elle est « exorégulée » et attribuée au sédentaire.

> L'endorégulation et l'exorégulation ne signifient pas le pouvoir de l'être humain sur la nature et l'inverse. Ces régulations signifient plutôt que les acteurs, à jamais distants de la nature, en négocient l'appropriation entre eux. Dès lors, l'endorégulation n'est pas le contrôle de son mouvement vers la nature mais le contrôle d'une trajectoire vers une position, corrélativement à l'exorégulation des trajectoires où s'engagent les autres. L'endorégulation de la mobilité signifie que la position politiquement assignée à l'un est interdite aux autres et vice versa (Ritchot, 1999, p. 88).

Par ailleurs, les itinéraires convergents (constitutifs de centralité) sont « polarisants », tandis que les itinéraires divergents (constitutifs de périphérie) sont « diffusants » (tableau 3.7).

En géographie structurale, l'association des régulations et des directionnalités détermine des « classes de mobilité » (rassemblement, évasion, concentration et dispersion). Le rassemblement et l'évasion sont des

Tableau 3.7

La directionnalité des itinéraires

Itinéraires	
Convergent (polarisant)	Divergent (diffusant)
Périphérie → Centre	**Centre → Périphérie**
Ville ou village	Campagne
Espace-but	

Tableau 3.8

La classification des itinéraires

	Régulation des itinéraires	
Direction du déplacement	Acteur nomade Endorégulation (touriste et villégiateur)	Acteur sédentaire Exorégulation (population locale)
Polarisation (itinéraires convergents) CENTRALITÉ	**Rassemblement**	**Concentration**
Diffusion (itinéraires divergents) PÉRIPHÉRIE	**Évasion**	**Dispersion**

itinéraires réalisés par des nomades, tandis que la concentration et la dispersion sont effectuées par des sédentaires. Le tableau 3.8 classifie les itinéraires selon ce double caractère de la régulation et de la directionnalité.

Voyons comment Rémy Knafou propose une qualification du déplacement des touristes qui rejoint la taxinomie géographique structurale :

> Ainsi, l'histoire des lieux touristiques concourt à enrichir le concept géographique de centralité. La centralité ne serait pas seulement une qualité des lieux, mais aussi et peut-être surtout une qualité des populations qui y vivent. Le touriste, individu fondamentalement urbain et habitant du « centre », resterait, dans son déplacement touristique, porteur de la centralité. Les lieux touristiques, en tant que productions directes de la centralité urbaine, seraient des transferts de cette centralité. Ceci confirme que la mobilité ne peut être réduite à la description physique du mouvement, aux seuls flux. L'espace traversé de significations et d'ordonnancements que lui confèrent les hommes est constitué de lieux physiques, mais également de places (1997, p. 196).

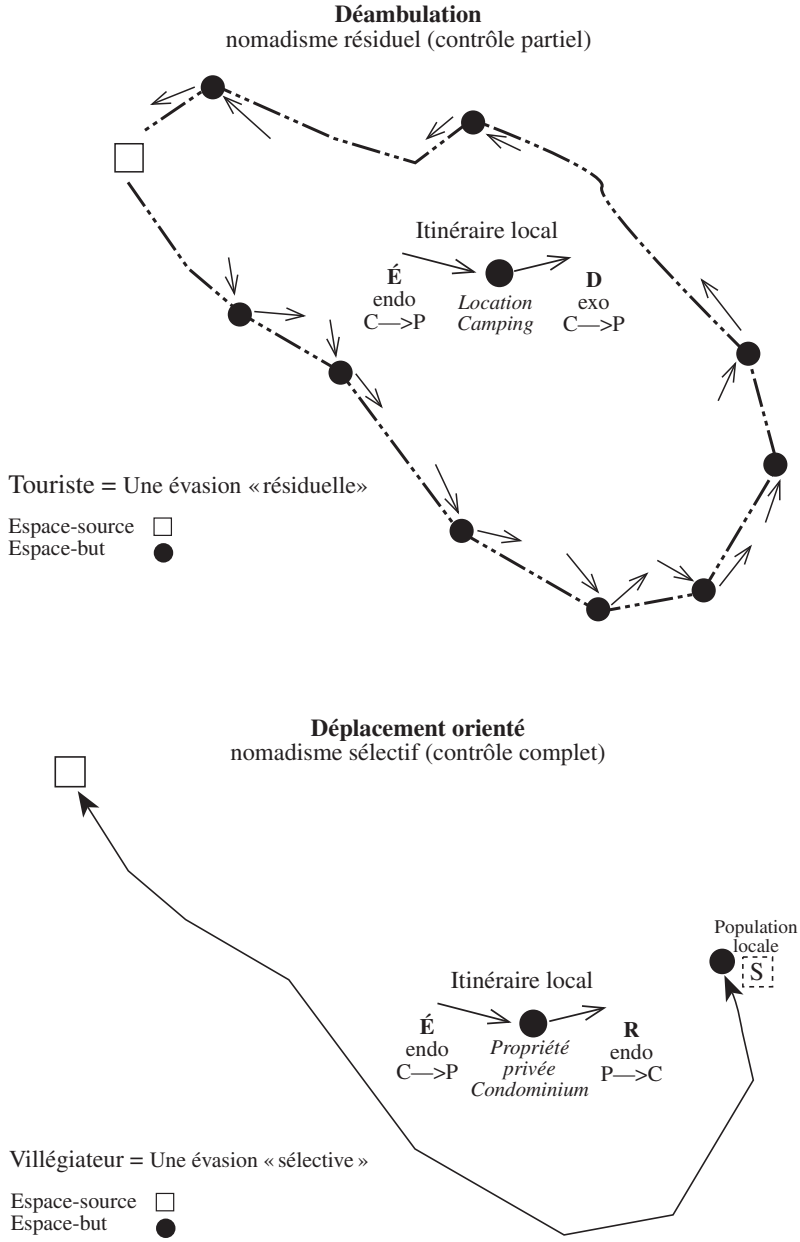
Marc Laplante fait le même raisonnement avec les villégiateurs :

> La villégiature, dans plusieurs cas, n'est plus du tourisme. Elle relève de styles de vie d'urbains qui vont chercher hors des grandes villes des lieux de loisir, des lieux pour vivre à loisir la sociabilité, le repos, le ressourcement, etc. Ce refuge est valorisé comme antidote aux « épreuves » de la vie en ville. Ces villégiateurs investissent pour leur refuge à la campagne et vont défendre la préservation des environnements qu'ils ont choisis (1998, p. 1).

La classification géopolitique des déplacements influencera grandement la définition des itinéraires empruntés par les touristes ou les villégiateurs (figure 3.4). À ces concepts peut maintenant être rapportée une

Figure 3.4

L'ITINÉRAIRE DU TOURISTE ET DU VILLÉGIATEUR



É = évasion ; **D** = dispersion ; **R** = rassemblement ; **C** = centre ; **P** = périphérie ; **S** = sédentaire.

typologie de la mobilité des acteurs du tourisme. Reprenons ces catégories et examinons comment s'organisent graphiquement leurs itinéraires.

L'étude des trajets et des itinéraires peut donc être abordée sous l'angle du contrôle politique de la mobilité. Les régulations de la mobilité, une fois connues, permettent de caractériser les acteurs qui pratiquent le tourisme et la villégiature. Nous allons maintenant circonscrire des différences de rôles.

Le départage des rôles

Les événements ou les actions, en ce qui concerne la pratique du tourisme, sont autant de manifestations sensibles qui se déroulent dans un espace-temps particulier. Mais, pour aller au-delà de la simple énumération des faits observables et être capable d'expliquer les significations, il faut se doter d'outils conceptuels adéquats. L'approche sémiotique fournit justement de tels outils (voir Desmarais, 1986, 1998a, p. 47-53 ; 1995a, p. 84-91). Elle permet de définir rigoureusement les contenus socioculturels véhiculés par les trajectoires de mobilité.

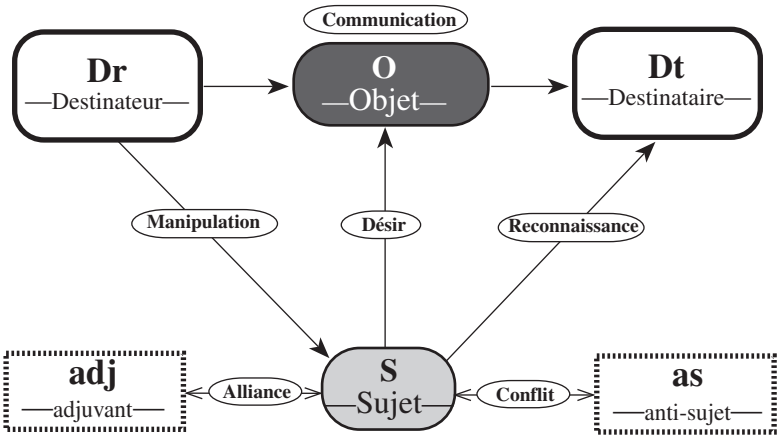
> L'analyse sémiotique de ces trajectoires fait ressortir les relations de disjonction et de conjonction – ainsi que leurs transformations et leurs surdéterminations modales – qu'entretiennent des actants spatiotemporels avec des positions de l'espace géographique (Desmarais, 1998a, p. 409).

Commençons par la distinction entre « acteur » et « actant ». Les acteurs seront regroupés dans des classes plus larges appelées « actants » et qui assument des rôles particuliers. L'« acteur » est concret ou du moins concrètement assimilé à un sujet autonome (nomade) ou hétéronome (sédentaire). L'acteur peut être qualifié individuellement ou collectivement. Quant à l'« actant », il constitue un rôle abstrait qui détient un « caractère proprement formel ». Un acteur peut jouer plusieurs rôles actantiels et un même rôle actantiel peut être tenu par plus d'un acteur. Ces rôles actantiels sont distribués à l'intérieur d'un schéma (figure 3.5).

Avec ces précisions classificatoires, il est possible d'établir un parallèle entre les rôles actantiels et les catégories de l'activité touristique. Suivra ensuite le schéma actantiel des catégories touristiques (tableau 3.9).

Figure 3.5

LA DISTRIBUTION DES RÔLES ACTANTIELS



Source : Desmarais, 1998a.

Dans la mesure où les acteurs « nomades » sont endorégulés, ils peuvent jouer simultanément les rôles actantiels du « destinateur délégué » (voir *supra*) et du « Sujet ». « Le nomade sélectif est donc un Sujet caractérisé par une intentionnalité selon soi ; c'est un Sujet autonome qui s'auto-destine dans sa quête des valeurs investies dans l'Objet » (Desmarais, 1995, p. 86). Étant hétéronome, l'acteur « sédentaire » assumera le rôle du « Sujet » sous la gouverne « […] du destinateur délégué, source de l'intentionnalité, et de l'anti-sujet, rival de la quête […]. Le sédentaire est donc un Sujet caractérisé par une intentionnalité selon l'autre » (*Ibid.*).

2.2. LA PROGRAMMATION DES COMPÉTENCES

Pour reconstituer la géopolitique des sites touristiques, il ne suffit pas de préciser les rôles actantiels tenus par les acteurs. La dynamique territoriale à l'origine des aires touristiques demande, en plus, le décryptage des stratégies utilisées par les acteurs en présence. Il est pertinent de montrer de quelle façon les sites touristiques sont pris en charge par certains acteurs qui rivalisent entre eux pour leur appropriation. À cet effet, nous allons voir, à partir des rôles actantiels, l'installation de programmes pour ensuite examiner de près la mise en scène de l'acte d'appropriation et d'occupation des sites touristiques.

Tableau 3.9

Les rôles actantiels et le tourisme

Rôles actantiels	*Caractères formels*	*Catégorie de l'activité touristique*
Objet (**O**)	– Point d'aboutissement de la quête du Sujet.	Attrait « nucleus »
Sujet (**S**)	– Point de départ de l'intentionnalité qui déclenche la quête de l'Objet « […] le Sujet est appelé à l'existence par l'Objet de sa quête » (Desmarais, 1995, p. 85).	Touriste ou villégiateur
Destinateur (**Dr**)	– Instance qui confie au Sujet l'intentionnalité (le devoir et le vouloir) de se conjoindre avec l'Objet : « […] le Destinateur est le rôle actantiel attribué à l'instance garante des valeurs axiologiques virtuelles et qui les investit dans des Objets » (*Ibid.*, p. 85-86).	• Artistes • Promoteur • Développeur
Anti-sujet (**as**)	– Auxiliaire négatif qui rivalise et s'oppose au Sujet dans sa quête.	L'autre touriste, l'autre villégiateur qui convoite la même place ; à la limite le promoteur-développeur lui-même (as = Dr).
Adjuvant (**adj**)	– Auxiliaire positif qui transmet au Sujet les connaissances (le savoir et le pouvoir) facilitant la quête.	• Guide touristique • Publicité • Moyen de transport • Population locale en tant que « figurant »
Destinataire (**Dt**)	– Instance qui bénéficie du résultat de la quête (sanction positive ou négative).	• Touriste ou villégiateur (Dt = S) • Population visitée (en principe), y compris le développeur [*sic*], surtout le promoteur.

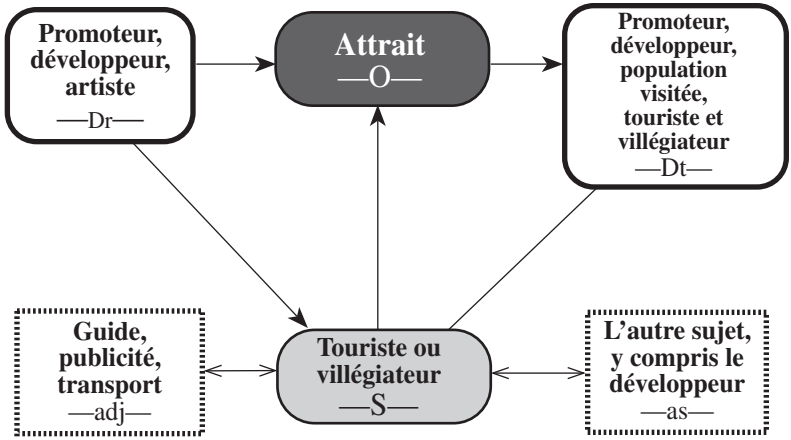
L'installation de programmes

Revenons aux itinéraires qui convertissent des trajectoires de mobilité. Ils sont réalisés par des touristes ou des villégiateurs, qui assument des rôles actantiels à l'intérieur de « programmes » opérant des transformations d'état (figure 3.7).

Les actes touristiques sont ainsi insérés dans des séquences stratégiques qui sont assumées par les actants. Ces derniers sont présents dans quatre phases événementielles d'interactions : le 1er transfert (manipulation), l'action (performance), le conflit (compétence) et le 2e transfert (reconnaissance). Chaque itinéraire, animé par des actants, peut alors s'analyser par des relations de présupposition : le 2e transfert – pp → l'action – pp → le conflit – pp → le 1er transfert. Voyons comment s'articulent ces phases de concert avec les itinéraires effectués par les actants du tourisme et de la villégiature (noté T/V).

Figure 3.6

LE SCHÉMA ACTANTIEL DES CATÉGORIES TOURISTIQUES



La mise en scène de l'acte d'appropriation

Comment peut-on maintenant transposer cette mise en scène dans la réalité ? L'acte d'appropriation du site attractif implique que les acteurs dominants mobilisent le potentiel des positions et contrôlent, d'une part, l'information à leur sujet par l'entremise des instruments du « faire-savoir » – p. ex. les guides touristiques – et, d'autre part, leur accessibilité par l'entremise des instruments du « faire-pouvoir » – p. ex. les moyens de transport – (figure 3.8).

> Par la connaissance des espaces au travers de la publicité et des guides touristiques, par la cartographie et l'invention de la toponymie de lieux, jusque-là non distingués, par l'accélération du développement du réseau ferré, et par d'autres actions encore, les touristes ont contribué à l'entreprise d'appropriation du territoire national dès le Second Empire. À l'heure actuelle, ces lieux apparaissent comme les creusets de la formation de la citoyenneté et du territoire européens (Knafou, 1997, p. 197).

Une intuition se dégage du corpus. Le tourisme ne serait pas une industrie « ajoutée » aux fonctions utilitaires. Il procéderait de l'appropriation « primitive » de sites investis de valeur, ce qui serait d'ailleurs à la source de processus identitaires et même « patriotiques ».

Figure 3.7

Les séquences d'un programme

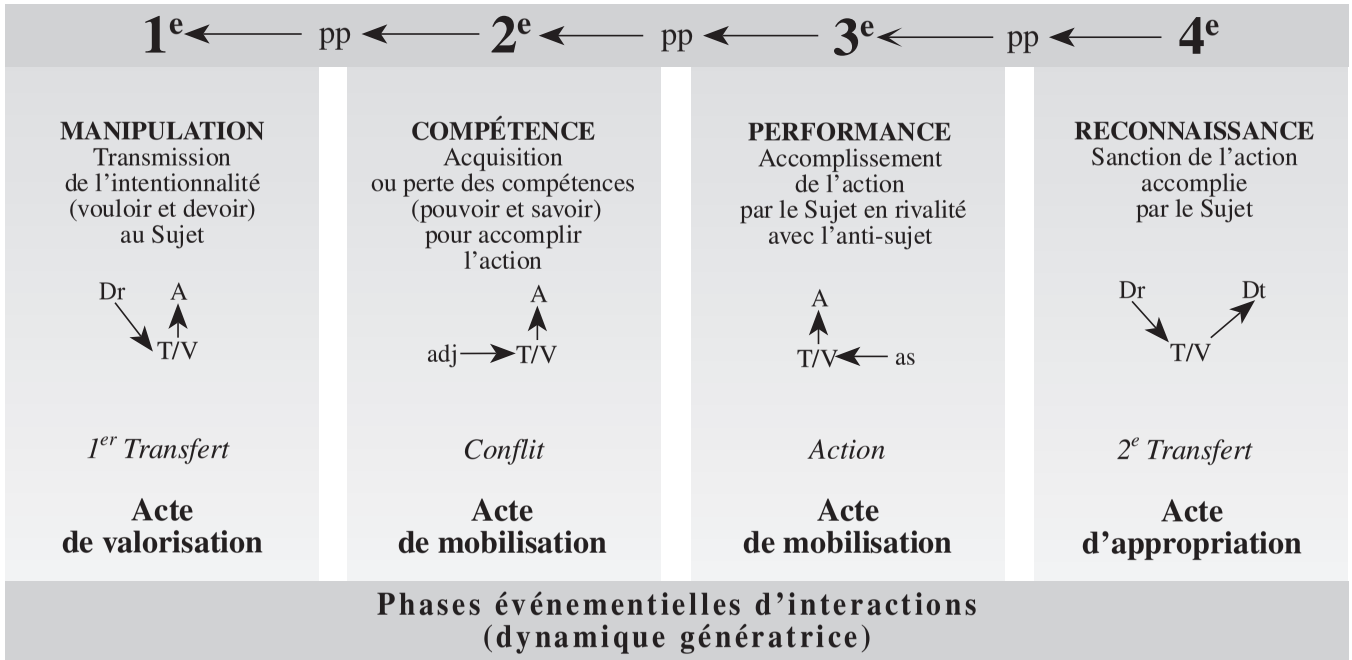


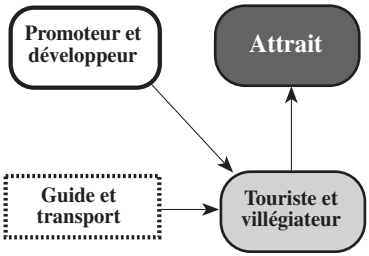
Tableau 3.10

LES PHASES D'UN PROGRAMME VERSUS LES ITINÉRAIRES

Phases	*Rôles*	*Itinéraires*
1er transfert : MANIPULATION Il s'agit d'une relation de communication. Acte de **valorisation**	T/V et promoteur + développeur (Dr)	– **Cette séquence implique un mandement qui détermine la « quête » de l'attrait.** – Le promoteur-développeur (Dr) transmet l'intentionnalité au T/V relativement à la quête de l'attrait, et « l'enjeu est l'acquisition de la modalité du « vouloir » et / ou du « devoir » qui motive l'action de se disjoindre ou de se conjoindre à une position nimbée de valeur » (Desmarais, 1998a, p. 409).
	^ PRÉSUPPOSE ^	
Action : PERFORMANCE Il s'agit d'une relation de jonction/disjonction, soit que le T/V est disjoint de l'Attrait, soit que le T/V est joint à l'attrait. Acte de **mobilisation**	T/V et attrait (Ces deux rôles sont toujours coprésents.)	– **Cette séquence implique un déplacement qui détermine la « directionnalité » des itinéraires.** – Quand il s'agit d'un déplacement d'une périphérie vers le centre, il sera question de « polarisation ». – Quand il s'agit du déplacement d'un centre en direction d'une périphérie, il sera question de « diffusion ».
	^ PRÉSUPPOSE ^	
Conflit : COMPÉTENCE Il s'agit d'une relation qui surdétermine les déplacements. Acte de **mobilisation**	T/V, attrait, anti-sujet et adjuvant	– **Cette séquence consiste à acquérir, perdre ou conserver le pouvoir de « régulation » de son itinéraire.** – L'anti-sujet tente d'empêcher le T/V de réaliser sa quête, car l'un et l'autre visent l'appropriation du même attrait : « […] il s'agit d'une relation de contrariété et de présupposition réciproque, où le Sujet est le point d'aboutissement positif d'un conflit dont le point d'aboutissement négatif est l'anti-sujet » (Desmarais, 1995a : 85). – La relation implique aussi l'adjuvant. Celui-ci est l'instance qui transmet les modalités du faire-savoir et du faire-pouvoir nécessaires au T/V.
	^ PRÉSUPPOSE ^	
2e transfert : RECONNAISSANCE Il s'agit d'une relation de communication. Acte d'**appropriation**	T/V et promoteur + développeur (Dr-Dt)	– **Cette séquence implique une rétribution qui détermine le moment de la « sanction ».** – À terme, la quête est « sanctionnée », reconnue. Elle peut être négative (action transitive : dépossession, attribution) ou positive (action volontaire : appropriation, renonciation).

Figure 3.8

La mobilisation du potentiel d'attractivité



Guide touristique : instrument qui transmet le « faire-savoir » sur l'attrait.
Moyens de transport : instrument qui transmet le « faire-pouvoir » d'accéder à l'attrait.

Les instruments du « faire-savoir »

À partir du premier tiers du XIXe siècle, une nouvelle formule prend la relève des ouvrages romantiques à propos des sites touristiques retenus par l'aristocratie, à savoir les *guides touristiques* : « […] les guides sont restés fidèles aux valeurs du tourisme cultivé, gardant la même hiérarchie des sites, fixant les goûts » (Boyer, 1990, p. 179) ; « […] les guides, en se recopiant entre eux, ont pérennisé les choix élitistes des voyageurs romantiques » (Boyer, 1995b, p. 45). France Gagnon, dans son étude sur l'évolution des circuits touristiques québécois à travers l'analyse des *guides*, fait la même remarque : « L'autre problème que nous avons rencontré est celui des répétitions d'un document à l'autre, quand il ne faut pas parler de plagiat pur et simple » (1992a, p. 104-105). Robert Lanquar analyse le passage du gros ouvrage littéraire au *guide touristique* :

> Quand, en 1839, J.A. Klein reprend le voyage sur le Rhin, décrit d'une manière superbe par les romantiques allemands, il invente un genre nouveau, construisant un ouvrage méthodique, ordonné, avec des informations précises et claires. Karl Bædecker l'imprime de telle sorte que le premier guide moderne est né : d'où l'habitude prise jusqu'à la veille de la deuxième guerre mondiale de dire un « Bædecker » pour désigner un guide de voyage. Le style est né […] En un demi-siècle, toute l'Europe sera couverte de guides, en même temps que par le chemin de fer (1977, p. 6).

La remarque, sur l'apparition simultanée du *guide touristique* et du chemin de fer, est percutante. Car à quoi sert le *guide*, sinon à « mobiliser le potentiel d'attractivité » sur des sites particuliers ?

> Ils ont inventé le voyage circulaire : on saute d'un point à un autre, l'espace entre deux lieux visités n'est pas décrit dans les guides, ni dans les journaux de voyage : seuls comptent les lieux qui « doivent » être vus : ceux dont parlent les guides ou les opuscules des agences […] (Boyer, 1990, p. 175).

> L'histoire de la villégiature au Québec passe par l'examen des moyens promotionnels des compagnies de transport lors de l'ouverture de pays neufs. Avant l'ère de la publicité organisée, la mise en place et la rentabilité des infrastructures, particulièrement du réseau hôtelier, doivent en effet beaucoup aux arts. C'est si vrai que les compagnies de chemin de fer et de navigation favorisèrent par toutes sortes de moyens l'expression artistique. Plus que tout autre champ de l'activité économique, la naissance de l'industrie touristique et l'histoire des vacances au Québec peuvent être racontées par la peinture et la photographie réalisées par les meilleurs talents (Auger, 1993, p. 62).

> Les compagnies de chemin de fer auront recours aux talents des peintres et des photographes afin de promouvoir les régions ouvertes à la villégiature en défrayant maintes fois leurs frais de voyage et de séjour (*Ibid.*, p. 61).

Les *guides touristiques* n'ont fait que publiciser des sites le plus souvent sélectionnés avant que les grands réseaux de transport soient aménagés. Mais sélectionnés par qui ? Marc Laplante et Louise Trottier posaient les mêmes questions sur la vraie « nature » d'un guide touristique. « Un guide est-il […] un instrument d'information ? Oui, peut-être ! Mais il fait des choix, favorise des lieux, "oublie" bien des choses, n'est pas à jour, exagère souvent la valeur de tels ou tels événements ou monuments, etc. Alors, peut-être est-il un outil de promotion, de propagande ? » (1985b, p. 22). Pour Normand Cazelais, « l'information touristique parle d'une réalité à venir, d'une réalité anticipée ». Cazelais compare même ce genre d'anticipation à un « acte de foi », ce qui veut tout dire sur la possession et le contrôle d'un tel instrument pour la sélection de destinations touristiques (1985, p. 3).

Les guides touristiques attirent donc l'attention sur une destination, « faisant savoir » les avantages pour ceux qui ont « l'intention » de s'y rendre. Mais il n'y a pas que le « faire-savoir ». Il y a aussi le « faire-pouvoir », puisque sont mobilisées de grandes énergies pour rendre un site accessible. On pourrait alléguer que les réseaux de transport n'ont eu qu'à lier entre eux ces différents points d'intérêt au moment de leur mise en place. Mais quel rôle doit-on attribuer aux moyens de transport au regard de l'émergence des lieux de tourisme et de villégiature ?

Les instruments du « faire-pouvoir »

En Europe, au début du XIXe siècle, la fréquentation des stations touristiques aurait profité des innovations ayant touché les transports terrestres. Des régions entières se seraient alors ouvertes au tourisme, à la suite d'une poussée des moyens de transport. Louis Brunet rapporte qu'en France, à cette époque : « […] toute la cour, toute l'aristocratie de la naissance et de la fortune, tout le monde des lettres et des arts se dirigera l'été vers les côtes. Ce mouvement naissant sera puissamment aidé par le développement des chemins de fer » (1963, p. 13). Robert Lanquar a aussi mentionné l'efficacité du transport ferroviaire dans la desserte de l'ensemble touristique européen, comme nous l'avons noté plus haut.

Nous savons aussi que, selon Marc Laplante, les sites touristiques sont les premiers lieux reliés par les moyens de transport. Dewailly et Flament écrivent : « En fait, le plus souvent, l'arrivée du chemin de fer va provoquer l'amplification, parfois spectaculaire, d'une fréquentation préexistante, ce qui nous conduit à limiter son rôle en tant qu'inventeur d'espace touristique » (1993, p. 147). Florence Deprest reconnaît aussi l'efficacité de cette consécution. Le développement des grandes stations touristiques, en Europe comme au Canada, n'est pas le propre du progrès technologique. L'avènement de moyens de transport terrestres et maritimes n'a point créé ni précédé la mise en place des espaces touristiques. Alors quel serait le rôle imparti aux équipements de transport ?

* * *

Les moyens de transport contribuent à l'évasion des touristes et des villégiateurs. L'accès aux sites touristiques, aux zones de villégiature sert à contempler son domaine, puisqu'il faut le traverser pour arriver à destination. L'accessibilité serait donc assujettie à certaines conditions qui semblent s'apparenter au « rituel », celui-ci étant régi par le franchissement de phases entre les points de départ et d'arrivée : « […] la progression vers l'attraction s'apparente à la montée vers un sommet, vers le temps fort recherché par le touriste : sa rencontre avec l'attrait » (Laplante, 1983, p. 16). On reconnaît le cas de figure du *nucleus* selon Gunn.

D'un monde posé, on accéderait à un monde inversé *via* le trajet entre ces deux termes, les voyageurs subissant ainsi un « dépaysement », une transformation. C'est d'ailleurs ce que remarque Philippe Dubé au sujet des bateaux à vapeur du Saint-Laurent il y a quelques décennies. « Parallèlement, la période des vacances nécessite aussi un changement de lieu, un dépaysement, ce qui crée alors un mouvement inhabituel de

la ville à la campagne » (1986, p. 103). Roger Béteille fait la même observation : « On retrouve une part analogue d'imaginaire collectif et de conformisme de riches dans le symbolisme qui s'attache aux grands trains internationaux (*Orient-Express* par exemple) […] » (1988, p. 39). Par leurs apparats, ces moyens de transport étaient le véhicule d'une transformation que devaient subir les touristes ou les villégiateurs pour établir la jonction avec un nouveau monde, un espace diamétralement opposé à celui qu'ils avaient quitté. Rappelons-nous la proposition de Jafari.

Nous voyons sous un nouveau jour le rôle des techniques de transport. Les acteurs qui possèdent ou qui contrôlent ces « véhicules de contemplation » manipulent la mobilité des voyageurs, en les astreignant au surplus à d'authentiques rituels de passage ou « initiatiques ».

Avec Jean-Didier Urbain : « […] constatons que l'autoroute, dans son rapport au paysage, procure au touriste (comme le train) l'expérience d'un panorama dynamique, avec en plus la possibilité de pauses d'observation nombreuses. Points de vue et espaces paysagers prolifèrent le long des autoroutes » (1993, p. 155). De nos jours, les efforts déployés pour aménager les voies cyclables ou les sentiers de motoneige au Québec relèvent de la même signification.

Au service de rituels, les moyens de transport sont aussi, par la négative et grâce à leur absence calculée, de puissants « véhicules » d'isolement. En effet, l'isolement relatif de certains territoires touristiques (Charlevoix par exemple) aurait participé de la mise en réserve, favorisant ainsi le « faire-vouloir » auprès d'une clientèle sélective. « De ce point de vue, on peut soutenir aisément que la difficulté de l'accès est un gage de sauvegarde des espaces et des lieux » (Dewailly et Flament, 1993, p. 145).

> Les pratiques touristiques contemporaines et leurs stratégies promotionnelles révèlent cet engouement pour le point au détriment des surfaces. Les hauts lieux connaissent un regain d'intérêt important et la fréquentation touristique est concentrée dans quelques lieux récemment inventés, c'est-à-dire utilisés d'une manière nouvelle (Gay, 1995, p. 95).

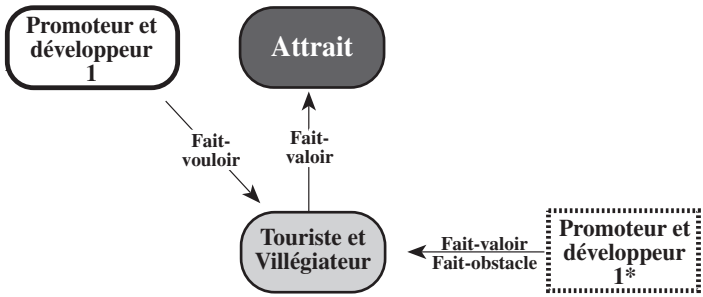
Il ne s'agit pas, évidemment, de nier le fait que les moyens de transport ont favorisé le développement de sites touristiques, ni même que ce développement pouvait permettre de rentabiliser les infrastructures qui se multipliaient. Nous proposons plutôt que, si les moyens de transport ont appuyé le développement du tourisme et de la villégiature, c'est que certaines conditions de possibilité étaient déjà réunies. Au premier chef, parmi ces conditions : une catégorisation de l'espace géographique en domaines qualitativement différenciés et engendrés par des

trajectoires ayant pour but la jonction avec des formes saillantes (*nucleus*) imprégnées de valeurs profondes. Les sites touristiques créent l'appel d'une desserte infrastructurelle qui, par la suite, permet de rentabiliser une occupation indéniablement onéreuse. Le transport des marchandises et des denrées agricoles fut de la sorte le moyen employé pour rentabiliser des opérations touristiques… présupposées ?

En cours de route, une opération de valorisation survient : un « faire-valoir » dont nous récapitulons l'argument afin de boucler le parcours. Nous avons mentionné, en commentant la structure sémiotique d'interactions, que l'anti-sujet pouvait être non seulement l'autre touriste ou l'autre villégiateur, mais aussi le promoteur-développeur lui-même. En l'occurrence, l'anti-sujet se confond avec le destinateur en faisant valoir l'objet qu'il a fait vouloir initialement. Les moyens de ce faire-valoir ne manquent pas. Nous avons noté la possibilité de moyens de transport onéreux, à quoi s'ajoutent normalement des équipements d'accueil. La mise en réserve et l'imposition de droits d'accès peuvent sous-tendre également cette opération de faire-valoir. Nous y reviendrons. Retenons pour l'instant que cette procédure de valorisation, qui fait obstacle au Sujet désireux de se joindre à l'Objet pourtant désigné par l'entité qui effectue cette valorisation, actionne une dynamique de *double bind* (double contrainte). Abondamment analysée par Desmarais et Ritchot, cette dynamique serait typiquement romantique, révolutionnaire, « capitaliste ». La rentabilisation des occupations, si caractéristique du mode de production capitaliste, trouverait ainsi sa source dans cette dynamique positionnelle de « faire-vouloir » = « faire-valoir », au reste introduite par une géographie touristique radicalement moderne (figure 3.9).

Figure 3.9

Le « faire-valoir » ou le processus de création d'un « isolat »



* Moyens de transport et d'accueil onéreux, imposition de droits d'accès, etc.

Chapitre 4

L'organisation des aires touristiques

La nature n'est pas « représentée » en position rurale. En cette position, la nature est transformée. Elle y est détruite, convertie en richesse. En position urbaine, en revanche, la nature n'est pas transformée : elle manque, tout simplement. Elle n'est pas convertie en richesse, elle correspond à une valeur. C'est pourquoi la « représentation » de la nature sera incarnée sous forme de parc, de jardin, d'espace vert, là où son manque a priori fera valoir la position le plus cher possible, en position urbaine.

Ritchot, 1999, p. 73.

1. LES CATÉGORIES DE TERRITOIRES TOURISTIQUES

De prime abord, les territoires touristiques comportent des lieux d'hébergement (front de villégiature, parc hôtelier, camping, etc.), des lieux de détente et de loisir (station balnéaire, thermale, de montagne, etc.), des lieux offerts à la contemplation esthétique (site naturel protégé, arrondissement historique, etc.). Nous avons plus d'une fois observé que ces endroits sont nettement séparés de ceux où réside et travaille la population locale. La séparation est aussi nette entre les lieux du « tourisme de masse » et ceux du « tourisme de luxe ». « La nature du tourisme est profondément, organiquement insulaire : les logiques internes de distinction, de spécialisation, de ségrégation et les techniques de production y concourent puissamment » (Cazes, 1992, p. 94).

Marc Mormont nuance l'approche : « L'image de l'espace touristique qui se propose à partir des lieux de tourisme […] est une image nettement plus complexe, qui combine des espaces denses et des espaces lâches, des groupements mobiles et des groupes fixés à un espace » (1985, p. 149). Notons l'adéquation postulée entre concept de « territoire » et concept d'« espace », comme si un « espace », aussi bien qu'un « territoire », relevait de l'univers empirique.

Quoi qu'il en soit, peut-on élaborer, à un niveau plus superficiel, une typologie qui tienne compte de la distinction des territoires fréquentés par les touristes ou les villégiateurs ? Roger Brière répondait positivement à cette question au début des années 1960 : « Les multiples éléments […] ne se répartissent pas au hasard sur le territoire mais s'ordonnent suivant un système hiérarchique de relations dont la direction et la fréquence expriment des attractions et des répulsions d'intensité variable » (1967c, p. 37). Le rapport du territoire concret à une objectivité (spatiale) abstraite et qui l'organise ou l'« ordonne » est à portée de main.

L'analyse des différentes typologies géographiques permet de dégager trois grandes catégories d'organisation spatiale, que l'on peut généraliser de la manière suivante. Les territoires seraient organisés en fonction :

- de la dimension spatiale du tourisme (Brière, 1967a-b ; Lozato-Giotart, 1987, 1993 ; Cazelais, 1999) ;
- de processus de mise en place (Bruneau, 1985 ; Cazes, 1992 ; Dewailly et Flament, 1993, 2000) ;
- de types d'itinéraires (Knafou, 1997).

Tableau 4.1

ÉTUDE COMPARATIVE DE TYPOLOGIES TOURISTIQUES TERRITORIALISÉES

	Brière (1967)	*Lozato-Giotard (1987)*	*Cazes (1992)*	*Dewailly et Flament (1993)*	*Knafou (1997)*	*Cazelais (1999)*
	Principaux critères					
Types proposés	• Présence spatiale du tourisme • Impact des aménagements	• Présence spatiale du tourisme • Impact des aménagements	• Processus de mise en place • Modalités d'appropriation	• Processus de mise en place • Modalités d'appropriation	• Types d'itinéraire • Modalités d'appropriation	• Processus de mise en place • Impact des aménagements
N° 1					• Site touristique	
N° 2		• Spécialisé	• Planifié	• Organisé	• Station, comptoir	• Conceptuel
N° 3	• Station	• Polyvalent	• Non planifié		• Ville touristique	• Évolutif
N° 4				• Spontané		

Caractères des types : n° 1 : lieu de passage, inadéquation fréquentation/hébergement ; n° 2 : activité principale, présence de ressources, marché potentiel, opération programmée, maîtrise foncière, création *ex nihilo* ; n° 3 : coprésence d'activités sans frontière et intégrées, organisation variable issue d'une transformation ; n° 4 : paysage inachevé, absence de règles, adaptation aux goûts.

1.1. La dimension spatiale du tourisme

« C'est par la combinaison de critères liés aux flux-émetteurs, au nombre de touristes, à la morphologie et à la phénoménologie que se justifie la typologie » (Lozato-Giotart, 1987, p. 90). Or, cet amalgame de critères donne une classification qui « […] est une longue variation sur des couples de mots qui reviennent interminablement : poly- ou mononucléaire, multi- ou unipolaire, ouvert ou fermé […] » (Barbaza, 1988, p. 218).

Il arrive aussi que la complexité de l'expression spatiale du tourisme se trouve cantonnée dans ces deux attributs que sont la « polyvalence » et la « spécialisation » (Lozato-Giotart, 1987, p. 75-121 ; Cazelais, 1999, p. 28-39). Dans le premier cas, l'activité touristique est intégrée aux autres formes d'occupation du territoire, y compris là où le tourisme ne constitue pas la principale activité (p. ex. Paris, Québec). Ces manifestations touristiques sont aussi classées en fonction d'attraits divers, de possibilités et, par conséquent, de leur capacité accrue d'attirer et de retenir les touristes (p. ex. la montagne et les grandes métropoles). Dans le second cas, la vocation unique du lieu consacré explique sa fréquentation (p. ex. Lourdes, Sainte-Anne-de-Beaupré). Sous l'étiquette « spécialisation », on énumère une panoplie d'« espaces » hétéroclites dont on définit la fréquentation à partir de la vocation dominante de chacun (espaces de destination, de passage, saisonnier, quatre-saisons, de contact, etc.).

> L'analyse géographique des formes spatiales a souvent été conduite sur un mode essentiellement descriptif, privilégiant les manifestations visibles, c'est-à-dire tout ce qui se lit dans le paysage ou sur un plan. Ceci débouche sur une typologie nécessairement complexe, fréquemment confuse, jouant indifféremment sur les différents niveaux scalaires (Dewailly et Flament, 1993, p. 173).

En effet, l'analyse de l'espace – ou du territoire pris pour l'espace – fait l'objet d'une ventilation à des échelles différentes (locale, régionale, etc.). Sur l'utilisation de l'échelle, nous avons déjà cité Normand Cazelais, selon qui « […] tant pour appréhender que pour analyser l'espace touristique, il faut recourir aux échelles […] Les cartes illustrant l'espace touristique obéissent aux mêmes règles et se répartissent en diverses échelles » (1999, p. 15).

Ce recours aux différentes échelles est cependant caractéristique d'une « hiérarchisation fonctionnelle », d'un emboîtement d'espaces en « paliers » et s'échelonnant du plus petit au plus grand. Roger Brière postule que l'espace touristique « s'ordonne en une hiérarchie spatiale

qui [comporte] quatre degrés de complexité et d'étendue : l'habitation touristique, la station touristique, la sous-région touristique et la région touristique » (1967c, p. 38). Ne sont retenus comme critères que « des considérations morphologiques sur les espaces, simplement photographiés et cartographiés » (Cazes, 1992, p. 96).

> Que sa vocation soit naturelle ou tardive, l'espace touristique présuppose et exige toujours […] une duplication de fonctions qui existent déjà [s'abriter, se nourrir, produire, transformer, échanger, circuler], puisqu'il est un espace de services. Il est donc constitué d'un agencement d'activités, d'équipements et de paysage, qui se superposent généralement à ceux qui existaient auparavant (Cazelais, 1999, p. 21).

Mais puisque, « [de] l'espace regardé à l'espace consommé, la gamme des combinaisons semble large, en particulier au niveau régional où les caractères et les délimitations géographiques ne sont pas toujours faciles à cerner, et encore moins à hiérarchiser » (Lozato-Giotart, 1987, p. 134), il est nécessaire d'élaborer une typologie basée sur autre chose que l'« image » ou une succession de « paliers ». En outre, il faut tenir compte de la variable temporelle et des processus de mise en place.

1.2. Les processus de mise en place

Georges Cazes interroge la pertinence d'une typologie territoriale des faits touristiques : « Quelles régularités (invariants, lois) d'inscription spatiale peut-on repérer à travers la multitude des cas observés ? » (1992, p. 88.) L'auteur postule à cette fin la nécessité de trouver une organisation globale au crédit de la diversité empirique que l'on observe dans l'espace touristique. Car la difficulté de rendre compte de l'« inscription spatiale » du tourisme implique des critères qui diffèrent de ceux explicités plus haut. Plus difficiles à « codifier et à qualifier », les critères qui permettent une classification déterminée des différents types d'espaces touristiques tournent autour de deux *inputs* : « Au total, les formes observables résultent des processus de mise en place et des stratégies des différentes catégories d'acteurs » (Dewailly et Flament, 1993, p. 174).

Les « couches » touristiques

Il va de soi que tout établissement touristique observable est la résultante d'une évolution. Il convient donc, normalement, d'analyser le passé spatial pour comprendre un état actuel. Sur l'accumulation de « couches »

touristiques et la nécessité de tenir compte de cette stratification dans l'analyse et la typologie d'un territoire touristique, Dewailly et Flament observent que :

> […] si l'on s'en tient aux espaces récepteurs, les expressions spatiales du fait touristique sont généralement d'analyse délicate, et d'autant plus que l'histoire touristique est longue. On reconnaîtra sur un même espace des formes différentes, et ceci est vrai aux différentes échelles (1993, p. 173).

Dans cette perspective d'une « géographie historique » du tourisme, Georges Cazes est plus explicite encore :

> Sauf exception donc (aménagement récent intégralement planifié autour d'une activité et d'un segment de clientèle), les espaces touristiques observables sont le résultat d'une sédimentation multiforme de périodes, de produits et de marquages qui obligent – dans ce domaine aussi – à penser la complexité et la pluralité (1992, p. 88).

Normand Cazelais reconnaît qu'il faut accorder quelque attention à l'évolution d'un territoire pour en déterminer la typologie. Il différencie deux « ordres » d'espaces touristiques : « évolutif » et « conceptuel ».

Tableau 4.2

Les deux ordres d'espaces touristiques et de villégiature selon Cazelais

Espace d'ordre **évolutif**	*Espace d'ordre* **conceptuel**
« […] caractérisant un espace où le tourisme devient progressivement une fonction dominante ».	« […] caractérisant un espace planifié et aménagé à cette fin ».
Exemples : Basses-Laurentides, côte sud-est du Maine, Côte d'Azur française ou Riviera italienne.	Exemples : littoral du Languedoc-Roussillon, les clubs Med, le Mont-Sainte-Anne.

Source : Cazelais, 1999, p. 18.

Les modalités d'appropriation

Sur la pertinence d'intégrer le rôle des acteurs dans la détermination d'une typologie, l'analyse du processus de mise en place privilégie la référence aux « modalités d'appropriation » de l'espace : « […] les visiteurs achètent des parcelles de l'espace touristique qu'ils contrôlent de la sorte depuis l'ailleurs » (Cazelais et Nadeau, 1989, p. 19). Georges Cazes avance que l'inscription spatiale fait référence à « l'insularité » de la position : « […] l'objet touristique considéré peut être situé sur une

échelle qualitative d'insularisation, s'appuyant aussi sur les informations concernant les acteurs principaux » (1992, p. 94). Se trouvent clarifiées certaines modalités de l'« empreinte spatiale » du tourisme.

> […] un processus renforcé de concentration urbaine sur les espaces environnants : le front de résidences secondaires et des équipements de loisir progresse en s'insinuant dans des zones rurales dont souvent le seul argument touristique à faire valoir est la proximité de la grande agglomération ; de même, le reflux touristique pénètre au plus profond des arrière-pays (Cazes, 1992, p. 87).

« C'est presque une conquête touristique, une colonisation de l'ancien espace rural et maritime par une clientèle fortunée » (Lozato-Giotart, 1987, p. 97). Par ailleurs, il y a lieu de reconnaître que deux approches utilisent le critère des « modalités d'appropriation », d'une part, au regard d'un jeu de « classes sociales » et, d'autre part, en fonction de la « planification de l'action » sur un territoire.

La première approche veut que les territoires touristiques s'organisent en fonction de l'inégalité des moyens économiques dont disposent les membres des différentes classes sociales. Fondée sur une pratique ségrégative du tourisme ainsi que sur l'effet de séduction des territoires auprès des classes sociales supérieures, la pratique touristique serait réglée par un jeu de distinction sociale :

> […] l'impact spatial des pratiques quotidiennes des classes dominantes d'origine urbaine […] consiste à s'approprier l'espace régional (accentuation de l'emprise foncière), à le parsemer de résidences principales et secondaires (mitage de la campagne), à l'entraver de parcs, de réserves, de sanctuaires, à le transformer au point de créer une nouvelle spatialité régionale où s'élaborent de nouveaux rapports sociaux, c'est-à-dire de nouveaux rapports de force (Bruneau, 1985, p. 68).

Ce point de vue sociologique est celui de Marc Mormont :

> Cette détermination des pratiques de loisir par un système de concurrence symbolique entre les classes contribue également à hiérarchiser les espaces de loisir en fonction des clientèles, c'est-à-dire en fonction de la relation entre la valeur distinctive des espaces et la capacité des différentes clientèles d'y accéder, et se combine avec la dynamique des styles de vie pour spécialiser les espaces, c'est-à-dire les organiser et les aménager de manière à répondre aux demandes sociales spécifiques (1985, p. 153).

Pour ce qui est de la seconde approche, axée sur la planification de l'action, il est possible de regrouper les types de territoires en deux grandes catégories.

Tableau 4.3

CATÉGORIES DES ESPACES DE LA PLANIFICATION

	Cazes (1992, p. 97-101)	*Dewailly et Flament (1993, p. 174-185)*
Planifié ou organisé (p. ex. Languedoc-Roussillon)	• proximité des ressources • marché potentiel	• opération programmée • maîtrise foncière
Non planifié ou spontané (p. ex. Costa del Sol)	• ponctuel et discontinu • issu de pressions	• absence de plan et de règles • hétérogène et inachevé

Dewailly et Flament commentent la difficulté d'établir cette typologie : « Au total, les processus d'appropriation de l'espace par le tourisme sont d'une grande diversité apparente, mettent en jeu des pratiques inégalement complexes et les modalités d'inscription spatiale se situent à l'intérieur d'un registre très ouvert » (1993, p. 186). Rien de surprenant ! L'exploration du divers empirique perd de vue la conception typologique qui, pour cette raison, doit être présupposée.

1.3. LES TYPES D'ITINÉRAIRES

Considérons maintenant l'organisation territoriale en fonction des types d'itinéraires, telle qu'elle a été relevée principalement par Rémy Knafou. « Les nouvelles pratiques des touristes rendent de plus en plus complexe l'analyse des lieux, voire créent des lieux hybrides ; mais il reste des lieux spécifiquement touristiques, qui sont ceux de l'espace du déplacement touristique » (1997, p. 200). L'auteur positionne, en priorité, les territoires touristiques en fonction de « différents types d'itinéraires » suivis par les voyageurs. On retrouve deux types d'itinéraires, l'un lié à une destination unique ou « apogée », l'autre associé à un circuit bouclé ou « pérégrination ».

Rémy Knafou définit quatre « formes élémentaires » dans lesquelles il classe les diverses manifestations spatiales du tourisme. Ce sont : le site touristique, la ville touristique, la station et le comptoir touristique. Le « site » se définit comme un lieu de passage ou l'aboutissement d'une « pérégrination de lieu en lieu ». Cette forme caractérise des lieux dont la

raison première est la visite et non la résidence. En outre, Knafou observe une inadéquation entre la capacité d'hébergement et la fréquentation de ces lieux, celle-ci étant plus importante. La « ville » touristique prend deux formes spatiales : celle où la multiplicité des sites est intégrée au tissu urbain (Paris) ; et celle dont la mainmise du tourisme se fait sentir sur un secteur particulier de la ville (Vieux-Québec). La « station et le comptoir » ont en commun la primauté de l'activité et l'appropriation foncière du lieu par le tourisme. Ce qui différencie ces deux formes met en cause, d'une part pour la station, la présence d'une population locale (Vichy) et, d'autre part pour le comptoir, la création *ex nihilo* et l'enclavement du lieu (Club Med).

Toutefois, selon Knafou, les formes élémentaires définies ci-dessus ne suffisent pas à meubler une typologie.

> L'élaboration de sous-typologies ne pourra se faire que lorsque des recherches plus approfondies permettront de dégager des discriminants pertinents. Les lieux touristiques sont en premier ressort la résultante des pratiques des touristes. Il conviendra donc d'approfondir la connaissance de leur origine : par exemple, lieux créés par le tourisme, pour le tourisme ou lieux de vie récupérés, au moins partiellement, par le tourisme ; ainsi que la palette de leurs modalités : formes de passage et de séjour (1997, p. 201).

Enfin, Rémy Knafou dégage la conséquence d'une telle typologie : « On pourra définir alors l'espace touristique comme concentrant un certain nombre de lieux touristiques et possédant une image globale profondément liée au tourisme » (*Ibid.*).

* * *

Selon les diverses approches typologiques que nous venons de recenser, les territoires touristiques seraient confondus avec une pure étendue sans structuration interne sur laquelle sont projetées des qualités extrinsèques de gîte, de station, de comptoir, etc. Mais se pourrait-il qu'une telle projection puisse occulter une structuration interne de l'espace, sous-jacente aux occupations concrètes : une structuration qui engendrerait des domaines qualitativement différenciés et qui contraindrait les occupations ? En d'autres termes, se pourrait-il que l'espace soit d'emblée catégorisé en domaines abstraits et que cette catégorisation définisse des conditions de possibilité différenciatrices de mise en valeur, pour ne pas dire d'un « marché » ?

Comment peut-on en arriver à une analyse plus correcte d'un espace « hétérogène » et qui pourrait appuyer une typologie plus juste ? Pourquoi le développement touristique s'investit-il dans des lieux particuliers tout en laissant de côté les zones limitrophes ? Les formes concrètes du tourisme et de la villégiature ne pourraient-elles pas réaliser une valorisation qui se fonderait sur une catégorisation différenciatrice de l'espace géographique ? Si tel était le cas, la valeur de la position ne serait pas tant projetée qu'engendrée par une appropriation sélective préalable. Telle est la proposition de la méthode structurale relativement à la dimension spatiale des faits touristiques.

2. LA DIFFÉRENCIATION RÉGIONALE DU TOURISME

Pour résoudre le problème de la classification des aires touristiques et de villégiature, il faut montrer comment l'appropriation potitique du potentiel attractif des sites implique l'engendrement d'un espace dont les positions sont qualitativement distinctes. L'espace géographique serait *a priori* « hétérogène », composé de positions évaluables et plus ou moins accessibles. Les « Sujets » (touristes et villégiateurs) pourraient alors réaliser leurs quêtes en se conjoignant aux « Objets » (positions-attraits, « *nucleus* ») investis de valeurs socioculturelles. Les touristes et les villégiateurs seraient manipulés en ce sens par des « destinateurs-délégués » – artistes, promoteurs-développeurs, bourgeois, étatiques, etc. – qui auraient préalablement célébré et réservé les positions attractives.

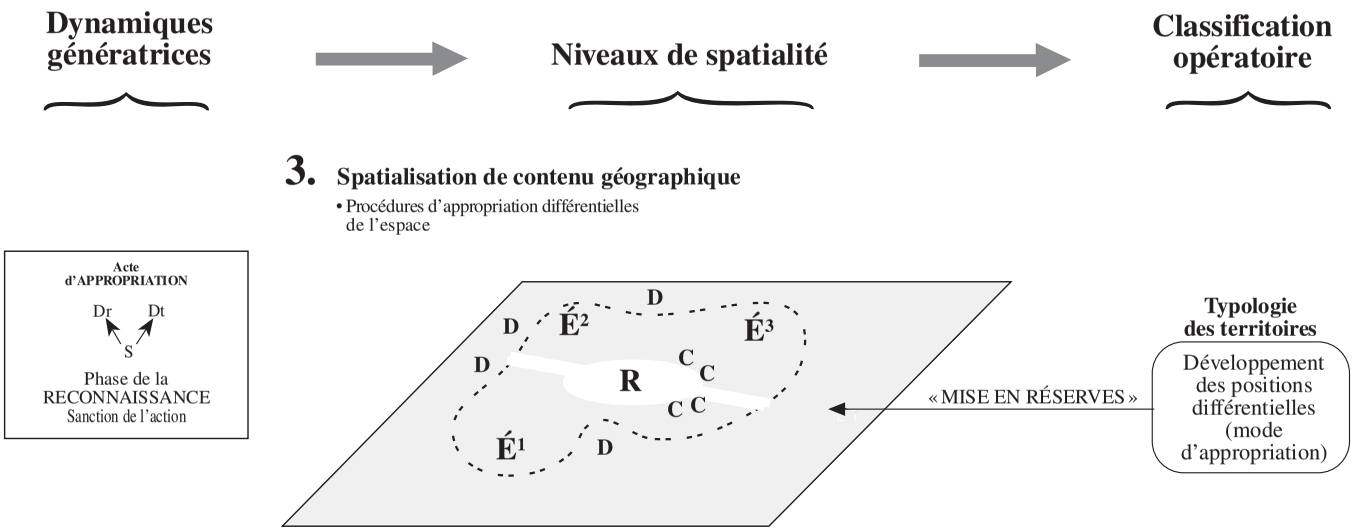
Les aires touristiques pourraient dès lors être « mises en valeur » – « mises en marché ? » –, prises en charge par des acteurs qui y implanteraient des équipements. Ces occupations stables seraient par la suite rentabilisées grâce à des acquisitions de compétences (« faire-savoir » et « faire-pouvoir »). L'espace touristique serait donc issu de l'engendrement de domaines qualitativement différenciés et contraignants à l'égard des occupations (figure 4.1).

2.1. Les aires touristiques : un réseau de discontinuités qualitatives

Il ressort, de l'argument en cours d'élaboration, que le problème purement géographique du tourisme est celui de la détermination de limites entre les espaces concernés. Selon l'approche structurale, l'espace géographique n'est pas une étendue continue (homogène) sur laquelle se

Figure 4.1

LA COUCHE DE SPATIALISATION GÉOGRAPHIQUE

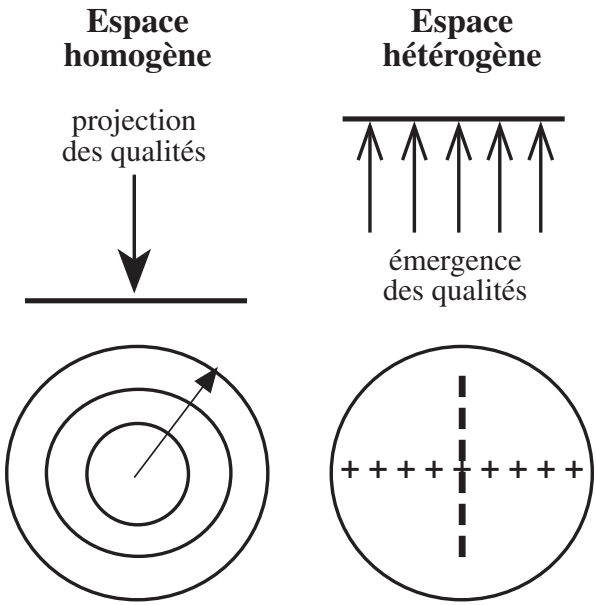


Catégorisation des aires touristiques

R = rassemblement ; **D** = dispersion ; **C** = concentration ; **É** = évasion 1, 2, 3 ; **S** = Sujet ; **O** = Objet ; **as** = anti-sujet.

Figure 4.2

ESPACE « HOMOGÈNE » VS « HÉTÉROGÈNE »



projettent des variables qualitatives et quantitatives extrinsèques (Desmarais, 1995a ; Desmarais et Ritchot, 1997 ; Ritchot, 1991 ; Ritchot et Mercier, 1992). Cet espace est pourvu de sa propre dynamique (hétérogène) d'où émerge un réseau de discontuinités qualitatives (figure 4.2).

Georges Cazes confirme cette intuition structurale pour autant qu'elle vise non plus seulement l'espace géographique en général, mais en plus l'espace touristique en particulier : « [le] principe de discontinuité [est] à la base [de l'organisation de l'espace touristique et il sanctionne] une coupure nette et fondatrice avec le lieu de résidence permanente » (1992, p. 48). Selon Jean-Christophe Gay : « Fréquemment moins nettes que [les] limites tracées par l'homme [les discontinuités] n'en sont pas moins importantes » (1995, p. 81).

Les discontinuités spatiales sont engendrées par des trajectoires de type « itinéraires touristiques ». L'ensemble constitue un espace hétérogène, c'est-à-dire un espace dont les points ne sont pas équivalents et correspondent à des valeurs positionnelles différentes (urbaines et rurales). La structure de cet espace filtre les activités touristiques et en contraint

l'évolution de ce fait. Les positions touristiques issues d'itinéraires endorégulés groupent des qualités d'occupation spatiale dites urbaines (rassemblement et évasion). C'est là qu'en principe sont édifiées les formes somptuaires du tourisme : les équipements hôteliers de prestige (p. ex. Manoir Richelieu), les fronts de villégiature (p. ex. Mont-Tremblant), les grands parcs de conservation (p. ex. parc national Forillon), etc. Les positions touristiques associées à des itinéraires exorégulés groupent les qualités d'occupation dites rurales (dispersion et concentration). C'est là qu'en principe sont mis en place les infrastructures routières et les services connexes plutôt assumés par la population locale (restauration, station-service, etc.), ainsi que les équipements hôteliers de masse associés au nomadisme résiduel (cabines, motels, campings).

L'endorégulation se traduit par des actes volontaires d'appropriation (acquisition) ou de renonciation positionnelle (mise en réserve). Quant à l'exorégulation, elle induit des actions transitives d'attribution (location) ou de dépossession (expropriation ; tableau 4.4).

Tableau 4.4

ACTEURS ET ACTIONS

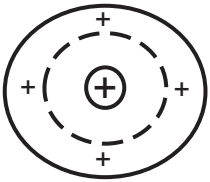
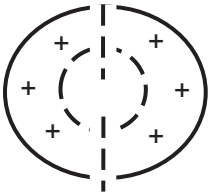
	Appropriation (acquisition)		*Renonciation (mise en réserve)*	
	t_1	t_2	t_1	t_2
Endorégulation Actions volontaires	**A** > *p*	(**A***p*)	(**A***p*)	*p* > **A**
Exorégulation Actions transitives	**A**(a) > *p*	**A**(a*p*)	**A**(a*p*)	(**A***p*) > a
	t_1	t_2	t_1	t_2
	Attribution (location)		*Dépossession (expropriation)*	

$\mathbf{t_1}$: temps (étape de l'action) ; ***p*** : position ; **A** : acteur urbain ; **a** : acteur rural.

Cette catégorisation, fondée sur la compétence politique des acteurs du point de vue du contrôle de la mobilité par l'appropriation, n'exclut surtout pas la présence de l'urbain à la campagne (p. ex. un front de villégiature d'évasion) ni du rural en ville (p. ex. un faubourg de concentration ou un quartier ouvrier). Les valeurs positionnelles urbaines et rurales définissent des conditions de possibilité (Desmarais, 1995a, p. 91), de sorte qu'on peut observer sur le terrain des aménagements dont les attributs sont contradictoires par rapport à la structure abstraite des positions.

Figure 4.3

Les cas de figure

Enclave		Massif dont la surface ne peut pas se développer.
Verrou		Massif qui se localise dans une aire négative et oblige les trajectoires au contournement.
Collier		Aire positive produite par une évasion (endorégulé diffusante), ayant pour source un massif.
Corridor		Talweg qui perce un collier et fait communiquer la périphérie avec le centre.

Source : Desmarais, 1992b.

Il est donc pertinent de reconstituer la façon dont les types d'appropriation engendrent des rapports de positions spatiales qui structurent les différentes aires touristiques (figure 4.3).

2.2. La signification de l'acte d'appropriation

Nous avons noté que la mise en réserve de territoires et l'imposition de droits d'accès peuvent réaliser une opération de « faire-valoir ». Celle-ci dépendrait, sur le plan économique, de la rente foncière de situation (Ritchot, 1991, p. 53-60 ; 1992, p. 175-214).

> La théorie considère […] qu'il est essentiel de distinguer soigneusement l'institution du droit de propriété, qui est un acte de nature politique, et son aliénation en rente, qui est une transformation monnayable de ce droit et non pas une valeur rattachée à la production de la plus-value par le

> travail. Dite « de situation », la rente foncière prend sa signification dans cet acte politique qu'est l'institution du droit de propriété, ce dernier précédant et même conditionnant la production économique (Desmarais, 1995a, p. 96).

La rente foncière de situation (notée « RDI ») convertit « les valeurs investies dans les formes abstraites de l'espace géographique et elle les fait passer d'un mode d'existence actuel au mode d'existence réalisé » (Desmarais, 1992b, p. 259). Le mode d'existence actuel est l'opération par laquelle les « valeurs anthropologiques profondes » se spatialisent sous l'effet de l'acte d'appropriation. Cette opération fait en sorte que les positions acquièrent une valeur significative avant que s'organisent les activités de surface. Au lieu de signifier la productivité matérielle par la plus-value, la RDI signifie la valorisation de la propriété foncière dont l'essence n'est pas économique mais politique.

Les individus doivent donc payer une rente pour accéder à une position « mise en réserve » dans un territoire donné. La RDI transforme ainsi la « valeur positionnelle » en « valeur économique ». S'appuyant sur le droit de propriété lui-même corrélé à un « interdit », la RDI valorise préalablement les dimensions « anthropologique » et « politique » du processus de genèse d'une aire touristique, et cela moyennant la « sacralisation » de formes préalablement investies de valeurs socioculturelles. L'édification des formes concrètes s'ensuit et elle n'est que le présupposé de l'économie de production.

3. LA DÉFINITION GÉOGRAPHIQUE STRUCTURALE DU FAIT TOURISTIQUE

La méthode structurale, dans le champ du tourisme, permet de relever les défis analytiques que nous venons de circonscrire. Comment aller de la diversité des faits et des événements touristiques à un objet de connaissance qui, d'une part, prend en charge la description de cette diversité et, d'autre part, permet de remonter à la mondialisation ? Pour clarifier la problématique de l'émergence des positions qui structurent les activités touristiques en général, l'intérêt de la méthode structurale en cette matière est de montrer que la diversité des faits peut se rapporter à un objet de connaissance général (Desmarais, 1995a, 1998a, 1998b, 2001 ; Desmarais et Ritchot, 1997, 2000 ; Ritchot, 1999 ; Ritchot et Mercier, 1992).

Notre géographie structurale du tourisme et de la villégiature fait appel à la connaissance d'une structuration spatiale régionale. Cette géographie élabore une analyse de la dynamique génératrice des régions touristiques, laquelle dépend :

- d'une définition objective ;
- d'un modèle d'interprétation ;
- d'une classification opératoire.

Faire de la géographie structurale du tourisme ne consiste pas seulement à énumérer ou à décrire des manifestations sensibles associées à autant d'activités économiquement définies. Car l'objet d'une géographie explicative et interprétative de l'activité du tourisme et de la villégiature consiste à reconnaître la primauté du rôle structurant de l'espace géographique dans l'organisation et le déroulement de ces activités.

En ce qui concerne la définition du tourisme comme classe de phénomènes géographiques, il convient à présent de reconnaître que les flux touristiques convertissent des « trajectoires » politiquement régulées par l'appropriation de sites. Par ailleurs, cette appropriation actualise du sens en espace : elle spatialise des significations.

Relativement à l'insuffisance de la référence « subjective » aux valeurs de la société, il convient de tenir compte de l'existence de valeurs positionnelles investies de significations culturelles affectivement saisies. Ces saisies sont subjectives, mais les valeurs profondes et les positions investies sont objectives.

Du point de vue de l'approche des mobilités territoriales, il convient d'établir que les lieux sont d'abord investis de significations culturelles profondes qui, dès lors, confèrent du « sens » aux trajectoires touristiques. Dans la mesure où ces investissements culturels sont attractifs, ils suscitent des rivalités pour l'appropriation qui déclenchent aussitôt le déploiement de trajectoires politiquement définies et déterminent ainsi des valorisations positionnelles différenciées.

En ce qui concerne enfin la pertinence d'un traitement interdisciplinaire, la méthode structurale favorise l'établissement de passerelles entre les différents choix d'objets. En effet, cette méthode accorde une spatialité aux valeurs et aux trajets, en même temps qu'elle communique du sens aux occupations et aux activités économiques.

Le « Parcours d'une aire touristique » (figure 4.4) reconnaît trois niveaux de spatialité articulant des contenus différents : le niveau économique présuppose (pp) l'engendrement du niveau géopolitique, lequel présuppose à son tour un investissement de valeur profonde (niveau anthropologique). La catégorisation qui procède de ce parcours organise ainsi l'espace en fonction de niveaux issus de « dynamiques génératrices » : des programmes d'appropriation et de valorisation.

À l'interface de la valorisation et de l'appropriation, le modèle d'espace hétérogène reconstitue la façon dont des gradients distincts et des polarités différenciées segmentent l'espace en aires touristiques. Le déploiement de discontinuités qualitatives, abstraites catégorise l'espace géographique en positions qualitativement différenciées. Le modèle d'espace proposé permet en retour d'affiner le parcours, que Gaëtan Desmarais qualifie à ce stade de « morphogénétique » (1992b, 1995a et 1998b). Le parcours ainsi détaillé décline sept formes de médiation par lesquelles les espaces naturels sont transformés en espaces culturels.

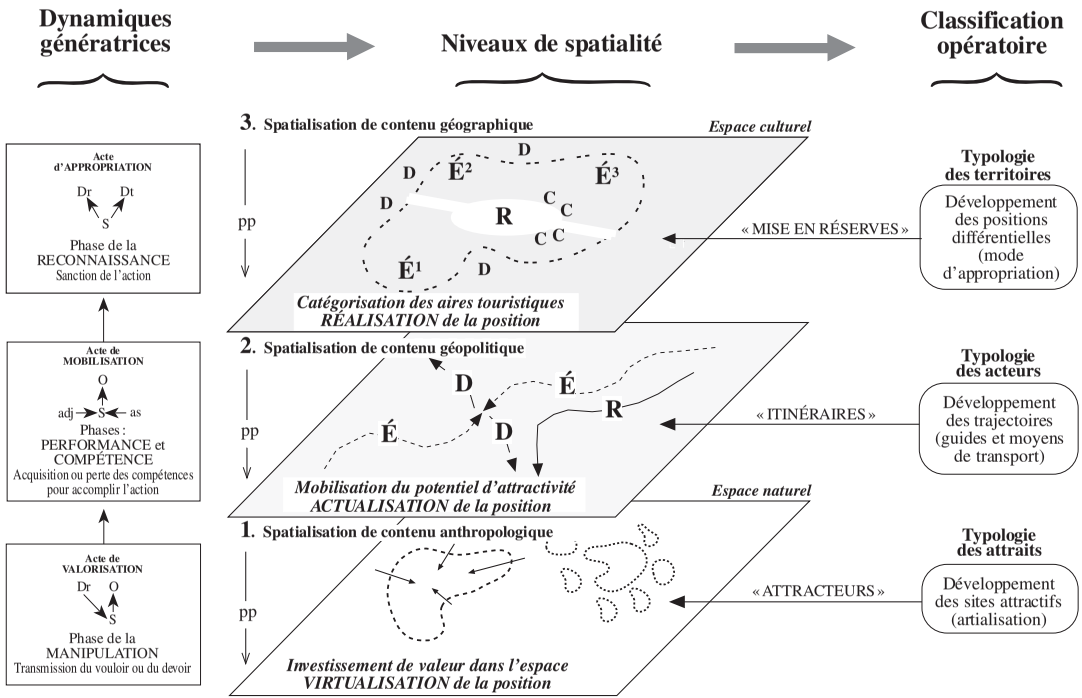
> Ce sont, par ordre d'implication : les significations socioculturelles identitaires ; la règle de propriété qui actualise spatialement ces significations ; les trajectoires de mobilité qui engendrent les positions de l'espace géographique ; la structure de positions abstraites déterminée par les conflits entre les trajectoires ; la valorisation de ces positions par la rente ; l'édification des formes architecturales ; la rentabilisation de ces formes concrètes par les usages et les activités économiques (Desmarais et Ritchot, 1997, p. 47).

Quant à l'élaboration de la typologie, elle est reconduite sur chacun des niveaux que traverse le parcours. Pour dégager une classification opératoire des lieux touristiques, trois aspects sont considérés :

1. Étant donné qu'il est difficile de trouver des liens entre les divers niveaux d'analyse des territoires touristiques, il est nécessaire de ramener la diversité des phénomènes (attrait, acteur, territoire) à des catégories d'ordre « classificatoire » plus générales (niveaux anthropologique, géopolitique, économique) pouvant être reliées entre elles.
2. Étant donné que la démarche typologique en tourisme est habituellement statique, il est nécessaire de remédier à cette carence par l'introduction d'un point de vue dynamique (conversions, engendrements), de façon à prendre en charge l'évolution d'un territoire, c'est-à-dire le temps (géographie historique).

Figure 4.4

PARCOURS D'UNE AIRE TOURISTIQUE



Sources : Desmarais, 1992b, 1995a, 1998b.

3. Étant donné que la composante spatiale associée au tourisme est généralement conçue comme étant un support de l'activité, il est nécessaire de voir l'espace comme étant plutôt intrinsèquement structural (passage du phénomène à l'objet).

En reprenant ce cadre théorique et méthodologique, nous avons proposé des apports nouveaux concernant trois problèmes centraux de la géographie du tourisme et ainsi reconstitué les différentes phases d'engendrement des aires touristiques. Il nous a fallu effectuer à cette fin un retour sur des catégories fondamentales en géographie du tourisme, soit l'attrait, l'acteur et le territoire.

Pour aborder les divers caractères des espaces touristiques associés aux enjeux de la mobilité et de la compétence des acteurs ainsi qu'à la valorisation des lieux, il est aussi pertinent de dresser un portrait géohistorique du tourisme, c'est-à-dire préciser les diverses strates historiques qui scandent l'espace. On pourra ainsi mieux comprendre les positions spatiales et les rôles géotouristiques en vue de proposer un modèle d'organisation spatiale conforme à la réalité. Ce modèle général d'organisation des régions touristiques permettra d'établir des repères pour interpréter les différences « qualitatives » sous-régionales. L'existence d'une différenciation régionale fondée sur un « contrôle de territoires », c'est-à-dire sur l'orientation de trajectoires éventuellement converties en flux touristiques, permet d'élucider la problématique de l'émergence des positions qui justifient les activités touristiques en général.

Précisons que la partie empirique approfondira de préférence le niveau géopolitique du contrôle des trajectoires de mobilité. À un degré moindre sera exploré le niveau anthropologique (mythe du coureur des bois, du colon, etc.). Les observations relatives aux occupations concrètes prendront la forme d'exemples (hôtels, chalets, etc.).

Partie II

Le tourisme et la villégiature au Québec

Chapitre 5

De la villégiature aristocrate au programme de la bourgeoisie

1. LE CHANTIER DE LA CONNAISSANCE DU TOURISME AU QUÉBEC

Deux chercheurs en tourisme de l'Université du Québec à Montréal, Jean Stafford et Marcel Samson, estimaient, dans la seconde moitié des années 1980, que l'histoire de l'industrie touristique québécoise n'avait pas encore fait l'objet d'une étude détaillée.

> La description de ces phases du développement de l'industrie touristique au Québec demeure à l'état d'hypothèse. Seule une étude historique minutieuse pourrait permettre de vérifier et d'affiner ces hypothèses, et de fournir des balises plus justes pour la connaissance de l'évolution de cette industrie (1986, p. 296).

> Cependant, par le biais d'un certain nombre de documents, guides et récits, nous pouvons reconstituer grossièrement son évolution. De plus, on connaît maintenant l'importance de la villégiature dans le développement du tourisme au Québec de sorte que, par ce biais, on peut retracer l'histoire du tourisme à partir de textes portant sur ce type d'habitat (1989, p. 10-11).

De son côté, Normand Cazelais, dans un ouvrage sur l'espace touristique québécois, considère la villégiature comme étant : « […] un mode plus authentique, plus réel du tourisme puisque, largement étrangère, sa clientèle [satisfaisait] plus immédiatement les canons des définitions touristiques » (1999, p. 32). Dans un numéro spécial sur la villégiature au Québec, Marcel Samson avance même que : « […] c'est toute l'histoire du tourisme au Québec, histoire qui reste encore à écrire, qui aura été marquée par l'avènement de la villégiature – des grandes villas et hôtels de luxe d'autrefois aux stations touristiques et multiples résidences secondaires d'aujourd'hui » (1988, p. 13). Selon Marc Laplante : « […] les travaux spécialisés sur l'histoire du tourisme au Québec [restent] très rares » (1995, p. 2). Pour sa part, France Gagnon, du Département d'histoire de l'UQAM, constate qu'il « reste beaucoup à faire » (1992, p. 101-102). À présent, Gaston Gagnon soutient que :

> […] même si paradoxalement l'histoire a toujours été un élément majeur, voire incontournable de l'offre touristique, tant en ce qui concerne la création des attraits que comme produit proprement dit, la quête de la connaissance de l'Autre, de sa culture et de son environnement passant souvent par son entremise, l'histoire du tourisme a peu intéressé les chercheurs (2000, p. 3).

À la lumière de ces brefs rappels, il est permis d'affirmer que les chercheurs qui traitent de la question du tourisme s'entendent pour constater un manque, un « vide » quant à la problématique historique de cette

pratique. Rappelons que le dernier ouvrage complet sur la « géographie du tourisme au Québec » remonte aux travaux de Roger Brière réalisés à compter de 1967. La plupart des analystes du phénomène touristique québécois fondent d'ailleurs leurs arguments sur les écrits de cet auteur (Gagnon, Samson, Stafford, Cazelais). Philippe Dubé, un spécialiste du phénomène de la villégiature, s'exprime ainsi à propos des travaux de Brière : « […] il aura fallu attendre les travaux de [celui-ci] pour satisfaire notre appétit de connaissance dans ce domaine. Il abordera, bien entendu, le tourisme comme un phénomène géographique mais il saura cerner l'ensemble du phénomène dans une perspective historique qui peut avantageusement servir encore aujourd'hui de référence sûre » (1983, p. 212).

Depuis Brière, différents auteurs ont proposé des interprétations quant au développement du tourisme au Québec (Désy, 1982 ; Prévost, 2000 ; Saint-Amour, 1979 ; Stafford et Samson, 1986, 1989), sans toutefois en faire une étude comparative approfondie. En analysant de près cet héritage, il est possible de dégager trois grandes périodes : la première correspond à un tourisme « élitiste » (XIXe siècle), la deuxième, à la « démocratisation » de l'activité (XXe siècle) et la troisième semble circonscrite bien que peu caractérisée (tableau 5.1).

Tableau 5.1

Les grandes périodes du tourisme selon divers spécialistes

		1967 Brière	*1979 Saint-Amour*	*1982 Désy*	*1986 et 1989 Stafford et Samson*	*1996 Beaudet et Lamothe*
	Dynamique spatiale	*Moyens de transport*		*Classes sociales ethnicisées*		*Actes d'aménagement*
Élitiste	Avant 1850 (tradition)	X	X	X		X
	1850-1920 (économique)	X	X	X	X	
Démocratique	1920-1945 (limitée)	X	X	X	X	X
	1945-1960 (prospère)		X	X	X	
	1960-1980 (consommation)		X	X	X	X
?	1980-			X		X

Les auteurs font appel à la dynamique spatiale pour expliquer la succession des périodes. Brière et Saint-Amour relient la séquence des événements au développement des moyens de transport. D'emblée, Brière définit le phénomène du tourisme comme une activité post-conquête et le rattache au développement des moyens de transport :

> […] l'évolution des promenades et des voyages de plaisance se modela sur celle des voies de communication et des moyens de transport et s'inscrivit dans trois périodes. La première correspond à l'époque de la navigation à voile ou à rame sur le Saint-Laurent et ses tributaires ainsi que la circulation en carrioles ou en calèches sur les chemins ; elle englobe tout le régime français et se poursuit jusqu'au début du XIXe siècle. La deuxième commence avec la mise en service de bateaux à vapeur en 1809 et se continue avec l'inauguration du chemin de fer plus tard ; elle comprend tout le XIXe siècle et le début du XXe siècle. La troisième est la période contemporaine qui s'engage à la suite de nombreux bouleversements économiques, sociaux et techniques qui, après la guerre de 1914-1918, eurent pour conséquences la démocratisation des habitudes récréatives et l'émancipation des classes laborieuses (1967a, p. 83).

Pour Saint-Amour, la dynamique d'évolution des sites de villégiature se déroule en quatre phases :

> En fait, l'histoire du Québec indique qu'un grand nombre de centres de villégiature ont passé par quatre phases de développement, reliées au phénomène de la révolution des transports. Ces quatre phases sont : *a*) le démarrage avec croissance rapide ; *b*) la stagnation ; *c*) le déclin ; *d*) l'abandon. L'avion confirme cette succession alors qu'un nombre sans cesse croissant de gens acquièrent une résidence secondaire dans le Sud (en Floride ou dans les Antilles). (1979, p. 20)

Pour Désy et Stafford et Samson également, la dynamique spatiale serait associée au développement des transports. Au surplus, ces auteurs subordonnent la technique au phénomène de la distinction de classes sociales cependant ethnicisées :

> […] charpente rudimentaire d'approche sociotemporelle, vaguement systémique, joignant donc quelques éléments sélectionnés sur une échelle du temps horizontale, divisée par des événements marquants depuis 1850 jusqu'à l'actuelle décennie. Ces éléments sont : 1) les classes sociales dominantes qui se sont succédé et qui ont laissé des marques profondes ; 2) les phénomènes sociopolitiques spatiaux et technologiques décisifs de ces périodes, causes ou conditions de 3 ; 3) les formes de loisir et d'hébergement associées (Désy, 1982, p. 13).

> Comme dans la plupart des pays occidentaux, l'évolution de l'industrie touristique québécoise s'est inscrite dans une trame socio-historique bien définie. Le Québec est passé, en effet, sans phase de transition, d'une société industrielle classique à une société postindustrielle. Il n'est pas exagéré d'affirmer que sans les trente années de prospérité de l'après-Deuxième Guerre mondiale, le tourisme serait probablement un phénomène encore marginal au Québec et en Occident […] Il demeure vrai cependant que seules les classes supérieures (pseudo et authentiques aristocrates, riches financiers et hommes d'affaires anglophones) pouvaient avoir accès à ces sites de vacances (Stafford et Samson, 1986, p. 291).

Est-ce que la différenciation régionale du tourisme procède d'une dynamique essentiellement liée au développement des transports ou à la lutte des classes ? Nous avons déjà certifié que la dynamique spatiale ne peut se rattacher à de telles déterminations. Retenons toutefois la division en phases temporelles. Pour en arriver à expliciter le développement du tourisme au Québec, nous allons retenir les périodes déterminées par les spécialistes, tout en proposant un découpage qui permette une étude géographique comparative. Certains auteurs, dont récemment Gérard Beaudet et Claude Lamothe (1996), ont reconstitué dans cette perspective une évolution des espaces touristique au Québec. Ils ont défini comme « dynamiques » les « actes d'aménagement » des divers acteurs (bourgeoisie, État-promoteur, etc.). Nous retiendrons cette différenciation entre divers acteurs et actions de l'aménagement.

1.1. Les grandes phases de développement du tourisme

Le phénomène touristique, plus précisément la villégiature au Québec, est apparu à la fin du XVIIIe siècle, principalement dans la région du Bas-Saint-Laurent (Beaudet et Lamothe, 1996 ; Blanchard, 1960 ; Brière, 1967a-b ; Dubé, 1986 ; Gagnon, 1992a ; Gagnon, 1996, 1998a, 2001a ; Prévost, 2000 ; Saint-Amour, 1979 ; Samson, 1987 et 1988 ; Stafford et Samson, 1986). France Gagnon cite Roger Brière, au sujet de la notoriété des stations touristiques du Bas-Saint-Laurent autour de 1850 : « […] faisant de cette région "la" zone touristique par excellence de l'Est de l'Amérique du Nord britannique » (1992a, p. 102). Depuis lors, plusieurs régions du Québec se sont progressivement constituées et développées comme destinations touristiques.

Le développement régional du tourisme et de la villégiature ne s'est pas déroulé de façon continue. Les régions n'ont pas été mises en valeur au même rythme. Des acteurs différents, la bourgeoisie, l'État, le clergé et

la classe d'affaires, ont présidé à leur formation. Ces acteurs ont conçu des programmes spécifiques pour acquérir et conserver le contrôle d'espaces rendus attractifs et forcément discontinus. Bref, des phases de genèse distinctes associées à des programmes particuliers se sont succédé, depuis le début du XIXe siècle jusqu'à nos jours, pour engendrer une catégorisation régionale – hétérogène – des aires touristiques (figure 5.1).

Les trois phases retenues font appel à autant d'investissements spatiaux de valeurs socioculturelles. Elles encadrent un processus d'organisation ayant conditionné aussi bien l'appropriation territoriale conduite par les acteurs que la catégorisation spatiale en diverses régions valorisées.

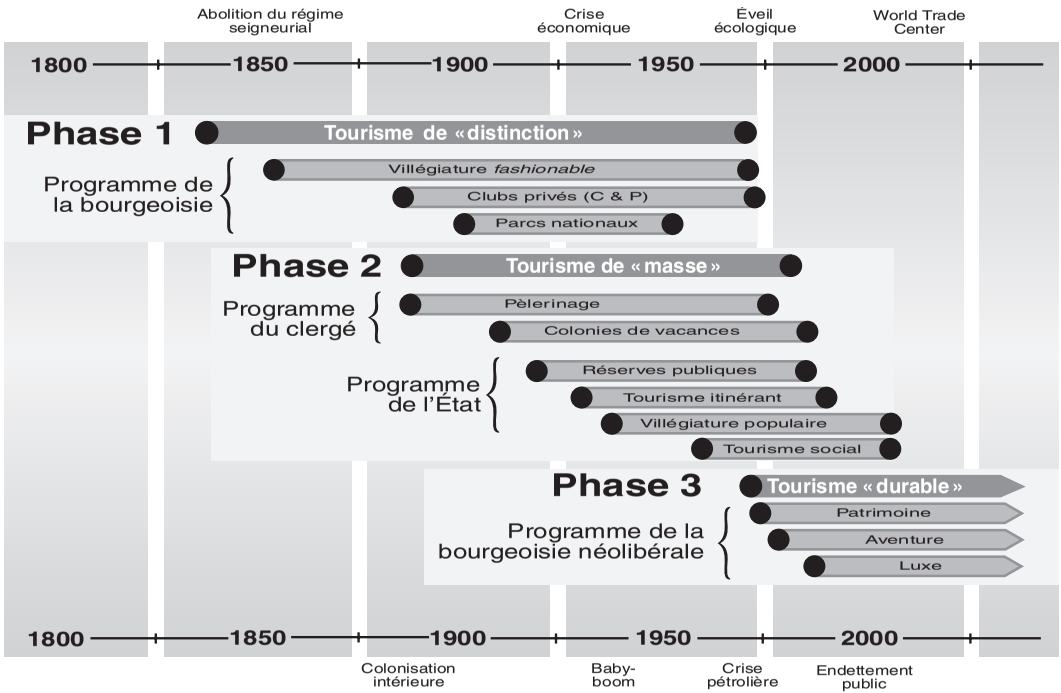
1.2. La formation d'une Tourism Belt *dans le nord-est de l'Amérique*

Dans ses grandes lignes, l'établissement du Québec méridional, à l'orée du XIXe siècle, était constitué d'un vaste domaine seigneurial où prévalait la dispersion. Ce domaine était polarisé par des voisinages de rassemblement (villages et bourgs) et par quelques formes de concentration associées à l'exploitation des ressources du milieu (sidérurgie, tanneries, mines, scieries, etc.). Cette configuration, dans ses grandes lignes, a persisté durant presque tout le XIXe siècle (Beaudet, 1996c ; Courville, 1990, 1996 ; Courville, Robert et Séguin, 1995 ; Hardy, 1996 ; Séguin, 1977, 1992).

Les pôles de Montréal et de Québec présentaient déjà des ébauches de gradients urbains d'échelle kilométrique. Les cités *intra muros* y accrochaient des antennes de faubourgs pendant que les premières banlieues d'évasion étaient contenues en germe par les fronts de villégiature (Beaudet, 1997 ; Desmarais et Ritchot, 1997 ; Ritchot, Mercier et Mascolo, 1994). C'est incidemment à partir de ces deux pôles qu'ont été amorcées les trajectoires d'évasion qui ont donné naissance aux premiers fronts de villégiature. L'aristocratie militaire – surtout à Québec – et la bourgeoisie montante – en particulier à Montréal – se sont en effet taillé de vastes domaines dans la proche campagne. Le site de Montmorency et le rebord de la haute-ville de Québec, dans le premier cas, le mont Royal et certains des plans d'eau de l'archipel, dans le second, ont symbolisé les formes réalisant l'idéal romantique d'une nature opposée à l'insalubrité des agglomérations (Beaudet, 1996c ; Gagnon, 1996, 1998a ; Gagnon-Pratte, 1980 ; Marsan, 1994 ; Melançon, 1997).

Figure 5.1

Les phases de développement du tourisme au Québec



Sources : Brière, 1967a ; Saint-Amour, 1979 ; Désy, 1982 ; Stafford et Samson, 1986, 1989 ; Beaudet et Lamothe, 1996.

Tableau 5.2

Le Québec à l'orée du XIXe siècle

	Régulation des déplacements	
Direction du déplacement	Acteur nomade Endorégulation (lieu de pouvoir)	Acteur sédentaire Exorégulation (lieu de production)
Polarisation **CENTRALITÉ** (ville ou village)	Rassemblement **Villages et bourgs**	Concentration **Exploitation des ressources**
Diffusion **PÉRIPHÉRIE** (campagne)	Évasion **Front de villégiature**	Dispersion **Domaine agricole**
Domaines	« Urbain »	« Rural »

> Les marchands anglophones de Montréal n'avaient devant eux que des aristocrates francophones. Grâce à des commutations de rentes, qui seront régularisées à compter de 1822, les premières familles bourgeoises (Frobisher, McGill, Molson, etc.) pourront disposer de domaines privés, éventuellement dynamisés par des trajectoires d'évasion (glacis du mont Royal) ou de concentration (au Pied-du-Courant, le talweg du futur canal Lachine, etc.). […] Revenons aux fiefs anglais de la région de Québec et de l'estuaire. Ils avaient été réservés comme autant de massifs urbains. Dès les premières décennies du XIXe siècle, le gradient de la grande banlieue de Québec atteignait l'extension qu'on lui connaît à présent. En proche banlieue, le domaine de Coulonge […] revenait à l'aristocratie britannique en 1790, en attendant qu'y soit bâtie une résidence de lieutenant-gouverneur. D'autres domaines laisseront des traces dans la toponymie et le paysage : Holland (1767) ; Woodfield (1769) ; Spencer Grange ; Elm Grove ; Montmorency (1790) où séjourna le duc de Kent ; etc. Il est parfois difficile de dire si ces domaines étaient aristocrates ou bourgeois. La tenure était seigneuriale mais les titulaires se permettaient à l'occasion de l'ignorer (Ritchot, 1999, p. 262-263).

Vers la même époque, une trajectoire longue engendrait, en plein domaine rural, une position urbaine : la villégiature de Kamouraska. L'ensemble des commentateurs du phénomène touristique (Beaudet et Lamothe, 1996 ; Brière, 1967a-b ; Gagnon, 1992 ; Samson, 1987, 1988) s'entendent pour dire que ce front de villégiature, au début du XIXe siècle, fut la première authentique station touristique du Québec : « Dès 1813, Kamouraska était un lieu très fréquenté pour ses plages et son climat sain. De riches familles de Québec venaient y passer leurs vacances d'été » (Chouinard, 1988, p. 4). Kamouraska était fréquentée par l'aristocratie.

Son déclin, à compter du dernier quart du XIXe siècle, semble avoir signifié le déclassement de l'aristocratie par la bourgeoisie (Gagnon, 1996). « Kamouraska, qui tenait le haut du pavé, se voit de plus en plus concurrencée par d'autres stations : Rivière-du-Loup et Cacouna […] » (Gagnon, 1992, p. 121). La bourgeoisie montante était en train de contrôler les trajectoires d'évasion longues qui ont donné naissance aux stations *fashionable* de la seconde moitié du XIXe siècle (figure 5.2). Nous y reviendrons.

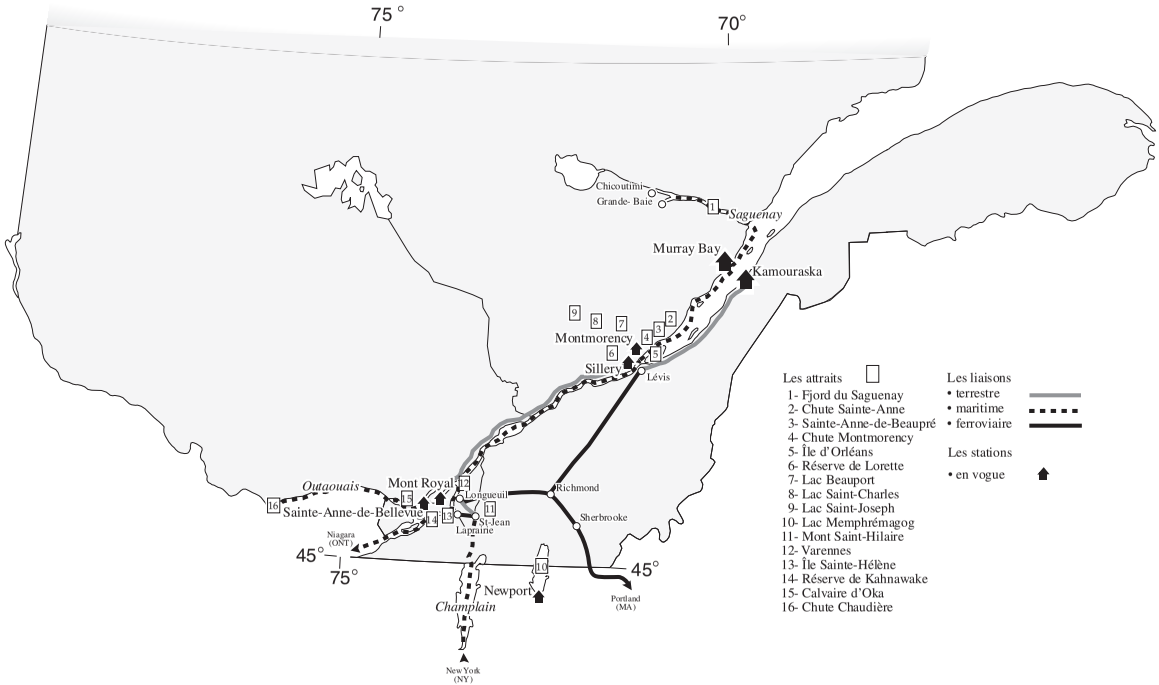
> Le mouvement d'évasion qui a caractérisé le XIXe siècle n'aura pas tant été contraint par la dégradation des conditions de vie à la ville que voulu par des acteurs mobilisés par le paysage. Les préoccupations hygiénistes auront surtout donné davantage d'ampleur au mouvement […] Le mouvement pittoresque a ainsi rapidement gagné en popularité auprès de la bourgeoisie marchande, puis de la bourgeoisie industrielle et, à compter des années 1840, a engendré la multiplication des sites et des fronts de villégiature et d'urbanisation ainsi que la constitution des premières banlieues résidentielles – à Montréal la New Town et le Golden Square Mile (Beaudet, 1999b, p. 15-16).

Pas plus qu'aujourd'hui, le Québec n'était alors un espace exclusif, fermé, replié sur lui-même. Les trajectoires bourgeoises se sont en effet appuyées sur les villes industrielles de l'ensemble du Nord-Est américain (concentrations industrielles de tailles réduites), qui se comportaient comme autant de massifs inchoatifs (espaces-sources). Les espaces-buts (massifs terminatifs) n'étaient pas non plus confinés au Québec. Non seulement les stations de villégiature québécoises étaient-elles fréquentées par la bourgeoisie des agglomérations industrielles alors en plein essor, dont Montréal, Toronto, New York, Boston et Philadelphie, mais elles faisaient partie d'un semis, à l'échelle sous-continentale, de positions terminatives d'évasion. Les stations de villégiature s'étendaient du littoral de la Nouvelle-Angleterre aux Maritimes, en passant par les Appalaches (les montagnes Vertes et Blanches), l'Est ontarien, l'Outaouais, les Laurentides, Charlevoix, le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie (figure 5.3).

On avait affaire à une véritable *Tourism Belt*, un collier de stations de villégiature dont les hauts lieux avaient pour nom Saratoga Springs, Newport, Mount Desert Island, Kennebunck, Niagara-on-the-Lakes, Thousand Islands, Caledonia Springs, North Hatley, Georgeville sur le lac Memphrémagog, le Seigniory Club de Montebello, Sainte-Agathe-des-Monts, Murray Bay (Pointe-au-Pic), Tadoussac, Cacouna, Métis-sur-Mer, Carleton, St. Andrews. La villégiature et le tourisme québécois sont indissociables de cette catégorisation nord-américaine. Tel un « réservoir »

Figure 5.2

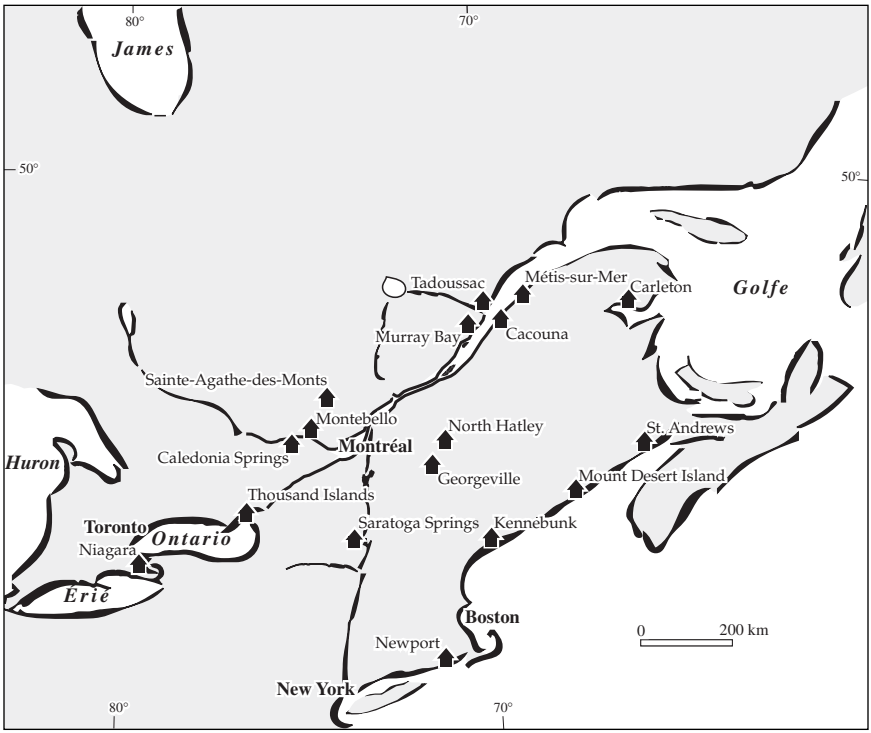
Les premières trajectoires de la villégiature



Sources : Beaudet et Lamothe, 1996 ; Brière, 1967a ; Stafford et Samson, 1986 et 1989 ; Saint-Amour, 1979 ; Désy, 1982.

Figure 5.3

LA TOURISM BELT AU XIXE SIÈCLE



Source : Beaudet et Gagnon, 1999.

de valeurs, un collier de positions romantiques, déployé autour de la grande zone industrielle dominée par New York, a agi comme attracteur depuis deux siècles environ.

Le collier a attiré les trajectoires de mobilité de ceux qui désiraient s'évader. Si certaines de ces stations de villégiature étaient parfois interdites d'occupation permanente – ce qui semble avoir été le cas de Caledonia Springs –, elles ont été plus généralement soumises à un interdit sélectif. Le déclenchement d'une trajectoire longue a induit une appropriation foncière qui, en vertu de la surdétermination des trajectoires exorégulées par les trajectoires endorégulées, a forcément produit une évacuation partout où des occupants avaient auparavant été sédentarisés. Une structure de positions abstraites a donc été engendrée par des conflits de trajectoires. Le collier de positions interrompit dès lors le

domaine rural exorégulé et préfigura des positions urbaines d'évasion. Cette structuration de l'espace géographique en domaines urbains et ruraux a été rendue possible par le déploiement de discontinuités qualitatives qui allaient contraindre les occupations. La valorisation foncière des formes abstraites, qui organise l'établissement et médiatise la transformation des espaces naturels en espaces culturels, a alors motivé et stimulé l'édification de formes concrètes que rentabiliseraient des activités de loisir.

La catégorisation de l'espace géographique, en domaines dotés de valeurs positionnelles contradictoires (urbaines et rurales), est objective. Elle rend compte de la diversité empirique des établissements. Dans le cas présent, elle organise l'ensemble du Nord-Est américain en un réseau de pôles inchoatifs (espace-source) – les concentrations industrielles – et de positions terminatives d'évasion (espace-but) – le collier des stations de villégiature. Mais comment ont émergé ces havres du « tourisme de caste » ?

2. LE PROGRAMME DE LA BOURGEOISIE : DES ITINÉRAIRES EMPREINTS DE L'IDÉAL ROMANTIQUE (1815-1940)

À compter de la seconde moitié du XIXe siècle et jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, l'aménagement de grands fronts de villégiature était polarisé par le développement des grandes villes, à partir desquelles ont été transportées les valeurs liées au libéralisme économique de la bourgeoisie industrielle (travail, production, épargne). Comme le note Paul-André Linteau : « […] la période 1850-1914 est témoin d'une croissance économique importante au Québec qui amène une augmentation notable des effectifs de la bourgeoisie » (1976, p. 57).

Les sites de villégiature ainsi que les domaines privés de chasse et de pêche, installés durant cette période, donnaient suite à une saisie esthétique des formes du monde naturel, laquelle, en l'occurrence, anticipait l'idéal romantique qui allait perdurer jusqu'au milieu du XXe siècle (Dubé, 1986 ; Gagnon, 1998a). En Occident, le littoral, la montagne, de même que certaines campagnes ont incarné cet idéal à compter de la fin du XVIIIe siècle (Boyer, 1997). L'idéal romantique a déferlé sur l'Amérique au lendemain des épisodes révolutionnaires. Il retirait aux formes traditionnelles d'autorité l'entière responsabilité des valeurs de la société (Beaudet, 1999a).

> C'est le courant pittoresque qui a connu et connaît toujours la plus grande faveur du public en Amérique du Nord. Ce style est issu d'une vive réaction à l'encontre des grandes compositions symétriques qui apparaissent dorénavant comme « figées ». Le sens profond de la Renaissance n'est plus compris ni ressenti par la population (Routaboule, 1990, p. 30).

L'investissement de ces représentations, dans l'espace géographique, a suscité des valorisations positionnelles. Quelques décennies après les grands conflits révolutionnaires – la Conquête de la Nouvelle-France en 1760, la guerre de l'Indépendance américaine de 1776 et la révolution française de 1789 –, les rentes foncières ont soudainement monté (Courville, 1980 ; Courville et Séguin, 1996). Ces rentes allaient témoigner de l'investissement romantique de certaines positions et devaient conséquemment être rachetées par des activités lucratives, en liaison avec le tourisme et la villégiature.

> Les transporteurs ferroviaires et maritimes ont bien compris que, si leur intérêt tient aux voyages des colons et des marchandises dont ces derniers ont besoin ou qu'ils produisent, le profit peut également venir d'une mise en valeur de lieux naturels exceptionnels, capables de provoquer l'extase chez ceux et celles qui sont accablés par le machinisme. Dans cet élan, les plans d'eau libérateurs, les chutes et les torrents, la mer, les montagnes et les gouffres à couper le souffle, les panoramas divins sont privilégiés (Lessard et Cadrin, 1993, p. 11-12).

Raoul Blanchard qualifiait ainsi la valeur de la « nature » au Québec : « La nature est belle dans le Québec, d'un pittoresque ample et reposant » (1960, p. 235). Il observe que le relief ne « prend toute sa valeur d'attraction que conjugué à deux éléments dont la Province regorge, les eaux et la végétation » (p. 236). Il termine par une incitation empreinte de romantisme : « rien de fracassant ; un pittoresque paisible et reposant, où la nature invite au déplacement, procure les joies de la pêche et de la chasse » (p. 237). Jean Pelletier a analysé, au début des années 1980, une série de guides touristiques publiés au XIXe siècle. Son interprétation du discours des guides fait ressortir cette fascination à l'égard des phénomènes naturels (tableau 5.2).

Il est indéniable que le patrimoine « naturel », par son intérêt esthétique, légendaire ou pittoresque, a contribué fortement à inspirer le programme de la bourgeoisie. À cette époque, des artistes et des écrivains ont contribué au processus d'« artialisation » de la nature.

> Au XIXe siècle, les belles vacances en pays pittoresque, une nouveauté de l'époque, constituent un des thèmes favoris des artistes et des écrivains. On aime garnir les murs de son « parloir » de beaux paysages romantiques

> relevés par de larges cadres dorés ; amateurs et professionnels de la palette s'adonnent généreusement à ce genre. De leur côté, les gens de plume satisfont une large clientèle de lecteurs désireux de vivre aventures et voyages en imagination. Les revues et les journaux suivent chaque été la vie bourgeoise dans les lieux de villégiature, donnant nouvelles et potins. Arthur Buies (1840-1901) est alors un des auteurs les plus prolifiques en ce domaine (Lessard, 1993b, p. 34).

La production picturale et livresque mobilisait l'acteur bourgeois qui cherchait par conséquent à s'approprier les positions correspondant aux formes déjà investies de valeurs. « C'est […] le niveau de contrôle qui définit et caractérise [la bourgeoisie] et non pas le revenu ou la fortune » (Linteau, 1976, p. 65). Revenons à ce que Buies transmettait par sa plume :

> Les pages les plus évocatrices signées par Buies touchent les fondements de la villégiature, la raison première est l'excursion, soit la contemplation

Tableau 5.3

LE DISCOURS « NATURE » DU XIXE SIÈCLE

Année de publication	*Origine du document*	*Discours axé sur la*	
		nature	*culture*
1817	États-Unis	**X**	X
1832	Canada	**X**	
1833	France	**X**	X
1837	Belgique	**X**	X
1837	États-Unis	**X**	
1855	États-Unis	**X**	
1855	France	**X**	
1860	France	**X**	X
1862	Canada	**X**	
1866	Canada	**X**	X
1873	Canada	**X**	
1888	Canada	**X**	
1906	France	**X**	
1923	Canada		X
		13 / 14	6 / 14

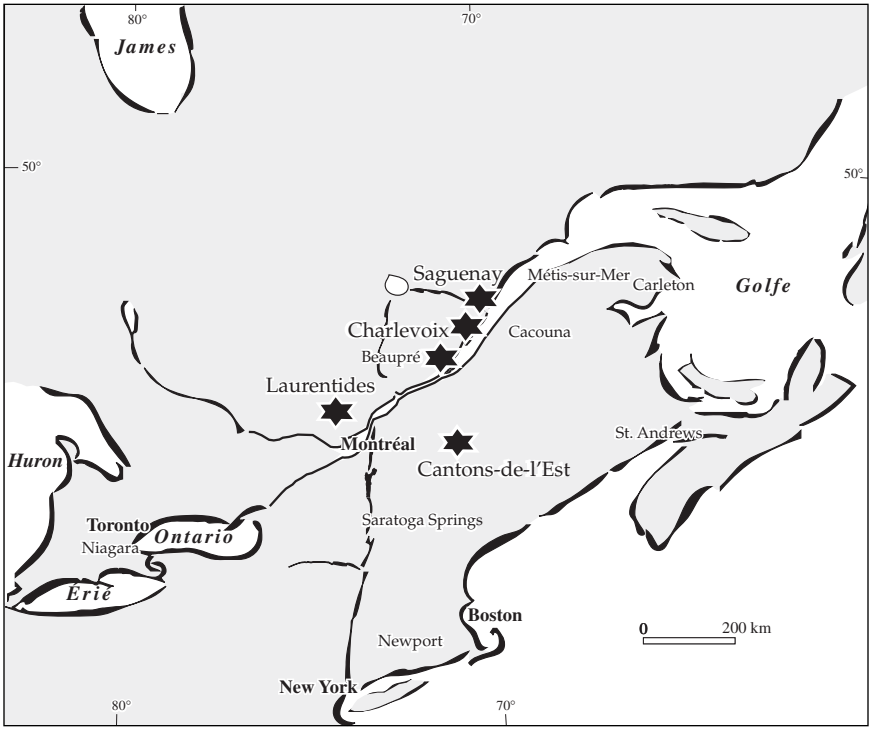
Source : Pelletier, 1983.

des panoramas. C'est la principale activité des estivants, celle qui les a gagnés à partir. Les *Chroniques* foisonnent de descriptions imagées, onctueuses au superlatif (Lessard, 1993b, p. 37).

Au début des années 1970, R.H. Hubbard, de l'Université du Wisconsin, a complété un inventaire de la production d'œuvres pittoresques au Canada aux XIXe et XXe siècles. Son répertoire a donné lieu à une cartographie des lieux les plus fréquemment représentés par les peintres paysagistes (figure 5.4). Quant aux guides, presque aussi anciens que le XIXe siècle lui-même, ils ont été rapidement récupérés par les acteurs de la bourgeoisie, qui s'en sont servis comme instrument du « faire-savoir » pour attirer les villégiateurs vers leurs stations.

Figure 5.4

LES PRINCIPAUX POINTS D'INTÉRÊT DES PEINTRES PAYSAGISTES AUX XIXE ET XXE SIÈCLES



Source : Hubbard, 1973.

> […] la contemplation de la nature passe dans les mœurs, amplifiée par une abondante littérature « romantique » et par une production d'artistes de talent. Au Québec, pensons à Lucius O'Brien et à tous ces dessinateurs et photographes qui, après 1875, mettent leur talent au service de cette vogue, particulièrement lisible dans les guides touristiques, dans les périodiques illustrés comme l'*Opinion publique* ou dans des publications évocatrices et éclectiques comme *Picturesque Canada* (Lessard et Cadrin, 1993, p. 11).
>
> […] dans le but évident de promouvoir leurs services, les compagnies maritimes et ferroviaires en sont venues à publier ou éditer de nombreux ouvrages, brochures ou autres documents […] (Prévost, 1995, p. 16).

De nombreux guides ont été produits au cours du XIXe siècle. À partir d'un inventaire exhaustif, France Gagnon a réalisé une étude sur leur diffusion, de 1825 à 1889 (tableau 5.4).

Tableau 5.4

INVENTAIRE DES GUIDES TOURISTIQUES SUR LE QUÉBEC AU XIXE SIÈCLE

a) Quantité de guides produits entre 1825 et 1889

	Quantité de guides produits			
Origine des documents	*1re période 1825-1849*	*2e période 1850-1869*	*3e période 1870-1889*	*Total*
Américains	29	15	16	60
Canadiens	10	40	64	114
Britanniques	2	–	3	5
Français	1	2	–	3
Total	42	57	83	182

b) Répertoire des principales destinations

	Fréquence d'apparition dans les guides			
Destinations	*1re période 1825-1849*	*2e période 1850-1869*	*3e période 1870-1889*	*Total*
Québec	19	27	27	73
Montréal	5	23	30	58
Fleuve Saint-Laurent	5	3	11	19
Cantons-de-l'Est	–	2	5	7
Lower St. Lawrence*	–	5	17	22

* Dans les guides touristiques au XIXe siècle, la région de Charlevoix fait partie d'un grand ensemble touristique que l'on dénomme *Lower St. Lawrence*. Ce domaine incluait le Bas-Saguenay, la Côte-du-Sud et le Bas-Saint-Laurent.

Source : France Gagnon, 1992b.

L'analyse du premier tableau confirme que l'acteur bourgeois, à partir du milieu du XIXe siècle, contrôle la diffusion des guides touristiques et, par conséquent, il joue le rôle actantiel d'un « destinateur délégué ». Autre constatation, le second tableau fait ressortir l'importance qu'acquiert la destination « Montréal » à partir de 1850. Ce qui vient conforter le leadership de l'acteur bourgeois en rapport avec l'activité touristique en émergence.

> Au sommet se trouve la grande bourgeoisie […] qui organise et contrôle le développement dans un contexte pancanadien et impérial. Elle dirige les institutions financières […] les entreprises de chemin de fer et de navigation d'envergure continentale ou internationale ; le grand commerce ; les projets fonciers qui concernent d'immenses régions. Les représentants de la grande bourgeoisie sont massivement à Montréal […] (Linteau, 1976, p. 58).

La première phase de genèse d'un tourisme de distinction ne magnifiait pas que la nature (jardins et villas), elle exprimait aussi les valeurs identitaires nationales canadiennes (Gagnon-Pratte, 1980, 1985, 1987 ; Gagnon-Pratte et Dubé, 1988). Les positions touristiques ainsi épinglées ont donc fait l'objet d'une valorisation par l'entreprise privée (maritime et ferroviaire) que contrôlait la bourgeoisie marchande canadienne (figure 5.5).

L'appropriation des régions s'est cependant faite de différentes manières. Le tourisme de « distinction » a perduré plus de cent ans (figure 5.6).

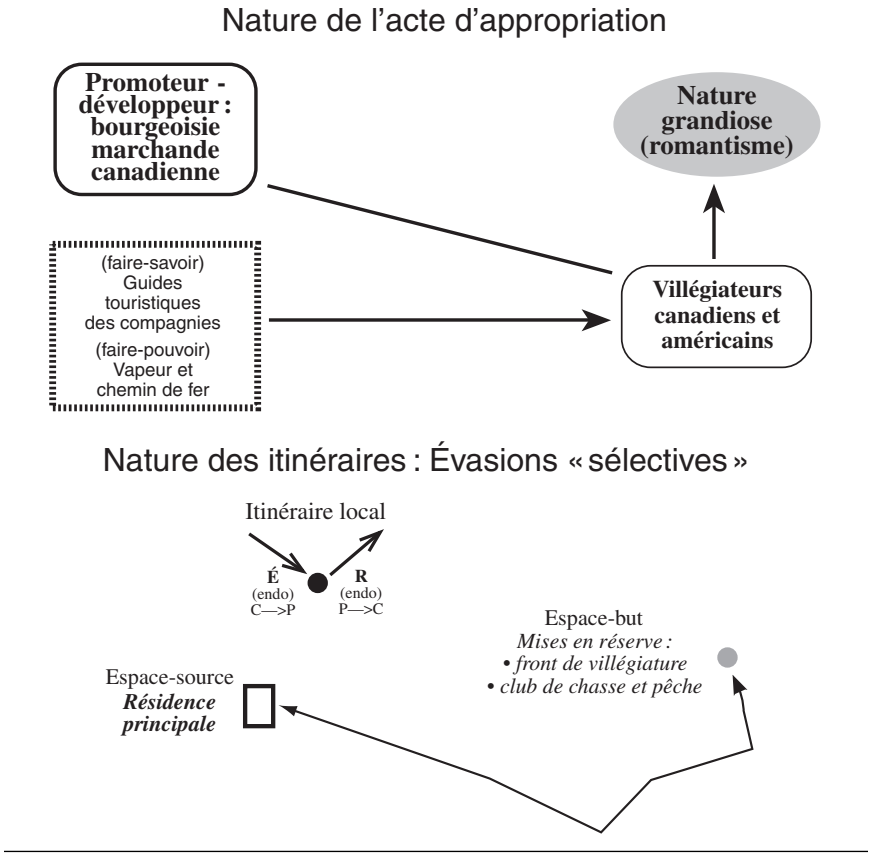
À la fin du XIXe siècle, l'acteur bourgeois s'est pratiquement approprié les sites touristiques, contrôlant : la villégiature *fashionable* (Kamouraska, Charlevoix, Bas-Saint-Laurent, Saguenay, Lac-Saint-Jean, Cantons-de-l'Est, Outaouais) ; des « domaines » privés de chasse et de pêche (Portneuf, Matapedia, Mauricie et Laurentides) ; l'avènement des premiers « parcs nationaux » (Laurentides et Montagne-Tremblante). Examinons plus en détail le déroulement de ces appropriations.

3. LA VILLÉGIATURE *FASHIONABLE*

S'il s'est d'abord manifesté comme une réponse à l'insalubrité notoire de nos villes, le phénomène de la villégiature ne peut être dissocié de l'idéal romantique des environs de 1800 ni de l'attrait que la nature encore sauvage du Canada exerçait sur les nouveaux gouvernants britanniques. Le

Figure 5.5

L'ACTE D'APPROPRIATION DE LA BOURGEOISIE



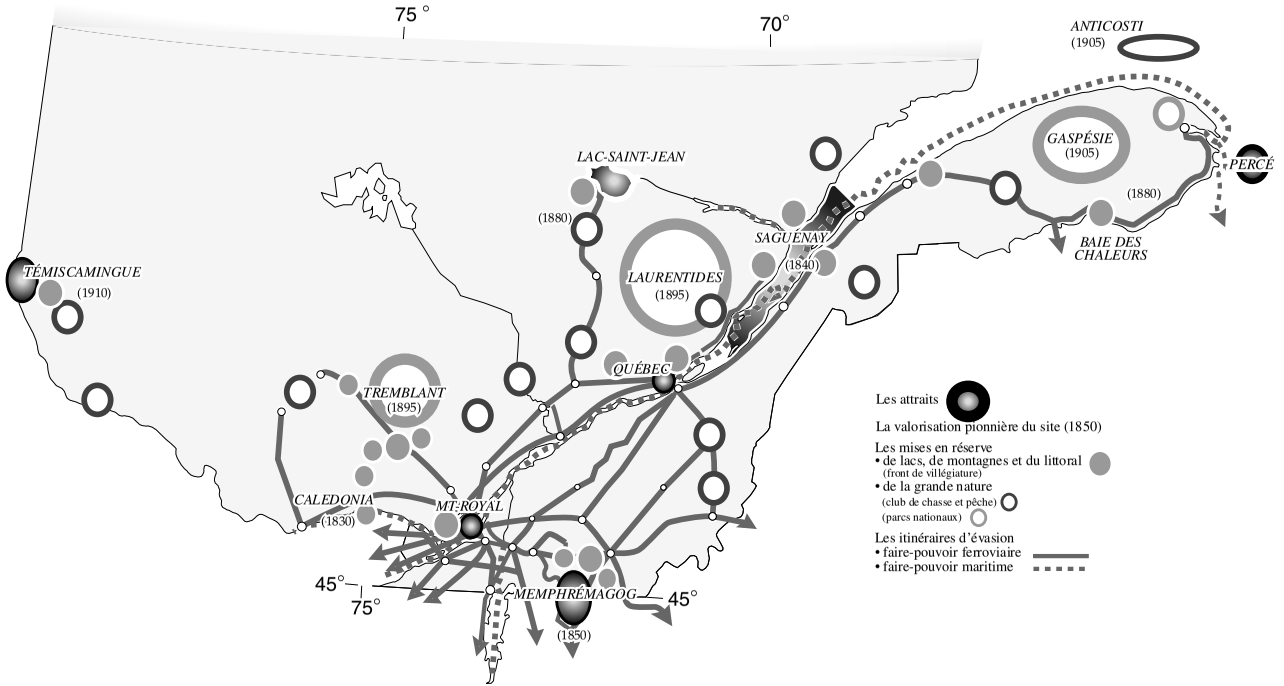
mouvement *picturesque* dont ils seront d'ardents propagandistes sera du reste l'un des apports culturels les plus intéressants de l'après-conquête (Trépanier, 1988a, p. 5).

Au terme de l'appropriation des positions, la bourgeoisie réalisait l'investissement de valeurs en produisant du « paysage » conformément à sa représentation de la nature et des places à occuper. La mise en place des fronts de villégiature, qui induira le développement des activités récréotouristiques en général, a grandement profité d'initiatives bourgeoises.

Il nous apparaît [en effet] que la villégiature est une forme de tourisme qui apporte le plus à une région. Ce sont les villégiateurs qui, les premiers, identifient et délimitent les régions touristiques et c'est en s'appuyant sur

Figure 5.6

L'ORGANISATION DES TERRITOIRES TOURISTIQUES DE L'ACTEUR BOURGEOIS



Sources : Beaudet et Lamothe, 1996 ; Brière, 1967a ; Désy, 1982 ; Saint-Amour, 1979 ; Stafford et Samson, 1986 et 1989.

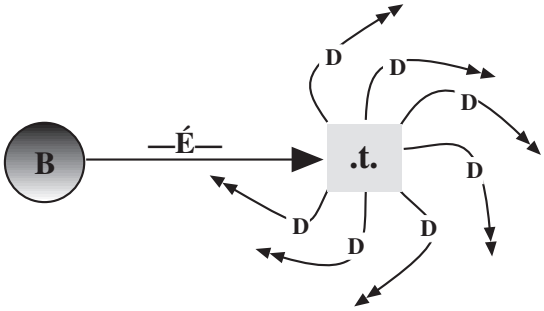
> leur présence importante que les autres types de services touristiques viennent s'implanter […] Cette activité intense liée à la villégiature a été le précurseur de la notoriété et de la crédibilité de plusieurs régions touristiques du Québec. C'est cette présence qui a suscité la venue et le développement de stations où s'ajoutent maintenant hôtels, condominiums, apart-hôtels, auberges, centres de villégiature, en plus d'une gamme diversifiée de services et d'activités récréotouristiques et culturelles (Nadeau et Gilbert, 1988, p. 4).

Or, le déclenchement des trajectoires longues à partir des pôles industriels du nord-est de l'Amérique du Nord a déterminé une appropriation foncière de sites privilégiés dont la population locale fut évincée (figure 5.7) :

> [Il] s'agit de véritables enclaves constituées dans des campagnes où les traditions rurales se perpétuent et contribuent au dépaysement des villégiateurs. Elles tranchent habituellement par l'éclectisme architectural de bâtiments blottis au cœur d'aménagements paysagers pittoresques (Beaudet et Lamothe, 1996, p. 63).

Figure 5.7

LE MODE D'APPROPRIATION DE LA VILLÉGIATURE

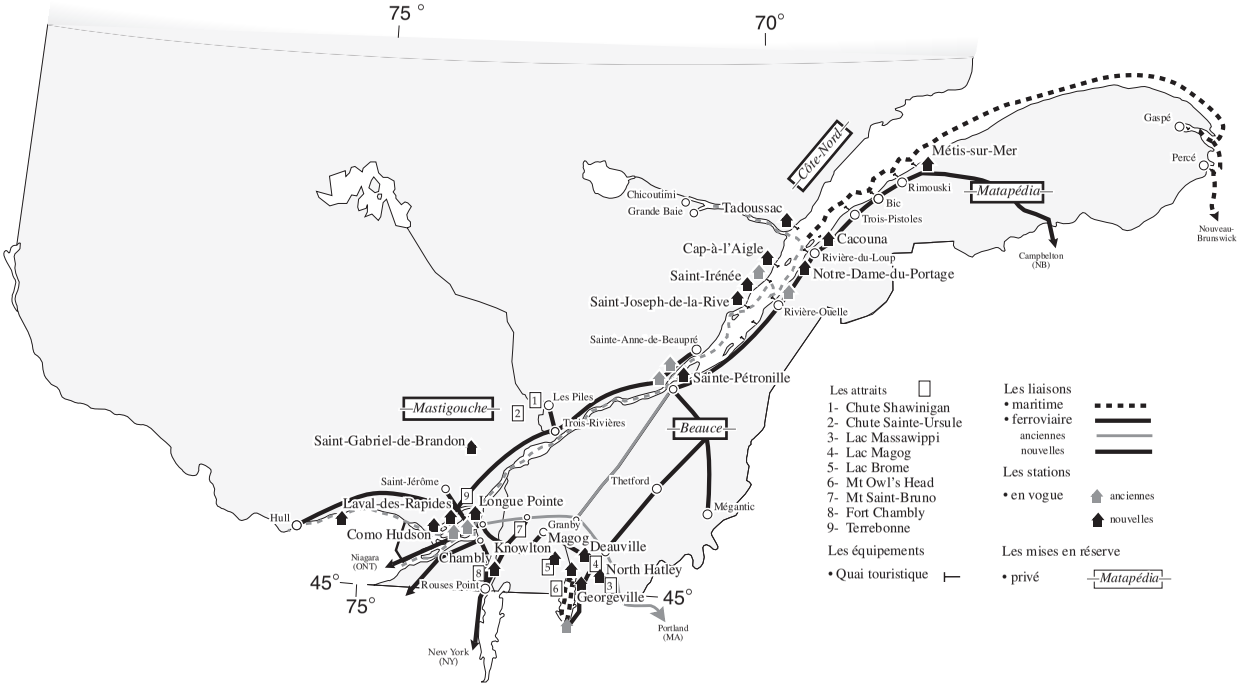


B : bourgeoisie ; **.t.** : terroir ; **É** : trajectoire d'évasion ; **D** : diffusion (dispersion).

En fait, ces « enclaves » sont plutôt des « verrous », soit autant de massifs urbains en aire rurale, qui obligent les trajectoires exorégulées à les contourner. On y trouvera des villas, de grands domaines et des hôtels de villégiature qui interrompent l'espace rural (Gagnon-Pratte, 2000). Les positions qu'on s'approprie aux fins de la villégiature consistent en règle générale en des portions de terroir d'abord caractérisées par leur dénuement et par les vues qu'elles permettent. C'est essentiellement la

Figure 5.8

L'ESPACE DU TOURISME DE DISTINCTION



Sources : Beaudet et Lamothe, 1996 ; Brière, 1967a ; Désy, 1982 ; Saint-Amour, 1979 ; Stafford et Samson, 1986, 1989.

réalisation des aménagements paysagers qui leur confère les attributs que l'on célèbre aujourd'hui. On ne s'inscrit donc pas dans un paysage, on le produit pour ensuite se l'approprier et finalement l'occuper, c'est-à-dire l'aménager.

> Les aménagements concrets – en l'occurrence les jardins et les autres aménagements paysagers caractéristiques de la sensibilité romantique – ont en quelque sorte réalisé cet investissement de valeur, mais c'est la position qui a d'emblée été valorisée. Les aménagements ont ajouté, *a posteriori*, à la valeur du lieu ; ils ne l'ont pas produite (Beaudet, 1999b, p. 20).

Les nombreuses stations de villégiature du Bas-Saint-Laurent (Cacouna, Kamouraska, Métis-sur-Mer, Murray Bay, Notre-Dame-du-Portage, Tadoussac), que l'on dénomme *Lower St. Lawrence* dans les guides touristiques, composent une aire circonscrite au XIXe siècle. Les littoraux et massifs montagneux ont été mis en valeur par les croisières sur les fameux « bateaux blancs » (Lessard, 1993a ; Normand, 1997 ; Tittley, 1995). Les Cantons-de-l'Est, quant à eux, ont acquis leurs lettres de noblesse dès 1860, avec l'avènement précoce du chemin de fer (Charbonneau, 1958 ; Gagnon, 1992a ; Ritchot, 1999). Le Lac-Saint-Jean a aussi profité de l'arrivée de ce moyen de transport (Buies, 1886 ; Gagnon, 2000 ; Lortie, 1993). Pour sa part, l'Outaouais a été populaire à cause d'une source thermale (Caledonia Springs) et du manoir Papineau de Montebello (Prévost, 1997).

3.1. KAMOURASKA : UN LIEU DE RENDEZ-VOUS POUR L'ÉLITE CANADIENNE-FRANÇAISE

Lors de sa tournée d'inspection en 1813, Joseph Bouchette reconnaît déjà Kamouraska comme étant un centre de villégiature.

> Le village de Kamouraska se trouve dans un site enchanteur, près du chemin principal […] On y voit des familles tout à fait respectables, ainsi que quelques gros marchands et des artisans ; un ou deux hôtels y donnent un bon service aux voyageurs. Durant l'été, de nombreux touristes y séjournent pour refaire leur santé, l'endroit ayant la réputation d'être un des plus sains de la province. C'est aussi une place d'eau où beaucoup de gens viennent prendre des bains de mer. Le manoir, résidence de M. Taché, se trouve en un endroit de choix, près du fleuve, à une courte distance du village (dans Paradis, 1948, p. 168).

Pour Roger Brière, Kamouraska était le lieu de rencontre de l'élite canadienne-française. « Le premier séjour d'été auquel se donnèrent rendez-vous les familles canadiennes-françaises jouissant de quelque

fortune fut Kamouraska. Ce village est le seul rendez-vous estival dont nous ayons trouvé mention avant l'âge des bateaux à vapeur et du chemin de fer » (1967a, p. 86-87 et 1967b, p. 17).

> Nulle part cependant, les villégiateurs n'étaient en nombre suffisant pour qu'on pût parler de station de villégiature au sens actuel. Kamouraska semble avoir été la seule exception, dès les premières années du siècle. Ce village fut en effet le premier du Québec à recevoir des citadins en vacances. Sa célébrité datait de l'époque du seigneur Taché et des fêtes resplendissantes qu'il y donnait (Brière, 1967a, p. 88 et 1967b, p. 22).

Kamouraska possédait tous les attributs d'une station de villégiature au début du XIXe siècle. Un mouvement d'évasion, du centre du village d'origine vers la périphérie en bordure du fleuve, a permis d'y organiser les premières activités de loisir.

> Ce déplacement géographique du centre de la paroisse semble avoir eu des effets bénéfiques. Le village a pris de l'ampleur et, selon Joseph Bouchette, arpenteur-général, était devenu en 1813 un lieu de villégiature recherché. Kamouraska a vu sa population culminer à près de 6 000 habitants en 1827. En 1849, la localité est devenue un chef-lieu régional en accueillant une cour supérieure de justice (Larocque, 1993, p. 52).

Sur l'organisation de ce secteur près du fleuve, Alexandre Paradis écrit : « Tout près de là habite le seigneur, là sont les magasins, les hôtels, les quais, les hommes de profession et les touristes » (1948, p. 180 ; voir aussi Martin, 1998). Paul-Louis Martin décrit ainsi le site de villégiature : « [le front] de mer accidenté et les terrasses rocheuses vont alors se peupler de villas, d'hôtels et de résidences d'été à l'architecture très caractérisée » (1996, p. 2). Philippe Dubé fait la description des équipements typiques d'une station de bain de mer à l'époque. « Au XIXe siècle, les stations de bain de mer doivent obligatoirement comprendre une ou plusieurs auberges, des villas à louer, une église catholique, un temple protestant, un grand hôtel et une vue sur la mer » (1983, p. 220).

Kamouraska est donc la première authentique station touristique du Canada. Quant au seigneur du lieu, Pascal Taché, il a siégé pendant deux ans à la Chambre d'assemblée du Bas-Canada (1798-1800). Au début du XIXe siècle, il se préoccupait particulièrement de sa seigneurie, où il accueillait l'élite du temps (Laberge, 1993, p. 162). Cet endroit était surtout fréquenté par les Canadiens français de haut rang. L'élite « aristocratique » se réunissait pour discuter de politique et de stratégie. Elle sentait venir le vent de la bourgeoisie et devait trouver de nouveaux défis pour mobiliser la population canadienne-française. Jean-Pierre

Bibliothèque nationale du Québec – CP930

Photo 5.1. Le secteur du quai de Kamouraska

Saint-Amour note à l'égard de la clientèle qui fréquente cette station : « La vallée du Saint-Laurent a connu ses premiers établissements de séjour estival avec l'émergence d'une haute société et d'une élite. Ce fut d'abord à Kamouraska que se rencontrèrent les familles aisées canadiennes-françaises du début du dix-neuvième siècle. Il semble que ce fut l'un des seuls centres fréquentés par les francophones » (1979, p. 19). De son côté, Roger Brière rapporte les propos du chroniqueur Arthur Buies et du voyageur James MacPherson Lemoine.

> On s'y rendait de Montréal et de Québec bien avant que des places d'eau comme Pointe-au-Pic et Cacouna ne fussent connues. Arthur Buies a pu dire que « les autres endroits ne comptaient pas » et que le manoir des seigneurs Taché « avait reçu pendant un quart de siècle tout ce que le pays renfermait d'hommes éminents dans la vie publique ou distingués par la naissance et la position ». Pour James Lemoine, « *before the area of steamers, in fact even as late as 1850, Kamouraska was the Brighton of Lower Canada* » (1967a, p. 88 et 1967b, p. 23).

Contrôlé par les Canadiens français, le site de villégiature de Kamouraska semble avoir été l'endroit où l'on a établi le plan de l'appropriation du Saguenay à des fins de colonisation. Il y a lieu de faire le parallèle entre un Kamouraska, première station touristique fréquentée par l'élite aristocratique canadienne-française, et un autre Kamouraska, lieu de stratégie pour les tentatives de conquête du territoire saguenayen ou jeannois. Le fait que la notoriété de cet endroit *fashionable* ait périclité,

à partir de 1870, signifie alors que les acteurs aristocrates ont perdu la bataille du Saguenay au profit des acteurs bourgeois (Gagnon, 1996, p. 79-103).

Roger Brière décrit ainsi l'abandon de Kamouraska : « Malgré la concurrence des stations où se déploya la mode anglaise à partir de 1850-1860, Kamouraska ne périclita que très lentement […] De nouvelles stations devaient s'acquérir une renommée dans la seconde moitié du XIXe siècle, en particulier Pointe-au-Pic, Cacouna et Métis » (1967a, p. 88). Dans le même ordre de faits, Alexandre Paradis confirme que Kamouraska devint moins populaire à partir des années 1850-1860.

> Il ne faut pas oublier les touristes attirés à Kamouraska par ses paysages sereins, son climat salubre, son atmosphère saline, ses bains de mer. Déjà en 1813, note Bouchette, ils venaient nombreux y passer la belle saison. Jusque vers 1855, c'était pratiquement l'unique plage à la mode. « Aller à l'eau salée, écrit Arthur Buies, veut dire aller à Kamouraska. » Les familles les plus à l'aise et les plus distinguées de Québec et d'ailleurs s'y rencontraient. Vers 1873, selon Arthur Buies, des enthousiastes projetaient de construire un hôtel sur l'une des îles en face, d'y aménager un quai pour permettre au « steamboat » d'y déposer les villégiateurs. Mais après 1860, avec la construction de l'Intercolonial jusqu'au Bic et l'établissement d'une ligne maritime qui se rend à La Malbaie, Saint-Irénée et Tadoussac, Kamouraska subit une forte concurrence et voit un grand nombre de ses touristes la déserter pour ces nouveaux centres (1948, p. 185).

Bref, au cours de la première moitié du XIXe siècle, Kamouraska était un rendez-vous estival de l'aristocratie canadienne-française. Mais cette aristocratie devait rivaliser d'emblée avec la nouvelle bourgeoisie en émergence du Canada.

3.2. Le front romantique de Charlevoix : l'émergence de la bourgeoisie canadienne

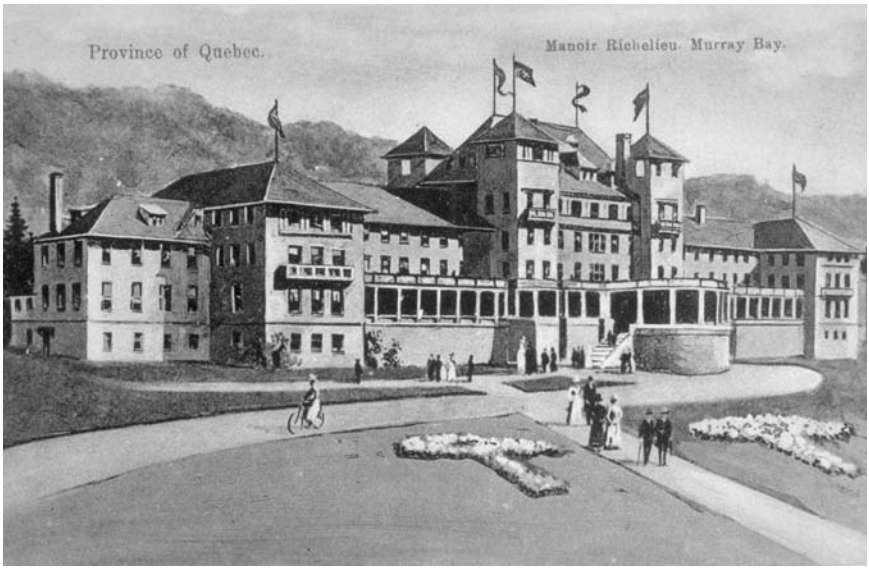
Au Québec, les artistes ont contribué à diffuser les valeurs associées à certaines formes sensibles de la vallée laurentienne et des massifs qui l'enserrent. L'exemple de Charlevoix est remarquable (Gagnon, 1998a, 1996 ; Dubé, 1983, 1985, 1986, 1995). Dans cette région, George Heriot, de passage à Murray Bay à la fin du XVIIIe siècle, fut un précurseur. Au milieu du XIXe siècle, John J. Bigsby réalisait un grand nombre de gravures, publiées dans un ouvrage paru à Londres (1850). Livernois,

W. Notmann et fils, Clarence Gagnon et Alexander Young Jackson, parmi d'autres, allaient perpétuer cette tradition (Des Gagniers, 1994 ; Vézina, 1977 ; Villeneuve, 1996, 1999).

Un massif de villégiature *fashionable* a été mis en place à Murray Bay (Pointe-au-Pic) à compter de 1853 (Gagnon, 1996, 1998a). La colonisation du Saguenay a été la condition de ces appropriation et valorisation bourgeoises (Deschêne, 1968). L'aristocratie seigneuriale occupait déjà la position convoitée par l'acteur bourgeois et contrôlait la mobilité des populations résidantes. L'espace ciblé par la bourgeoisie n'était donc pas immédiatement disponible. En organisant la colonisation du Saguenay, la bourgeoisie est ainsi parvenue à saper le pouvoir de l'acteur seigneurial. Elle a dévalué temporairement les positions convoitées sur le littoral, en offrant une avenue de remplacement aux censitaires dont la mobilité était jusque-là contrôlée par le pouvoir de l'ancien régime, et ce, grâce au verrouillage de l'arrière-pays du Saguenay décrété à partir de Londres.

La dévalorisation des fiefs littoraux a facilité la formation d'une réserve bourgeoise. L'investissement de valeurs romantiques dans ces domaines devenus disponibles a déterminé une revalorisation foncière, laquelle stimula l'édification des formes architecturales magnifiant le site. En effet, une étude menée par Raymond Malo au début des années 1980, citée par Gilles Ritchot, avance « que les manoirs de villégiature de Pointe-au-Pic ont évacué des aires agricoles au tournant de ce siècle, et que la spéculation foncière y a sévi dès la seconde moitié du XIXe siècle […] dans un coin alors perdu, non relié aux villes, ni par la route, ni par chemin de fer » (1981, p. 57). Qu'est-ce que cela signifie ? Selon Philippe Dubé, Charlevoix constituerait « un pôle majeur de définition figurative du Canada où le territoire se travestit volontiers, pour les besoins de la cause, en un emblème national signifiant que l'on doit, somme toute, porter haut » (1995, p. 6-7). Dans cette optique, l'absence d'une liaison ferroviaire et routière pourrait avoir été plus voulue que subie. L'isolement relatif de la sous-région de Murray Bay (Pointe-au-Pic) aurait participé d'une mise en réserve d'un territoire hautement valorisé, stimulant ainsi le désir d'une clientèle ayant les moyens d'être périodiquement oisive (Gagnon, 1996, 1998a).

Philippe Dubé décrit ainsi les emplacements bourgeois de Charlevoix : « […] en introduisant le panorama comme source de plaisir pour l'occupant […] les flancs de l'amphithéâtre naturel, qui relient Cap-à-l'Aigle à Pointe-au-Pic, offrent une place de choix à ceux qui veulent



Bibliothèque nationale du Québec – CP973

Photo 5.2. Le premier Manoir Richelieu, fin XIXe siècle

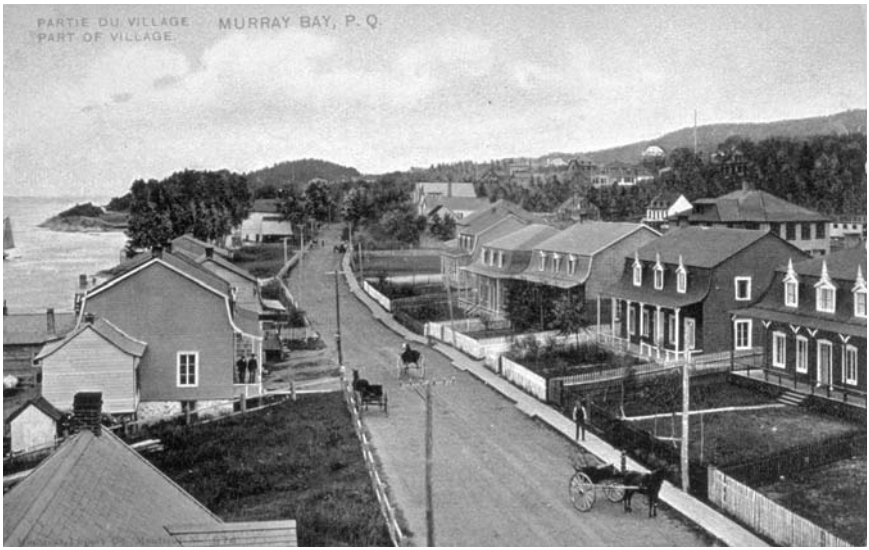
se livrer tout entier à la beauté du paysage, tels les premiers visiteurs venus admirer l'indéfinissable rencontre des montagnes et de la mer » (1986, p. 257).

> Le sens de l'hospitalité de grands propriétaires terriens de Murray Bay pousse lentement la villégiature autour de cette profonde échancrure de mer servant de delta à la rivière Malbaie. Des sites périphériques accrochés aux falaises comme Saint-Irénée, Pointe-au-Pic et Cap-à-l'Aigle possèdent tous les qualités recherchées par l'âme romantique victorienne (Lessard et Cadrin, 1993, p. 12).

En ce qui concerne le village de La Malbaie, situé au centre de la baie et pourtant peu flamboyant, Serge Gauthier fait cette remarque :

> La proximité de La Malbaie avec le secteur touristique de Pointe-au-Pic n'a pas eu que des avantages pour cette ville. Si La Malbaie est constamment associée au tourisme, elle n'est pas souvent considérée en elle-même comme un lieu touristique attirant. On la réduit la plupart du temps à un rôle de centre de services dont la valeur touristique et patrimoniale est tenue pour moindre (1989, p. 53).

Roger Brière propose la synthèse suivante : « Le village même de La Malbaie n'a jamais été un foyer de tourisme. C'est plutôt de part et d'autre de l'embouchure de la rivière Malbaie que la villégiature s'est implantée, à Cap-à-l'Aigle, à Pointe-au-Pic et à Saint-Irénée » (1967a,



Bibliothèque nationale du Québec – CP969

Photo 5.3. Rue coquette de Pointe-au-Pic (Murray Bay)

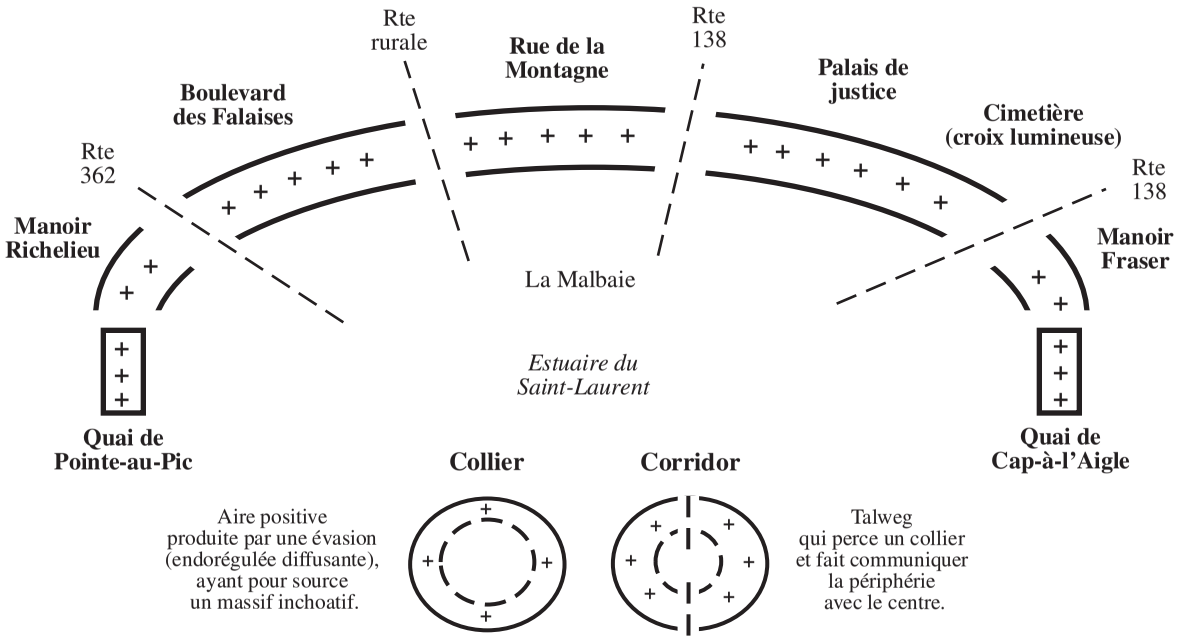
p. 90). Léo Simard, un commentateur de cette région, renchérit : « À proprement parler, La Malbaie n'est pas en elle-même un lieu de villégiature, mais n'en est pas moins située au cœur d'une région fort recherchée par tous les touristes » (1987, p. 49).

La mise en réserve particulière des environs de La Malbaie a réussi à créer un ensemble cohérent que mettent en valeur et qu'isolent quelques domaines vides stratégiquement distribués, notamment le Murray Bay Golf Club. La mise en réserve a guidé des consécrations récurrentes de colliers d'évasion. Elle a réaffirmé l'interdit sélectif d'occupation en le faisant vouloir et en le faisant valoir. Parmi les méthodes les plus usuelles de cette mise en réserve, on peut citer l'aménagement de vastes espaces ouverts, par exemple les terrains de golf. À partir de ce constat, il est possible de délimiter le front de villégiature et ainsi de différencier les domaines investis de valeurs positionnelles urbaines et rurales (figure 5.9).

Le cas de Charlevoix fut exceptionnel, dans la mesure où il mit en présence les acteurs aristocratiques et bourgeois d'emblée animés par une quête des mêmes valeurs. Il pourrait cependant ne pas avoir été unique. À cet égard, le Bas-Saint-Laurent et le Saguenay–Lac-Saint-Jean seront des sites de rivalité entre acteurs bourgeois respectivement canadiens et américains.

Figure 5.9

Le front de villégiature de La Malbaie



3.3. Le Bas-Saint-Laurent : au cœur d'une « rivalité » de « rivages »

À partir du milieu du XIXe siècle, de nouveaux acteurs sociaux entrent en scène. Ce sont les compagnies de navigation et de chemin de fer (DeBlois-Martin, 1997a). Deux d'entre elles, la Compagnie du Richelieu (notée « R & O ») et la St. Lawrence Steam Navigation Co., de la famille Molson (notée « S.L.S.C. »), se livrent une bataille pour le contrôle des positions de la région *Lower St. Lawrence*. Rappelons que, dans les guides touristiques au XIXe siècle, les régions de Charlevoix et du Bas-Saint-Laurent font partie de l'ensemble touristique ainsi nommé. Ce domaine incluait aussi le Bas-Saguenay et la Côte-du-Sud (Tadoussac, Pointe-au-Pic, Cacouna, Notre-Dame-du-Portage). Nous savons que le premier voyage Montréal-Québec, par bateau-vapeur, fut accompli en 1809 par l'*Accommodation* (propriété de John Molson). Dès 1830, le vapeur *Waterloo* offrait occasionnellement des départs pour La Malbaie à partir de Québec.

> Bientôt, deux secteurs situés de part et d'autre du grand fleuve rivalisent de popularité, ceux de Charlevoix et du Bas-Saint-Laurent […] Les deux grandes régions de villégiature dont Rivière-du-Loup et La Malbaie étaient en quelque sorte les charnières accueillaient une clientèle fort distinguée […] Mais les villages de la rive nord ne le cèdent en rien à leurs rivaux d'en face (Prévost, 2000, p. 31, 35).

Bibliothèque nationale du Québec – CP315

Photo 5.4. Plage de Cacouna au XIXe siècle

Un témoin privilégié de l'époque, James MacPherson Lemoine, met en garde la population de Cacouna contre la menace de la rive nord : « Bons habitants, voulez-vous m'en croire : "Ne tuez pas la poule qui vous pond les œufs d'or" [...] Veillez à ce qu'on lui laisse au moins les grosses plumes [les Molson] ; autrement, elle s'envolera dans l'Intercolonial, à Matane, à Gaspé même, ou par les steamers, à Tadoussac, à la Malbaie. N'en voulez pas à un vrai ami, qui a le courage de vous dire la vérité : il faut tant de courage, ces années-ci, pour le dire » (1872, p. 331). Est-ce une rivalité entre les promoteurs de la navigation à vapeur et ceux du chemin de fer ? Certains commentateurs le pensent.

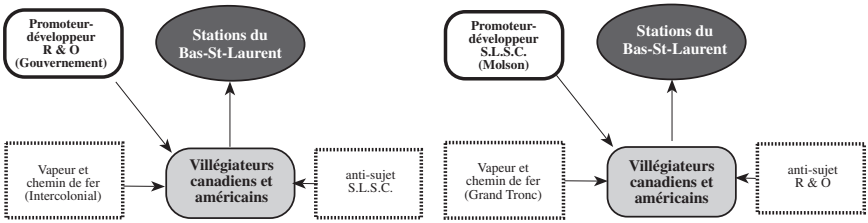
> Il y a lieu de s'interroger, après le deuxième boom ferroviaire des années 1870, sur le sort qui est maintenant réservé à la navigation à vapeur dans la faveur des touristes. Sur les grands circuits que la navigation à vapeur avait jadis rendus possibles, il y a maintenant des liaisons ferroviaires [...] C'est probablement à cause de cette concurrence croissante du train, ajoutée à celle que lui livre une autre compagnie de navigation (la « Union Line ») [St. Lawrence Steam Navigation Company de la famille Molson], que la Compagnie du Richelieu instaure, dès le début des années 1870, un trajet de jour entre Montréal et Québec (Gagnon, 1992a, p. 131).

D'autres commentateurs, en revanche, doutent des impacts de la compétition entre les moyens de transport par eau et par rail. « Présumée plus que démontrée, la question de la rivalité rail-eau demeure pour tout dire un parent pauvre de notre histoire des transports. Au-delà des oppositions apparentes, le problème des relations entre les deux modes de transports devra un jour, croyons-nous, être également posé du point de vue de la complémentarité. » France Normand, à qui on doit le passage précédent (1997, p. 135), a probablement raison. En effet, le jumelage train-vapeur est très populaire dans la région du Bas-Saint-Laurent et ailleurs aussi. Dans les Cantons-de-l'Est : « La navigation à vapeur complète le rail tant pour le transport que pour la croisière » (Auger, 1993, p. 60). France Gagnon écrit aussi :

> En 1860, le Grand Tronc atteint Rivière-du-Loup, offrant aux touristes la possibilité de réduire le temps de transport entre Montréal et Québec et les stations du Bas-Saint-Laurent et du Saguenay ; plusieurs optent en effet pour un trajet jumelant le train et le vapeur, rejoignant à Rivière-du-Loup seulement les vapeurs sur lesquels ils accomplissent le reste du trajet vers La Malbaie, Tadoussac ou le Saguenay. Par ces progrès dans les communications, cette région, déjà née à la vie touristique, reçoit un puissant stimulant (1992a, p. 121).

Figure 5.10

La concurrence R & O/S.L.S.C.



Alors, comment expliquer l'affrontement réel entre les deux entreprises de navigation la Compagnie du Richelieu et S.L.S.C. ? Comme le soutient France Normand, il existe une complémentarité entre le rail et l'eau. La rivalité aurait plutôt concerné les acteurs qui contrôlaient les entreprises engagées dans le développement de ces deux modes de transport. Les acteurs auraient rivalisé pour s'approprier les positions convoitées de la région du Bas-Saint-Laurent, et non pas pour favoriser un moyen de transport aux dépens d'un autre (figure 5.10).

Bibliothèque nationale du Québec – CP7646

Photo 5.5. Gare de chemin de fer de l'Intercolonial à Rivière-du-Loup

Voyons maintenant comment la séquence des événements rend compte de cette rivalité (figure 5.11). Dès 1853, au moment exact où le gouvernement de Londres construit un quai sur pilotis à Pointe-au-Pic (Dubé, 1986), la compétition se fait sentir sur la liaison Montréal-Québec : « Les compétiteurs se multiplient. Molson trouve des compétiteurs particulièrement entreprenants dans la Torrance Line de David Torrance… mais également dans la Compagnie du Richelieu » (Tittley, 1995, p. 12). La Torrance Line sera absorbée par cette dernière en 1857.

En 1874, la grande bourgeoisie commence à intégrer les compagnies de navigation. Le rêve de contrôler la circulation maritime sur le Saint-Laurent pointe à l'horizon. Dans un premier temps, on assiste à la naissance de la Richelieu and Ontario Navigation Company (R & O) qui permet d'offrir des croisières du Niagara jusqu'à Québec. Luc Tittley décrit l'ascension rapide de cette compagnie de navigation qui débute autour de 1860 :

> Le mouvement de consolidation devait se poursuivre avec des ententes de partage de marchés avec la Canadian Steam Navigation Company de Sir Hugh Allan qui desservait le Saint-Laurent en amont de Montréal et le lac Ontario. Cette entreprise devait éventuellement s'intégrer à la Compagnie du Richelieu en 1874 et donner naissance à la Richelieu and Ontario Navigation Company (1995).

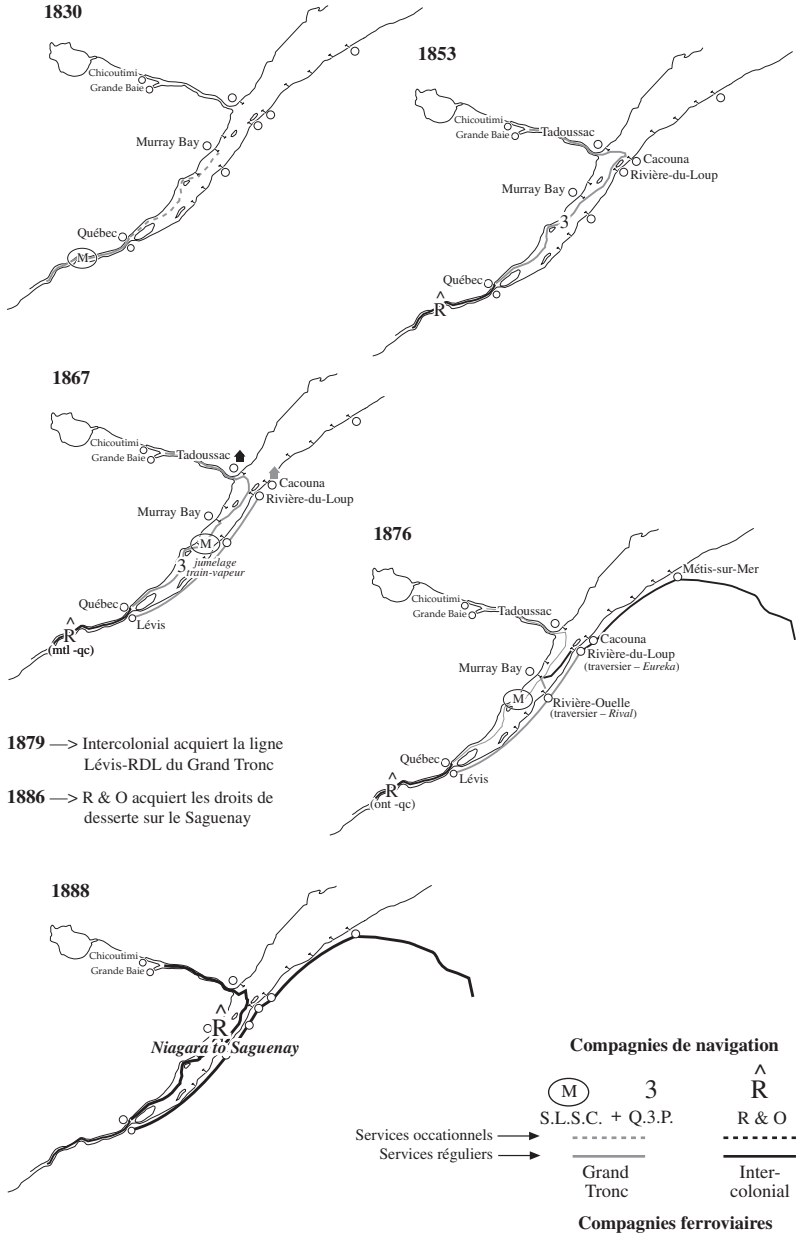
De son côté, la S.L.S.C. acquiert en 1875 la Quebec and Trois-Pistoles Steamboat Co. Cette compagnie assurait le service du vapeur dénommé *Saguenay*. Comme la R & O ne dessert pas la route du Saguenay et s'arrête à Québec, « Les passagers de la Compagnie du Richelieu doivent, à cet égard, s'embarquer sur [l'*Union*] et d'autres (*Saguenay*, *Clyde* et *St. Lawrence*) pour faire l'excursion » (Dubé, 1986, p. 72).

> Le prestige qui auréole le tour du Saguenay ne fait qu'augmenter et, avec lui, celui des stations sises entre Québec et Chicoutimi. Sous la présidence d'Abraham Joseph, de Québec, la St. Lawrence Steam Navigation Company remplace la Compagnie des Remorqueurs du Saint-Laurent et offre un service de première classe à une clientèle de visiteurs […] (Dubé, 1986, p. 76).

À la fin du XIXe siècle, les compagnies de navigation développent une stratégie d'appropriation des établissements hôteliers que leurs navires de croisière, les « bateaux blancs », fourniront en clients. Concernant cette stratégie : « [ce] sont les compagnies de transport qui, pour mieux exploiter leur équipement et multiplier leurs profits, ont construit les grands hôtels de villégiature, comme au Canada le Canadien Pacifique et

Figure 5.11

La prise de contrôle du territoire bas-laurentien (1830-1886)



Sources : Dubé, 1986 ; Gagnon, 1992a ; Normand, 1997 ; Prévost, 2000 ; Tittley, 1995.

la Richelieu and Ontario Navigation Company, devenue par la suite la Canada Steamship Lines » (Bergeron, 1989, p. 62). La stratégie de la R & O est très claire.

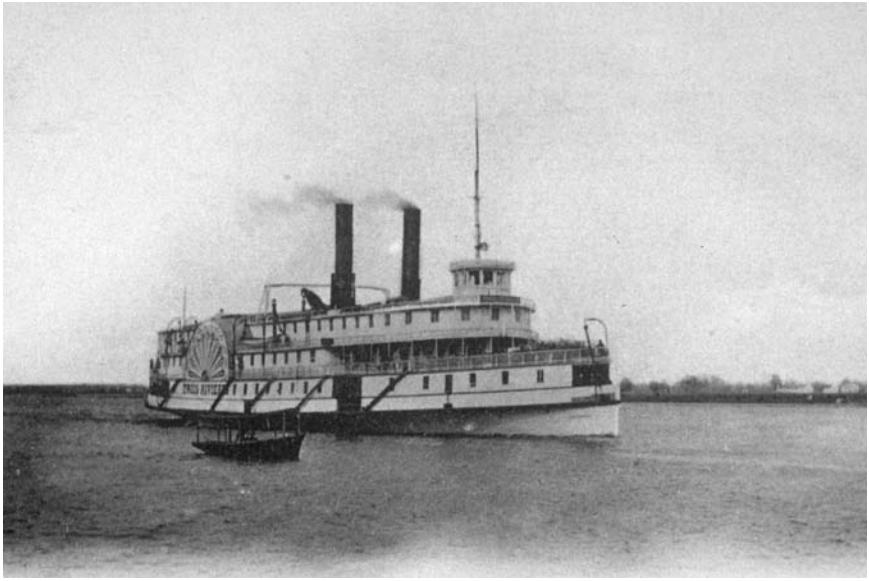
> Naturellement, pareille affluence ne peut laisser indifférentes les compagnies de transport. Comme on l'a vu, ces dernières y trouvent l'occasion d'élargir la gamme de leurs services : elles ouvrent des hôtels là précisément où leurs vapeurs font escale, soit à Tadoussac et à La Malbaie. C'est ainsi que la Richelieu and Ontario Navigation Company prend possession de tout le terrain qui domine le quai de Pointe-au-Pic, sur le haut de la falaise, où se trouvait justement la Chamard's Lorne House (Dubé, 1986, p. 92).

Avec l'acquisition des lignes du Saguenay en 1886, la R & O contrôle, au tournant du XIXe siècle, la navigation de plaisance des Grands Lacs jusqu'à l'Atlantique en passant par le Saguenay. La croisière étant partie intégrante de l'évasion, la réalisation concrète de l'itinéraire aurait en quelque sorte constitué le Saint-Laurent lui-même en « attracteur », et cela depuis les Grands Lacs jusqu'à la baie des Ha ! Ha ! (Richelieu & Ontario Navigation Co., 1896 ; Canada Steamship Line Co., 1945). En 1894 :

> L'emprise de la R & O continua de s'affirmer sous la présidence du plus puissant homme d'affaires canadien-français de l'époque, Louis-Joseph Forget. Celui-ci accorda une place plus importante aux services aux passagers sur l'ensemble du réseau et notamment aux croisières sur le Saint-Laurent. En 1898, il fait agrandir le vieil Hôtel Tadoussac et, l'année suivante, il fait construire le premier Manoir Richelieu. Cette infrastructure hôtelière lui permit de concurrencer plus efficacement son grand rival, la St. Lawrence Steam Navigation Company de la famille Molson et de prendre le leadership du marché des croisières (Tittley, 1995, p. 13).

En cette dynamique interne pourrait-on trouver la clé d'interprétation du Saint-Laurent – non plus séparateur de rives mais « gradient » régional fédérateur – comme l'a proposé Lorraine Guay (2000) dans sa récente et monumentale étude sur le Saint-Laurent insulaire ?

Cette dynamique – faut-il le répéter ? – aura été sous-jacente aux compétitions économiques ou encore « techniques », entre le train et le bateau notamment. Elle a procédé de rivalités d'appropriation qui, dans ce cas, ont confronté des bourgeoisies « domestiques » et culminé dans la formation d'un monopole.



Bibliothèque nationale du Québec – CP7467

Photo 5.6. Un bateau blanc de la Richelieu and Ontario Navigation Co.

Chapitre 6

Le déploiement des rivalités pour l'appropriation de l'espace touristique

Mais aujourd'hui la Compagnie du Richelieu, la plus importante des compagnies de navigation intérieure de la province de Québec, a établi un service régulier quotidien de magnifiques paquebots, entre Québec et les deux ports de Chicoutimi et de la Grande-Baie, qui fonctionne pendant sept mois de l'année. D'un autre côté, depuis 1888, une compagnie extrêmement entreprenante, qui a su passer à travers des obstacles insurmontables, a réussi à construire une ligne de chemin de fer qui s'étend de Québec à Roberval, du côté ouest, et jusqu'à Chicoutimi, du côté est.

Québec, 1900, p. 112.

1. LE SAGUENAY ET LE LAC-SAINT-JEAN : UNE BATAILLE DE POSITIONS

Le touriste qui une première fois découvre l'entité administrative Saguenay–Lac-Saint-Jean est sollicité par la beauté des paysages *et* du Saguenay *et* du Lac. Mais au-delà du caractère spécifique de ces territoires qui ont attiré, depuis plus de cent ans, des milliers d'adeptes de grands espaces, n'y aurait-il pas une solidarité de mises en valeur d'emblée différentes ?

La première manifestation du tourisme au Saguenay–Lac-Saint-Jean est aussi ancienne que l'entité régionale elle-même. Elle serait survenue avant la levée de l'interdit d'établissement permanent sur le territoire du Domaine du Roi (Traite de Tadoussac). Celui-ci était fermé à toute occupation depuis les débuts de la colonie (Gagnon, 1996, p. 100-103). Il est intéressant de constater qu'au moment où le gouvernement colonial de Londres allait supprimer la « réserve foncière » de la Couronne et permettre la pénétration du territoire par des trajectoires de colonisation, le *North America*, un bateau à vapeur de la compagnie de navigation St. Lawrence Steam Company (S.L.S.C.), aurait été le premier navire de passagers à atteindre Chicoutimi en 1842. Pour cette première expérience, 300 personnes auraient fait le voyage (Simard, 1987). Ce qui revient à dire que des touristes, ou du moins des curieux, ont atteint le Saguenay avant que des immigrants ne songent à s'y installer. Quoi qu'il en soit, les premiers fronts de villégiature de Tadoussac et de Roberval étaient projetés. Quant aux acteurs sociaux :

> […] une nouvelle bourgeoisie vient donc se greffer à la classe dirigeante de militaires et d'administrateurs britanniques du gouvernement colonial. Quelques Canadiens parviennent ainsi à se hisser aux rangs les plus élevés de la hiérarchie sociale. Sur le plan matériel, cette classe privilégiée adopte un nouveau mode de vie qui exprime un changement profond des valeurs d'autrefois. Maîtres de leur temps, ces quelques bourgeois ont le loisir d'échapper aux incommodités de la ville pendant les mois d'été. L'habitude se prend de faire de longs séjours à la campagne où l'on construit d'élégantes et spacieuses villas confortablement aménagées (Dubé, 1986, p. 145).

La navigation à vapeur commence à faire sentir ses effets sur le développement du tourisme vers le Saguenay, qui se taille ainsi une place au sein des grands circuits touristiques nord-américains (Gagnon, 1992a, p. 108). Les départs vers le Saguenay sont toutefois exceptionnels, malgré le fait que des bateaux à vapeur sillonnent ces eaux depuis le début du XIXe siècle. En 1849, un service régulier entre Québec et le Saguenay

« […] débuta avec le *Rowland Hill* […], lançant un service maritime qui allait durer plus d'un siècle » (Beattie, 1995, p. 17). Pour découvrir les beautés du fjord, ces excursions atteindront une popularité sans pareille à compter de 1850 (Gagnon, 1992a, p. 114). Le ballet des croisières s'organise autour de l'embouchure du Saguenay et c'est ainsi que débute le règne des compagnies de navigation. Pendant que les croisiéristes parcourent le Saguenay, les *Sportsmen* s'aventurent au-delà de la baie des Ha ! Ha ! pour la pratique de la chasse et de la pêche.

> Le tourisme fleurit dans un pays en autant que les étrangers y trouvent des attraits nombreux et variés. C'est à la nature qu'un pays est redevable pour la plupart de ses attraits […] La Providence a pourvu la région du Saguenay d'une nature qui impressionne immanquablement l'étranger […] Le profil de nos montagnes trace des lignes hardies qui surprennent le voyageur et lui donnent l'impression émouvante de l'immensité. Cela est tellement vrai qu'il fallut aller emprunter à l'infini ses vocables pour désigner deux de nos montagnes jumelles justement réputées à travers l'Amérique : le cap Trinité et le cap Éternité (L'Heureux, 1929, p. 11).

1.1. TADOUSSAC : LA « TÊTE DE PONT » DE LA BOURGEOISIE CANADIENNE

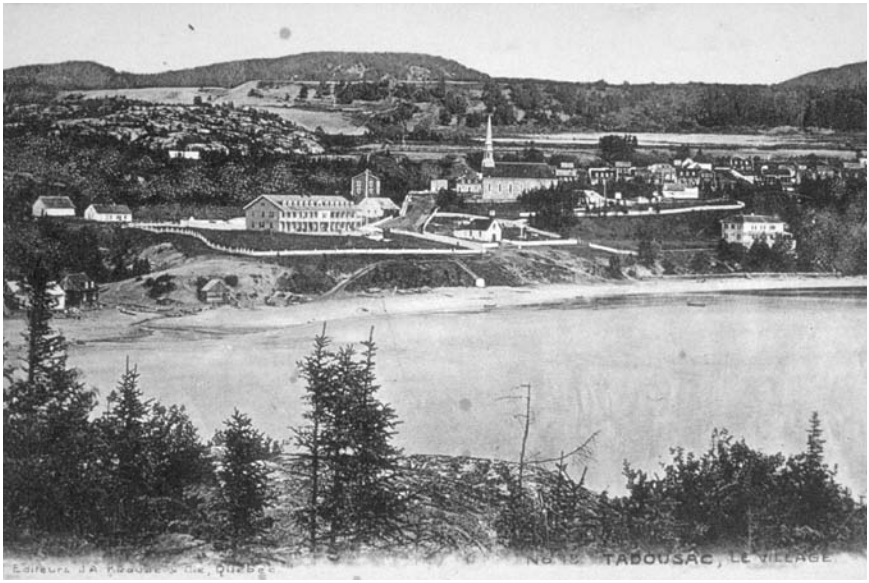
Pour James MacPherson Lemoine, Tadoussac signifie un retour « au berceau de notre histoire » (1872, p. 348). En 1865, de grands bourgeois canadiens, les Price, les Forsyth, les Rhodes, les Gilmour, les Russell, les Campbell, les Brydges et les Radford, s'organisent en compagnie pour « exploiter les bains de mer » de Tadoussac (*Ibid.*, p. 349). Ils y construisent le premier hôtel (Beattie, 1995, p. 17), qui « érige » Tadoussac « en place d'eau de premier ordre » (Gagnon, 1992a, p. 121). Tadoussac prend l'allure d'une station balnéaire avec, en plus, une série de résidences secondaires autour de la baie. Lord et Lady Dufferin en font leur lieu de vacances à compter de 1873 (Trépanier, 1988a).

> Quelques familles construisirent des chalets d'été (appelés cottages) en haut de la baie. Une chapelle protestante fut érigée en 1867, et lord Dufferin, gouverneur général du Canada, se construisit en 1873 une vaste résidence d'été près de la chapelle indienne (Beattie, 1995, p. 17).

Cette station de villégiature, mise sur pied par les compagnies de navigation, devient le point de départ des excursions sur le Saguenay. Comme il a déjà été noté, la compagnie Richelieu and Ontario Navigation

Bibliothèque nationale du Québec – CP2332

Photo 6.1. L'embouchure du Saguenay en face de Tadoussac



Bibliothèque nationale du Québec – CP2334

Photo 6.2. L'Hôtel Tadoussac en 1865

Bibliothèque nationale du Québec – CP2335

Photo 6.3. La villégiature de Tadoussac

Company (ou R&O) contrôle cette position à partir des années 1880 (Tittley, 1995, p. 13). Le trajet pour s'y rendre avait déjà la réputation d'être romantique. Dès 1872, James MacPherson Lemoine écrivait :

> À l'homme d'étude, à l'homme d'affaires en villégiature, rien de plus rafraîchissant pour l'esprit et le corps qu'un voyage sur le Clyde ou l'Union, en juillet ou en août, vers la source de la ténébreuse et profonde rivière qui arrose le vaste, le fertile territoire connu de nos pères sous le nom de Royaume du Saguenay (1872, p. 351).

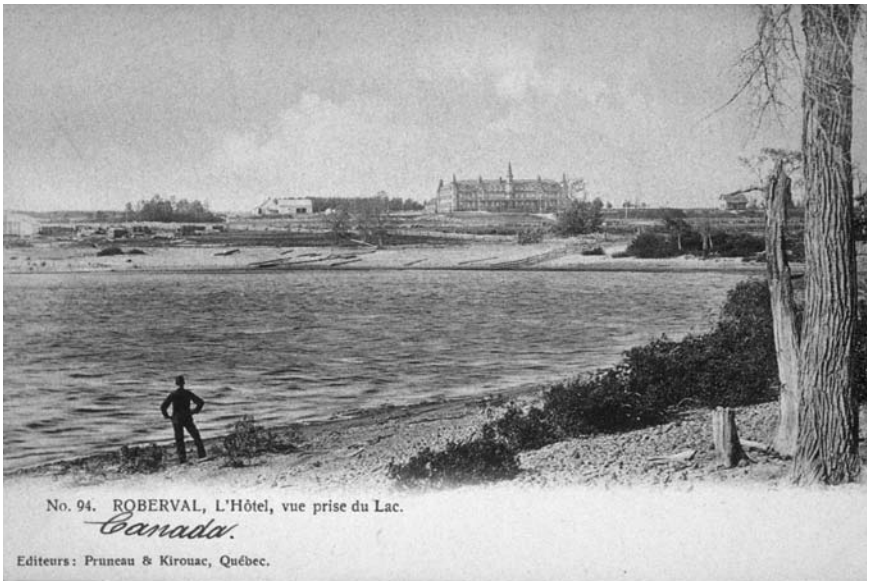
L'auteur prenait la peine de spécifier la part de l'imaginaire : « Tel est le Saguenay pour le touriste, il se présente tout autrement, sous son aspect historique, agricole et utilitaire » (*Ibid.*, p. 354). L'évocation romantique masque le principe de réalité utilitaire.

La pénétration du « Royaume » par voie d'eau est donc chose faite, l'acteur maritime personnifié par la R&O contrôlant l'accès aux beautés du fjord *via* sa « tête de pont » : Tadoussac. À la même époque, un autre investissement territorial se profile, à savoir la « mise en réserve » du territoire du Lac-Saint-Jean à des fins de villégiature. D'autres acteurs font alors leur entrée en scène.

1.2. Roberval : la « tête de pont » de Beemer

Tadoussac représentait, pour les acteurs de la navigation sur le Saint-Laurent, une porte d'entrée. À la confluence Saguenay–Saint-Laurent, cette « sentinelle » permettait de garantir l'intégrité du domaine touristique, d'une part, en canalisant la mobilité des touristes et, d'autre part, en assurant une surveillance de l'accès principal du Saguenay. De 1888 à 1908, Roberval était à la mise en valeur touristique de la région du Lac-Saint-Jean ce que Tadoussac avait été à celle du Saint-Laurent. Tête de ligne d'un chemin de fer et du transport sur le lac, Roberval fut choisi par Horace Jansen Beemer pour qu'y soit construit, tout comme à Tadoussac, un hôtel de prestige : « Avant même l'inauguration du chemin de fer, il fait bâtir l'hôtel Roberval, un château de bois avec une vue imprenable sur le lac » (Gaudreault, 1990, p. 48).

Horace Jansen Beemer était un financier américain de Pennsylvanie. Il correspond à l'image des grands entrepreneurs de l'époque. Promoteur de projets ferroviaires sur la rive nord du Saint-Laurent (actionnaire majoritaire du Montréal & Occidental), il désire faire du Lac-Saint-Jean « un pays de vacances pour millionnaires » (Villeneuve, 1986, p. 31) : « un des



Bibliothèque nationale du Québec – CP7468

Photo 6.4. L'Hôtel Roberval en 1890

plus attrayants centres de voyage et de sport du Québec » (Gagnon, 1978, p. 159). Sa compagnie, la société du Chemin de fer de Québec et du Lac-Saint-Jean, a été incorporée en 1878.

En 1876, Arthur Buies avait déjà prédit, dans ses récits de voyages, « qu'on verrait avant peu, sur les rives du lac Saint-Jean, élégants hôtels, équipages princiers, chapeaux de soie luisant au soleil et chignons défiant les nues » (Lortie, 1993, p. 54). Dans son histoire de Roberval, Russel Vien dévoile les intentions de Beemer : « En construisant le chemin de fer, il entrait dans ses plans d'ériger un vaste hôtel au terminus, sur les bords du lac » (1954, p. 189). Ouvert officiellement le 10 août 1888, l'hôtel Roberval avait une capacité d'accueil pour 150 personnes. En 1891, on l'agrandit à 257 chambres. En liaison avec le chemin de fer, le grand hôtel de trois étages était flanqué de larges galeries et surmonté de trois tourelles. Pour satisfaire pleinement sa clientèle de pêcheurs, Beemer aménagea un second hôtel d'une trentaine de chambres, le Island House, à l'entrée de la Grande Décharge.

> En plus du service quotidien de Roberval à la Grande Décharge, des excursions de pêche ou de chasse en tout lieu étaient toujours possibles […] L'habitant chez lui, les Montagnais de Pointe-Bleue, le lac Saint-Jean, la chute de Val-Jalbert : autant de simples attractions que Beemer exploitait (Vien, 1954, p. 194).

> On pratique également, à l'embouchure du lac, la descente des rapides de la Petite et de la Grande Décharge qui se jette dans la rivière Saguenay (Lortie, 1993, p. 56).

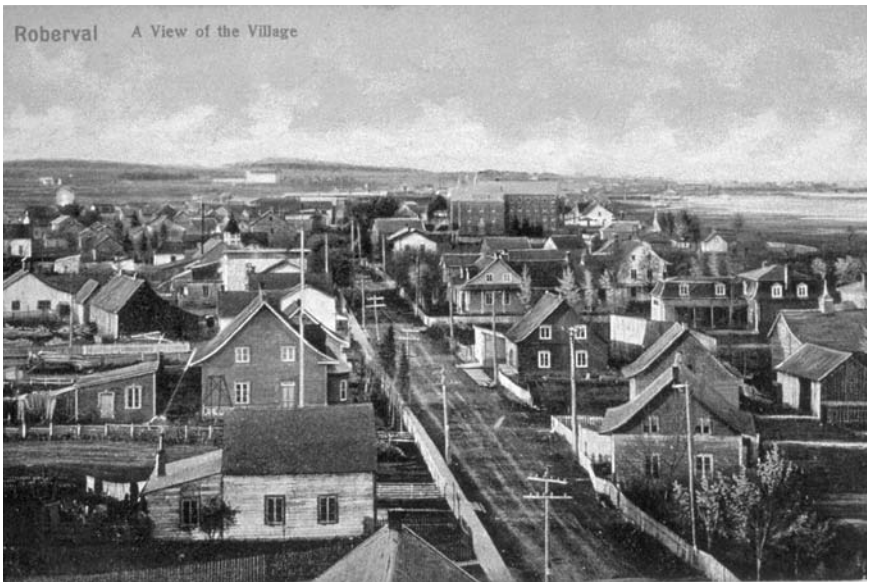
Roberval constituait le centre d'un circuit où Beemer proposait aux visiteurs des excursions au cœur de son domaine, le lac Saint-Jean, sur de luxueux vapeurs. Au XIXe siècle, certains lacs étaient tellement difficiles d'accès qu'il fallait y transporter les embarcations en pièces détachées pour les assembler sur place. Outre le lac Saint-Jean, les lacs Memphrémagog, Massawippi et Témiscamingue ont ainsi été desservis à la satisfaction de la bonne société bourgeoise qui pouvait contempler son domaine privé depuis le cœur même de sa « mise en réserve ». En effet, il fallait traverser une réserve d'eau à bord de « palais flottants » pour arriver à destination : « Véritable aristocrate de Roberval, le *Mistassini* fut à la fois le plus beau, le plus rapide et le plus puissant de nos vapeurs. Il reliait l'hôtel Beemer de Roberval à l'autre (le Island House) sur une île à l'entrée de la Grande Décharge à la hauteur du quai de Mistook » (Lebel, 1938).

> Long de 145 pieds, le *Mistassini* était d'un luxe rivalisant avec celui du Grand Hôtel. Ses proportions obéissaient à une élégance remarquable, sa coque effilée, sa grosse cheminée un peu inclinée vers l'arrière, sa haute taille blanche en faisaient, évidemment, le joyau du lac, qui se pourfendait, effrayé. Deux grandes roues, à ses flancs, lui faisaient comme deux ailes repliées (Vien, 1954, p. 193).

En moins de dix ans, Roberval était passé d'un statut de petit village de colonisation à celui d'une ville avec tous les attributs d'une place urbaine. « On se servit de l'aqueduc en 1892, du téléphone en 1894, de l'électricité en 1897. L'année suivante était fondé le journal *Le Lac-Saint-Jean*. Le Bureau d'enregistrement ouvrit en 1892, la Banque Nationale en 1895, soit trois ans seulement après la succursale de Chicoutimi » (Gagnon, 1978, p. 159). Ces positions touristiques étaient vraiment porteuses « d'urbanité » (voir Knafou *et al.*, 1997).

Le point d'arrivée du train au Lac-Saint-Jean, à sa manière, magnifia l'étendue d'eau en offrant une vue panoramique remarquable (Brakeley, 1956, p. 15). Un voyageur qui arrivait de son périple par le train, *via* le lac Édouard, décrivait ainsi les hauteurs de Chambord :

> *At four-thirty of a placid afternoon on loosejointed train manœuvered around the last curve above Chambord, and, as paradise opens out before a mystic's eyes, there unfolded before mine the blue, composure-blest, wide*



Bibliothèque nationale du Québec – CP1380

Photo 6.5. Vue de la ville de Roberval

> *waters of St. John, and beyond, the dim, wild gateways to the space-begotten North* (Longstreth, 1922, p. 153).

Dès cette époque, les signes annonciateurs de la « mise en réserve » du Lac-Saint-Jean sont repérables. Avant même l'arrivée du train, le gouvernement accorde, en 1880, des droits de pêche exclusifs à la ouananiche sur le lac, signe d'une prise de contrôle territoriale (Villeneuve, 1986, p. 31). Beemer récupère ces droits dès son arrivée dans la région. « En 1888, les lieux de pêche de la Grande Décharge – les trous – étaient loués par W.A. Griffith et J.G.A. Creighton. En 1889, appuyé par le conseil de village de Roberval, Beemer demanda au gouvernement les droits de pêche dans toutes les rivières du bassin lacustre. » Enfin, en 1890, Beemer en vint à régner sur toutes les eaux fréquentées par la ouananiche, « malgré certaines protestations locales » (Vien, 1954, p. 191).

Lors d'une conférence sur l'avancement des travaux du chemin de fer du Lac-Saint-Jean, en 1886, Buies décrivait l'intervention de Beemer, « sauveur du lac Saint-Jean », comme étant « un trait d'audace et une aventure admirablement calculée […] » (Gagnon, 1978, p. 159). Cette aventure allait toutefois se frotter à une concurrence redoutable : de la part de la *R & O* qui se positionnait du côté du Saguenay.

1.3. Une rivalité entre bourgeoisies américaine et canadienne

Horace Jansen Beemer avait attiré dans ses quartiers généraux de Roberval la haute bourgeoisie américaine, mais aussi la noblesse française et même un tsar de Russie (Villeneuve, 1986, p. 31). Profitant de la plus grande « mise en réserve » de pêche et de chasse au monde qu'était le Lac-Saint-Jean, cette clientèle sélecte était aussi sollicitée par les promoteurs du Saguenay, installés à Tadoussac. L'Américain Beemer anima ainsi une concurrence avec les stations *fashionable* du Saint-Laurent.

> Les amateurs de pêche du monde entier signent le registre : Paris, Bruxelles, Dublin, Londres, Moscou, Berlin, Tokyo. On concurrence sérieusement les Mille-Îles et les stations balnéaires de l'estuaire du Saint-Laurent (Pépin, 1969, p. 72).

> L'Hôtel Roberval s'acquit immédiatement la renommée […] Le *Progrès du Saguenay*, en 1888, écrivait : Roberval fait pâlir La Malbaie, les deux cents îles de la Grande Décharge – naissance du Saguenay – laissent loin derrière elles les mille îles, plus ou moins bien comptées, du lac Ontario (Vien, 1954, p. 190).

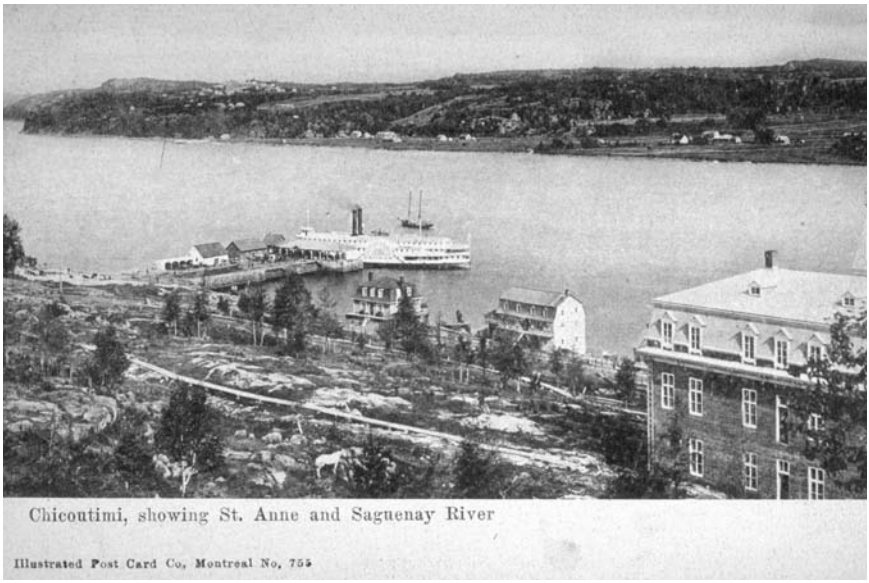
Tableau 6.1

La stratégie du « faire-savoir » des protagonistes

Tadoussac ***« Saguenay »***	***Roberval*** ***« Lac-Saint-Jean »***
Hôtel prestigieux Accès exclusif (maritime) Émotion garantie (excursion sur le fjord – caps Trinité et Éternité)	Hôtel prestigieux Accès exclusif (ferroviaire) Émotion garantie (excursion sur le lac – pêche à la Grande Décharge)
Promoteur : bourgeoisie canadienne Allié : gouvernement fédéral (Gagnon, 1978, p. 161)	Promoteur : bourgeoisie américaine Allié : gouvernement provincial (sources archivistiques)

À la faveur de stratégies de promotions concurrentes, les bourgeoisies américaine – à Roberval – et canadienne – à Tadoussac – entreront en conflit sur l'échiquier géopolitique du tourisme international. Les acteurs mettent en branle un puissant battage publicitaire et tissent des alliances (tableau 6.1). Le Lac-Saint-Jean occupait le haut de l'affiche dans les grands centres américains, la Société de chemin de fer de Québec et du Lac-Saint-Jean avait des agences. Mais le *Saguenay* trônait fièrement dans les kiosques à bord des navires et dans les hôtels de la R & O Navigation.

Les protagonistes – Beemer et R & O – ont fait largement appel à des « adjuvants » du « faire-pouvoir ». En février 1889, une délégation du Saguenay se présente à Québec et demande de l'aide financière pour compléter le chemin de fer de Métabetchouane à Chicoutimi. Le premier ministre de l'époque, Honoré Mercier, accepte de financer l'opération, mais à condition que le gouvernement fédéral fasse sa part : « Il déplaçait ainsi le champ de bataille de Québec à Ottawa » (Gagnon, 1978, p. 161). Les raisons invoquées par les requérants « sont, pour plusieurs, identiques à celles utilisées antérieurement en faveur du chemin de fer de Québec au Lac, mais l'une d'elles est plus spécifique » (*Ibid.*). En fait, il est stipulé que ce prolongement doit permettre le relais par les bateaux à vapeur du Saguenay et que « à dix milles plus loin, à Saint-Alphonse […] il communiquera à la navigation océanique du Saguenay, sur la baie des Ha ! Ha !, rendez-vous des touristes » (*Ibid.*). Le palier fédéral répond promptement et débloque des fonds dès le mois d'août. Toutefois, le train n'atteindra Chicoutimi que quatre ans plus tard, en août 1893.



Bibliothèque nationale du Québec – CP365

Photo 6.6. Un bateau blanc au quai de Chicoutimi

Le 20 novembre 1896, Beemer adresse une demande de subvention au ministre de la Colonisation de l'époque, pour la reconstruction de son navire, le *Mistassini*. Il semblerait, à la lecture de cette pièce d'archives, que le gouvernement provincial a représenté pour Beemer un allié dans la conquête du Lac-Saint-Jean. « *When it was first proposed to build the steamer Mistassini, the late Hon. Premier Mercier agreed to vote legislative aid to the amount of 20,000 $ for the construction of the said steamer* ». La lettre se termine ainsi : « *Trusting that your Government will see its way to come to our assistance promptly […] I have the honor to be, Sir, Your obedient servant. H.J. Beemer* » (pièce provenant du fonds d'archives de la Société historique du Saguenay).

Les promoteurs font en plus appel à la plume d'écrivains réputés pour vanter les mérites de leurs domaines respectifs ou pour dénigrer leur adversaire. Voilà ce qu'Arthur Buies, allié irréductible de Beemer, déclarait à une assemblée publique :

> […] grâce à la construction du chemin de fer du Lac-St-Jean, une immense région, absolument différente par son caractère sauvage de toutes celles où nous pénétrons en chemin de fer, va être offerte à la villégiature canadienne lasse de fréquenter éternellement les mêmes rivages du Saint-Laurent, et d'y attendre tous les jours l'heure bienfaisante de la marée pour prendre des bains. Les familles canadiennes et américaines vont affluer sur

> le parcours de cette ligne étrange, construite en pleine forêt et bordée à profusion de lacs qui tous regorgent de poissons. Les amateurs de vraie campagne vont pouvoir s'en donner là à cœur-joie, avec abandon, avec volupté, affranchis qu'ils seront de toutes ces restreintes, de toutes ces petites tyrannies sociales auxquelles les assujettissent les stations d'eau fashionables, et, pour goûter ce parfait bonheur d'une villégiature sans mélange, complète, absolue, partout ailleurs irréalisable, ils n'auront qu'à faire deux ou trois heures de chemin de fer, le temps à peine de lire les journaux du jour (1886, p. 21-22).

Arthur Buies fréquentait toutes les places d'eau de l'estuaire du Saint-Laurent (voir *Petites chroniques pour 1877*). Agissait-il à titre d'« informateur » ou de simple touriste ? Assurément, Buies jouait sur plusieurs tableaux. Il était un fervent disciple du curé Antoine Labelle (Dussault, 1983, p. 141-145). Il n'avait que des éloges pour ce prélat et, à l'occasion d'une conférence publique, il déclara : « par celui que j'appellerai le grand Canadien, comme on dit le grand Français de M. de Lesseps […] son nom est sur toutes les bouches, et vous le proclamez avec moi, M. le curé Labelle ! » (1886, p. 39). Or, Labelle était un grand promoteur du tourisme dans les Laurentides (*infra*) et il fut sous-ministre de la Colonisation sous Mercier à l'époque du parachèvement de la ligne de chemin de fer du Lac-Saint-Jean. Il avait d'ailleurs sollicité l'aide de Beemer pour son projet de train dans les Laurentides (Dussault, 1983, p. 123).

En réaction à ce qu'avait écrit Arthur Buies le « pro-Américain », Damase Potvin, auteur du guide touristique *The Saguenay Trip* édité pendant plus de quarante ans (1946), relançait le débat :

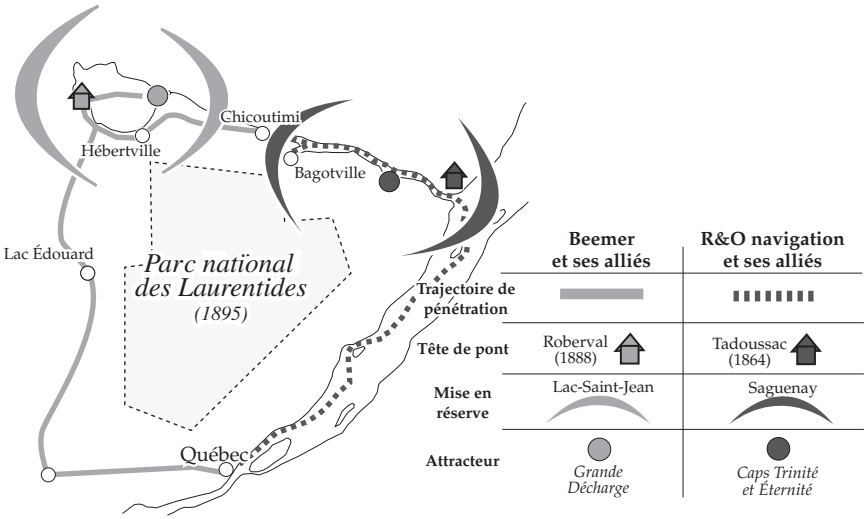
> Celui qui écrit ces lignes a toujours été un fervent admirateur d'Arthur Buies ; mais depuis qu'il a lu ce que Buies a écrit de Tadoussac, il a un peu moins d'estime pour la plume si alerte, si colorée de l'auteur du *Saguenay*. Arthur Buies, féru qu'il était de La Malbaie, a fait de Tadoussac une description aussi injuste que fantaisiste. Pour lui, Tadoussac n'a été qu'un roc velu, plein de trous et de bosses frissonnant aux vents du fleuve, qui abrite un reste de tribu indienne dans ses anfractuosités, quelques cottages dans ses replis et sur son dos et qui porte sur sa crête un hôtel fréquenté par des touristes qui n'ont pas le courage de se rendre jusqu'au Pôle Nord et qui confondent Tadoussac avec une station du Groenland. Ce sont là, tout simplement, calomnies atroces, et les centaines d'étrangers qui, chaque été, passent leurs vacances à Tadoussac, auraient raison de demander à Buies de retirer ses paroles, s'il vivait encore (1920, p. 85-86).

À l'aube du XXe siècle, le « Royaume » était bel et bien investi à ses deux extrémités et les protagonistes s'étaient engagés dans la « mise en réserve » de leurs domaines touristiques respectifs (figure 6.1). Cette dualité tire cependant à sa fin. Au cours de l'année 1908, l'hôtel Roberval brûle, les rêves de prospérité touristique du Lac-Saint-Jean sont réduits en cendres.

> En 1908, tous ces charmes existaient depuis vingt ans. Le sort impitoyable effaça tout d'un coup de Roberval le nom de Beemer : le Grand Hôtel Roberval passa au feu. Quand le couvent, le collège ou le quai brûle, on les reconstruit plus grands, mais quand l'Hôtel Roberval brûle, c'est fini (Vien, 1954, p. 198).

Figure 6.1

LA MISE EN SCÈNE DU TOURISME AU SAGUENAY ET AU LAC-SAINT-JEAN



La subite disparition de « l'acteur » de la scène touristique soulève un questionnement qui considère autre chose que la simple destruction d'un édifice par les flammes. Pourquoi n'a-t-on pas reconstruit l'hôtel ? Celui-ci avait pourtant auréolé Roberval et le Lac-Saint-Jean d'une réputation inaltérable (Vien, 1954, p. 194). Serait-il possible d'avancer que la R&O avait gagné la bataille du « Royaume » et que Beemer aurait « jeté la serviette » ? L'incendie n'aurait alors été qu'un prétexte pour décamper.

> Mentionnons aussi la compagnie Richelieu et Ontario, qui, avec ses quinze steamers dont quelques-uns sont de véritables palais, dessert les ports du Saint-Laurent, pendant l'été, depuis Niagara jusqu'à Chicoutimi, tête de la navigation sur le Saguenay et qui donne un service au moins égal à celui des grandes compagnies américaines qui organisent des excursions pour les touristes riches (Québec, 1910, p. 22).

> La fusion plus large qui crée la Canada Steamship Lines en 1913 permettra d'offrir, sur les navires de la même compagnie, des croisières depuis le lac Supérieur jusqu'à l'Atlantique. Le produit touristique Saint-Laurent se diversifie et s'élargit, alors que la CSL, sous la gouverne de son président William Coverdale, un supporteur enthousiaste de la vocation touristique de la compagnie, réalise des alliances stratégiques avec les compagnies ferroviaires et s'embarque résolument dans l'amélioration de son propre réseau hôtelier (Tittley, 1995, p. 13).

Les compagnies de navigation, en périodes de restrictions, sont en pleine gloire. On reconstruira le Manoir Richelieu en 1929, en début de crise économique, et l'hôtel Tadoussac en 1941, au plus fort de la grande guerre. Or, l'un et l'autre avaient aussi été détruits par les flammes.

2. LES CANTONS-DE-L'EST : LE RENDEZ-VOUS DES BOURGEOISIES NORD-AMÉRICAINES

> Par beau temps, du sommet [du mont Orford], la vue est splendide. On aperçoit le mont Royal et tous les sommets montagneux du Richelieu à la Chaudière, le lac Memphrémagog ainsi que son magnifique frère, le lac Massawippi et nombre d'autres lacs, le paysage bucolique des Cantons-de-l'Est et, au-delà de leur limite sud, les montagnes Vertes du Vermont et les montagnes Blanches du New Hampshire (*Picturesque Canada*, 1882).

Au sud du Saint-Laurent, les Cantons-de-l'Est s'étaient acquis, dès le début du XIXe siècle, une renommée des plus enviables pour leurs panoramas d'une grande beauté. William H. Bartlett (*Canadian Scenery Illustrated*, 1842) y réaliserait l'équivalent de ce que Bigsby avait produit dans Charlevoix. John A. Fraser, J.M. Martin, F.S. Coburn, de même que William Notmann et fils, contribuèrent également à la renommée de ce pays loyaliste (Auger, 1993 ; Booth, 1984 ; Gallant, 1988). Cornelius Krieghoff (1859) et Aaron Allan Edson (1870) ont offert des images « idylliques » des monts Orford et Owl's Head (Hubbard, 1973).

> Le sud du Québec a été l'une des premières régions de villégiature au pays. Certains développements, tels ceux autour du lac Memphrémagog chevauchant la frontière des États-Unis et du Québec, attirèrent des estivants

> venant du nord ou du sud du 45e parallèle. Plusieurs artistes célèbres se sont laissé prendre aux charmes et à la magnificence du décor et ont traduit avec finesse l'état des lieux, accélérant ainsi leur popularité (Auger, 1993, p. 60).

2.1. *Les lacs* FASHIONABLE

Très tôt, la région des Cantons-de-l'Est est ouverte aux touristes. Avant 1850, un réseau routier pas toujours bien entretenu desservait la région, mais celle-ci ne faisait pas encore partie des circuits reconnus. Dès 1853, on publie des guides consacrés à cet itinéraire : « […] l'un est américain et commente le trajet de Portland à Montréal et Québec ; le second est canadien et évolue dans le sens inverse. » Ils sont très persuasifs. « Ces guides trahissent une volonté de promouvoir la fréquentation par les touristes de cette nouvelle région » (Gagnon, 1992a, p. 117).

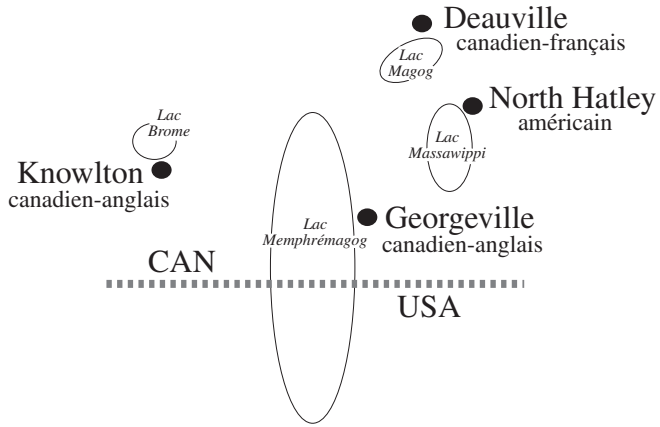
À cette époque, les Cantons-de-l'Est étaient le rendez-vous des bourgeoisies de l'Amérique du Nord : canadienne-anglaise au lac Memphrémagog et au lac Brome ; canadienne-française au petit lac Magog ; américaine au lac Massawippi. « Au lac Brome, à Knowlton, Foster et Bondville uniquement fréquentés par des Anglo-Saxons, on pouvait compter plus de 400 villas et neuf hôtels saisonniers » (Garceau, 1990, p. 131). « À la fin du XIXe siècle, un groupe d'hommes d'affaires de Montréal développent les rives du lac Brome avec Knowlton comme pivot » (Auger, 1993, p. 61). « Au lac Magog, à Deauville, la bourgeoisie de Sherbrooke occupa cette station […] La clientèle était à 95 % canadienne-française » (Garceau, 1990, p. 131).

> Il s'agit de Deauville, où s'était constitué une sorte de club, groupant des professionnels et hommes d'affaires de Sherbrooke et aussi de Montréal. En tout une quarantaine de villas et un hôtel non loin de la route Montréal/Sherbrooke, sur les rives du Petit-Lac Magog (Charbonneau, 1956, p. 26).

Abondamment « artialisé », l'environnement lacustre et montagneux de la région recèle les principaux « attracteurs » (*Ibid.*, p. 7). « *The new access situation also mobilized a new tourist product – the Lakeshore – which altered the location pattern of tourism : Brome Lake, the Mount Orford lakes system, the big international Lake Memphremagog, Lake Massawippi are some of the principal directions of the tourist impacting process in this area* » (Fritz-Nemeth et Lundgren, 1996, p. 25). Roger Nadeau et Danielle Gilbert ont fait le même constat : « C'est avant tout grâce à sa montagne et aux nombreux lacs qu'elle abrite que la région a

Figure 6.2

La colocalisation des bourgeoisies dans les Cantons-de-l'Est



su attirer ses quelque 4 600 propriétaires de chalets. La villégiature privée est depuis longtemps associée à l'élément lacustre » (1988, p. 6). Nous retrouvons les divers acteurs de la bourgeoisie installés aux abords des différents plans d'eau des Cantons-de-l'Est (figure 6.2).

Des domaines privés de chasse et de pêche étaient rattachés à cette villégiature et accessibles par la ligne ferroviaire Richmond-Québec. « Tout le reste de la région n'est encore fréquenté que par des chasseurs et des pêcheurs, qui y abondent d'ailleurs, et notamment dans la région de Mégantic » (Charbonneau, 1956, p. 27). Les Cantons-de-l'Est ont été parcourus par un important réseau de chemins de fer. « *The period 1850-1890 saw the region penetrated by the railway system, practically creating an "even" access situation throughout* » (Fritz-Nemeth et Lundgren, 1996, p. 25).

> Les premières voies de pénétration longue étaient complétées en 1854. Elles reliaient Longueuil et Lévis *via* Richmond, d'où partait la ligne de Portland. À ces tracés en Y et qui chevillaient les Cantons de l'Est se sont greffés : un réseau régional dense, particulier à l'axe-Yamaska et aux cantons voisins (1854-1864) […] la ligne Lévis-Mégantic-Sherbrooke (1874-1880). La Beauce et le pays de l'Amiante […] étaient connectés à ce réseau du futur Quebec Central […] les lignes de Kahnawake à l'État de New York (1875) *via* Huntingdon (New York Central), vers Napierville et Rouses Point (Ritchot, 1999, p. 387).

En règle générale, l'appropriation bourgeoise des positions de cette région ne sera pas compliquée par des conflits de trajectoires, comme ceux qui ont eu cours en Charlevoix, au Bas-Saint-Laurent ou au Saguenay–Lac-Saint-Jean. Dans les Cantons-de-l'Est : ou bien la position était soumise à la tenure en franc et commun soccage (propriété privée) ; ou bien certaines modalités d'appropriation ont permis de lever les contraintes découlant de la tenure seigneuriale. Alors, comment les diverses « mises en réserve » ont-elles pu protéger ces paysages depuis plus de cent cinquante ans ? Nous allons voir, avec les exemples des lacs Memphrémagog et Massawippi, que les valeurs investies dans ces formes du monde naturel ont suscité des appropriations différentielles.

2.2. Le lac Memphrémagog

La villégiature du lac Memphrémagog donna suite à la création du Hermitage Country Club en 1850, par simple acquisition de propriétés. « […] le juge Drummond de Montréal, constatant les beautés magiques du lac Memphrémagog, trouva le paysage merveilleux et acheta ce qu'on appelle aujourd'hui Drummond Point, afin d'en faire un lieu de villégiature. Et de pair avec un officier de l'armée anglaise, le major Johnson, il forma "The Hermitage Country Club", sur une magnifique propriété de 180 acres, située à trois milles de Magog. La villégiature était née dans les Cantons-de-l'Est » (Charbonneau, 1956, p. 23 ; voir aussi Garceau, 1990, p. 131).

Ce club privé a incarné le massif inchoatif (espace-source) – une « bougie d'allumage » – de l'implantation d'une villégiature sélect sur toute la ligne de rivage entre Magog et Georgeville. « Dans la décennie de 1880 et de 1890, partout autour du lac Memphrémagog, notamment sur le côté est, se déroule une vie de villégiature comparable à celle des stations balnéaires de la côte de la Nouvelle-Angleterre, réservée alors aux grandes fortunes » (Auger, 1993, p. 61). On trouvait donc de grands propriétaires terriens, tels « Sir Hugh Allen, établi sur un merveilleux domaine au sud de Georgeville » et « des familles très riches [de Montréal], dont les Molson [qui s'installent] sur des propriétés de grande valeur » (Charbonneau, 1956, p. 24-25). Les propriétés étaient de si « grande valeur » que, même cent ans plus tard, il en coûte très cher de s'installer sur les bords du lac.

> Le lac Memphrémagog reste – la place – où tout Montréalais financièrement à l'aise doit avoir sa résidence secondaire. La demande actuelle ne témoigne pas du tout d'un ralentissement. Les prix des résidences secondaires qui se vendent le plus rapidement se situent entre 200 000 $ et 300 000 $. Plus encore, [les] terrains sur les rives du lac Memphrémagog

> n'ont pratiquement pas de prix. En fait, c'est devenu une mode. Et être à la mode, ça se paie. L'acheteur devra payer de 1 500 $ à 2 200 $ le pied de façade sur le lac ! (Nadeau et Gilbert, 1988, p. 9)

Qu'est-ce qui justifie cette ferveur ? Les legs testamentaires assujettis à un interdit de démembrement des propriétés expliquent la rareté des sites accessibles en ces vastes domaines sur le pourtour du lac, tandis que des ententes entre riverains, conclues dès le XIXe siècle, ont permis de conserver un environnement qui correspond à l'idée que l'on se faisait de la villégiature en milieu naturel. Sur l'intégrité du paysage en bordure du lac Memphrémagog, Yves Laframboise décrit ainsi le parcours entre Magog et Georgeville :

> Cette belle route longe la rive du lac Memphrémagog dans un décor encore peu altéré par l'urbanisation. Quelques développements en bordure du lac, en contrebas de la route, notamment à proximité des baies de l'Hermitage et de l'Anse, sont heureusement camouflés par des écrans de verdure. De grandes propriétés, certaines anciennes, d'autres récentes, jalonnent le parcours et dominent le lac (1999, p. 76).

Georgeville, une station à la mode située en rive est du lac, était dénommée la « *Switzerland of Canada* » (Scott, 1993). Outre la villégiature, on y pratiquait l'ascension du mont Owl's Head, la pêche, et on organisait des excursions en vapeur d'un bout à l'autre du lac entre Newport au Vermont et Magog au Québec.

> Dès 1851, le *Lady of the Lake* est mis en service sur le lac Memphrémagog. Rapidement, d'autres bateaux, le *Pride of the Valley*, le *Massawippi*, le *Mayflower*, le *Pocahonta* sillonnent ses eaux poissonneuses et relient Magog à Newport au Vermont. La présence du puissant armateur international de Montréal, sir Hugh Allen, bien campé dans son château estival de Balmere à Georgeville, n'est pas étrangère à ce développement de la navigation : le millionnaire, en plus de posséder la flotte lacustre, promène ses invités sur un yacht personnel de 80 pieds (Auger, 1993, p. 60).

Nous comprenons sous un nouveau jour le lancement de bateaux à vapeur sur les lacs. Quant au transport des marchandises et des denrées agricoles, il fut le moyen de rentabiliser l'opération touristique, bien plus qu'il ne l'a justifiée[1].

---

1. Le même constat s'applique à la région du lac Témiscamingue : « Par son embranchement de Mattawa au lac Keepawa, le chemin de fer canadien du Pacifique atteint la partie méridionale de la région du lac Témiscamingue. En été, il se raccorde à la ligne de navigation qui fait le service jusqu'à la tête du lac Témiscamingue. Sur cette ligne, il y a plusieurs bateaux à vapeur destinés surtout au transport du fret, mais pour les passagers, il y en a un dont les dimensions, le confort et la table ne le cèdent guère aux bateaux de la compagnie Richelieu, entre Montréal et Trois-Rivières » (Québec, 1908, p. 63).

> Au fur et à mesure qu'était développé le réseau ferroviaire, il fallait donc rentabiliser les occupations découlant de son éventuel usage. Il fallait « planifier » à cette fin un commerce extérieur qui profita d'abord à l'élevage bovin, à la transformation des produits laitiers ainsi qu'à des concentrations manufacturières qui laissèrent de la place pour la création d'un paysage attractif. Remarqués pendant la guerre de Sécession, les panoramas de Brome à Massawippi étaient convoités par un tourisme de villégiature sélect (Ritchot, 1999, p. 391).

2.3. *Le lac Massawippi*

Pour compléter l'analyse de la villégiature estrienne, un détour par le Rhode Island est bienvenu. « Newport, situé entre New York et Boston sur la côte atlantique du Rhode Island, a été, à partir de 1850, le rendez-vous chic des plus grandes fortunes américaines qui ont laissé le long de la falaise de véritables palais comme pour faire l'étalage de leurs richesses. On disait qu'à Newport "l'argent crie" alors qu'à Murray Bay "il chuchote" » (Dubé, 1986, p. 252). Mais pourquoi ce détour ? Newport (du Rhode Island) était une destination de choix pour l'aristocratie terrienne du sud des États-Unis jusqu'à la guerre de Sécession, après quoi la bourgeoisie industrielle *yankee* a pris le relais, forçant vraisemblablement les premiers à abandonner les lieux et à se rabattre sur d'autres positions, dont North Hatley à la sortie du lac Massawippi.

> En 1870, une ligne de chemin de fer entre Newport [Vermont] et Sherbrooke relie la région aux États du nord-est où des résidents du Deep South passaient traditionnellement l'été. Ces derniers se recréeront désormais à North Hatley « une ambiance bien à eux » (Samson, 1988, p. 14).

> À cette époque [1880], des résidences spacieuses s'élevèrent et North Hatley devint une véritable colonie américaine […] Il semble que, pour des motifs différents, North Hatley avait également séduit de nombreux Sudistes de la Virginie, de la Caroline, du Texas, voire de la Californie. C'était une coutume pour ces riches propriétaires de plantations de fuir les étés torrides pour les régions du nord (Garceau, 1990, p. 127).

> À partir de 1899, Henry Atkinson, un millionnaire américain propriétaire de Coca-Cola, originaire d'Atlanta en Georgie, vient chaque été avec deux wagons logeant ses dix-huit serviteurs noirs, dix chevaux et plusieurs carrosses et s'installe dans sa somptueuse résidence de North Hatley. La villa est une réplique de Mount Vernon, la maison de George Washington (Auger, 1993, p. 61 ; voir aussi Charbonneau, 1956, p. 26).

Bibliothèque nationale du Québec – CP1173

Photo 6.7. North Hatley et le lac Massawippi

La station de villégiature de North Hatley fut très représentative de la *Tourism Belt*. Yves Laframboise en décrit ainsi l'intégration :

> L'élan principal [du tourisme] vient avec la mise en place […], en 1870, d'une ligne de chemin de fer […] Cette ligne, reliant Lennoxville à Stanstead Jonction, donne à North Hatley, par le jeu des correspondances ferroviaires outre-frontière, un lien direct avec Boston et tous les ports américains de la Nouvelle-Angleterre. Les visiteurs américains affluent. On fonde le North Hatley Canoe Club vers 1890 et un premier club de golf en 1899. Au début du XXe siècle, six hôtels et 250 villas ont surgi dans le paysage (1999, p. 89).

Mais comment, cette fois-ci, a-t-on préservé le caractère exceptionnel de cette station de villégiature ?

North Hatley constitue un exemple des plus intéressants d'une « mise en réserve » rationalisée par un discours conservationniste. Dès la fin du XIXe siècle, cette position a été le théâtre de la fondation d'une des premières sociétés de conservation au Canada. Celle-ci a été constituée, au début des années 1920, sous le nom de The Village Improvment Society. Sorti de son isolement relatif par la redécouverte des Cantons-de-l'Est au début des années 1970, le village allait être l'objet de projets d'aménagement. La population s'est toutefois rapidement mobilisée pour

empêcher la construction d'un ensemble résidentiel sur les hauteurs dominant le village (Sutherland, 1989). La présence d'un ensemble architectural classé, aujourd'hui disparu, a facilité la tâche des résidants.

La municipalité de North Hatley a été l'une des toutes premières du Québec à se prévaloir des pouvoirs conférés par la Loi sur les biens culturels. Le village était ainsi constitué en site du patrimoine, au milieu des années 1980. Finalement, des propriétaires riverains ont réussi, ces dernières années, à contrôler l'emprise de la voie ferrée abandonnée, bloquant ainsi l'aménagement d'un tronçon de piste cyclable d'échelle régionale. Cette piste cyclable aurait maintenu la séparation entre les domaines privés et le lac Massawippi. Elle aurait rendu plus difficile l'accès privé au lac.

La même volonté de préservation a prévalu pour le lac Memphrémagog. La contestation du projet d'ensablement des plages de Magog a relevé de la même stratégie. Remontant au début des années 1990, cette contestation se déroula devant le Bureau des audiences publiques sur l'environnement et permit aux opposants de bloquer l'aménagement des plages à la tête du lac Memphrémagog, réduisant d'autant la fréquentation de celui-ci (BAPE, 1992). On peut finalement suggérer que la création de grands parcs, par exemple celui du Mont-Orford en 1938, visait à boulonner la « mise en réserve » du territoire environnant. Était consacré un interdit d'occupation permanente qui faisait vouloir et valoir le site. On s'aperçoit qu'il y eut création de rareté moyennant sacralisation de certaines formes préinvesties de valeurs anthropologiques.

3. L'OUTAOUAIS : D'UN BORD À L'AUTRE DE LA VALLÉE !

Une autre région a vu sa fréquentation s'accroître avec la navigation à vapeur : la vallée de l'Outaouais. Dans les années 1820, aucun guide ne fait mention de cette région. Mais à partir du milieu des années 1830 et dans les années 1840, plusieurs guides suggèrent la remontée de l'Outaouais, jusqu'à Ottawa et même plus haut vers Aylmer et les chutes des Chats. L'un des principaux attraits sur ce trajet, Caledonia Springs, est situé du côté ouest de la rivière ; ce site se développe à partir du milieu des années 1830 et devient rapidement l'une des stations de sources minérales les plus populaires au Canada (Gagnon, 1992a, p. 108).

3.1. Côté ontarien : Caledonia Springs

Le site de Caledonia Springs a été très populaire auprès d'une clientèle choisie. Faisant partie du circuit des stations *fashionable*, de 1830 jusqu'à la fin du XIXe siècle, il a été fréquenté par la belle société de l'époque (Prévost, 1997).

Situées sur la rive ontarienne des Outaouais et à bonne distance de celle-ci, les sources thermales de Caledonia sont découvertes par Alexander Grant en 1806. Administrateur pour la Compagnie du Nord-Ouest, Grant remarque la présence de vestiges rupestres témoignant de la fréquentation du site par les Amérindiens. Le site de Caledonia aurait-il été constitué en domaine sacré avant sa réservation comme site de villégiature ? À ses débuts, cette source thermale connaît un développement assez lent, même si les eaux jouissent d'une bonne réputation.

Dans une région isolée – « […] le comté de Prescott s'ouvre à peine à la colonisation agro-forestière » (Prévost, 19097, p. 16) – le site est entouré de forêts et de marécages, « inhabité et dépourvu de routes » (*Ibid.*, p. 20). Les premiers visiteurs de la station doivent loger dans le village de L'Orignal situé à une dizaine de kilomètres au nord-est. De plus, le trajet pour se rendre à la station, à partir de Montréal, est pénible et ponctué de nombreuses escales maritimes et terrestres. « Les touristes effectuent ce trajet en empruntant en alternance la diligence et le vapeur et, à partir de 1848 avec l'ouverture de la voie ferroviaire Montréal-Lachine, le train, la diligence et le vapeur » (Gagnon, 1992a, p. 108).

Au cours du XIXe siècle, la station passe entre les mains de plusieurs propriétaires avant de décliner en popularité. Trente ans après la découverte des sources, soit en 1836, William Parker achète la propriété et y bâtit le premier hôtel, le Caledonia Springs Hotel. Le promoteur draine le terrain marécageux et aménage le site à grands frais. Il y construit un magasin, un bureau de poste, un établissement de bains ainsi qu'un pavillon de repos près de la source thermale. En 1838, un incendie détruit l'hôtel. Malgré des difficultés financières, Parker en construit un deuxième : le Canada House. L'année suivante, il vend une partie de son domaine à des personnalités influentes de la région. Il utilise la notoriété de ceux-ci pour faire valoir la position. À cette fin, il publie la liste des nouveaux propriétaires dans les journaux, dont le *Free Press* d'Ottawa. Chose étonnante, en 1840, on organise une loterie qui permet au gagnant de se voir attribuer des lots sur le domaine de Caledonia. Comme autres

instruments de faire-valoir, plusieurs publications vantent la qualité des cures. On y trouve des témoignages de curistes qui affirment avoir été guéris grâce aux vertus médicinales des sources.

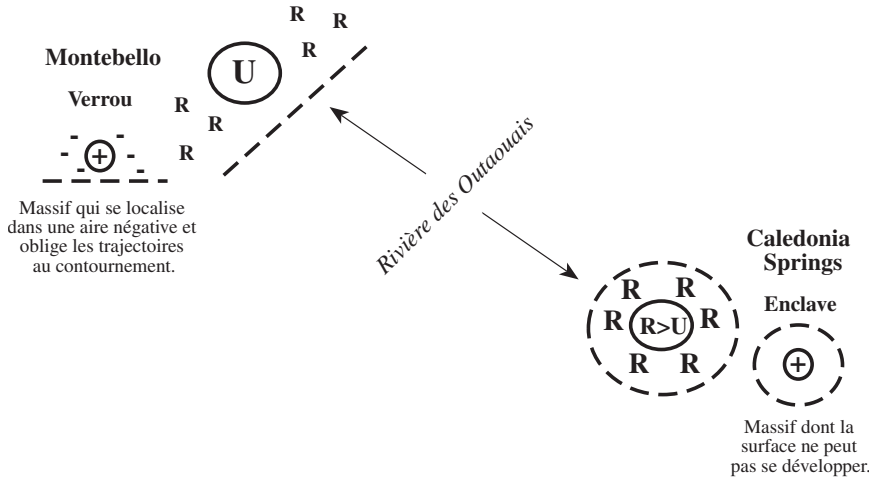
En 1847, malgré toutes ces interventions pour rehausser la valeur du site, la propriété est revendue à J.L. Wilkinson. Celui-ci mettra sur pied la Caledonia Springs Company en 1866, dans le but d'exploiter commercialement les eaux du domaine. Parmi les actionnaires de cette nouvelle entreprise, on trouve le président de l'Ontario River Navigation Company. Celle-ci assure la desserte de la station par l'intermédiaire de son terminal à L'Orignal et contrôle la navigation sur la rivière des Outaouais. En 1874, un autre incendie détruit le nouvel hôtel. C'est alors que Wilkinson revend le site à prix dérisoire à James Gouin et au capitaine Bowie. Ces derniers bâtiront « un véritable palace […] sur l'emplacement même du défunt Canada House », au coût de 40 000 $ (Prévost, 1997, p. 26).

En 1896, le gouvernement fédéral implante une voie ferrée sur la rive ontarienne de la rivière. Pendant les années de construction du chemin de fer, lord James Bruce Elgin, alors gouverneur général du Canada, réside à la station thermale. Avant la fin du siècle, le Canadien Pacifique (noté C.P.) se porte acquéreur du réseau et dessert la station de Caledonia Springs. Au début du XXe siècle (1905), le C.P. acquiert la propriété et fait de nombreux investissements, mais en vain. Michel Prévost constate : « cette liaison directe [entre Montréal et Ottawa] n'empêchera pas le déclin de Caledonia Springs dans la première décennie du XXe siècle » (*Ibid.*, p. 58). Le site sera abandonné par le C.P. en 1915. « Les motifs qui ont incité la compagnie hôtelière à cesser d'administrer le Caledonia Springs Hotel demeurent obscurs » (*Ibid.*, p. 32).

Essayons de récapituler cette rafale d'événements qui affligent Caledonia Springs. De 1835 à 1915, la propriété de la station est passée entre les mains de divers propriétaires. La succession d'actes d'acquisition et de dépossession constitue un indice d'instabilité de la position. Pourquoi ? D'une part, il ne faut pas oublier que la station « est située dans une région marécageuse et sans relief » (*Ibid.*, p. 123). Ces caractéristiques sur la nature du lieu ne correspondent aucunement aux « canons » de l'esthétisme véhiculés par le courant pittoresque qui prévalait à l'époque. D'autre part, malgré le fait que les différents propriétaires ont déployé de nombreux outils de faire-savoir (promotion, loterie, etc.) et de faire-pouvoir (connexion avec un réseau ferroviaire), plus une série d'investissements dans la position elle-même, cela n'a pas empêché la

Figure 6.3

L'ENCLAVE DE CALEDONIA* VS *LE VERROU DE MONTEBELLO



R : valeur positionnelle rurale ; **U** : valeur positionnelle urbaine.

station d'être désertée. Quand le C.P. se retire, la station « perd sa vocation nationale et même internationale pour ne plus être, pendant un certain temps, qu'un centre local » (*Ibid.*, p. 40 ; figure 6.3).

3.2. MONTEBELLO, P.Q.

Le transporteur ferroviaire avait tout simplement choisi le « mauvais bord » de la rivière, le site de la rive ontarienne étant constitué d'une qualité d'occupation rurale l'emportant sur l'urbaine (R > U). Or, dix ans plus tard, par l'entremise d'un riche entrepreneur américain, le C.P. s'installe sur la rive québécoise, à Montebello, où il organise une villégiature sélective de premier choix (Drolet, 1988).

> Si le krach de 1929 avait balayé de nombreuses fortunes, il n'en fut pas ainsi du groupe de Canadiens et d'Américains qui fit l'acquisition du domaine Papineau pour y construire un monument unique en son genre, lequel deviendra plus tard le Château Montebello (Garceau, 1990, p. 177).

En 1929, Harold Saddlemire se porte acquéreur du manoir Papineau et de ses dépendances : plus de 26 000 hectares. Il veut créer un club privé à des fins sociales, athlétiques et sportives (Drolet, 1988, p. 21). Manquant

Bibliothèque nationale du Québec – CP1058

Photo 6.8. Le Seigniory Club de Montebello

rapidement de capitaux pour financer l'opération, il fait appel à des associés dont sir Edward Beatty, président du C.P. Il a suffi de cette transaction pour que le C.P. acquière le droit de propriété détenu par les héritiers de Louis-Joseph Papineau et pour fonder, en 1930, le Montebello Seigniory Club (Drolet, 1989 ; Rumilly, 1977).

> En 1929, la famille Papineau se départit de l'héritage familial. Elle vend le domaine à Harold Saddlemire et au futur Seigniory Club, lequel fait construire, en 1930, le Château Montebello dans les champs voisins du manoir (Prud'Homme, 1998, p. 32).

En pleine crise économique, on entreprend la construction d'un magnifique hôtel privé et l'aménagement d'un vaste domaine à l'intention des membres d'un club sélect. Ainsi, sur le territoire de la seigneurie de la Petite-Nation, à proximité du manoir Papineau, on érige ce qui deviendra, tout comme le nouveau Manoir Richelieu, un fleuron de la bourgeoisie canadienne. On inaugure, le 1er juillet 1930, le Log House : la « plus grande construction de rondins au monde » (Drolet, 1988, p. 20). Les présidents du C.P. se succéderont à la présidence de ce club sélect jusqu'en 1971, année où le Seigniory Club est dissous et ouvert au public.

Ce site privilégié, au cœur duquel se dressent le manoir Papineau et l'hôtel Château Montebello, existait bien avant son occupation récréo-touristique intensive. Louis-Joseph Papineau avait été un acteur « urbain » qui s'était inspiré de l'esprit romantique et pittoresque de l'époque pour aménager son domaine (Drolet, 1989).

> Ce souci d'embellir et d'aménager harmonieusement les nouveaux espaces publics ou privés, Papineau le partage avec un grand nombre de bourgeois de son époque […] Louis-Joseph Papineau, en construisant un château et en l'ornant à sa manière, investit cet espace avec toute la richesse et toute la complexité de sa personnalité […] Papineau conçoit lui-même l'organisation et la disposition générale de sa résidence et des jardins (Martin et Morisset, 1997, p. 46-47).

La façon d'aménager les jardins extérieurs nous renseigne sur le sens esthétique de Papineau, c'est-à-dire les influences culturelles de l'époque.

> Le mouvement pittoresque a opéré une forte influence dont témoigne l'interrelation des parterres, des champs et de la rivière avec le manoir. Les allées et les sentiers au tracé curviligne, l'ancienne maison du gardien, d'architecture romantique, ainsi que le caractère rustique des bancs, du kiosque et des ponts, portent indiscutablement la marque de ce mouvement (Prud'Homme, 1997, p. 33-34).

L'efficacité de la position est remarquable. Du côté ontarien, nous avons l'enclave de Caledonia – faiblement valorisée et désertée –, tandis que, du côté québécois, nous avons le verrou de Montebello, valorisé positivement et désiré encore de nos jours.

Chapitre 7

Des clubs privés aux parcs nationaux

The province of Quebec is the only one of the Dominion which offers to sportsmen the practically exclusive privileges of fishing and hunting over large tracts of forest, lake or river territory.

Québec, 1914, p. 3.

1. LES DOMAINES PRIVÉS DE CHASSE ET DE PÊCHE

Les grands domaines naturels, rattachés aux diverses stations de villégiature, étaient dépositaires des meilleurs lacs à truite, d'immenses territoires de sauvagine, de cerf de Virginie et d'un grand nombre de rivières à saumon.

> De vastes pans de nature ont été soustraits à l'exploitation forestière et à la colonisation et soumis à des règles qui donnaient aux nantis accès à des ressources fauniques et halieutiques exceptionnelles. On ne se contentait toutefois pas d'exploiter la ressource, on la « gérait » de manière à ne pas l'épuiser. Ce régime a perduré jusqu'au tournant des années 1960 et 1970 (Beaudet, 1999b, p. 16).

La mise en réserve de ces « domaines privés » était évidemment facilitée par l'État, qui concédait des superficies aux dépens des terres de la Couronne (Martin, 1990 ; Québec, 1914).

Depuis 1883, au terme d'une âpre négociation « Québec-Canada », l'État québécois est propriétaire et responsable du développement des territoires « de la Couronne ». Comme le notent Serge Courville et Normand Séguin : « Il incombe désormais à l'État québécois de favoriser par ses propres politiques la mise en valeur du domaine public » (1989, 15). L'État provincial joue désormais un rôle essentiel dans la mise en valeur des espaces encore vierges. La planification de ces régions est même largement tributaire de décisions du gouvernement provincial. « […] l'État est le propriétaire initial à la fois de la terre et de la forêt. Il possède de vastes territoires désignés sous le nom de "terres de la Couronne". Or, les revenus qu'il tire de ces terres sont une des sources majeures de financement du gouvernement québécois » (Linteau, Durocher et Robert, 1989, p. 142). L'État doit mettre en valeur ces terres « […] pour en tirer des revenus et pour favoriser le développement économique » (*Ibid.*, p. 142), comme il doit appliquer « […] des politiques » et faire « […] voter des lois pour encadrer cette mise en valeur » (*Ibid.).* Toutefois :

> [dans] un pays aussi étendu que le nôtre, encore si peu peuplé, comprenant encore de si vastes espaces déserts, on conçoit que le gouvernement ne peut exercer une surveillance étroite sur son immense domaine ; on reconnaît qu'il est nécessaire d'intéresser au maintien et au bon ordre de la propriété publique des associations spéciales ou des individus qui s'en donnent la tâche, et que, par conséquent, le privilège accordé contre monnaie à ces associations ou à ces individus n'est, à vrai dire, qu'une délégation partielle et temporaire d'une souveraineté publique impossible à exercer efficacement (Québec, 1900, p. 49-50).

Autrement dit, l'État favorise normalement certains groupes ou individus, moyennant des règles qui déterminent leur accès aux terres publiques. En ce qui concerne les terres de la Couronne :

- Pour la foresterie,

  [...] la coupe du bois se fait dans le cadre du système de concessions : le gouvernement reste propriétaire nominal du territoire mais il concède le droit exclusif d'y couper le bois à des exploitants forestiers ; ceux-ci paient en échange un droit de coupe (Linteau, Durocher et Robert, 1989, p. 142).

- Pour la gestion de la faune,

  [...] l'État [peut] toujours confier cette tâche à quelqu'un d'autre au moyen d'un bail renouvelable. Il conserverait la propriété, exercerait son contrôle, réglementerait au besoin l'exploitation et la jouissance, et enfin pourrait tirer certains revenus. Tel fut donc le choix des autorités de l'époque (Martin, 1990, p. 83).

- Pour la colonisation,

  [...] la concession des terres pour la colonisation se fait dans un cadre différent puisqu'elle aboutit à une vente de caractère définitif : [Le colon] obtient alors un billet de concession et il doit remplir certaines obligations dans des délais déterminés, comme construire une maison, y résider et défricher une partie du lot [voir Pelland, 1908, p. 59-61]. Quand ces conditions sont remplies et le prix d'achat payé, le colon devient propriétaire en titre de sa terre (Linteau, Durocher et Robert, 1989, p. 143).

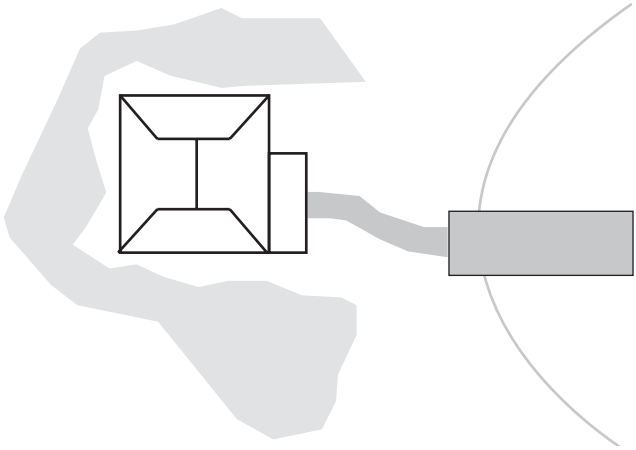
Allié des porte-parole du capitalisme industriel, l'État s'engage de plus en plus dans un programme d'action qui consiste à élargir le territoire pour accceillir convenablement les nouveaux acteurs du développement, le premier pas ayant été effectué au Saguenay par William Price (Gagnon, 1996 et 1998a). Christian Morissonneau et Michel Asselin décrivent ainsi le programme :

> Le clergé et quelques intellectuels d'abord, les politiciens ensuite, en construisant le mythe du Nord, fondaient l'État en lui donnant de véritables desseins géopolitiques, qui sont les seules grandes politiques des États. Agrandir le territoire, c'était aussi élargir le champ d'intervention étatique ; on favorisait le développement capitaliste dans les franges pionnières et l'économique entrait dans le champ élargi (1980, p. 147).

Si le littoral et la montagne ont agi comme attracteurs dans le cas de la villégiature, il en a été autrement pour les clubs de chasse et de pêche, qui sont apparus au milieu du XIXe siècle et se sont multipliés à compter de 1885 (Boudreau, Courville et Séguin, 1997, p. 45-54 ; Martin, 1990). En l'occurrence, la mécanique à l'œuvre semble avoir posé la « grande nature » comme visée territoriale et le « coureur des bois » comme figure emblématique du héros romantique. Contrairement au célèbre Montreal Hunt Club, qui proposait la chasse à courre dans la proche campagne du centre-nord de l'île de Montréal (Beaudet, 2000), ou à la propriété d'Henri Menier à Anticosti (1895-1926) qui, pour sa part, évoque le grand parc aristocratique de la noblesse européenne, les clubs de chasse et de pêche auraient davantage répondu à l'attrait pour le genre de vie perdu que pratiquaient jadis les grands nomades des bois. Les difficultés d'accès, le séjour au cœur de la forêt, loin des commodités de la ville, et le cadre rustique de l'hébergement permettaient aux *sportsmen* américains de se frotter à une nature sauvage, véritable complément des lieux plus policés de la grande villégiature *fashionable* évoqués plus haut (figure 7.1).

Figure 7.1

Le prototype d'un club de chasse et de pêche



Caractéristiques de l'emplacement : campement en bois rond avec véranda ; situation sur les bords d'un plan d'eau avec accès (quai) ; point de vue orienté sur le plan d'eau avec encadrement forestier ; voir Québec, 1914.

Philippe Dubé explique ainsi cette recherche de l'« ailleurs » par les touristes et la volonté de se fondre littéralement dans la nature.

> Les œuvres qui se réclament de cette volonté s'implantent indifféremment sur le bord du fleuve ou sur un plateau, ou encore s'enfoncent dans un boisé touffu. Chacune est porteuse d'une recherche compulsive du pays idéel où le dialogue avec l'environnement, en tant qu'interlocuteur valable, est par-dessus tout privilégié. Voilà qui est résolument utopique, au sens premier du terme, car l'on croit fermement, et quelque peu naïvement, prendre racine en ce pays en cherchant l'accord parfait, l'harmonie totale avec un milieu physique qui a longtemps rimé avec misère (1995, p. 7).

Ce goût démesuré de l'aventure, qui pousse à errer en terre hostile, ne serait pas sans lien, au reste, avec la mythologie du « colon ». Il ne faut pas oublier que la gestion de la colonisation et celle de la faune ont relevé du même ministère pendant trente ans, de 1905 à 1935. Arthur Buies décrit le colon comme le bâtisseur du Canada moderne :

> […] la lutte partout, un combat continuel contre la nature, des découragements semés à chaque pas, des travaux souvent rendus inutiles par des contretemps et des accidents multipliés, de maigres récoltes perdues […] voilà ce que c'est que la vie du défricheur, de ce colon solitaire, infatigable, héroïque et inflexible à qui nous devons d'être ce que nous sommes, à qui le Canada tout entier doit son existence, et cela depuis trois cents ans ! (1891, p. 21-22)

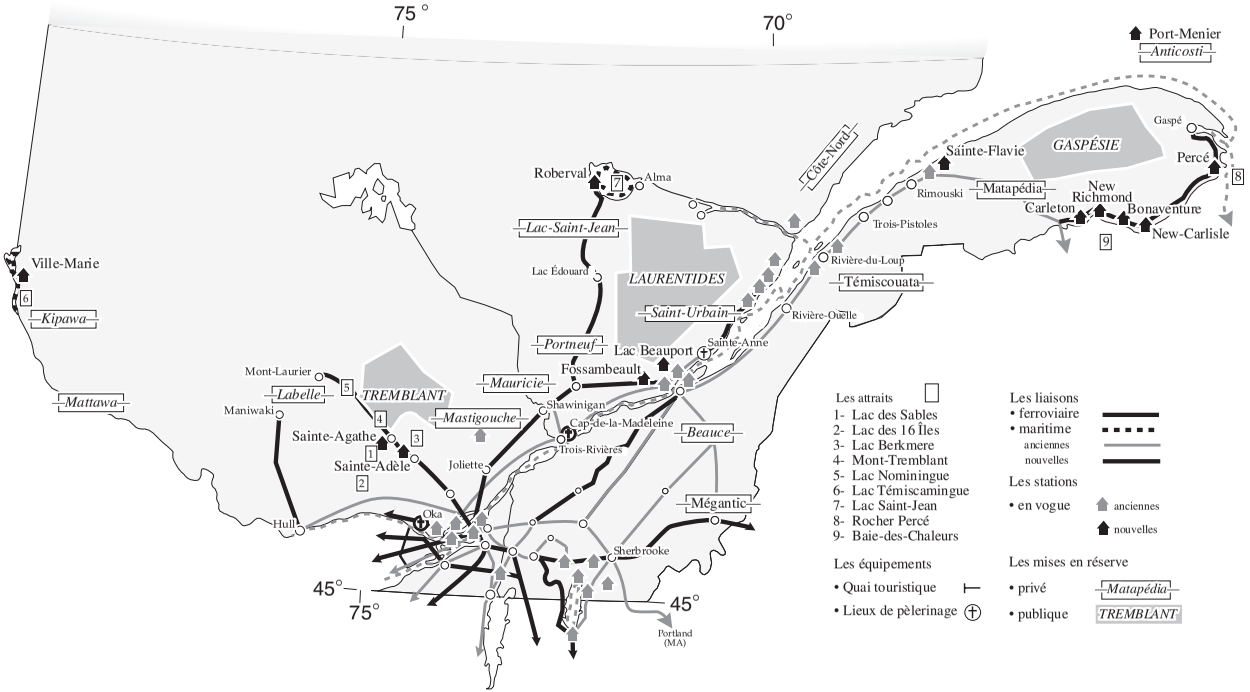
À cette époque, les valeurs identitaires canadiennes se reconnaissaient à la bravoure et au courage des acteurs qui fréquentaient les marges de l'écoumène : colons défricheurs ou coureurs des bois. Le citadin américain qui vient pratiquer l'activité touristique dans la foulée de la colonisation réalisait ainsi une trajectoire motivée par une quête identitaire.

Au moment même où les touristes envahissent les territoires bordiers de l'axe laurentien, un vaste mouvement de colonisation se met en branle en vue de faire conquérir et occuper plus systématiquement les marges forestières, quelques-unes ayant déjà fait l'objet d'un tel investissement dans le passé (figure 7.2).

Pensons à la clairière du Saguenay (Saint-Hilaire, 1996, p. 86-99). À la suite de la « victoire » que constitue la levée de l'interdit de colonisation en 1842, William Price y réalisa la première percée dans les territoires en retrait de la rive nord (Gagnon, 1996, p. 56-103). Solidement implanté au Saguenay et prêt à recevoir les colons, Price attend son heure de gloire. Le 2 octobre 1842, au moment du renouvellement du bail

Figure 7.2

LES DOMAINES DE CHASSE ET DE PÊCHE



Sources : Beaudet et Lamothe, 1996 ; Brière, 1967a ; Désy, 1982 ; Saint-Amour, 1979 ; Stafford et Samson, 1986, 1989.

d'affermage du Domaine du Roi à la Compagnie de la Baie d'Hudson, le gouvernement central de Londres cède devant la nouvelle situation engendrée par les mouvements illégaux de colonisation qui avaient cours depuis quelques années. « Les colons ne tardent pas à affluer et, comme Price l'avait prévu, le gouvernement doit céder devant un mouvement de colonisation » (Deschêne, 1977, p. 706). Les autorités lèvent l'interdit d'établissement permanent sur le territoire du Domaine du Roi, supprimant ainsi la réserve foncière de la Couronne. Mais n'oublions pas que 300 personnes avaient fait un voyage en bateau à vapeur jusqu'à Chicoutimi en 1842 (Simard, 1987). Ce qui revient à dire que des « curieux » ont vu le Saguenay avant l'arrivée des premiers colons autorisés !

Associée à un mouvement volontaire à ses débuts, la colonisation des territoires intérieurs fut ensuite orchestrée par le clergé par l'entremise de « sociétés » instituées à cette fin. Implantées dans tous les diocèses du Québec, ces sociétés se chargeaient de canaliser les efforts des différents intervenants mais, surtout, elles s'occupaient de gérer l'argent nécessaire pour l'établissement des colons.

> Le clergé québécois réagit rapidement [face à l'hémorragie vers les États-Unis] et tente de prendre en charge le mouvement de colonisation, afin de le relancer et de l'encadrer […] les évêchés, les séminaires et les communautés religieuses ont réalisé d'importants investissements dans le monde rural et le développement des régions de colonisation rentabilise ces intérêts […] Des curés de paroisses et des évêques provoquent la fondation de sociétés de colonisation ayant pour objectif de faciliter l'établissement des colons dans les nouvelles régions (Linteau, Durocher et Robert, 1989, p. 138).

Serge Courville apporte ces précisions :

> À cette première forme de colonisation succédera bientôt un mouvement mieux organisé, sous la direction cette fois du clergé qui, alarmé par l'ampleur de l'exode rural, tente de le circonscrire par l'ouverture de « paroisses de colonisation ». C'est l'époque des « curés colonisateurs » qu'amorce le curé Hébert au Saguenay–Lac-Saint-Jean, bientôt suivi du curé Brassard au nord de Joliette, du curé Labelle au nord de Saint-Jérôme et du père Gendreau au Témiscamingue (1986, p. 46).

Assuré de l'appui des pouvoirs publics, le mouvement de colonisation dirigé par le clergé avait pour but d'occuper des terres neuves et d'endiguer l'exode rural des Canadiens français vers les États-Unis et vers les villes (Saint-Hilaire, 1996, p. 33). Comme le remarquent Vincent Berdoulay et Gilles Sénécal : « Ainsi s'impose l'urgence d'agrandir l'aire canadienne-française. Pour ce faire, la colonisation du Nord semble la seule manière possible » (1992, p. 3).

Dans la mesure où l'activité de colonisation était onéreuse pour l'État et le clergé, nous faisons l'hypothèse que le tourisme, tout comme la foresterie, aurait constitué une condition préalable de valorisation positionnelle. « La réputation de nos lacs et de nos rivières à saumon s'établit de plus en plus chaque jour à l'étranger, et leur valeur locative s'en accroît naturellement » (Québec, 1900, p. 240). Selon Herménégilde Lavoie : « La chasse et la pêche constituent, après notre histoire, une de nos richesses les plus monnayables » (1937, p. 10). Concernant la gestion de la faune : « Ce n'est que depuis 1883 que le service des pêcheries intérieures, comprenant les lacs et les rivières, est passé sous le contrôle du gouvernement provincial. À cette époque, la location ou l'affermage des lacs et des rivières ne produisait encore qu'un revenu de 2,126 dollars. En 1895, ce revenu avait atteint la somme de 20,365 dollars et, en 1898, celle de 35,155 dollars » (Québec, 1900, p. 238).

La colonisation, l'exploitation utilitaire des ressources, ces activités ne procèdent pas de la transformation directe de la nature. Elles s'inscrivent plutôt dans une dynamique de « rachat » de valeurs positionnelles. Ainsi, la nature est d'abord acquise, valorisée et, à ce titre seulement, elle peut être transformée à toutes fins utiles. Notre argument va s'employer à montrer que le tourisme et la villégiature ont constitué au Québec des procédures de valorisation positionnelle. Le « clubage » des Laurentides aura constitué en ce sens le présupposé de leur colonisation intérieure.

1.1. Les Laurentides du nord de Montréal : une « colonie » de vacances

> On voit aujourd'hui des lacs, situés dans des vallons rocheux et à peu près stériles, bordés de coquettes habitations d'été. La prédiction du curé Labelle, que le nord-ouest de Montréal deviendrait un jour une grande « Suisse », est en pleine voie de réalisation (Québec, 1908, p. 67).

Dans le territoire des Laurentides en tant qu'espace « terminatif », différents acteurs – bourgeois, prêtres, notables, colons, État, etc. – se rencontrèrent pour créer un lien social différent de celui qui avait été établi dans l'axe laurentien. Cet espace fut investi des valeurs « mythologiques » de la colonisation de l'arrière-pays, prêchées par le curé Antoine Labelle (Morissonneau, 1978). Les Laurentides ont constitué, tout comme Charlevoix, « un pôle majeur de définition figurative du Canada […] ». La colonisation a-t-elle précédé le tourisme dans cette région ? D'après Saint-Amour, la colonisation et le tourisme y furent

plutôt coprésents. « Enfin, le chemin de fer du Curé Labelle ouvrit durant les années 1890 les Laurentides du nord de Montréal aux formes de colonisation, rurale et touristique » (1979, p. 20). Pourtant :

> Avant les colons et les pionniers arrivent aujourd'hui les touristes, les excursionnistes, les pêcheurs pour l'art ou pour l'agrément, ceux qui font de la pêche un divertissement d'après des règles et des lois, mais pour qui les simples plaisirs du « sport » sont bien inférieurs à l'art de conserver et de multiplier les espèces (Québec, 1900, p. 49).

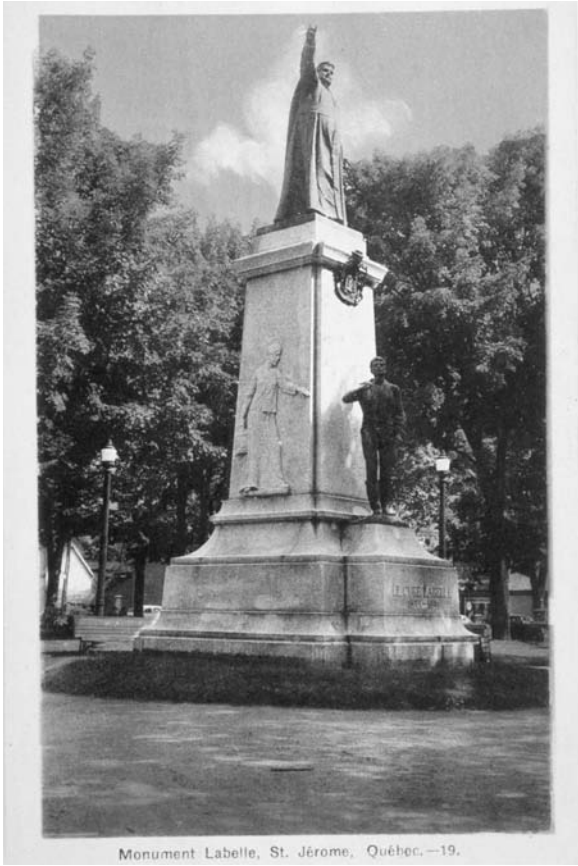
> La dernière pelletée de terre sur la route de Saint-Jérôme à Sainte-Agathe-des-Monts, en 1856, fait assez de bruit qu'elle annonce le grand « bond en avant » touristique. Les clubs privés organisent des expéditions de chasse et de pêche pour les notables. Ceux-ci deviennent autant de leaders d'opinion qui donnent la notoriété « plein air » de cette région à peine ouverte (Morissonneau, 1996, p. 26).

> Depuis le parachèvement d'une première route joignant Saint-Jérôme à Sainte-Agathe en 1856, les voyages de chasse, de pêche et d'exploration se font de plus en plus fréquents dans les Hautes-Laurentides. Ces excursions répétées ne seront pas étrangères à la montée en popularité des Hautes-Laurentides comme territoire récréatif et à la conviction bien ancrée chez Labelle et ses partisans qu'un brillant avenir touristique les attendait. L'ingénieur Legge en avait fait un des éléments centraux de son argumentation pour justifier la construction d'une ligne de chemin de fer dans la région des Laurentides (Laurin, 1989, p. 354).

Dans la partie qu'il consacre à la description des régions de colonisation, un guide publié au début du siècle, par le gouvernement de la province de Québec, vante déjà les mérites de la vocation touristique des Laurentides. On peut y lire :

> La colonisation sportive est un terme heureux que l'on a récemment introduit dans notre vocabulaire. Il implique l'idée du développement de nos centres de colonisation par les touristes et les *sportsmen*. Chaque été, des centaines de Montréalais quittent leur ville pour les Laurentides, où abondent le gibier et le poisson de toutes sortes. Ils sont autant de consommateurs des produits du colon, les légumes, beurre et fromage, volailles, etc., dont le prix double dès qu'arrive la saison des touristes (1908, p. 67).

Serge Courville reconstitue ainsi la mise en valeur des fronts agro-forestiers, dont ceux des Laurentides. « Le processus est partout le même : les bûcherons viennent d'abord, les "faiseurs de terre" ensuite, lesquels participent à leur tour au travail forestier, mais sur une base saisonnière » (1986, p. 45). Il est possible de compléter cette observation

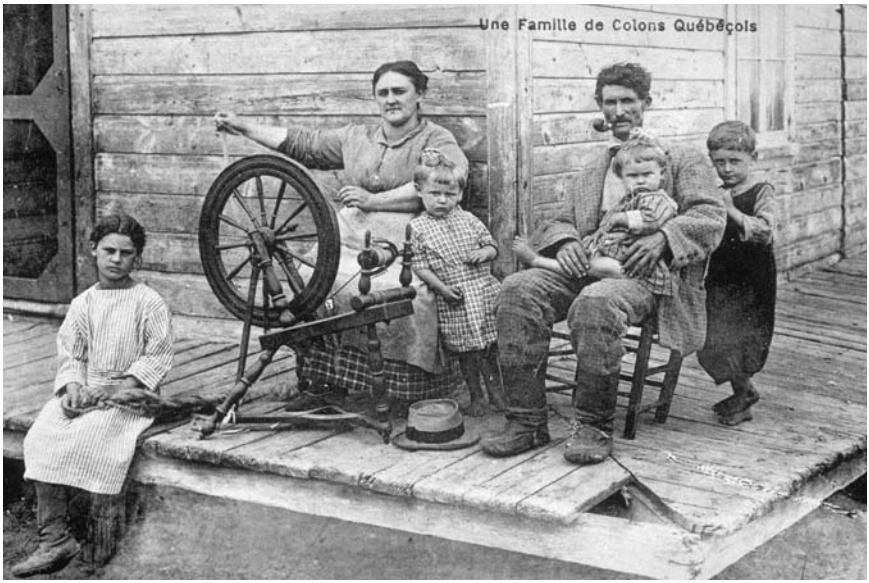


Bibliothèque nationale du Québec – CP1711

Photo 7.1. Un monument au curé Labelle, roi du Nord

par la séquence suivante : arrivent aussitôt les touristes qui valorisent ces espaces nouvellement exploités et colonisés. La vision économique de la colonisation est alors devancée par une fondation anthropologique et politique. Le curé Labelle lançait des appels aux valeurs nationales (anthropologiques), à la nécessité d'étendre l'appropriation (politique) de la terre à l'ensemble de l'écoumène nordique afin de garantir un épanouissement « durable » de l'identité nationale aux générations futures.

Pendant qu'il était sous-ministre de la Colonisation dans le gouvernement d'Honoré Mercier, le prélat soumet un plan de colonisation qui s'articule autour d'un vaste réseau ferroviaire. « Le train du Nord » (Berdoulay et Sénécal, 1993, p. 37) vise à canaliser les axes de peuplement et de commerce d'est en ouest, à partir de la plate-forme territoriale du Québec nordique (figure 7.3). Concrètement, ce projet s'appuie sur une ramification du réseau ferroviaire à l'intérieur de toutes les régions



Bibliothèque nationale du Québec – CP7458

Photo 7.2. Une famille de colons

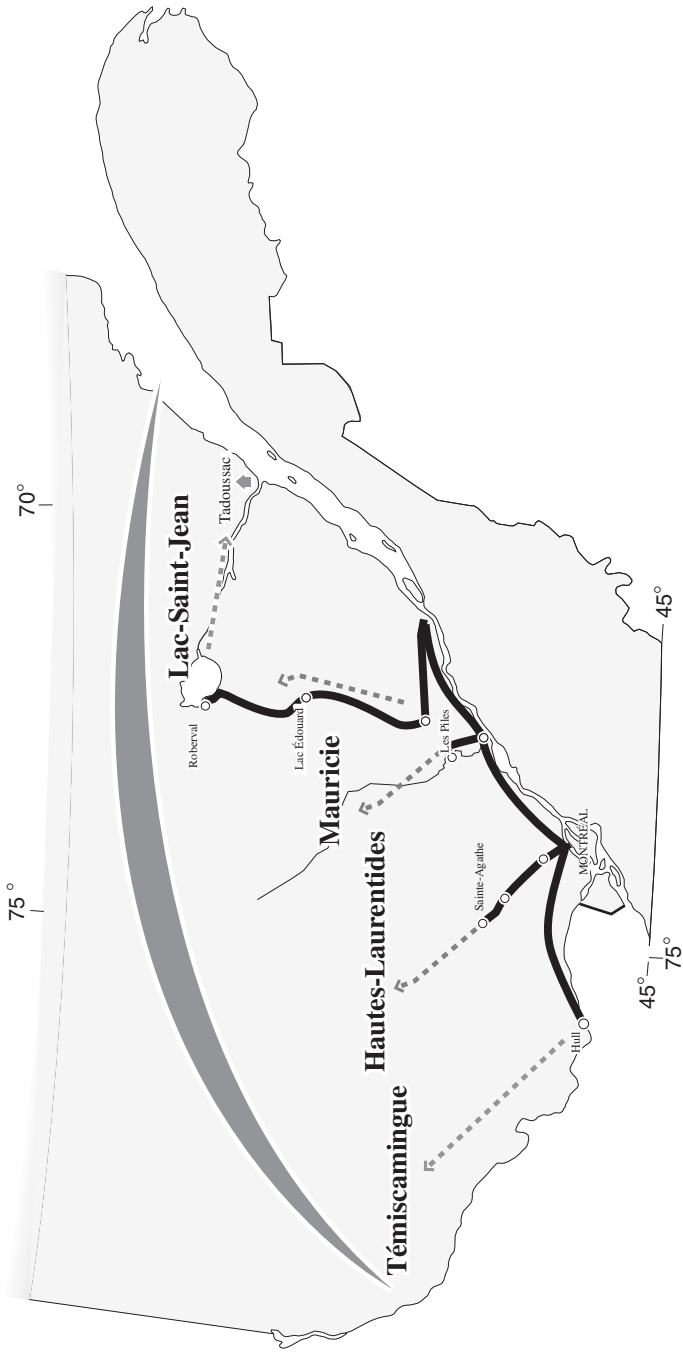
de colonisation du Nord (Témiscamingue, Outaouais, Laurentides, Saint-Maurice et Saguenay–Lac-Saint-Jean), afin de renverser les flux du commerce et d'atténuer le poids du couloir fluvial de l'axe Laurentien : « […] développer un axe Nord-Nord-Ouest qui monte vers la baie d'Hudson et va jusqu'au Pacifique par le Nord-Ouest […] L'idée est d'orienter les flux en partance des nouvelles régions […] vers le port de Tadoussac[1] qui se situe en plein centre du Québec » (*Ibid.*).

Le plan ambitieux du curé Labelle ne se réalisera qu'en partie : « […] le projet ne parvient pas à parachever sa perspective territoriale qui était un autocentrage économique et une appropriation du réseau nordique » (Berdoulay et Sénécal, 1993, p. 28-40 ; Québec, 1888, p. 11-12). Quand on y regarde de près, les territoires visés par ce projet correspondent aux zones où furent implantés les clubs de chasse et de pêche, lesquels, n'oublions pas, relevaient du ministère où fut recruté Antoine Labelle !

1. Rappel : Tadoussac est à cette époque en rivalité avec Roberval pour le contrôle du tourisme au Saguenay. Est-ce que, par ces projets, Labelle aide son allié Beemer dans sa lutte contre la R&O (voir plus haut) ?

Figure 7.3

Le plan de colonisation du curé Labelle



Source : Québec, 1888, p. 11-12.

> Au début du [XXe] siècle […] plus d'une centaine de clubs privés de chasse et de pêche se partagèrent la périphérie à demi-vierge des zones habitées, profitant du rail pour étendre de Sainte-Agathe à Restigouche l'emprise des « sportsmen » avides de sensations (Martin, 1990, p. 75).

Pour Antoine Labelle, le développement du Nord passait aussi nécessairement par le tourisme (Dussault, 1983, p. 117). Cet apôtre de la colonisation a investi toutes ses énergies à faire valoir cette région qui équivalait selon lui à une « une grande Suisse canadienne ». En témoigne d'ailleurs le curé Corbeil de L'Ascension : « C'est là en effet, dans les montagnes, sur les bords de ces lacs nombreux et poissonneux, que nos citadins trouveront le repos, la santé et l'agrément. Tel fut je crois le but que se proposait Mgr Labelle, et son espérance est aujourd'hui, en partie du moins, réalisée. » Le témoignage provient d'une lettre adressée à l'évêque d'Ottawa en 1908 (Laurin, 1989, p. 354). Le curé Labelle fait appel à l'esprit « missionnaire » de ses colons, ainsi qu'à l'attrait du milieu naturel pour susciter des déplacements vers les Laurentides.

En 1983, Gabriel Dussault, dans un ouvrage consacré à l'œuvre du curé, fait cette remarque : « Notre curé compte aussi sur le développement du tourisme pour assurer la prospérité de ces nouveaux territoires […] À un "étudiant en droit", venu un jour le "supplier […] de l'admettre au nombre de ses colons", il aurait même répondu avec "un gros rire" : "Écoute-moi bien […] Prends ta meilleure plume et ta meilleure ligne. Pêche dans tous les lacs du Nord et tâche, par tes écrits, de m'amener des touristes. C'est d'eux, un jour, que j'aurai le plus besoin" » (1983, p. 117).

En référence aux souhaits de Labelle, Serge Laurin écrit : « N'est-il pas un peu prophète quand il entrevoit les possibilités du tourisme dans les Laurentides : "Le nord sera le paradis de la province, on viendra de partout chercher la santé, en admirer la nature grandiose" ? » (1989, p. 317). L'attrait du dépaysement, dans l'esprit de l'époque romantique, va donc motiver plusieurs départs en direction des marges nordiques.

Comment peut-on expliquer cette succession entre deux modes d'occupation du territoire, d'une part la colonisation dirigée par le clergé et d'autre part le tourisme de chasse et de pêche pratiqué par la nouvelle élite bourgeoise nord-américaine ? Est-ce dû à une banale coïncidence, l'abondance des ressources naturelles dirigeant spontanément les acteurs du développement vers ces contrées ? Ou, plutôt, serait-ce dû à un effet de l'éclatement de l'écoumène laurentien soumis

aux pressions économiques et géographiques, un effet de débordement des populations au-delà des barrières naturelles que sont les Laurentides (voir Bouchard, 1985 ; Bouchard et Larouche, 1990) ? Quels sont les liens entre le processus de colonisation agroforestière et la pratique touristique de chasse et de pêche ? Comment éviter les errements des thèses du « déterminisme naturel » ou de la « pression démographique » dans ces cas ?

Le lien entre tourisme et colonisation s'est profilé aussi au Lac-Saint-Jean et avec le concours d'un autre mécène déjà longuement présenté : Horace J. Beemer, allié objectif du curé Labelle (Dussault, 1983, p. 117-124). Des vapeurs ont sillonné la région pour la desserte autant touristique que colonisatrice de l'ensemble des paroisses autour du plan d'eau.

> […] la Compagnie […] veut faire arriver les trains sur un quai, en pleine eau profonde, d'où des bateaux plats, construits tout exprès pour faire un service régulier et quotidien sur ce lac de peu de profondeur, transporteront soit les voyageurs, soit les touristes, soit les colons de ces contrées à un endroit quelconque à l'ouest, à l'est ou au nord du lac, et tiendront ainsi constamment en communication les uns avec les autres des hommes qui n'en ont eu aucune jusqu'à présent (Buies, 1886, p. 34-35).

Qu'il s'agisse du Lac-Saint-Jean cependant, ou des Laurentides en général, on retrouve l'efficacité du parcours structural : l'occupation utilitaire ou « colonisatrice » d'un territoire disponible présuppose non pas d'abord une transformation de la nature, mais une valorisation des positions abstraites… par le tourisme et la villégiature !

1.2. Le Haut-Saint-Maurice entre « décret de valeur » et mise en réserve : les chutes de Shawinigan et le club Winchester

La beauté sauvage des chutes de Shawinigan est renommée. Tout au long de la seconde moitié du XIXe siècle, artistes, habitués de la région et visiteurs de passage fréquentent le site. Un écrivain anglais, Fritz Hawley, en a fait la scène d'un roman d'aventures en 1831. Cornelius Krieghoff et Otto Jacobi ont peint le décor des chutes en 1859-1960.

De nombreuses personnalités politiques, lord Elgin, sir Edmond Head, lord Monk et lord Dufferin, fréquentaient le site des chutes de Shawinigan. Ces illustres visiteurs avaient l'habitude de prendre le repas

Bibliothèque nationale du Québec – CP2253

Photo 7.3. Les chutes de Shawinigan à la fin du XIXe siècle

du midi en plein air, sur un rocher nommé « Table des Gouverneurs ». Mais le site resta longtemps un lieu d'excursion. Son inaccessibilité, malgré l'importance qu'on lui accordait dans les guides, était problématique.

> Il y a déjà longtemps que [les chutes de Shawinigan] sont chaudement recommandées dans les guides touristiques. Mais leur accessibilité […] a sûrement contribué à en limiter la fréquentation (Gagnon, 1992a, p. 128-129).

À la fin du siècle, la réputation du lieu est telle qu'on y construit un hôtel qui n'a rien à envier à la plupart des équipements contemporains des grandes stations de villégiature. « Un hôtel de six étages, plus vaste que tous ceux de nos villes, plus spacieux peut-être que n'importe quelle construction de ce genre élevée à Saratoga, San Francisco ou New York. Des salles de cent pieds de long ; des escaliers immenses, une double galerie à des hauteurs vertigineuses qui nous ouvrent la vue des environs et qui placent la cascade de cent cinquante pieds au moins sous nos pas » (Filteau, 1944, p. 78). L'hôtel demeure toutefois un chantier. Le maire de Trois-Rivières et promoteur du projet, Joseph Turcotte, n'obtient jamais les fonds pour en achever la construction. En 1870, les flammes ont raison du projet.

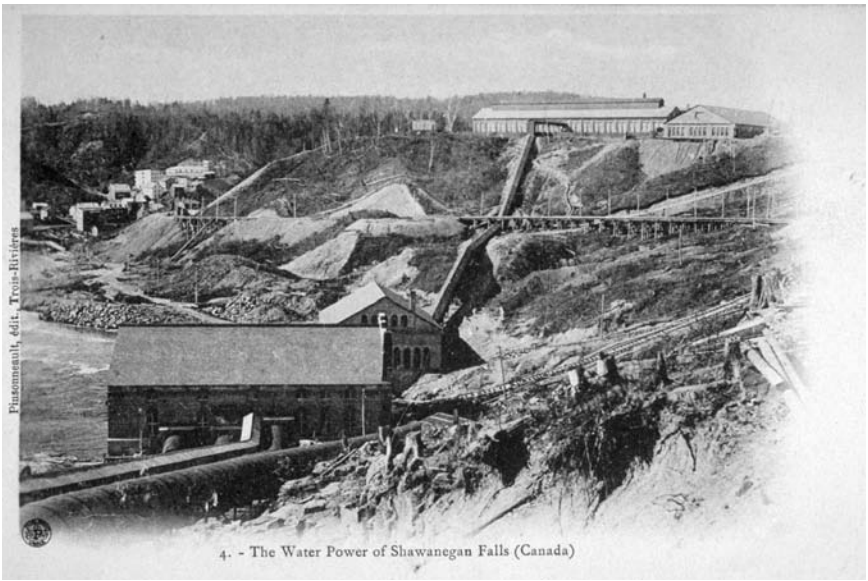
L'isolement et l'insuffisance des moyens de transport ne sauraient expliquer cet insuccès de manière satisfaisante. D'autres grands hôtels étaient tout aussi difficiles d'accès et ont néanmoins accédé à la notoriété. Pensons à l'hôtel Roberval (Lortie, 1993). Et quand certains d'entre eux ont disparu, des villégiatures cossues leur ont survécu. Il faut chercher l'explication de ces disparités du côté des valeurs positionnelles. La vallée du Saint-Maurice est en effet caractérisée par des qualités d'occupation rurales depuis le Régime français. Les Forges du Saint-Maurice y polarisèrent, à compter du XVIIIe siècle, un vaste domaine forestier, interdit d'occupation jusque tard au XIXe.

> La présence en Mauricie de la compagnie Les Forges du Saint-Maurice, qui a été en exploitation presque sans interruption de 1734 à 1884, […] a conféré une importance notable à la coupe de bois pour la fabrication du charbon […] Les forges faisaient couper 10 000 cordes par année […] La compagnie obtient une extension de son territoire de coupe vers le nord de Shawinigan, puis gagna la rive est du Saint-Maurice pour occuper avec droit exclusif la montagne de Mont-Carmel […] En 1834, les Forges du Saint-Maurice occupaient un territoire d'environ 170 milles carrés, lequel constituait une entrave sérieuse à la progression de la colonisation sur les deux côtés de la rivière (Hardy et Séguin, 1984, p. 25).

Le Saint-Maurice était lui-même aménagé, à compter du milieu du siècle dernier, pour faciliter le flottage des grumes en provenance des vastes concessions forestières du plateau laurentien (*Ibid.*, p. 42-50).

Les occupations du XXe siècle naissant vont confirmer avec force cette vocation. Le Saint-Maurice se transforme, à compter de 1900, en une imposante vallée industrielle, tout entière consacrée à la production de l'hydroélectricité, aux pâtes et papiers, à l'électrochimie et à l'électrométallurgie (Bellavance, 1994). La construction d'un vaste hôtel, aussi prestigieux fût-il, ne pouvait contrer cette catégorisation spatiale où prédominait l'exorégulation. « *Such are the famous Shawinigan Falls, which, since 1897, have been the property of the Shawinigan Company. They have a total height of 200 feet, and a capacity of 250 000 horse-power. The Company has spent over 5 000 000 dollars in the development of the water-power for machinery, works, transmission, and railway lines* » (Wilson, 1913, p. 161).

Les seuls massifs urbains de la région – des formes correspondant à des positions terminatives de trajectoires urbaines – seront engendrés sous l'impulsion des grandes entreprises qui en émailleront les villes construites à leur initiative (Dupont, 1982 ; Léonard, 1987 ; Tremblay, 1998).



Bibliothèque nationale du Québec – CP2249

Photo 7.4. Shawinigan : une ville d'industries

> Après une vente à l'encan du site entourant la chute [de Shawinigan], l'autorisation de bâtir était accordée sous condition que l'énergie fût transportée [à Trois-Rivières] par câbles pendus à des pylônes, une innovation technologique à l'époque. Mais les intervenants montréalais et américains profitèrent du projet d'implantation infrastructurelle pour concevoir une « cité ouvrière ». L'objectif de la Shawinigan Water & Power fut de bâtir une ville et de mobiliser à cette fin les forces productives. L'agglomération de Trois-Rivières était ignorée en même temps que des voisinages [de rassemblement endorégulé et de concentration exorégulée] étaient conjoints à Shawinigan (Ritchot, 1999, p. 408).

Mais les entreprises délaisseront progressivement les concentrations industrielles à compter des années 1930. Dès lors, les formes architecturales prestigieuses perdront rapidement leur lustre.

Les premières véritables « mises en réserve » en régions, menées dès le XIXe siècle, se produiront plutôt à l'écart des concentrations industrielles du Saint-Maurice, là où sera délimité le parc de la Mauricie. Elles permettront la création de certains des plus prestigieux clubs privés de chasse et de pêche, dont le club Winchester.

> Le club Winchester fut actif durant presque un siècle : en 1971, le Gouvernement fédéral prit possession d'une partie de son territoire original pour former le parc national de la Mauricie. Puis ce fut au tour du Québec de reprendre sa propriété pour l'inclure dans le parc Mastigouche (Martin, 1990, p. 89).

En nous inspirant des informations recueillies par Paul-Louis Martin (1990, p. 84-99), nous allons dresser le parcours de ce club et tenter de comprendre le programme d'action sous-jacent à sa mise en place, ainsi que sa relation avec l'avènement général de la formation des clubs de chasse et de pêche en 1885 (législation, organisation, etc.).

Bibliothèque nationale du Québec – CP7145

Photo 7.5. Vue de la rivière Saint-Maurice

Le parcours du club Winchester débute en 1880 avec l'intervention d'un Américain, William H. Parker. Celui-ci est l'agent de la Beaver Lumber Company, une importante entreprise forestière qui traite avec ses clients (entrepreneurs forestiers, propriétaires de scieries) dans une région située au nord de Louiseville. Souffrant de problèmes respiratoires, Parker s'installe sur une ferme au bord d'un plan d'eau à faible distance de Saint-Élie-de-Caxton. Ses relations d'affaires le conduisent à se lier d'amitié avec Louis-Alphonse Boyer, personnalité influente auprès des gouvernements et ex-député du comté de Maskinongé à Ottawa : « l'un et l'autre partageaient la passion de la chasse et de la pêche » (*Ibid.*, p. 87). La table est mise ?

Tableau 7.1

LE PROGRAMME DU CLUB WINCHESTER (1880-1883)

Premier acte (1880) : L'alliance de Parker, l'Américain, et de Boyer, le Canadien français

Déroulement de l'action		Résultat
Parker	**Boyer**	
1) Héberge ses clients dans sa résidence.	2) Accompagne des clients.	• Le club (Winchester) est créé. • Il se donne une organisation. • On recrute 50 membres. • La cotisation est de 100 $ par membre. • Le premier directeur est élu.
3) Offre de somptueux repas de poissons et de gibiers.	4) Propose aux invités de former un club de chasse et pêche.	
5) Trouve l'idée excellente et offre sa maison et ses terrains au club.		

Deuxième acte (1880) : Boyer, l'influent, en mission à Québec

Déroulement de l'action	Résultat
Boyer	
1) Est délégué à Québec pour obtenir un territoire réservé au club.	• Les limites du club sont déterminées.
2) Repère la résidence de Parker sur une carte.	
3) Trace un grand cercle autour de celle-ci.	

Troisième acte (1882) : Le sort des droits de pêche sur les eaux intérieures

Déroulement de l'action		Résultat
États fédéral et provincial		• Le gouvernement du Québec peut s'avancer avec plus d'assurance dans l'établissement d'un régime de gestion de la faune.
1) Litige sur la gestion des eaux intérieures.		
Canada	*Québec*	
2) Jugement de la Cour suprême.	3) Confirmation des droits de pêche.	

Quatrième acte (1883) : L'État intervient afin de régulariser la situation du club Winchester

Déroulement de l'action	Résultat	
État provincial	*Club Winchester*	*État provincial*
1) Envoie des arpenteurs à Saint-Élie-de-Caxton.	• Cession de territoires à des clubs voisins.	• Élaboration du modèle de concession des terres.
2) Réorganise les limites du club.		
3) Abandonne le périmètre circulaire pour un quadrangulaire.		

Cinquième acte (1883) : Le retour de Parker et Boyer

Déroulement de l'action	Résultat
Club Shawinigan	• La loi de 1885 est une copie conforme des conditions du bail du club Shawinigan.
1) Demande d'un bail au gouvernement.	
2) Principaux requérants : Boyer et Parker.	
3) Le club obtient son bail.	

Nous allons maintenant dégager les cinq actes du programme qui aboutiront à la promulgation de l'« Acte pour faciliter la formation en cette province de clubs pour la protection du poisson et du gibier », en 1885 (tableau 7.1).

La séquence d'événements montre que l'alliance entre l'Américain Parker et le Canadien-français Boyer a, pour ainsi dire, créé un « actant collectif » au sens sémiotique. Jouant le rôle actantiel de « destinateur », les deux hommes ont permis le déclenchement d'itinéraires d'évasion sélective, concrétisés par l'aménagement de nombreuses voies de chemin de fer en direction des marges nordiques.

> Ces nouvelles voies de communication ont ouvert l'accès à des régions surtout parsemées de rivières et de lacs poissonneux, de nouveaux circuits où touristes chasseurs et pêcheurs se sont engouffrés sans plus attendre, le foisonnement des clubs privés de chasse et de pêche à compter de cette période [1870-1890] en témoigne […] les chasseurs et pêcheurs ont vu s'ouvrir devant eux plusieurs horizons nouveaux qu'ils n'ont pas tardé à explorer (Gagnon, 1992a, p. 131).

Ces trajectoires balaieront les territoires fauniques jusque dans les années 1970 (tableau 7.1). « Jusqu'à la création des Z.E.C. [zones d'exploitation contrôlée] à la fin de la décennie 70, les clubs privés accaparaient 87 % du territoire de chasse et de pêche accessible par voie de terre et le membership ne touchait guère plus de 5 % des populations régionales » (Désy, 1982, p. 13).

Tableau 7.2

L'ÉVOLUTION DU PHÉNOMÈNE DES CLUBS (1885-1965)

Périodes considérées	1885-1996	1915	1923	1939-1945	1965
Nombre de clubs	50	300	500	600	2 000

Source : Martin, 1990.

Pour le rôle qu'ils ont joué, les clubs Shawinigan et Winchester bénéficieront de privilèges : « […] dans tous les documents officiels ultérieurs, [le club Shawinigan] et son prédécesseur le club Winchester occupent une catégorie particulière, d'où le rôle de pilote qu'ils ont pu jouer » (Martin, 1990, p. 90). Par ailleurs, l'émergence de cet actant collectif « nord-américain » dans la sphère du tourisme vient confirmer que le Québec fait bel et bien partie de la catégorisation sous-continentale ainsi nommée à partir de la seconde moitié du XIXe siècle (Ritchot, 1999, p. 319-440).

1.3. La ligne Portneuf–Lac-Saint-Jean : l'épine dorsale d'un itinéraire d'évasion

> Au nord de la capitale provinciale est la région du Lac-Saint-Jean qui, depuis la construction du chemin de fer, mis en service il y a plus d'un quart de siècle, a attiré des chasseurs de gros gibiers de toutes les parties du monde. Tout le pays, de Saint-Raymond au nord du lac Saint-Jean et du Saguenay, est rempli de gibier. Quelques clubs, y compris le Triton, qui possède un vaste territoire au sud-est du lac Édouard, ont loué le droit exclusif de chasser sur leur concession […] (E.T.D. Chambers, 1911, cité dans Martin, 1990, p. 274).

En 1869 est conçu le projet d'atteindre la région du Lac-Saint-Jean par chemin de fer. Cette liaison, à partir de Québec, passe par le corridor formé par la rivière Batiscan, le lac Édouard et Chambord. « C'était, après plusieurs années d'espoirs et d'essais, le désenclavement de toute cette région riche en ressources et aussi l'accès à un immense royaume de chasse et de pêche » (Martin, 1990, p. 78). Le tracé, d'une longueur de 260 kilomètres, traverse le flanc ouest d'un massif des Laurentides bientôt affecté à une réserve faunique. En 1886, Arthur Buies lance un appel au gouvernement afin qu'il agisse rapidement pour la conservation de la faune le long de la ligne et il propose d'affermer les territoires.

> J'ai dit que les lacs qui bordent le parcours de la ligne regorgent de poissons. En effet, messieurs, ces lacs fournissent chaque semaine à nos marchés plusieurs centaines de livres de truite en plein hiver, et c'est au point que bon nombre de familles de Saint-Sauveur sont allées camper sur leurs bords depuis le mois de décembre dernier, et qu'elles y trouvent dans la pêche seule leur subsistance durant plusieurs mois ; mais, d'un autre côté, il se fait là un véritable ravage et une dépopulation des lacs auxquels il est temps que le gouvernement avise en s'emparant de chacun d'eux et en les affermant à des particuliers ou à des compagnies, s'il veut prévenir un anéantissement complet de la truite. Le gouvernement se ferait certainement par ce moyen un revenu de 15 à 20 000 dollars, par année, dont une partie pourrait être consacrée à rétablir le salaire de fonctionnaires irréprochables, injustement et indignement diminués par un ministère antérieur, et dont l'autre partie paierait les frais d'imprimeur des écrivains canadiens qui font, ou des conférences ou des brochures utiles à leur pays (1886, p. 23).

L'instigateur de ce projet a été, nous le savons, Horace Jansen Beemer. La ligne Portneuf–Lac-Saint-Jean fut le premier itinéraire organisé en fonction d'un tourisme de « grande nature ». Cette voie ferrée fut la première d'un réseau franchement nordique (1891-1995, la ligne du Grand Nord de l'Outaouais à Portneuf ; 1911, la ligne du Transcontinental

du Saint-Maurice à l'Abitibi)[2]. Pour l'inspecteur Baillargé, l'édification de cette ligne consacra une exemplaire réussite. Dans un rapport, il déclarait en 1885 : « C'est une voie que l'on peut qualifier de première classe et qui est à plus d'un titre digne de cette appellation » (Gagnon, 1978, p. 154). Celui qui a conçu son tracé, l'arpenteur P.-H. Dumais, s'est imprégné de « l'esprit des lieux » pour en faire le relevé. Arthur Buies, en 1884, décrivait ainsi la manière dont Dumais s'est acquitté de sa tâche : « […] seul, dans une région sauvage, sans livres, pendant de longs mois de l'année, il a réfléchi et observé au milieu de la vaste nature, il a questionné ce grand volume toujours ouvert, où sans cesse s'ajoutent des pages nouvelles à des pages impérissables » (*Ibid.*, p. 163). Devant le commissaire des Terres de la Couronne en 1874, Dumais déclare : « Les Laurentides se sont pour ainsi dire effacées de cette région que j'ai explorée », comme si la grande beauté des paysages avait rendu euphorique la « sauvagerie » que traversait l'arpenteur (*Ibid.*, p. 153).

Pourtant, le discours populaire autour de ce projet est plutôt alarmiste. On considère que cette aventure est impossible à réaliser en raison des difficultés qu'impose la traversée des Laurentides. Écoutons Buies, ce journaliste pamphlétaire et ardent défenseur du projet, conforter l'argument des protagonistes :

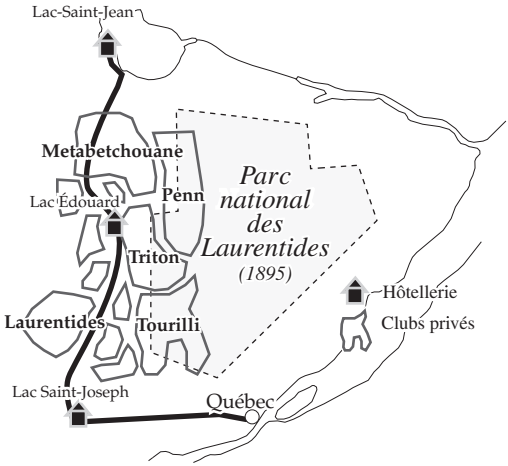
> […] quand on parla pour la première fois de construire un chemin de fer à travers un pays comme celui-là […] où les pêcheurs à la truite, pourtant les plus hardis des hommes, n'osaient pas s'aventurer à une distance moins que respectueuse du dernier village connu, jugez un peu de la stupéfaction et de l'incrédulité qui accueillirent l'énonciation de ce projet ! (1886, p. 15)

> […] des préjugés qu'une ignorance absolue de ce pays rendait intraitables, et dont le plus redoutable consistait à croire que la chaîne des Laurentides était absolument inaccessible […] Quoi ! la chaîne des Laurentides inaccessible à une voie ferrée ! Mais qu'est-ce donc que cette chaîne comparée à la Sierra Nevada que traverse l'Union Pacific, ou aux montagnes Rocheuses que traverse le Pacifique Canadien, ou même aux chaînons pourtant peu élevés, comparativement à tant d'autres, des Cantons-de-l'Est, où les chemins de fer qui conduisent au Maine gravissent jusqu'à une altitude de deux mille pieds, tandis que le plus haut point atteint par la ligne du Lac-St-Jean n'est que de 1300 pieds au-dessus du niveau de la mer, le lac Saint-Jean lui-même n'étant que de 300 pieds environ au-dessus de ce même niveau (*Ibid.*, p. 16-17).

2. À l'instar de la ligne du Lac-Saint-Jean, cette ligne Mauricie-Abitibi (1924) sera à son tour bordée de clubs (Martin, 1990, p. 78).

Figure 7.4

La trajectoire d'évasion de la ligne Québec-Roberval

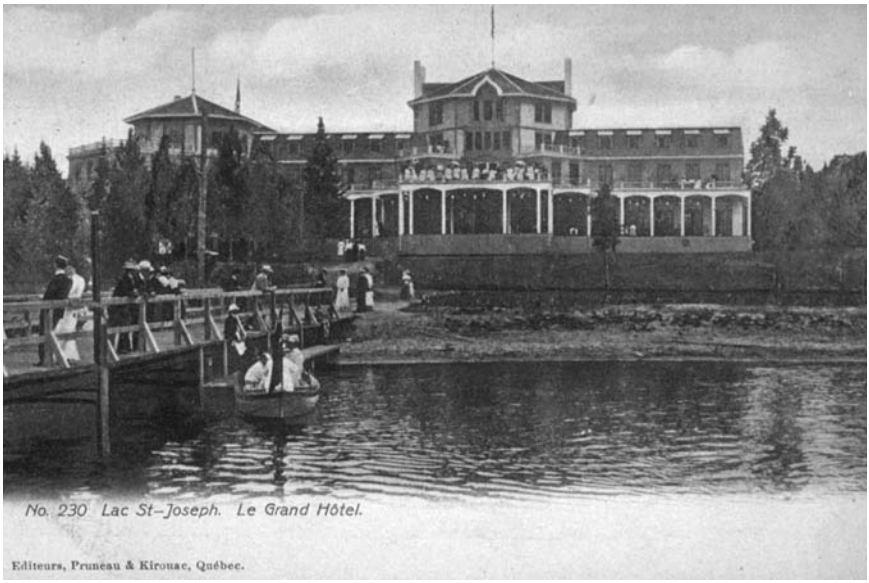


Source : Désy, 1967a, p. 172.

Selon Buies, la réalisation de la ligne a représenté « une odyssée […] presque douloureuse » (1886, p. 15). On y aménage un complexe touristique, composé de clubs privés de chasse et de pêche (Québec, 1914 ; Gingras *et al.*, 1989), d'une hôtellerie de villégiature au lac Saint-Joseph et au lac Édouard (figure 7.4). « La ligne de chemin de fer Québec-Roberval [ouvre] une zone de lacs poissonneux et de forêts giboyeuses. Elle entraîne la création de clubs réputés, partout dans les Laurentides, où la gare jouxte souvent un petit hôtel » (Lessard et Cadrin, 1993, p. 13). À cette appropriation valorisante devrait succéder une occupation utilitaire.

> Ce tracé [de la rivière Batiscan], quoiqu'il allongeait un peu le chemin, a, d'après [l'arpenteur Dumais], l'immense avantage de traverser un pays beaucoup moins montagneux et beaucoup plus fertile que la région traversée par la ligne de M. Casgrain. Des gens qui connaissent personnellement les lieux nous assurent aussi que toute la contrée dans laquelle passerait le tracé du lac Édouard se compose de magnifiques terres, on ne peut plus propres à l'agriculture et à la colonisation (Gagnon, 1978, p. 153).

L'essentiel de la conférence de Buies sur l'avancement des travaux du chemin de fer décrit le trajet comme axe d'évasion pour les futurs touristes américains. « Nous verrons les Américains affluer vers ces lacs à chaque été nouveau, pour une raison bien simple, comme vous allez le comprendre. »



Bibliothèque nationale du Québec – CP969

Photo 7.6. Le Grand Hôtel du lac Saint-Joseph

Il explique alors que ces visiteurs font de bien plus grands efforts pour accéder à d'autres territoires de pêche. Par exemple, il nomme la rivière Saint-Jean au Nouveau-Brunswick. Et il décrit les avantages comparatifs que la ligne offre aux *sportsmen* américains. On peut les résumer ainsi :

- [ils peuvent] prendre le train à Québec, et s'arrêter, le long de la voie, au lac qu'ils auront choisi d'avance pour leur *sport*.
- [ils peuvent] télégraphier à leur aise, s'ils veulent donner promptement des nouvelles de leur arrivée ou se faire envoyer des articles quelconques dont ils n'avaient pas prévu le besoin. Trente-six heures après, ils auront une réponse de leurs parents ou amis, en même temps que les articles demandés (Buies, 1886, p. 24).

Un tel programme n'a rien d'évident à voir avec les visées de colonisation agricole du territoire. À cette époque, les marges nordiques de l'écoumène sont pratiquement inconnues, le Saguenay (Saint-Hilaire, 1996) et le Lac-Saint-Jean (Séguin, 1977) ayant fait l'objet d'un développement récent (mi-XIXe siècle). Les journaux nationaux ou locaux, de même que les discours des élites, décrivent ces territoires comme des lieux idylliques où il fait bon vivre. Mais la connaissance réelle de ces espaces demeure inaccessible à l'individu… sédentaire ! Les monographies de colonisation « cherchent non pas à analyser le paysage tel qu'il

est, mais bien tel qu'il doit être. En ce sens, on peut parler d'une approche aménagiste, dont toutes les finalités ne visent qu'à mettre en place un projet de développement » (Berdoulay et Sénécal, 1992, p. 54).

La promesse d'une colonisation agricole se trouve escamotée au départ. La pauvreté des sites choisis pour la colonisation est notoire : « Dans les nouvelles régions de colonisation, la terre généralement assez pauvre et les conditions climatiques peu favorables ne permettent guère qu'une agriculture de subsistance » (Linteau, Durocher et Robert, 1989, p. 141). En parlant du schéma de l'économie agroforestière, Normand Séguin explique la logique d'occupation du sol de la manière suivante : « Historiquement, on peut parler d'une géométrie variable de la marginalité agricole, les zones marginales ayant toujours tendance à reculer et à se fixer sur les faces externes de l'œkoumène, dans les poches à faible potentialité et éloignées des centres de consommation » (1980, p. 194). Gérard Beaudet décrit la configuration des propriétés des colons : « Les domaines agricoles y sont souvent de très petite taille, leurs contours effilochés butant sur les collines, les affleurements rocheux et de vastes aires d'un sol ingrat ou, plus souvent, impropre à toute forme d'agriculture » (1996c, p. 20).

La localisation de la ligne ferroviaire vers Chambord s'adapte aux contours des lacs et des rivières. On pourrait même avancer que le choix du tracé du chemin de fer aurait été influencé par le goût du pittoresque de l'époque. S'appuyant sur les techniques de construction ferroviaire les plus récentes, le parcours sinueux permettait de « déambuler » dans la sauvagerie.

> La région comprise entre Saint-Raymond et le lac Édouard était très montagneuse, le chemin de fer vire souvent car on a dû rechercher le cours des rivières, des lacs et des vallées, pour réduire au minimum les hauteurs et inégalités du sol à franchir [La ligne passe] par la plus facile et gracieuse des courbes à travers un ravin voisin, le long du parcours de la rivière à Pierre ou un de ses affluents, aux abords d'un lac charmant jusqu'ici inconnu […] (Gagnon, 1978, p. 154).

Les acteurs bourgeois pouvaient ainsi profiter du voyage pour contempler le décor et s'imprégner de la mystérieuse beauté qui s'en dégageait. D'un monde posé à un monde inversé, le chemin de fer a joué le même rôle que les bateaux blancs. Mais, cette fois-ci, c'est la forêt laurentienne qui s'investit de valeur anthropologique. Pour saisir la profondeur de la transformation que subissaient les voyageurs, retournons à Arthur Buies.

> […] des lacs pleins de truites […] des sites enchanteurs pour les touristes, des rivières au parcours infiniment pittoresque, des forêts regorgeant de gibier […] et enfin des maringouins et des brûlots à profusion ! (1886, p. 16)

> Les lacs forment les étapes successives de ce pays si sauvage et si magnifique, et voyez par quel étrange effet d'une destinée sans doute préconçue, presque tous les lacs se trouvent sur le parcours même de la ligne, je parle des principaux d'entre eux, de ceux qui ont un nom, car le nombre des lacs minuscules éparpillés çà et là, à une distance plus ou moins grande de la voie, est presque incalculable (p. 18).

> Il faut continuer son chemin et se rattraper sur d'autres lacs ; heureusement qu'il y en a de quoi fournir à des légendes de pêcheurs pendant au moins encore un quart de siècle (p. 19) ;

> Faisons maintenant une longue enjambée, et arrivons d'un trait au lac Édouard : mais remarquez toutefois, avant d'y arriver, que tout cet espace intermédiaire fourmille de lacs, plus ou moins grands, à une très petite distance de la ligne, ce qui leur conservera leur poésie, tout en leur permettant d'être d'un accès extrêmement facile […] le grand et superbe lac Édouard, qui a 18 milles de longueur, et qui est à peu près situé à mi-chemin entre Québec et le lac St-Jean (p. 20-21).

> [Nous] y sommes à la moitié de cette ligne qu'on croyait et qu'on disait impossible à construire, et dès l'été prochain, dans trois ou quatre mois d'ici, les touristes pourront se rendre en foule à ce lac Édouard, aussi long que l'île d'Orléans, pour y faire la pêche, pour y camper paresseusement sur ses bords, ou pour s'y promener dans le bateau à vapeur que la Compagnie doit mettre à leur disposition (p. 21).

Jean Désy a réalisé une étude sur les clubs privés de chasse et de pêche à l'époque de leur organisation le long de la ligne ferroviaire vers le lac Saint-Jean. Il fait la remarque suivante quant à leur localisation : « La carte […] de Lemoine […] nous indique [que les clubs sont] tous axés le long du chemin de fer. Ce qui nous laisse supposer, parallèlement à la date des premiers écrits sur le sujet, que le chemin de fer de 1887 a réellement agi comme le facteur clé du développement touristique entre Saint-Raymond et le Saguenay–Lac-Saint-Jean » (1967a, p. 196). Aussi : « les limites des clubs rivalisent en contours et limites fantaisistes. Le tracé actuel des clubs nous laisse supposer des changements innombrables au cours des années ; entre autres, soulignons la fragmentation des gros clubs » (*Ibid.*, p. 173).

La participation de plus en plus visible de l'État provincial québécois dans l'organisation des territoires touristiques nous amène à traiter de son rôle dans la création de « réserves » fauniques à l'aube du XXe siècle.

2. LES PARCS NATIONAUX

À la fin du XIXe siècle, nous assistions à une sérieuse prise de conscience en faveur de la protection et de la conservation des forêts publiques. Il était déjà question de soustraire des territoires publics à l'aliénation, à la colonisation, à l'exploitation commerciale des ressources et ainsi « [...] les conserver exclusivement pour l'agrément de la population » (C.I.F.Q., 1974, p. 5). « La création de nos premiers parcs provinciaux s'inscrit donc dans une optique de conservation. Le fait qu'ils aient été créés par une loi illustre bien l'idée de permanence chez ceux qui les ont conçus » (Québec, 1969a, p. 22). Envoyé par Honoré Mercier au Congrès forestier américain en 1889, H.G. Joly de Lotbinière précise la portée de ce discours « écologiste » avant la lettre.

> Ses propos, aux accents résolument modernes, introduisent pour la première fois peut-être dans les débats publics la notion d'un patrimoine collectif : « De plus, l'État est responsable à la postérité de la conservation des forêts nécessaires au bien-être du pays. » Les délégués américains ont enfin recommandé énergiquement à leur gouvernement de suspendre la vente des terres à bois avant que ne soit décidé « quelles sont les forêts qu'il est indispensable de conserver et de protéger dans l'intérêt général » (Martin, 1990, p. 134).

2.1. Les « barons du bois »

Cette volonté étatique se mesurait d'emblée à la réalité de l'exploitation forestière du domaine public. Dans la seconde moitié du XIXe siècle, l'exploitation forestière est en pleine expansion. L'activité économique investit des régions telles que l'Outaouais, les Laurentides, la Mauricie et le Saguenay. Les « barons du bois », comme on les surnommait à l'époque, se partageaient les territoires de coupe et organisaient, avec l'aide de l'État, le domaine public de la province de Québec en concessions forestières.

> Chaque hiver, trente à trente-cinq mille bûcherons se répandent dans la forêt pour le compte des grands commerçants de bois. Ceux-ci exploitent, presque sans conditions d'aménagement et de repeuplement, les sections de forêt mises aux enchères par le gouvernement (Québec, 1900, p. 61).

Le phénomène social relevé n'est pas anodin. La bourgeoisie aurait repris certaines règles de fonctionnement de l'ancienne aristocratie terrienne, et cela même après l'abolition du régime seigneurial. « À un premier régime seigneurial qui avait duré plus de deux siècles et qu'on avait aboli depuis 1854, succédait maintenant celui des seigneuries forestières, à la fois différent mais si ressemblant, avec ses concessions, ses redevances, ses obligations, ses gardes particuliers, ses châteaux aussi, ses fastes et ses exagérations » (Martin, 1990, p. 99). En fait, l'ensemble du Québec faisait partie intégrante d'une véritable *Wood Belt*.

> L'avènement du mode de production capitaliste nord-américain […] présupposa l'engendrement d'une catégorisation spatiale. D'échelle continentale, les grandes zones culturales interceptaient les découpages régionaux traditionnels. L'exploitation forestière, dans les limites des provinces britanniques (Canada-Uni et Maritimes), participait de cette organisation en devenir. Elle en réalisait, si l'on peut dire, le *Wood Belt* (Ritchot, 1999, p. 328).

La réalisation de l'idéal « écologique » se heurtait donc à l'exploitation des ressources forestières qui en constituait en quelque sorte le moyen. Par conséquent, la bourgeoisie, avec l'aide de l'État, devait contrôler les trajectoires des forestiers de manière à protéger ses propres clubs de chasse et de pêche. C'est pourquoi auraient été créés les grands parcs, dont le parc de la Montagne-Tremblante et le parc des Laurentides en 1895, ainsi que le parc de la Gaspésie en 1937 (Guérette et Hétu, 1995 ; Lemay *et al.*, 1995).

> En pratique donc, les lois créant nos deux premiers parcs nationaux n'annulèrent aucunement les baux des clubs de chasse et de pêche dont une partie des territoires était affectée. Elles confirmèrent le régime des permis de coupe de bois, sans les assortir de mesures ou d'exigences plus grandes qu'ailleurs […] (Martin, 1990, p. 138).

En d'autres termes, les grands parcs réservaient les territoires fauniques et contraignaient les occupations concrètes qui ciblaient les mêmes positions. Ce qui expliquerait la présence très engagée, voire militante, dans les comités de la Commission canadienne de conservation, de représentants de la grande bourgeoisie d'affaires et industrielle (Girard, 1994). Cette commission était créée en 1909, à l'image d'organismes similaires aux États-Unis (Martin, 1990, p. 81).

Est-il possible d'avancer que, pendant le dernier tiers du XIXe siècle, l'affermage de nombreux clubs de chasse et de pêche, dans le secteur du massif des Laurentides, aurait opéré, de concert avec l'action de l'État,

un « enclavement » de la zone au bénéfice des propriétaires de clubs ? Car à partir de 1905 : « Il n'est plus question de parc public, de lieu de délassement, d'endroit de chasse et de pêche comme cela avait été le cas lors de l'établissement de nos premières réserves forestières spéciales » (C.I.F.Q., 1974, p. 13). Ces réserves auraient été « de superficies trop grandes et […] par suite, très insuffisamment surveillées » (Québec, 1900, p. 241).

2.2. Une manœuvre d'enclavement

Sur le manque de protection des territoires publics comparativement aux clubs privés, Louis-Paul Martin fait cette remarque : « Les gardiens des clubs furent longtemps considérés d'ailleurs comme des gardes-chasses et des gardes-pêches [*sic*] officiels, investis sur leurs territoires des mêmes pouvoirs que leurs collègues, si peu nombreux, responsables des zones publiques » (1990, p. 97). Ces quelques éléments d'analyse permettent d'introduire la problématique du parc national des Laurentides. Des commentateurs disaient qu'il représentait « probablement la plus grande réserve au monde à cette époque » (Saint-Aubin, 1987, p. 19). Posons alors la question suivante : pourquoi l'État établit-il de si grandes zones de « conservation », s'il ne fait pas grand-chose pour les protéger ?

Sous le couvert de l'idéologie de conservation, l'État entamait une opération de « mise en réserve » d'un territoire en zone centrale des terres de la Couronne. Le parc national des Laurentides sera constitué en « réserve forestière » le 12 janvier 1895, en même temps que le « parc de la Montagne-Tremblante » au nord de Montréal. Les articles 1, 2 et 4 de la loi sanctionnant sa réalisation précisaient les limites de la zone qui sera publique, le statut de la réserve et les droits d'accès à ce territoire :

> **1er article :** […] toute la partie des terres vacantes de la Couronne dans la province de Québec, situées dans les comtés de Montmorency, Québec et Charlevoix […] le tout formant une superficie de 2 531 milles carrés plus ou moins, mis à part par ordre en conseil du six novembre mil huit cent quatre-vingt-quatorze, ne peut être vendu ou occupé […] (texte cité *dans* C.I.F.Q., 1974)
>
> **2e article :** Ce territoire est mis à part comme réserve forestière, endroit de pêche et de chasse, parc public et lieu de délassement, sous le contrôle du commissaire des terres de la Couronne, pour les citoyens de la province, sujet aux dispositions de cette loi et aux règlements qui seront faits en vertu d'icelle, et sera connu sous le nom de *Parc national des Laurentides* (*Ibid.*) ;

> **4e article :** Nul, sauf les personnes ayant bail, licence ou permis, ne peut s'établir ou se fixer sur, se servir de ou occuper aucune partie du parc, et aucun bail, licence ou permis, qui diminue ou puisse diminuer l'utilité du parc, ne peut être fait, accordé ou émis (*Ibid.*).

En 1922, l'auteur d'un guide sur les Laurentides attribue la précarité de la situation aux manœuvres d'enclavement de la zone du massif des Laurentides.

> *This territory has been removed from sale or settlement forever, though timber limits in it are leased to pulp companies and also the fishing and hunting rights to private clubs. Furthermore the publicness of the park must not be taken too much for granted, for one has to buy a permit, before entering, from the department of colonization, mines and fisheries at Quebec* […] *Clubs lands now form virtually a cordon around the park through which it is impossible for the poaching public to pass, since club guardians and park guards unite in an able vigilance-committee* […] *the park is rapidly becoming a sort of fountain of wild life which overflows its invisible boundaries to the benefits of the border-hunters* (Longstreth, 1922, p. 134-135).

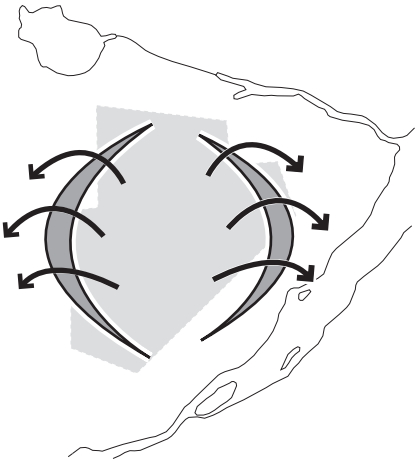
Pourquoi le parc national des Laurentides se trouve-t-il dans cette situation si contrariante ? pour assurer un approvisionnement constant aux territoires environnants ? On peut le constater quand le surintendant des pêcheries et de la chasse de l'époque déclare que les réserves de chasse et de pêche seraient « des lieux spéciaux de protection et de propagation, d'où le gibier pourrait écouler son trop-plein vers les régions favorisées » (Québec, 1900, p. 241). Ces « régions favorisées » seraient les clubs privés qui enserrent la zone du parc. Jules Dufour émet des doutes quant à l'objectivité des frontières du parc.

> Enfin, la frontière occidentale de ce parc, en grande partie délimitée par les coureurs des bois du début du siècle, démontre clairement un débordement vers le nord-ouest d'une limite qui aurait dû normalement englober vers le nord-est et le sud-est tout le massif montagneux des Laurentides pour circonscrire ainsi la totalité d'un ensemble physiographique plus homogène (cité dans Saint-Aubin, 1987, p. 22).

Autres indices que les clubs privés dictent leurs lois : « En 1895, certaines parties du territoire du Parc étaient louées à des individus et à des clubs privés qui y avaient des droits exclusifs de pêche et de chasse » (Saint-Aubin, 1987, p. 16). Jean Désy repère même : « Un club au territoire immense apparaît presque entièrement à l'intérieur du parc des Laurentides, le club Penn » (1967a, p. 173 ; voir figure 7.4).

Figure 7.5

L'ENCLAVEMENT DU PARC NATIONAL DES LAURENTIDES



Ces diverses contradictions étaient connues dès 1923. À cette époque, les nouveaux administrateurs, le ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, reconnaissaient d'emblée l'enclavement de ce territoire.

> Ce parc créé dans le but d'en faire un endroit d'amusement et de récréation a pratiquement été fermé au public ; excepté toutefois certaines réserves de chasse et de pêche qui ont été louées à des clubs ou à des particuliers le long des frontières Nord, Ouest et Sud, afin de fermer l'accès et d'en rendre la protection plus efficace (*Rapport général* du ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, 1923, cité dans C.I.F.Q., 1974, p. 19).

À l'origine, la création des « parcs nationaux » jouait un rôle ambigu. Mais à partir du moment où l'État pourra contrôler la position par l'aménagement d'un réseau routier et la production de guides touristiques, il se servira de ces parcs pour capter les premières trajectoires du « tourisme de masse », c'est-à-dire la nouvelle classe moyenne américaine nouvellement propriétaire de voitures individuelles. La deuxième phase de développement du tourisme pourra alors s'enclencher. Il sera nécessaire d'analyser en ce sens l'implication du clergé en tant qu'agent initiateur d'une pratique touristique populaire.

Chapitre 8

L'avènement des trajectoires populaires et du tourisme de masse

1. LE PROGRAMME DU CLERGÉ : LE *TOUR OPERATOR* DES PREMIERS ITINÉRAIRES POPULAIRES (1880-1950)

Le clergé a mis en route le processus d'accès-tourisme au plus grand nombre dès la fin du XIXe siècle. Avec l'avènement des pèlerinages organisés et l'établissement de colonies de vacances au début du XXe siècle, l'acteur ecclésiastique organise les premières trajectoires populaires et stimule ainsi l'émergence du « tourisme de masse », lequel se concrétisera dès les années 1930, en attendant d'être pris en charge par l'État.

1.1. Le pèlerinage à la « bonne sainte Anne »

Les acteurs qui organisent des pèlerinages au XIXe siècle incarnent de véritables « *Tour Operators* ». C'est en Angleterre que Thomas Cook conçoit un premier voyage pour un groupe de religieux : « […] c'est bien au XIXe siècle que Thomas Cook, le premier *Tour Operator*, invente les principes de base de la commercialisation du voyage. Il organise sa première excursion de groupe en 1841. Il inaugure le *package*, c'est-à-dire le forfait où hébergement et transport sont prévus et calculés à l'avance » (Deprest, 1997, p. 18). Cook avait-il compris que les déplacements étaient plus importants que les séjours, du moins dans l'esprit des pèlerinages ? D'après Mathieu Boisvert :

> Le pèlerinage nécessite une séparation de notre contexte habituel, une distanciation temporaire qui ne peut se faire sans mouvance. En effet, le déplacement est la première image qui vient à l'esprit lorsque l'on songe au pèlerinage […] la mouvance constitue l'activité principale du pèlerin, une démarche sur laquelle plusieurs traditions monastiques ont fondé leurs pratiques (1997, p. 5).

Au sujet des motivations profondes associées à l'activité de pèlerinage, Marc Laplante fait remarquer : « Les religions […] ont utilisé le pèlerinage comme temps fort de leur propre système. Depuis le Moyen Âge, le pèlerinage est associé à une purification, donc à un moment crucial de la vie d'un individu. Malgré les apparences, le touriste contemporain conserve l'essentiel de l'état d'esprit du pèlerin : l'anxieuse recherche de l'extase promise » (1983, p. 16). Boisvert ajoute : « […] la rupture est généralement considérée comme l'un des éléments responsables de l'émergence d'une nouvelle perspective, la mise en branle d'une transformation intérieure » (1997, p. 5).

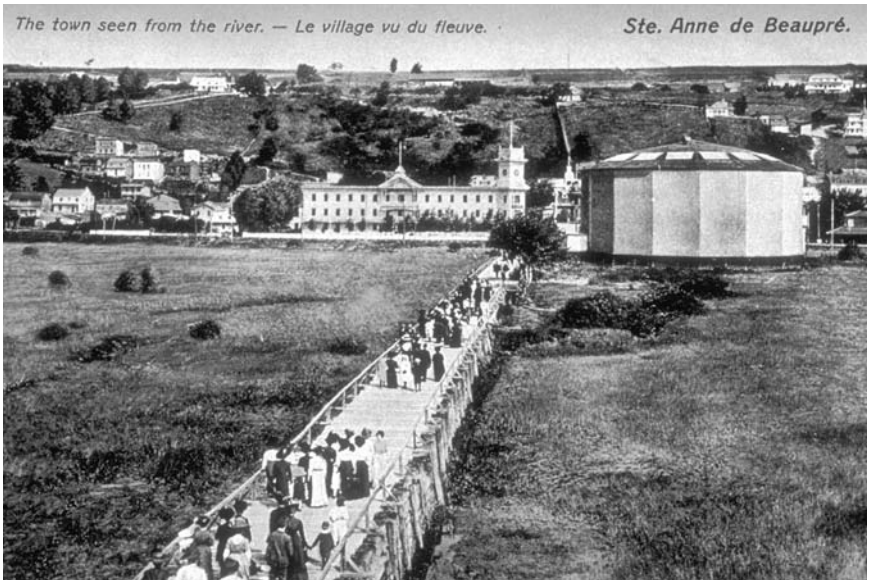
On reconnaît ici le processus de transformation d'état (disjoint-conjoint) entre les positions incohative (de départ) et terminative (d'arrivée). Ainsi qu'il a déjà été explicité, d'un monde posé on accède à un monde inversé en faisant le trajet entre les deux termes. Le pèlerin subit ainsi une transformation d'état avant de se réaliser dans un « nouveau monde », un espace différent de celui qu'il vient de quitter. Dans ce cas de figure, ceux qui possèdent ou qui contrôlent les « véhicules de transformation » manipulent la mobilité des pèlerins. Ces derniers doivent réaliser un rituel de passage accompli grâce aux moyens de transport.

Au Québec, le lieu qui exprime le mieux ce changement d'état est Sainte-Anne-de-Beaupré. « La basilique a acquis une notoriété historique d'abord sur le plan religieux avec ses miracles. Elle est ainsi devenue le Lourdes du Québec. Notoriété à laquelle s'ajoute le caractère monumental de la cathédrale » (Ouellet, 1988, p. 15).

Tels les *charters* modernes, des navires étaient affrétés pour desservir en exclusivité ce lieu de pèlerinage. France Normand relate l'histoire du vapeur *James* qui, au cours de la période allant de 1870 à 1883, a agi comme « […] transporteur à contrat [pour les] pèlerinages à Sainte-Anne-

Bibliothèque nationale du Québec – CP1970

Photo 8.1. La Basilique de Sainte-Anne au début du XXe siècle



Bibliothèque nationale du Québec – CP4661

Photo 8.2. Le quai de Sainte-Anne-de-Beaupré

de-Beaupré » (1997, p. 125). Plus loin, elle note que des vapeurs étaient employés uniquement « […] à l'occasion de la fête de Sainte-Anne à la fin juillet, pour les pèlerinages à Sainte-Anne-de-Beaupré » (p. 141).

> Il s'est […] développé un engouement populaire fort marqué chez les Canadiens français pour les excursions et les pèlerinages au XIXe siècle, amplifié par la présence des chemins de fer et des bateaux de croisière à vapeur (Bellefleur, 1986, p. 37).

Dans une analyse du tourisme social au Québec, Jean Désy rapporte que le « tourisme religieux a possiblement ouvert plus de portes sur ce plan. Si l'on songe aux foules qu'attirait déjà Sainte-Anne-de-Beaupré » (1982, p. 13). Sur l'importance de ce site, Roger Brière apporte une précision : « Parmi les attractions les plus importantes, à part les stations de villégiature, il faut mentionner le pèlerinage de Sainte-Anne-de-Beaupré, dont la renommée date des premières années de la colonie française et qui recevait des milliers de visiteurs pendant l'été même avant que le chemin de fer ne l'atteignît » (1967a, p. 92).

La fréquentation du site de la « bonne sainte Anne » s'est cependant accrue avec l'arrivée de personnalités associées au développement de la colonisation et du tourisme. Le fameux Horace J. Beemer, qui est intervenu au Lac-Saint-Jean comme on sait, va faire construire une ligne de

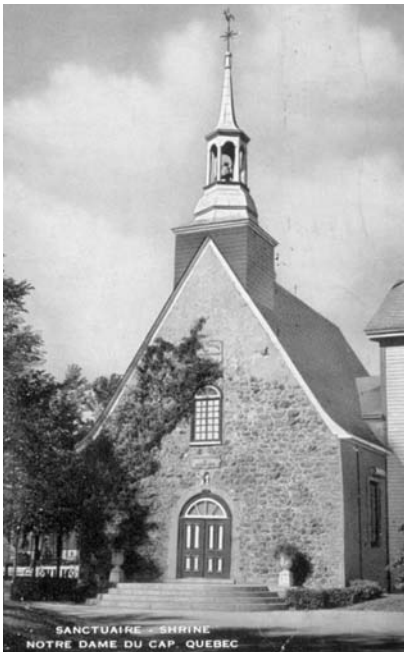
chemin de fer vers Sainte-Anne-de-Beaupré et favoriser ainsi les pèlerinages organisés. « *This is a railway extraordinary – literally a Pilgrims' Way. The professed purpose for which it was built was "for the accommodation to pilgrims and pilgrimages" to the world-famed shrine of Ste. Anne de Beaupré* » (Wilson, 1913, p. 47). Arthur Buies était aux aguets :

> M. Beemer, dis-je, construira, à partir de 12 milles de Québec, une ligne indépendante qui passera au-dessus des chutes de Lorette […] puis il jettera sur la rivière Saint-Charles un pont de fer qui aboutira sur la rive opposée […] à la Canardière, commencera immédiatement la construction du chemin de fer de Sainte-Anne de Beaupré, et, trois mois plus tard, cette nouvelle voie sera ouverte au public, et cent mille pèlerins pourront se rendre chaque année à la bonne Sainte-Anne, sans courir le risque de couler au fond du fleuve, dans des bateaux chargés à outrance de passagers, comme ils le sont depuis deux ou trois ans. Et […] cette nouvelle voie, qui ne sera à vrai dire que le prolongement de celle du Lac Saint-Jean, transportera annuellement de 80 à 100 000 pèlerins et passagers de toutes variétés (1886, p. 27).

Robert Prévost confirme : « Comment ne pas évoquer [une] ligne ferroviaire qui débuta modestement avec le p'tit train de Sainte-Anne ? C'est en 1889 que fut établi le service Québec–Sainte-Anne-de-Beaupré par train électrique. La liaison devint si populaire qu'en 1889 deux trains par jour dans chaque direction transportèrent 90 000 passagers » (2000, p. 41). Les moyens de transport n'ont point créé de sites touristiques. Ils n'ont que favorisé certaines dessertes par rapport à d'autres. Dans le cas de Sainte-Anne-de-Beaupré, Beemer, qui construit le chemin de fer, rivalise avec la compagnie qui transporte les pèlerins par voie d'eau. Rappelons que ce bourgeois américain fut un allié objectif du curé Labelle, celui-ci ayant été le principal instigateur des pèlerinages organisés dans le dernier tiers du XIXe siècle.

> À partir de 1883, Labelle s'assure une nouvelle source de revenus [pour la colonisation des Laurentides] en organisant annuellement, au cours de l'été, un pèlerinage au sanctuaire de Sainte-Anne-de-Beaupré, au profit de la colonisation. 700 personnes y prennent part en 1883 et 1 200 l'année suivante (Dussault, 1983, p. 248).

Au cours du XXe siècle, les lieux de pèlerinage (Oka, Oratoire Saint-Joseph, Cap-de-la-Madeleine, Sainte-Anne-de-Beaupré, Lac-Bouchette, etc.) serviront de points d'appui pour les circuits touristiques élaborés par l'État à partir des années 1930 (le tour du lac Saint-Jean, la route Montréal–Québec–Sainte-Anne [parcours mythique de la route no 2], etc.). Ce tourisme religieux perdurera jusqu'aux années 1970.



Bibliothèque nationale du Québec – CP3692

Photo 8.3. Le sanctuaire du Cap-de-la-Madeleine

En 1971, le Service de la publicité du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche produira un guide sur les *Églises et sanctuaires du Québec* (Québec, 1969, p. 37). Relativement à la place qu'occupera pendant plus de deux cents ans le pèlerinage à Sainte-Anne-de-Beaupré, Roger Brière conclut : « La concentration de [motels] le long de la route Montréal–Québec–Sainte-Anne fait de cette voie la principale artère touristique du Québec et s'explique par l'importance de la clientèle nomade américaine dont la plupart des représentants empruntent cette route au cours du périple qui les conduit presque invariablement à Québec et au sanctuaire de Sainte-Anne-de-Beaupré » (1961-1962, p. 49).

1.2. Les colonies de vacances

Les colonies de vacances, dénommées « œuvres de vacances » au début, virent le jour au cours des années 1910. « C'est d'ailleurs le clergé qui bâtira, aux fils et filles d'ouvriers de Montréal, la première colonie de vacances en 1912 – Les Grèves de Contrecœur – afin de protéger les enfants de la grande ville, et plus particulièrement les enfants de familles pauvres, contre les dangers de toutes sortes auxquels ils sont exposés durant les vacances d'été » (Désy, 1982, p. 13).

À l'origine et avant leur spécialisation en faveur de clientèles particulières, les camps et colonies de vacances s'adressaient, tout comme les patros, aux enfants de milieux urbains pauvres ou défavorisés. Ils visaient à la fois des objectifs de restauration de la santé et de complément d'éducation. Ils se proposaient d'extraire ces enfants, pendant leurs vacances estivales, à l'oisiveté qui pouvait leur faire prendre un penchant vers la délinquance, la criminalité et le vice (Bellefleur, 1986, p. 170).

À leur origine, les camps de vacances représentaient en quelque sorte un prolongement de l'éducation scolaire, surtout auprès des clientèles francophones. En effet, la majorité des établissements étaient gérés par des religieux qui, une fois les classes terminées, se retrouvaient en milieu naturel avec d'autres jeunes, alors qu'avec le développement industriel et l'urbanisation du début du siècle le camp de vacances devenait un des rares moyens de permettre aux enfants de retourner à la campagne, l'été venu (Choinière et Lauzon, 1989, p. 19).

Pour Michel Bellefleur, les camps de vacances :

> […] constituaient des lieux contrôlés et protégés où les jeunes étaient encadrés par un personnel responsable et soumis à un programme à la fois récréatif et éducatif dans un contexte naturel enchanteur qui marquait, dans la vie des jeunes, une rupture réelle avec leur milieu urbain (1986, p. 170).

Bibliothèque nationale du Québec – CP6869

Photo 8.4. Un camp de vacances

À la fin des années 1950, les colonies de vacances constituent l'amorce d'un réseau d'hébergement accessible à tous. Au cours des années 1960 et 1970, l'Association des camps (en 1961), les Camps familiaux du Québec et d'autres associations à caractère social, sont soutenus financièrement par l'État (Choinière et Lauzon, 1989 ; Jolin, 1996).

> On y accueillera plus de 2000 petits « colons » vers 1950. On connaît le succès que remportèrent ces colonies de vacances gérées par le clergé et dont le nombre a atteint plusieurs centaines à travers le Québec. La Révolution tranquille y a opéré une laïcisation porteuse d'un nom et d'un esprit nouveaux : les 233 camps de vacances diversifièrent leurs clientèles et s'adaptèrent même aux familles (Désy, 1982, p. 13).

Observons que le programme du clergé a peu de prise sur le tourisme et sur la villégiature d'appropriation. Les déplacements l'emportent sur les séjours et les « vacances » en colonies relèvent bien plus d'occupations circonstancielles que de prises de possession durables.

2. L'ENGAGEMENT DE L'ÉTAT ET L'ACCÈS AUX TERRITOIRES PUBLICS (1912-1945)

Les années 1920 et 1930 ont été marquées par les timides débuts d'un tourisme et d'une villégiature moins sélectifs. On était encore loin du déferlement des masses qui envahiraient les différentes régions du Québec à compter des années 1950. Le tourisme n'est toutefois déjà plus limité à quelques verrous réservés aux mieux nantis. Alors que s'amorce un étalement banlieusard et que la classe moyenne commence à s'affirmer, on assiste d'abord à l'émergence (1912-1945) et ensuite à la consolidation (1945-1980) d'un « tourisme de masse ».

Il n'en demeure pas moins que l'État, puisqu'il en est maintenant question, a pris le relais de la bourgeoisie en cette matière. Il a tôt mis en réserve de nouveaux parcs : de la Gaspésie en 1937 et du Mont-Orford en 1938. Il s'est aussi empressé d'orienter un flux touristique vers le rocher Percé et a concédé de nouveaux territoires à des clubs de chasse et de pêche. Mais les territoires touristiques seront surtout et volontairement « instrumentalisés » pour répondre aux besoins créés par l'affluence accrue des années 1920 et 1930.

Les sites instrumentalisés sont choisis en fonction des « ressources naturelles qu'ils recèlent et aussi en regard de leurs potentiels de production » (Girard, 1994).

> Le XXe siècle a […] rétabli l'emprise de la transcendance en prenant appui sur le fordisme et l'État-providence […] À compter des premières décennies du XXe siècle, le regard porté sur l'écoumène est à nouveau instrumentalisé. Ce mouvement est à porter au compte de la raison, dont les Lumières ont été les lointaines instigatrices et dont la science et la technique sont l'instrument. Le territoire est ausculté pour les ressources naturelles qu'il recèle et en fonction de ses potentiels productifs […] À partir de ce moment, les relations à l'espace ont davantage relevé d'une rationalité instrumentale. Les formes sensibles ont moins été investies de valeurs anthropologiques qu'appréciées en tant que ressource […] Dans ce contexte, l'attractivité des lieux du tourisme, organisée par l'État ou par des promoteurs bénéficiant de son support, dépendra dorénavant quasi exclusivement des aménagements réalisés en accord avec les potentiels « objectifs » du territoire (Beaudet, 1999b, p. 19, 21).

Au fil des années 1920, l'État réalise ses premiers grands inventaires territoriaux pour l'évaluation des potentialités régionales des territoires (Québec, 1920a, b, c, d, e). De 1930 à 1950, les initiatives étatiques se basent sur la proximité de plans d'eau (villégiature forestière), sur la qualité et la quantité des ressources fauniques (réserves de chasse et de pêche) et sur la présence de marchés potentiels importants (intérieurs ou étrangers).

> À compter des années 1920, on assiste à un retour en force du décret de valeur. L'expérience de la *Tennessee Valley Authority*, menée dans le cadre du *New Deal* de Roosevelt, aura été une des réalisations phares de cette prise en charge de la disposition des valeurs par l'État-providence […] Le terrain avait cependant été préparé dès la fin du XIXe siècle, ici comme aux États-Unis, par la réalisation des premiers grands inventaires territoriaux destinés à mieux connaître la diversité et l'étendue des ressources naturelles (Beaudet, 1999b, p. 21).

Pour comprendre l'origine de cette « objectivité territoriale » au Québec, il faut remonter au milieu du XIXe siècle. À cette époque, l'instrumentalisation du territoire était liée à une recherche identitaire. « Les Québécois francophones ont construit leur identité au cours de la seconde moitié du XIXe. Cette identité les a définis jusque vers les années 1950 » (Laplante, 1988c, p. 3). D'après Vincent Berdoulay et Gilles Sénécal, ce processus identitaire se réalisait dans la description des « régions » de colonisation au moyen d'une série de monographies. Les auteurs avancent que ces monographies avaient pour rôle de « faire valoir » les régions à coloniser sur la base des « potentiels objectifs du territoire ». Selon eux,

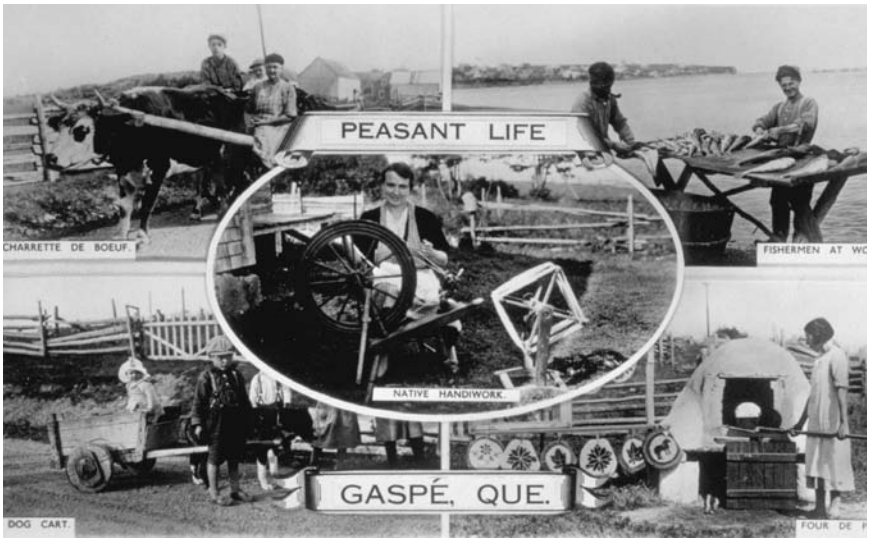
c'est à partir de la seconde moitié du XIXe siècle que l'on trouve la première tentative de représentation « objective » du territoire québécois, entre autres chez Guillaume Lévesque en 1848.

Guillaume Lévesque a probablement été le premier notable du Québec à avoir posé la question du partage du territoire. Le Nord-du-Québec aurait constitué à cet égard la zone identitaire des Canadiens français. C'est qu'il était impératif de coloniser l'arrière-pays laurentien : « Lévesque appelle à l'appropriation de nouvelles terres pour agrandir l'aire canadienne-française et reproduire le même modèle d'occupation du sol dans toutes ces nouvelles parties » (Berdoulay et Sénécal, 1993, p. 32). Les deux géographes constatent que l'ensemble des monographies de colonisation (vers 1863 et 1908) s'efforcent de configurer le Québec des régions avec le paradigme planificateur défini par Lévesque : « […] l'idée de région ne fut jamais associée à un régionalisme de différences culturelles, mais bien à un projet de mise en valeur [rationnelle et objective] du terroir » (*Ibid.*, p. 34). Finalement, les deux commentateurs font un lien entre le découpage régional des années 1960 et la série de ceux mis en forme par les géographes depuis 1863.

À la lumière de cette analyse de discours, Berdoulay et Sénécal soutiennent que les monographies de colonisation sont « de véritables essais de géographie appliquée, axés sur l'exploitation des ressources et l'expansion du domaine cultivé […] » (1993, p. 37). Toutefois, ils observent un écart important entre le discours et les réalisations concrètes : « En s'attardant sur l'espace à être, plus qu'en décrivant l'espace qui est, ce discours géographique verse dans la prospective » (*Ibid.*, p. 38).

2.1. La donne identitaire

Examinons la donne identitaire qui caractérise l'engagement de l'État dans le domaine du tourisme au début du XXe siècle. Elle tient dans le nationalisme canadien-français (1912-1945) et québécois (1945-1980) par le truchement de la promotion du « fait français » comme caractère distinctif. Raoul Blanchard a explicité le fait que l'attraction principale du Québec, pour les « étrangers », s'est située du côté de la culture : « […] c'est le contact du peuple canadien-français, le spectacle de ses habitudes, les témoignages de son histoire […] le plaisir est vif d'en contempler les traces : vieilles maisons, vieilles églises, rempart où s'alignent canons et bombardes » (1960, p. 237). Plus loin, il vante les mérites du « dépaysement » : « C'est



Bibliothèque nationale du Québec – CP614

Photo 8.5. La vie paysanne en Gaspésie

au contact avec cette civilisation française que Canadiens anglais et Américains viennent chercher dans la Province un agréable dépaysement parmi un peuple policé, mais différent » (*Ibid.*).

> Tout dans la vieille province de Québec rappelle ses origines historiques : vieilles cités, coquets villages, maisons caractéristiques, monastères, vieilles églises, vieux manoirs, croix de chemin et monuments. Des souvenirs du passé se dressent tout le long de la route suivie par le touriste […] Québec est devenue la Mecque des touristes de l'Amérique du Nord. La province doit sa popularité à ses souvenirs historiques, au pittoresque de ses sites et à l'hospitalité de sa population canadienne-française (Québec, 1927, p. 1).

D'après Robert Prévost, qui cite l'abbé Albert Tessier (cinéaste et « adjuvant » de l'État sur la scène du tourisme dans les années 1930 et 1940) : « […] le sort du tourisme est intimement lié à la vigueur et à l'originalité de la civilisation particulière à chaque peuple. D'où il ressort que tout effort tenté pour intensifier nos qualités propres, pour redonner à notre personnalité ethnique sa pleine vigueur, amplifiera en proportion directe notre valeur touristique » (2000, p. 75). Dans son analyse des guides publiés au XXe siècle, Jean Pelletier fait justement ressortir cet intérêt que le gouvernement du Québec accorde à la culture (tableau 8.1).

Jean Décarie attribue le retour de la tendance au régime Duplessis : « […] après ses premiers balbutiements à la Voirie dans les années 1920, le tourisme devient enfin "une affaire d'État" quand Duplessis récupère

Tableau 8.1

LE DISCOURS « CULTURE » DU XXE SIÈCLE

Années de publication	*Origine du document*	*Discours axé sur la :*	
		culture	*nature*
1925	Canada	**X**	X
1926	Québec	**X**	
1936	Québec	**X**	X
1937	Québec	**X**	
1939	Québec	**X**	
1940	Canada	**X**	X
1954	États-Unis		X
1961	Québec	**X**	
1962	Québec	**X**	
1973	Québec	**X**	X
1976	France	**X**	X
1982	France		X
1983	États-Unis	**X**	
	7 / 13	11 / 13	7 / 13

Source : Pelletier, 1983.

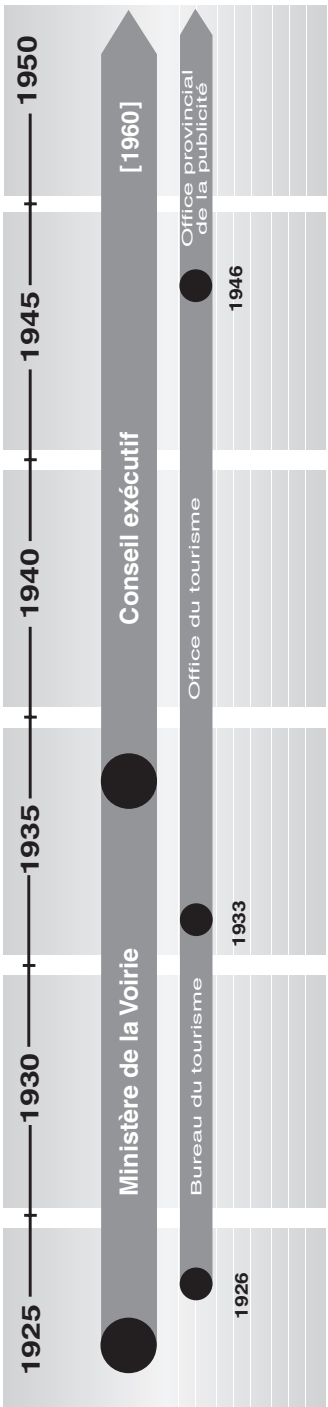
l'image traditionnelle du Québec forgée et véhiculée depuis le XIXe siècle par et pour le tourisme élitaire anglo-américain, pour l'appliquer au développement du nationalisme identitaire québécois » (1999, p. 7). À cet égard, il est important de noter qu'à partir de 1937 le tourisme relève directement du Premier ministre (figure 8.1).

> En 1936, le Service du tourisme passe sous la juridiction du ministère de l'Industrie et du Commerce avec, à sa tête, un directeur et, en 1937, sous celle du Conseil exécutif. Le directeur du service relève dorénavant du chef de cabinet du Premier ministre qui a, entre autres tâches, la responsabilité de la publicité du Québec (Québec, 1992, p. 6).

Récemment, Lucie K. Morisset a écrit, au sujet de l'aménagement des sites touristiques à cette époque : « […] qu'on les dise ou non "authentiques", [ils] sont le résultat combiné de l'élaboration d'un discours sur l'identité […] et d'un travail sur la matière » (1999, p. 217). Elle repère certains sites qui ont été « instrumentalisés » de la sorte pour le bénéfice de l'État et des touristes. Ce sont entre autres : l'île d'Orléans, le pied du

Figure 8.1

CHEMINEMENT DE LA COMPÉTENCE EN MATIÈRE DE TOURISME (1925-1960)



Bibliothèque nationale du Québec – CP822

Photo 8.6. Une chapelle sur l'Île d'Orléans

mont Tremblant et le jardin zoologique à Charlesbourg (*Ibid.*, p. 214-236). Selon Robert Prévost : « L'abbé Tessier voyait la possibilité, grâce à une telle initiative [l'aménagement de sites sous le signe de l'identité], de "créer une famille de parcs-musées en plein air qui transformeraient le visage et l'atmosphère de notre province" […] Il suppose une étude réfléchie, une analyse des possibilités diverses qu'offrent nos régions, de façon à couvrir à peu près toute la province » (2000, p. 77). Albert Tessier « […] a parcouru toute la province, caméra et appareil photo au poing. C'est un observateur attentif » (*Ibid.*, p. 75). Il a produit, pour le compte du gouvernement, le premier *Rapport sur le tourisme* en 1939. Ses réflexions ont cependant été influencées par d'autres « adjuvants » : Eugène L'Heureux (1929) et Olivar Asselin (1932).

Bibliothèque nationale du Québec – CP723

Photo 8.7. Le vieux moulin de Grondines

Bibliothèque nationale du Québec – CP247

Photo 8.8. Un pont couvert à Berthier

> Au fur et à mesure que s'accroissait la popularité du tourisme itinérant, on comprit qu'il y avait là une source de prospérité économique. Journalistes, écrivains et publicitaires y allaient de leurs suggestions pour en promouvoir l'essor. Ils invitaient le gouvernement du Québec à investir davantage pour en accroître les retombées (Prévost, 2000, p. 73).

Analysons le discours de ces « adjuvants » et voyons de quelle manière ils ont influencé le programme de l'État au cours de cette première période d'émergence d'un *tourisme de masse* (tableau 8.2).

On constate que L'Heureux, Asselin et Tessier ont adressé un message persuasif aux autorités gouvernementales. Pour être en mesure de « porter haut » la culture canadienne-française, l'État doit, d'une part, recourir à des instruments efficaces relevant conjointement du « faire-savoir » (promotion) et du « faire-pouvoir » (accessibilité). Il doit s'assurer, d'autre part, de mettre en place des outils relevant du « faire-devoir » (organisations). Le rédacteur du *Progrès du Saguenay*, Eugène L'Heureux, fait des déclarations en ce sens dès 1929. En 1932, un plan d'action est proposé par le journaliste Olivar Asselin. Ce plan, intitulé « Sur une organisation du tourisme », jette la base sur laquelle la structure gouvernementale du tourisme sera érigée. Les gestes posés s'autorisent des observations d'Asselin. Les recommandations ont donc servi à l'élaboration d'instruments d'intervention que l'État mettra en place au cours des années 1930 et 1940 (figure 8.2).

2.2. Québec : « la Belle Province »

Le premier instrument officiel que l'État québécois a produit pour contrôler la mobilité des touristes fut le *Bulletin officiel du ministère de la Voirie*. Cette publication présentait un bilan bimensuel sur les conditions routières. On y trouvait aussi une carte du « réseau des grandes routes ». Le *Bulletin* fut publié de 1923 à 1933.

> Il avait été créé en 1923 pour fournir aux automobilistes des renseignements officiels sur l'état des routes de la province. Chaque numéro, outre les renseignements sur les conditions des routes, contenait quelques articles sur les développements et transformations du réseau routier provincial ou sur d'autres sujets généraux se rapportant à la voirie. Ce bulletin était publié simultanément en français et en anglais et il était envoyé gratuitement aux journaux, chambres de commerce, automobile-clubs, agences de voyages, etc., du Canada et des États-Unis, de même qu'aux particuliers qui en faisaient la demande (Québec, 1934, p. 1).

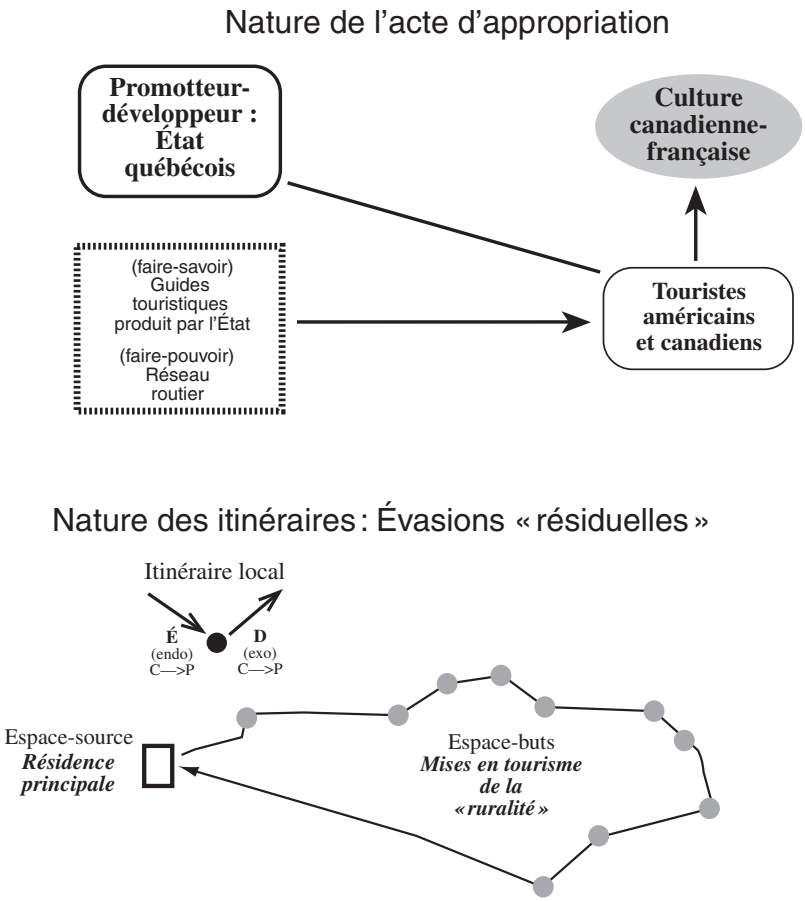
Tableau 8.2

Les adjuvants de l'État dans les années 1930

Adjuvant	Discours axé sur le : faire-devoir (organisation)	faire-savoir (promotion)	faire-pouvoir (accessibilité)
Eugène L'Heureux (1929)	« Le tourisme sera un succès plus ou moins grand, chez nous, selon que notre élite s'occupera, en temps, de le coordonner, de l'organiser et de l'orienter » (1929, p. 7).		« […] rappelons brièvement que l'amélioration de la voirie, dans le Québec, nous a amené de l'extérieur un grand nombre de touristes, surtout des États-Unis » (1929, p. 1).
Olivar Asselin (1932)	« Faisons d'abord remarquer que la plupart des organes d'exécution existent déjà, qu'il suffira d'en coordonner les travaux et de les stimuler. L'administration de la Voirie, des chemins de fer, des entreprises de navigation, les syndicats d'Hôtellerie, la direction provinciale des Arts domestiques (rattachée au ministère de l'Agriculture), les Cercles de fermières, les bureaux officiels de la chasse et de la pêche, la Commission des monuments historiques, les Sociétés historiques […] seront mis à contribution, sans qu'il en coûte rien à la province. Mais tous ces organes ou agents obéiront à une direction centrale ou coopéreront avec elle » (dans Tessier, 1939, p. 36).	« Bien entendu, les guides seront rédigés dans un format et sur un modèle uniforme – mais pas forcément sous le même volume – par des écrivains connaissant, en même temps que le français ou l'anglais, selon le cas, l'histoire, la géographie, la géologie, la minéralogie, la botanique, les richesses naturelles, l'état social, le mode d'existence de la région, un peu d'architecture, d'agriculture, et que sais-je encore » (dans Tessier, 1939, p. 2).	« Les éléments d'attraction du tourisme, à l'heure actuelle, dans le Québec, sont la route envisagée comme centre de paysage […] Envisagée jusqu'ici comme moyen de communication entre les centres urbains et les régions, la route pourrait faire, au point de vue de l'observation, l'objet de certains aménagements supplémentaires, faciles et peu coûteux » (dans Tessier, 1939, p. 28).
Albert Tessier (1939)	Tessier ajoute à la fin qu'il est nécessaire et urgent de prendre en mains ce domaine d'activité : « Ce n'est pas la besogne qui manque. Les bonnes volontés non plus, ni les idées. L'argent ? Les demi-mesures coûtent trop cher, et c'est de l'économie que de s'engager à fond quand il s'agit d'entreprise de grande envergure » (1939, p. 35).	« Pour appuyer le travail de nos campagnes publicitaires, et renouveler un peu le ton de nos brochures de renseignements et de propagande, il y aurait peut-être lieu de préparer une série homogène de guides couvrant de façon complète les grandes divisions géographiques et historiques de la province. Ces guides ne devraient pas s'en tenir à une nomenclature aride et à des illustrations prosaïquement documentaires […] Ces guides, illustrés avec goût, devront sortir de la banalité. Ils dégageront les aspects typiques de notre nature et de notre vie » (1939, p. 1-2).	« Il faut enlever aux touristes l'idée fixe de brûler les étapes, de courir comme des bolides. On y parviendra par des aménagements, des terrasses, des terrains d'arrêts aux endroits propices, près d'une source, à proximité d'une grève sablonneuse, devant un paysage particulièrement réussi, etc. » (1939, p. 28).

Figure 8.2

L'ACTE D'APPROPRIATION PAR L'ACTEUR ÉTATIQUE



Outre les renseignements sur le réseau routier, le *Bulletin* fit la promotion de la protection de la végétation le long des trajets et lança même un concours sur le thème « Embellissons la Province ».

> Le touriste peut maintenant parcourir la province en tous sens sur des routes modernes et parfaitement entretenues. Sous le rapport des routes, la réputation de la province est faite aux États-Unis […] Depuis plusieurs années […] le Département de la Voirie s'occupe d'embellissement […] Il poursuit actuellement un grand mouvement d'embellissement parmi les résidants le long des routes » (Québec, 1928, p. 1)

On trouvait aussi, dans cette publication, des renseignements concernant l'accueil (hôtellerie, arts culinaires, etc.). « Le ministère de la Voirie a même édité, en vue du tourisme, un livre de cuisine qui devrait être l'objet d'une diffusion générale et capter l'attention de toutes les ménagères » (L'Heureux, 1929, p. 10). Chose intéressante, les autorités de ce ministère ont mis en garde les touristes contre « certains renseignements qui leur sont fournis par des particuliers ou certaines organisations n'ayant aucun caractère officiel » (Québec, 1926b, p. 1). À la fin des *bulletins* du ministère de la Voirie, on peut lire l'inscription suivante :

NOTE IMPORTANTE

Si vous désirez vous procurer des renseignements authentiques sur
les conditions des routes et sur les ressources naturelles, sportives et touristiques de la

PROVINCE DE QUÉBEC,

adressez-vous à

L'OFFICE PROVINCIAL DU TOURISME,

Ministère de la Voirie

L'année 1926 correspond à un tournant décisif dans la prise de contrôle étatique de l'activité touristique. Le ministère de la Voirie publie son premier guide touristique couvrant l'ensemble du territoire québécois. Celui-ci s'intitule *Voyez Québec d'abord ! See Quebec First !* On y propose des circuits à partir des principales villes (Montréal, Québec, Trois-Rivières, Sherbrooke et Hull). Au cours de la même année, le gouvernement crée, au sein du ministère de la Voirie, un organisme qui se chargera du développement touristique : le Bureau provincial du tourisme.

> Le ministère de la Voirie, après mûre considération, a décidé de travailler systématiquement à développer le tourisme comme source additionnelle de revenus pour la province. Nous avons créé un service spécial qui s'occupera d'annoncer la province, d'y amener les touristes en plus grand nombre, et qui verra à faire améliorer et augmenter les moyens d'accommodation dont nous disposons. L'organisation du tourisme est une chose complexe qui exige beaucoup d'étude et beaucoup de travail. Ce n'est pas la tâche d'un jour ni même d'une année. Nous avons des projets que nous voulons mettre à exécution dès cet hiver et pour lesquels une grande partie du travail préliminaire est déjà faite (Québec, 1926a, p. 3).

Enfin a lieu le lancement de la première carte routière. Cette carte illustre l'ensemble des routes « numérotées » du Québec. Elle sera éditée annuellement pendant plus de cinquante ans.

Tableau 8.3

INVENTAIRE DES PRINCIPALES PUBLICATIONS DE L'ÉTAT DE L'ENTRE-DEUX-GUERRES

Titres des documents	*Caractéristiques des publications*	*Périodicité*
Bulletin officiel du ministère de la Voirie	Renseignements sur les conditions routières et l'accueil des touristes	bimensuelle (1923 -1934)
Carte routière officielle	Indication des sites historiques et des principales zones de chasse et de pêche	annuelle (1re édition-1926)
Quebec, The French-Canadian Province	Brochure à l'intention des touristes américains	(1926)
Voyez Québec d'abord !, See Quebec First !	Circuits de fin de semaine et itinéraires de vacances suggérés aux automobilistes	(1926)
Sur les routes de Québec : guide du touriste	Description des agglomérations traversées par les routes provinciales	(1929)
Quebec, The Good Roads Province	Description des principales régions traversées par les routes provinciales	annuelle (1929-1931)
La Gaspésie : histoire, légendes, ressources et beautés	Description des agglomérations traversées par les routes provinciales	annuelle (1re édition-1929)
The Old World at Your Door	Brochure à l'intention des touristes américains	(1931)
Bulletin du tourisme	Mission axée sur la connaissance des régions naturelles, de la villégiature et des attractions	mensuelle (1934 et 1936)

Nous avons repéré cinq autres documents non datés : *Romantic Quebec–Gaspe Peninsula* (32 p.) ; *Montreal-Quebec* (12 p.) ; *The Eastern Townships of Quebec* (12 p.) ; *The Laurentian Promenade* (32 p.) ; *Lake St. John and National Park* (12 p.). L'information est précieuse, car on y trouve les régions qui seront effectivement mises en valeur par l'État jusque dans les années 1960.

En 1929, l'année même où intervient Eugène L'Heureux, un nouveau guide touristique est produit : *Sur les routes de Québec*. Plus complet, cet ouvrage contient

> […] une description générale de [chaque] route et du district qu'elle traverse, la liste complète des villes, villages et paroisses situés sur son parcours […] Le guide comprend 325 vues des points les plus intéressants de la province. En plus, il comprend 76 cartes de routes remplissant chacune une page ; 32 cartes donnant l'entrée et la sortie des principales villes

> et une carte générale du réseau des grandes routes de la province. En tout, le guide comprend 435 dessins ou reproductions de photographies formant 293 pages d'illustrations (Québec, 1929a, p. 3).

L'avant-propos de cette œuvre de 900 pages est révélateur des visées « anthropologiques » du gouvernement. On peut y lire : « Le ministère de la Voirie aura atteint le but qu'il se propose s'il réussit à mieux connaître et aimer les beautés incomparables et les richesses inépuisables de cette terre généreuse qui est le centre de la culture française en Amérique » (Québec, 1929b). Le tout signé : *J.E. Perrault, ministre de la Voirie*. Nous allons voir que ce guide servira de modèle. Un autre guide régional – « La Gaspésie : histoire, légendes, ressources et beautés » – sera publié la même année, en version anglaise seulement. Mais n'anticipons pas.

Il faudra attendre 1933, un an après l'intervention d'Olivar Asselin, pour voir des changements significatifs dans l'organisation nationale et régionale du tourisme, notamment l'adoption d'une première loi qui « sanctionnera » le rôle de « destinateur délégué » du Bureau provincial du tourisme : « […] le gouvernement Taschereau adopte la première loi sur le tourisme, donnant ainsi une structure administrative au Service du tourisme instauré six ans auparavant » (Québec, 1992, p. 6). Concrètement, donc, cette loi ne fait que reconnaître l'existence d'un organisme du ministère de la Voirie qui existe depuis 1926 et qu'il transforme en « Office provincial du tourisme ».

> Un article de la loi concernant le tourisme, adopté par la législature provinciale au cours de la session de 1933, dit que le ministre de la Voirie est chargé de la documentation, de la propagande et de la publicité touristique relevant du gouvernement de la province, et qu'il peut établir à cette fin, dans son département, un office de tourisme (Québec, 1934, p. 3).

Cet organisme aura trois rôles particuliers à tenir. L'Office devra s'occuper :

- « de la publicité », c'est-à-dire dresser un inventaire, publier des guides et des brochures, publier une carte routière de la province et des cartes des régions ;
- « de la propagande et de la distribution », donc répondre aux demandes de renseignements, expédier les guides, brochures et cartes, organiser des expositions sportives, touristiques et hôtellières ; compiler des statistiques et diffuser celles-ci dans les journaux et revues ;

- « des renseignements », c'est-à-dire tenir des bureaux de renseignements touristiques permanents (Québec, Montréal et New York) et deux bureaux temporaires durant la saison d'été (Niagara Falls et Windsor), préparer des itinéraires, servir d'intermédiaire entre les touristes et les propriétaires d'hôtels, de camps et de clubs de chasse et de pêche.

Cet organisme gouvernemental déléguera à son tour son « devoir-faire » à une structure régionale : les « syndicats d'initiative[1] ».

> Le rôle des syndicats d'initiative est de grouper dans une même région ou un même district toutes les forces vives du tourisme, c'est-à-dire tous les particuliers ou les corps organisés qui travaillent et peuvent travailler à accroître l'industrie du tourisme […] Les syndicats d'initiative sont donc appelés à remplir, sur une échelle réduite aux dimensions de leurs territoires respectifs, le rôle que le Département de la Voirie, par son Office provincial du tourisme, remplit pour l'ensemble de la province » (Québec, 1933a, p. 3, 5).

Cette entité régionale s'inspire de l'exemple français évoqué l'année précédente par Olivar Asselin : « Cette direction verra en outre à diviser la province en régions de tourisme et à faire surgir dans chacune un syndicat d'initiative comme ceux qui se sont formés partout en Europe occidentale pour la défense et la mise en valeur des intérêts régionaux » (dans Tessier, 1939, p. 36).

Tableau 8.4

Les syndicats d'initiatives en 1933

Région	*Tête de pont*
Vallée du Saint-Maurice	Trois-Rivières
Saguenay-Charlevoix	La Malbaie
Hull et vallée de la Gatineau	Hull
Beauce	Saint-Georges
Lac-Saint-Jean et Haut-Saguenay	Chicoutimi

1. Cet organisme paragouvernemental est l'ancêtre des actuelles associations touristiques régionales (ATR), implantées dans les régions administratives du Québec en 1978.

L'année suivante, donc en 1934, le *Bulletin officiel du ministère de la Voirie* est remplacé par une nouvelle publication mensuelle : le *Bulletin du tourisme.*

> Le conseil du tourisme de la province de Québec et l'Office provincial du tourisme sont heureux de présenter au public en général et aux automobilistes en particulier le premier numéro de son *Bulletin du tourisme*. [Il] sera l'organe officiel de l'Office provincial du tourisme et s'adressera plus particulièrement aux touristes, tant de la province de Québec que des provinces-sœurs et des États-Unis. Il aura pour mission de leur faire connaître la richesse des ressources sportives et touristiques de la province, le pittoresque et la diversité de ses régions de villégiature, l'attrait spécial de ses villes et de ses campagnes qui sont restées les plus françaises. Grâce à la collaboration régulière du service des Hôtelleries, du service des Arts domestiques, des syndicats d'initiatives et des autres organismes qui s'intéressent au tourisme dans la province, le *Bulletin du tourisme* sera en mesure d'exposer en détail l'organisation dont dispose la province pour recevoir les touristes et rendre leur séjour agréable et intéressant (Québec, 1934, p. 1).

Ce bulletin d'information est publié de 1934 à 1936. Il a servi à la réalisation des actions gouvernementales en matière d'affichage, d'hôtellerie et d'embellissement (tableau 8.5). En outre, un concours de photographies est lancé. L'État démocratise l'artialisation de son territoire et demande à ses « sujets-adjuvants » de

> […] contribuer au succès de la campagne de publicité touristique de l'Office provincial du tourisme en [photographiant] les plus beaux sites et paysages, les édifices et monuments les plus remarquables, les métiers domestiques, les types ruraux, les scènes de grande industrie, les scènes de chasse et de pêche les plus pittoresques. [L'Office] publie chaque année une série de brochures de propagande touristique dont il distribue, dans les autres provinces et aux États-Unis, au-delà d'un million d'exemplaires. [Celles qui auront été choisies par l'Office] seront publiées dans les éditions futures des brochures de propagande touristique » (Québec, 1934, p. 1).

À la fin de chaque numéro, on peut lire une devise (voir ci-dessous) qui en dit long sur le rôle accru que l'État joue désormais dans cette sphère d'activité.

LE TOURISME EST UNE SOURCE DE JOIE
ET DE SANTÉ POUR CEUX QUI S'Y ADONNENT,
ET UNE SOURCE DE PROSPÉRITÉ ET DE RICHESSE
POUR CEUX QUI LE COMPRENNENT

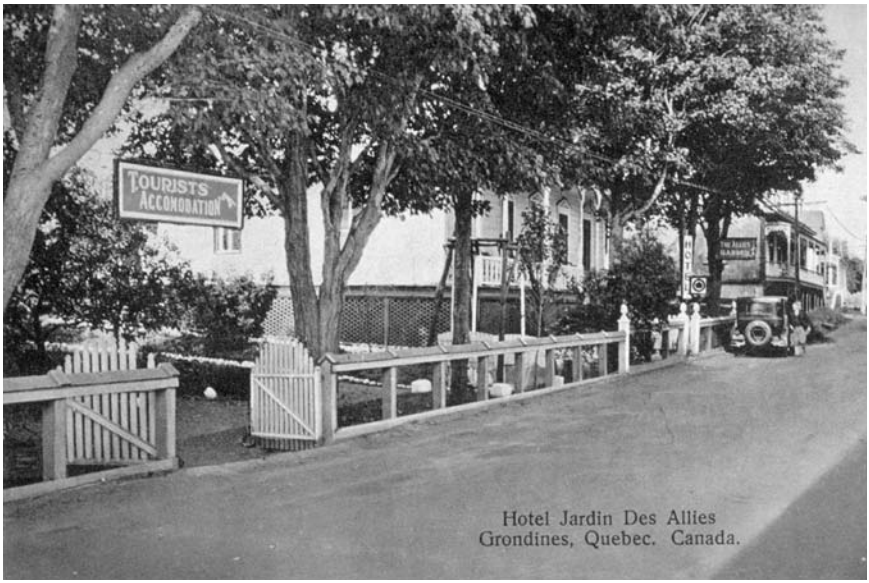
Tableau 8.5

LE* BULLETIN DU TOURISME*:
LE RAPPORT DES ACTIONS GOUVERNEMENTALES

Actions gouvernementales		
Affichage	***Hôtellerie***	***Embellissement***
« Il y a maintenant près de sept mois que [la Loi concernant les panneaux-réclames et les affiches] est en vigueur et, déjà, elle a produit de bons résultats […] Les longues clôtures d'affiches multicolores qui, autrefois, s'étendaient le long des routes dans un rayon de vingt à vingt-cinq milles des grandes villes, ont presque toutes disparu […] La beauté des routes avait beaucoup à gagner à cette disparition de panneaux-réclames […] Tous les amateurs de belle nature peuvent maintenant venir dans la province de Québec sans craindre de voir les paysages souillés par des preuves de mauvais goût. La réputation de la province ne peut qu'y gagner » (Québec, 1935, p. 6-7).	« Depuis la formation du Conseil du tourisme, il a été jugé important de ne pas séparer les bonnes routes des bons hôtels, les unes conduisant aux autres. Ce Bulletin sera envoyé gratuitement chaque mois à tous les hôteliers de la province. Il y va de leur intérêt de lire avec attention les conseils pratiques que donnera le service de l'Hôtellerie par cet intermédiaire […] Un hôtel est bon lorsque l'on y trouve les caractéristiques qui le rendent digne de réputation, qui sont : la propreté, le confort moderne, la bonne cuisine, le bon goût et l'à-propos dans l'aménagement et l'hospitalité » (Québec, 1934, p. 6).	« Le Département de la Voirie, qui poursuit depuis plus de dix ans une campagne [d'embellissement] des propriétés situées le long des grandes routes de la province par des distributions de chaux et d'arbres d'ornement, ne peut qu'applaudir à ce geste heureux des sociétés d'agriculture […] La province de Québec attire les touristes par […] la proverbiale hospitalité des habitants et sa renommée de pays agricole. [Les Américains] éprouvent un plaisir très vif à parcourir nos belles campagnes, à s'arrêter là devant une ferme qui attire leur attention par la propreté de ses abords, par son jardin orné de fleurs et son verger aux arbres chargés de fruits, ou encore au charme de ce tableau que forme toute une famille, homme, femme et nombreux enfants travaillant aux champs » (Québec, 1934, p. 9-10).

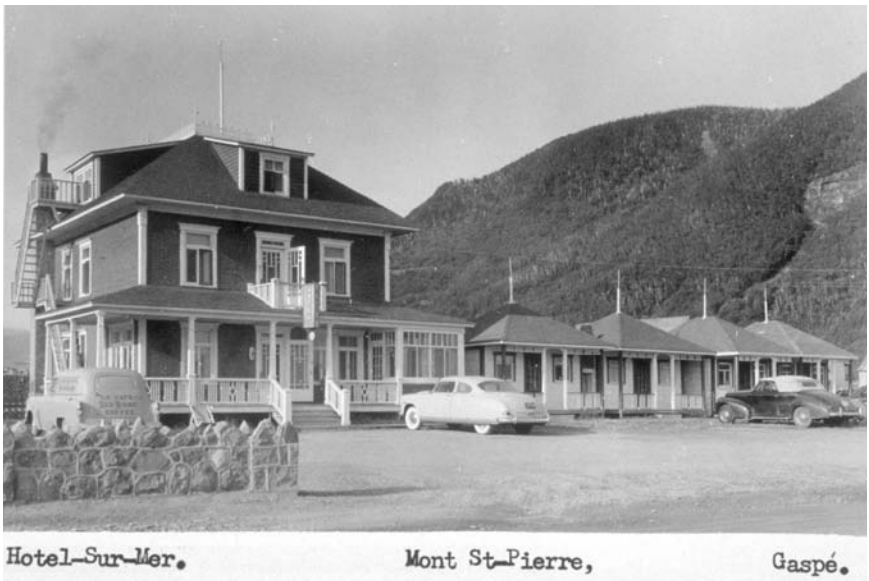
Pour réaliser complètement cet ambitieux programme, on devine que l'État s'entoure d'alliés fidèles, capables de mobiliser les touristes américains et canadiens. En plus de s'appuyer sur les syndicats d'initiative, le gouvernement provincial s'associe avec la petite bourgeoisie commerçante représentée par les transporteurs, les associations hôtelières et les clubs automobiles (Prévost, 2000, p. 96). Dès 1926, par le truchement de son bulletin d'information, l'État requiert la collaboration d'intervenants régionaux.

> Avant de commencer sa campagne de publicité en vue de développer le tourisme, le ministère de la Voirie de la province de Québec désire savoir quels sont les propriétaires d'hôtels, de pensions privées, de restaurants,



Bibliothèque nationale du Québec – CP722

Photo 8.9. L'hôtel Jardin des alliés à Grondines



Bibliothèque nationale du Québec – CP4110

Photo 8.10. L'Hôtel-sur-mer, Mont Saint-Pierre

> de terrains, de campements, de clubs de chasse et de pêche, etc., qui désirent recevoir des touristes, quelles sont les attractions qu'ils ont à offrir, et quelle est l'accommodation dont ils disposent pour recevoir ces touristes (Québec, 1926b, p. 2).

La publication, par ces groupes d'intérêts, de guides touristiques, entre autres ceux du Quebec Automobile Club en 1934 et de la Province of Quebec Hotel Association en 1937, montre que l'État délègue des responsabilités à ces alliés du « faire-savoir ». Le guide *Motoring in the Province of Quebec* en est un exemple frappant. On peut lire en avant-propos que celui-ci « […] constitue avant tout un acte de propagande en faveur de la belle Province de Québec » (Quebec Automobile Club, 1934, p. 5). Il propose le même type d'itinéraire que celui du gouvernement (Québec, 1929b). On trouve même un message du ministre de la Voirie : « En 1934, la province de Québec est fière d'offrir aux automobilistes locaux et aux innombrables étrangers qui la visitent chaque année 16 300 milles de routes réunies en un réseau qui couvre en entier le territoire habité de la province et facilite à l'automobile l'accès des endroits les plus intéressants » (Quebec Automobile Club, 1934, p. 243). Dans le *Guide de l'Association hôtelière du Québec*, on peut lire qu'il est important de fréquenter les hôtels officiellement reconnus car : « *Recognized Hotels Provide : Protection, legally safeguarding the person and property*

Bibliothèque nationale du Québec – CP6691

Photo 8.11. L'hôtel Villa-des-cèdres, Champlain

of its guest. The best sanitary conditions under the supervision of both the Government and the Hotel Association […] Reliable touring information and adequate and safe garage service » (1937, p. 5).

Autant d'indices d'alliances entre acteurs complémentaires. Autre constatation : le triomphe de l'automobile ! Des tableaux de distances détaillées sont offerts, accompagnés des listes pour l'hébergement et la réparation des voitures. À cela s'ajoutent des publicités de commerces locaux (garage, hôtel, cabine, restaurant, etc.), tous liés à l'activité touristique.

Et pourtant ! Albert Tessier, dans un rapport, « […] brosse un tableau sombre et inquiétant du tourisme : il note déjà le manque de substance de notre paysage, le manque d'attention et l'absence de plans d'ensemble de la part du gouvernement » (DeBlois-Martin, 1997a, p. 40). Avouons que, à la connaissance des actions réalisées par l'État depuis 1929, ces conclusions sonnent faux ! Au moment où Albert Tessier rédige ces lignes en 1939, il ne fait que dresser le bilan des interventions, car la plupart de ses recommandations sont réalisées. Le guide de 1929 – 900 pages ! – était trop lourd, mais dès 1935 une nouvelle génération de guides plus maniables était lancée. Pourquoi ce défonçage de porte ouverte ?

> L'Office provincial du tourisme publiera prochainement deux brochures consacrées à des régions de tourisme très intéressantes : la vallée du Saint-Maurice et la région Québec–Chicoutimi–Lac-Saint-Jean […] Ces deux brochures seront abondamment illustrées de photographies originales et se présenteront dans une intéressante toilette typographique (Québec, 1935, p. 11).

Trois autres régions s'ajoutent au menu : la Gaspésie, Montréal et les Laurentides. Les nouvelles publications diffèrent donc grandement des précédentes. Elles proposent des itinéraires qui joignent les circuits en bateau ou en train. Cela montre bien que l'État contrôle de plus en plus la situation du tourisme et les flux des divers types de clientèle en direction du Québec.

> Si l'on veut une estimation du rythme avec lequel l'automobile a supplanté les autres modes de transport [train et bateau], soulignons que le nombre des véhicules motorisés entrés au Québec est passé de 1 500 en 1915 à 650 000 en 1933 […] En 1934, le ministère de la Voirie dépensait environ 200 000 $ pour promouvoir le tourisme au moyen d'annonces, de brochures et autres formes de publicité […] Par ailleurs, il diffusait déjà plus d'un million d'exemplaires de sa carte routière et autres imprimés » (Prévost, 2000, p. 87).

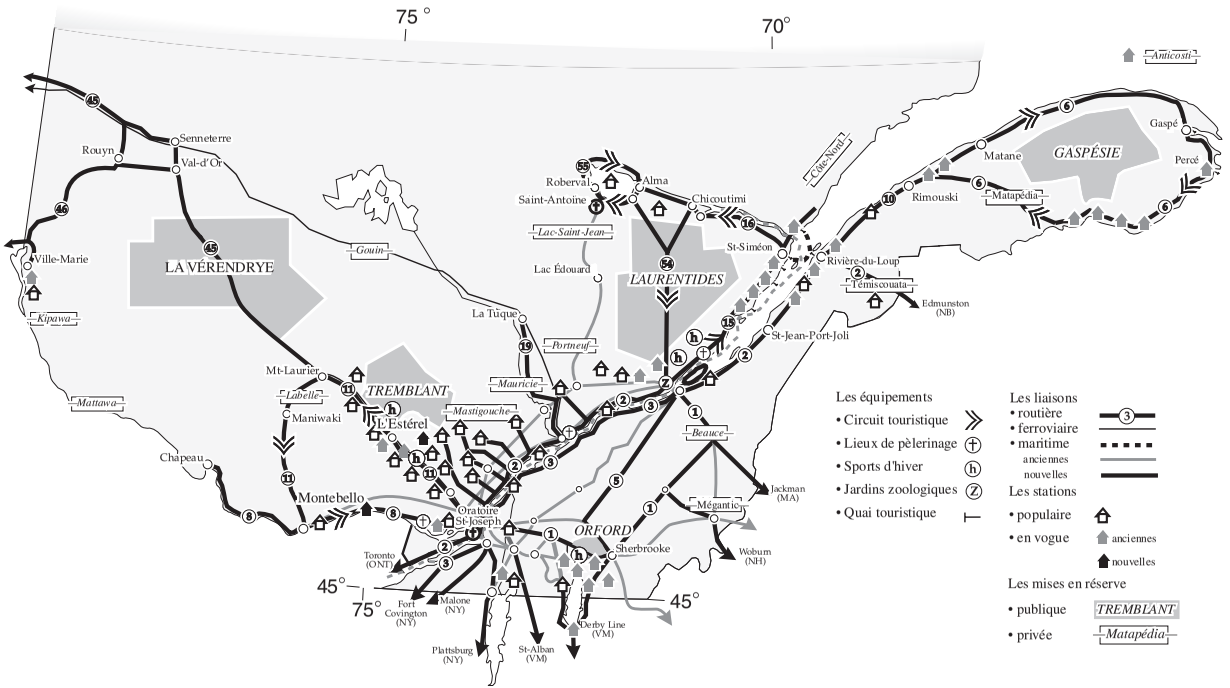
Le mérite de la récupération québécoise du tourisme devrait donc revenir aux prédécesseurs de Tessier, à savoir L'Heureux (1929) et surtout Asselin (1932). Ces derniers ont bel et bien ouvert la voie à l'intervention de l'État provincial. Le *Rapport sur le tourisme* de Tessier reprend des recommandations d'Asselin, qu'il cite d'ailleurs à la fin de l'ouvrage. À l'aube des années 1940, le Québec est bien « instrumentalisé » pour mobiliser la nouvelle classe moyenne en émergence.

Avant de se préoccuper du « tourisme de masse » pour la population locale, l'État va donc se faire la main sur la nouvelle classe moyenne américaine en émergence au cours des années 1930. Il va capter les trajectoires de celle-ci en vue d'expérimenter, comme « en laboratoire », le tourisme de masse (parc national des Laurentides, tours de la Gaspésie et du lac Saint-Jean). Après la guerre, l'État pourra ainsi appliquer les mêmes méthodes pour sa population, notamment dans la région des Laurentides qui deviendra le modèle à imiter. Raoul Blanchard reconnaît l'existence du « programme de l'État » quant à l'importance de la mobilité des Québécois. Il constate la place privilégiée de régions particulières : « […] ces habitants du Québec se mettent eux aussi en mouvement, vont explorer les Laurentides, s'installer au bord des lacs, fréquenter les pèlerinages, faire le tour de la Gaspésie, vivre sur les plages » (1960, p. 239). Certains guides étrangers confirment l'importance que l'État accorde à ces régions. La carte de repérage du guide britannique *Kaleidoscopic Quebec* pointe la Gaspésie comme « *Place of extraordinary interest* ». La région du Lac-Saint-Jean, le parc des Laurentides et l'île d'Orléans sont, quant à eux, décrits comme « *Places of exceptional interest* » (Oakley, 1952).

L'avènement de la villégiature populaire remonte aux années 1930-1960 (Désy, 1967a-b). La prolifération des chalets, réalisant en pleine nature les valeurs spatialisées par la petite propriété individuelle, est complétée par le recyclage des parcs nationaux (parc national des Laurentides et de la Montagne-Tremblante). Cette mise en valeur du patrimoine naturel par les instances gouvernementales passe par la création d'un réseau de parcs, par l'occupation du domaine public (terres de la Couronne) et par la mise sur pied de réserves pour la chasse et la pêche (1937 : parc de la Gaspésie ; 1938 : parc du Mont-Orford ; 1939 : réserve de la route Mont-Laurier–Senneterre ; etc.). L'État s'affirme définitivement comme un nouvel acteur et prend position dans l'espace touristique (figure 8.3).

Figure 8.3

L'ESPACE DU TOURISME DE MASSE



Sources : Beaudet et Lamothe, 1996 ; Brière, 1967a ; Désy, 1982 ; Saint-Amour, 1979 ; Stafford et Samson, 1986 et 1989.

Photo 8.12. Le parc national de la Gaspésie dans les années 1940

Bibliothèque nationale du Québec – CP3781

Chapitre 9

Le programme de l'État québécois

1. LE « LABORATOIRE » DU PARC NATIONAL DES LAURENTIDES

À partir du moment où l'État pouvait contrôler l'espace du parc national des Laurentides, l'ambiguïté de son rôle était levée. « À partir de 1920, les gestionnaires mirent donc toutes leurs énergies à aménager le parc afin d'attirer et de satisfaire les pêcheurs » (Saint-Aubin, 1987, p. 46). L'État s'est appuyé sur des interventions d'aménagement pour capter les premières trajectoires du « tourisme de masse », c'est-à-dire la nouvelle classe moyenne nord-américaine désormais gagnée à la propriété de la voiture individuelle. Dès 1923, les nouveaux administrateurs du parc, le ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, réaffirmaient la vocation d'origine de ce territoire.

> Nous avons commencé à organiser le parc national des Laurentides, de façon à en faire une réserve de pêche et de chasse ainsi qu'un endroit d'amusement et de récréation pour le public, conformément à la pensée de ceux qui l'ont créé. Déjà, nous y possédons plusieurs maisons rustiques, dans des endroits les plus accessibles. Les demandes ont été si nombreuses pour la location de ces maisons qu'il nous faudra sans doute continuer à les multiplier (Québec, 1923a, p. 8).

Pourquoi avoir attendu si longtemps avant d'agir ? Deux éléments sont à considérer. D'une part, l'expérience acquise depuis l'instauration des « clubs privés » a profité à l'État pour l'élaboration de son programme d'organisation territoriale public. D'autre part, le renforcement du contrôle étatique, au cours des années 1920 et 1930, a permis à la réserve faunique des Laurentides d'être accessible au public. Durant cette période, l'État a donc souscrit à une série d'actions d'aménagement qui ont tiré profit de l'expérience des clubs privés et qui ont fait du territoire laurentien un modèle pour les futures réserves fauniques des années 1940 à 1960. Les plus importantes seront celles de la route « Mont-Laurier–Senneterre » en 1939 (l'actuelle réserve faunique de La Vérendrye) et surtout de « Chibougamau » en 1946.

1.1. Une procédure d'accès aux territoires publics

L'intervention de l'État est, de prime abord, administrative. Une « bureaucratie » fixe de nouvelles procédures d'accès plus facile pour la population. Dès 1922,

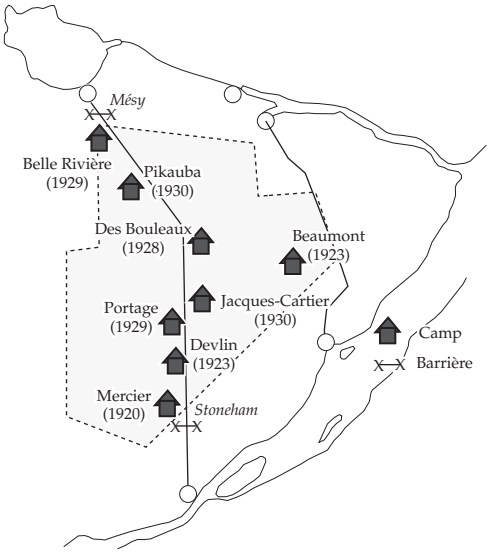
> […] on constate l'importance qu'il y avait de modifier certains aspects de l'administration et on procède à la formation de divisions territoriales

> en vue d'assurer une meilleure surveillance [des territoires publics de chasse et de pêche]. Grâce à ces changements, le public peut maintenant se renseigner plus facilement sur les conditions de chasse et de pêche des diverses régions de la province. Des chefs de district sont nommés pour assumer cette responsabilité (Québec, 1969b, p. 37).

En 1924, l'État consolide son empire sur le parc des Laurentides et l'ouverture d'une route directe, « par monts et par vaux », est imminente. « D'ici peu de temps […] une route classée sera ouverte entre la ville de Québec et le bas du Lac-Saint-Jean, permettant au tourisme américain de déferler vers ce pays nouveau pour lui, et dont la renommée l'attire fortement » (Bilodeau, 1924, p. 83). On met alors en place des infrastructures pour l'accueil des visiteurs. Des « maisons rustiques » sont éparpillées dans l'ensemble du parc[1] (figure 9.1).

Figure 9.1

L'ORGANISATION ÉTATIQUE DU PARC NATIONAL DES LAURENTIDES



1. On offre des forfaits pour les touristes (repas, coucher, service de guide, possibilité de louer une tente, provisions, bibliothèque, embarcation). On affecte des gardiens à chacun des secteurs avec le téléphone. Secteur nº 1, à l'entrée du parc, barrière de Stoneham (Camp Mercier + trois autres camps [lac du Bec Croche (1), lac à l'Épaule (2)] et enfin le camp du lac Jacques-Cartier. Secteur nº 2, accès par Saint-Urbain (Camp Perrault – lac Sainte-Anne, Château Beaumont – lac Turgeon, etc.). Secteur nº 3, accès par Saint-Jérôme, un seul camp au lac de la rivière Belle Truite.

> Dans ce décor si séduisant des Laurentides, sur les rives de beaux lacs poissonneux, le Département de la Colonisation a aménagé une dizaine de camps propres et confortables, où les chasseurs et les pêcheurs, tant canadiens qu'américains, sont assurés de trouver, avec la paix et le repos des grandes solitudes, le plaisir de leurs sports favoris (Québec, 1929b, p. 512).

> Dans le parc des Laurentides, le camp Mercier vit le jour en 1920 suivi, en 1921, par les camps du lac Croche et du grand lac à l'Épaule. Viennent ensuite : le Château Beaumont et le camp Devlin, en 1923 ; le camp du lac Sept-Îles, en 1927 ; le camp des Roches et des Bouleaux, en 1928 ; le camp du Portage et le camp du petit lac à l'Épaule, en 1929. En 1930, c'est la construction du camp du lac Jacques-Cartier et du camp Pikauba (Québec, 1969b, p. 22).

Francine Saint-Aubin décrit ainsi l'organisation du temps libre des usagers de ces camps :

> Les usagers de ces chalets pouvaient évidemment faire autre chose que pêcher. Ils avaient le loisir de peindre, faire de la photographie, lire les livres qui se trouvaient dans les camps, canoter, ramasser des bleuets, faire des confitures, tricoter, rester au lit, « prendre un coup » ou ne rien faire du tout (1987, p. 46).

Entre-temps, le gouvernement amende la loi sur l'établissement des parcs et y ajoute la notion de protection de la faune et de la flore. L'ouverture des premiers lieux de pêche profite de l'emprise d'une ligne de transport d'énergie électrique. « En 1927, grâce à un chemin ouvert par la Shawinigan Power pour la construction d'une ligne de transmission électrique, le Grand Lac Jacques-Cartier est ouvert aux *sportsmen* » (C.I.F.Q., 1974, p. 22). Au début, l'accès au territoire s'effectue entièrement *via* les « agents » du gouvernement. Pour avoir accès aux différents camps, il est nécessaire de se faire accompagner par les gardiens.

En 1929, on annonce officiellement que la route du parc sera bientôt ouverte.

> Le district de Chicoutimi et du lac Saint-Jean sera cette année relié au reste de la province par un chemin amélioré actuellement en construction entre Saint-Siméon et Grande-Baie. Les travaux sont actuellement en cours et le chemin sera en assez bonne condition au cours de l'été. Il y a aussi une route en construction à travers le parc des Laurentides, entre Hébertville et Québec, mais les travaux ne sont pas encore assez avancés pour que la route puisse être livrée à la circulation cet été (Québec, 1929a, p. 1).

La même année, le guide *Sur les routes de Québec* fournit une première description détaillée du parc des Laurentides. La traversée du parc dépend d'un tracé favorisant le contact avec la nature. La remarque est explicite.

> Cette route, qui traverse en entier la chaîne des Laurentides, peut être considérée comme l'une des plus intéressantes et des plus pittoresques de la province […] son tracé très accidenté présente une série ininterrompue de paysages variés et magnifiques, que le voyageur ne se lasse pas de contempler : tantôt il escalade une montagne, d'où la vue embrasse un superbe panorama ; tantôt il contourne un lac aux eaux calmes et claires, où se reflètent les forêts environnantes ; tantôt enfin il côtoie, au fond d'une vallée sinueuse, une rivière étroite dont les cascades nombreuses semblent retarder la fuite rapide (Québec, 1929b, p. 512).

1.2. Un parcours romantique

L'exemple de la réfection d'une section de la route, à la hauteur du mont Upica, montre à quel point l'État est attentif au parcours de l'automobiliste. La voiture devient un instrument de contemplation. Au fil du temps, on s'aperçoit que le voyageur est « manipulé », « transformé ».

- En **1933 :**

  > Au nord du grand lac Jacques-Cartier, sur le versant du lac Saint-Jean, la côte Upica, actuellement très raide et longue d'un mille et sept dixièmes, sera améliorée de manière à la rendre plus facile d'accès. Il a été jugé à propos de conserver cette côte dans le tracé de la route, parce que son sommet domine l'un des plus beaux panoramas […] le Département a l'intention d'y ériger un poste d'observation (Québec, 1933a, p. 3).

- En **1934** :

  > Il y a de fort beaux panoramas particulièrement avant l'entrée en forêt (au nord de Stoneham), près du grand lac Jacques-Cartier et sur le sommet de la côte de la rivière Upica (Québec, 1934, p. 6).

- En **1935** :

  > […] on améliorera la visibilité [de la côte du mont Upica], sans toutefois gâter en rien la beauté des panoramas qu'on peut contempler de la route actuelle (Québec, 1935, p. 3).

L'idéal romantique est encore omniprésent. « Ce parc, auquel les Laurentides forment un incomparable décor, est particulièrement pittoresque. La nature s'est plue à y multiplier, de façon généreuse, les rivières

et les lacs, les montagnes et les bois. De plus, le parc étant fort élevé au-dessus du niveau de la mer, constitue un endroit exceptionnel pour y faire une cure d'air pur et de repos » (Québec, 1929b, p. 515). En 1950, dans un mémoire de maîtrise en sciences commerciales, Maurice Caron interprète la beauté du parc des Laurentides comme un facteur autosuffisant de popularité.

> Le parc en lui-même est la principale cause de progrès. En effet, la beauté permanente que constitue cette réserve peut, à elle seule, attirer quantité de visiteurs. La splendeur féérique des montagnes, séparées les unes des autres par des lacs majestueux, fait de ce coin de la Province un endroit qui n'a rien à envier aux autres sites de renommée mondiale (1950, p. 76).

Tout était donc prêt pour recevoir les touristes. La route est presque terminée, les camps sont implantés, il ne manque que les visiteurs. Comme le note Paul-Louis Martin, durant l'été 1933 : « […] plus de 11 000 véhicules franchissent les barrières du parc [obligeant] les responsables à exercer des contrôles serrés » (1990, p. 140). On établit alors des conditions d'accès au territoire. Le contrôle des touristes s'effectue à l'entrée et à la sortie, où l'on doit présenter un permis d'accès. C'est ainsi qu'un rituel de passage est ajusté, qui aura cours jusqu'en 1977.

> Le parc national des Laurentides est sous la surveillance du département des Terres et Forêts, et il faut un laissez-passer pour y avoir accès. Ces permis sont obtenus aux barrières du Parc, tant du côté de Québec que du côté du lac Saint-Jean. Il n'est pas nécessaire de se munir de permis avant de quitter Québec ou le lac Saint-Jean. Les gardiens des barrières, après avoir inscrit les noms, adresses et autres renseignements concernant les occupants de l'automobile, remettent au conducteur une pancarte gommée marquée *Lac Saint-Jean* ou *Québec* suivant que le voyageur se dirige vers le lac Saint-Jean ou Québec. Cette pancarte doit être placée au pare-brise de l'automobile et constitue le laissez-passer officiel. On la remet au garde-barrière à la sortie opposée du parc. Les laissez-passer ne sont remis qu'à ceux qui se rendent directement soit au lac Saint-Jean, soit à Québec. Pour séjourner dans le parc, il faut un permis spécial. Le département des Terres désire rendre le voyage dans le Parc aussi agréable que possible et éviter toutes tracasseries aux visiteurs, ceux-ci voudront bien répondre aux gardes-forestiers qui pourraient leur demander d'arrêter en cours de route. Les gardes-forestiers sont les protecteurs de la sécurité du public voyageur (Québec, 1934, p. 6).

En 1937, on pouvait compter sur une vingtaine de camps en location, trois grands relais, dont ceux du Gîte et de l'Étape, des terrains de camping, des aires de pique-nique et, au lac Horatio-Walker, « une

Photo 9.1. Mon père et moi à une halte routière dans le Parc des Laurentides (1961)

Photo personnelle

fontaine-abreuvoir et une salle où les voyageurs peuvent secouer la poussière du trajet ». Le discours de l'État, au sujet du statut du parc, fait de celui-ci un « laboratoire » du tourisme de masse. Le parc « jouit maintenant d'une très grande vogue […] Cet état de fait n'ira que s'accentuant lorsque la nouvelle route sera complétée » (Demers, 1978, p. 170).

> Le parc national des Laurentides, malgré toutes les améliorations qu'on y fait depuis les premiers jours, est susceptible de recevoir un développement toujours plus grand, par une amélioration logique de toutes les possibilités qu'il offre aux touristes, aux compatriotes, aux Québécois, car ce vaste territoire garde un charme tout particulier pour celui qui recherche les plaisirs du sport, pour celui qui aime la belle nature, pour des vacances loin des bruits de la ville, enfin pour le naturaliste qui voudrait y étudier notre faune ou notre flore (Rapport du ministère des Mines, 1937, cité dans C.I.F.Q., 1974, p. 25).

Bref, nous venons d'assister à l'actualisation d'une trajectoire, à sa réalisation sous forme de route, enfin à l'occupation économiquement viable des abords. L'État vient d'établir son domaine, comme les acteurs de la bourgeoisie au XIXe siècle l'avaient fait avec le Lac-Saint-Jean et le Saguenay. Cette mise en situation du parc national (actuelle réserve faunique) des Laurentides ne peut être dissociée du « tourisme itinérant » que nous allons maintenant examiner.

2. LE TOURISME ITINÉRANT : LA CAMPAGNE MISE EN SCÈNE

> Le tourisme ne constitue pas un fait nouveau […] mais alors qu'il y a seulement vingt-cinq ans, le chemin de fer et le bateau étaient les seuls moyens de transport et que les riches et les oisifs pouvaient se permettre de voyager, aujourd'hui, grâce aux routes et à l'automobile, la conception du tourisme est tout à fait changée. Autrefois, le tourisme bénéficiait à quelques localités particulièrement favorisées, aujourd'hui, l'automobile favorise toutes les régions, non seulement celles qui sont particulièrement attrayantes, mais aussi celles qui se trouvent sur le chemin de ces régions. Ce qui caractérise le tourisme moderne, c'est le volume et la décentralisation (Québec, 1935, p. 10).

Les hauts lieux de la villégiature de la seconde moitié du XIXe siècle et du premier tiers du XXe ont permis à l'État de lancer un tourisme de type excursionniste. L'activité se propageait dans la proche campagne tout en empiétant sur les cantons agroforestiers. Il s'agissait de trajectoires courtes, bouclées, qui ne nécessitaient pas d'appropriations, encore moins d'occupations.

> […] les liaisons entre les villes et les principales destinations récréotouristiques du Québec se font de plus en plus par automobile. Les abords des principales routes, aux entrées des villes et au voisinage des lieux touristiques, se transforment graduellement en artères commerciales à l'américaine, avec leurs alignements de cabines, de motels, de terrains de camping, de cabanes à patates frites, de magasins de souvenirs et leurs attractions secondaires (manèges, ménageries, plages, centre d'artisanat, etc.) […] ces aménagements et ces équipements [sont] destinés à un tourisme de masse qui prend naissance au Québec avec la consolidation du réseau routier et l'éclatement du parc automobile (Beaudet et Lamothe, 1996, p. 64-66).

L'objet de ce tourisme est rural, il est la ruralité même, au sens où il n'y a pas nécessité d'une « urbanisation » des positions.

> Si nos maisons et bâtiments sont peints ou blanchis, si les édifices publics n'ont pas l'air de places abandonnées, si la verdure encadre nos demeures et nos routes, si les instruments aratoires sont remisés au bon endroit et si le tas de fumier n'est pas au premier plan de nos fermes, si le gazon et les parterres de fleurs entrent dans nos mœurs tant à la ville que dans les campagnes, si tout annonce chez nous sinon l'aisance, du moins une honnête fierté, nous serons heureux de voir les voyageurs jeter un regard admirateur sur tout ce qu'ils verront en passant (L'Heureux, 1929, p. 13).

Il y eut lieu de s'inquiéter, à cette occasion, de la disparition des traditions, de la dilapidation de patrimoines architecturaux et ethnologiques. La réponse à ces inquiétudes a notamment consisté à dresser des inventaires architecturaux et à multiplier les enquêtes ethnologiques et folkloriques. C'est ainsi qu'au cours des premières décennies du siècle les Percy E. Nobbs, Ramzay Traquair, Edmond Z. Massicotte, Marius Barbeau, Jean-Marie Gauvreau, Jean Palardy et Gérard Morisset – et d'autres – ont parcouru les campagnes du Canada français et contribué à en faire connaître l'architecture, la culture matérielle au quotidien et les traditions (Genest, 1987 ; Vanlaethem, 1995).

> C'est dans le deuxième tiers du XXe siècle qu'émergent […] les véritables pionniers en matière de mise en valeur du patrimoine et du tourisme. Ces hommes sont principalement Adélard Turgeon et Pierre-Georges Roy, tous deux associés aux premiers travaux de la Commission des monuments historiques, Gérard Morisset et Jean-Marie Gauvreau, dont les inventaires détaillés et les recherches sur nos œuvres d'art et notre artisanat « sont à la disposition de tous ceux qui souhaitent que notre province soit mieux explorée, mieux connue, mieux aimée ». On compte aussi parmi eux le directeur de l'Office du tourisme, Maurice Hébert, qui prône une politique du tourisme fondée sur la préservation de l'originalité de la campagne canadienne-française (DeBlois-Martin, 1997a, p. 38-39).

Roger Brière a montré que l'attraction principale du Québec, pour les « étrangers », se situe du côté du patrimoine culturel.

> Pour l'étranger, c'est-à-dire pour l'Américain et l'Anglo-Canadien des autres provinces, le Québec représente un paysage humain bien particulier. La langue, certains vestiges de l'ancienne architecture, la toponymie et quelques survivances des anciens genres de vie rurale composent, pour le touriste qui n'est pas du Québec, une atmosphère qui le distrait de l'ambiance à laquelle il est habitué. Même pour le Québécois des villes, l'attraction d'un certain dépaysement n'est pas sans valeur. Les genres de vie diffèrent d'une extrémité à l'autre de la province : les Gaspésiens, par exemple, ont des habitudes et des activités quotidiennes assez différentes de celles des Montréalais pour que ces derniers y trouvent un sujet d'étonnement (1961-1962, p. 44).

Un courant architectural, néo-québécois avant la lettre, a témoigné de cet intérêt pour les formes du passé, en sélectionnant certains hauts lieux du tourisme et de la villégiature (Beaudet, 1996a ; Dubé, 1986). On est même allé jusqu'à inciter les hôteliers et les aubergistes à renouer avec la tradition, notamment en matière de mobilier et de gastronomie (Garceau, 1990). En ce qui concerne l'aménagement intérieur, l'État

suggère : « On ne saurait exiger des meubles de style moderne, au point de vue de l'esthétique, ils ne valent pas les anciens » (Québec, 1934, p. 8). Pour ce qui est de l'alimentation, il est proposé de se référer à un ouvrage d'art intitulé *La bonne cuisine dans nos hôtels*.

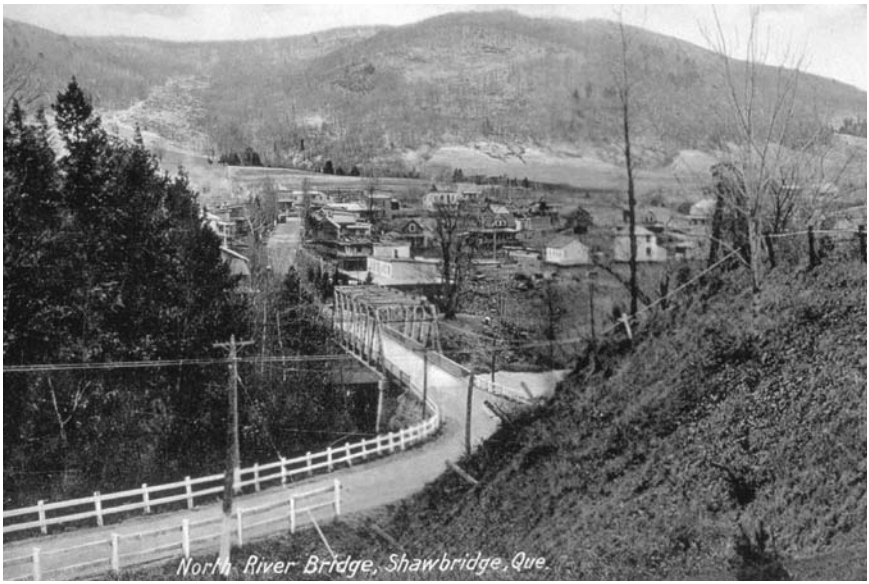
2.1. THE GOOD ROADS POLICY *OU LE « VÉHICULE » IDÉAL DE L'IDENTITÉ*

Aucun aménagement spécifique n'était toutefois réalisé, sauf l'amélioration graduelle du réseau routier.

> Il faut attendre 1912, sous le gouvernement de Lomer Gouin, pour voir l'État discuter de tourisme. Et encore, ce n'est pas tant le tourisme que l'extension des routes qui fait l'objet de débats en chambre. Cet intérêt soudain de l'État vient d'un constat montrant l'insuffisance et la médiocrité des voies routières québécoises par rapport à la popularité croissante de l'automobile (Prévost, 1995, p. 16).

L'État va ainsi contrôler de plus en plus les trajectoires du tourisme et rivaliser à cette fin avec la bourgeoisie :

> Le grand essor [du tourisme] attendait un outil plus souple, qui fut l'automobile. Toutes nos informations concordent pour placer le début de la poussée à une trentaine d'années en arrière, entre 1905 et 1910 […] La



Bibliothèque nationale du Québec – CP2195

Photo 9.2. La route nationale n° 11 à Shawbridge

valeur du chemin de fer devenait bien restreinte à côté de celle de ce puissant instrument de pénétration […] Des progrès de la voirie dépendaient désormais ceux du tourisme ; la politique routière de la Province s'est parfaitement adaptée à cette nécessité » (Blanchard, 1947, p. 521).

Au début du XXe siècle, donc, l'État prend en mains la « Voirie ». À l'époque, le gouvernement a mis en place un programme pour établir un réseau routier efficace. Ce programme, il le nomme justement « The Good Roads Policy ».

Prior to 1912, the Province of Quebec was absolutely without good roads. The need for better means of communication was badly felt, but the expenditure required to secure them seemed at that time an almost unbearable burden. In 1912, however, realizing the value of good roads, the Government did not hesitate to inaugurate a general move for road improvement and to plan an adequate financial system to carry it out (Québec, 1927, p. 45).

Voyons comment cette politique imprègne le discours des commentateurs de l'époque et les interventions de l'État.

- En **1913 :**

  Already the total amount expended annually in furthering its « good roads » policy approaches 4,000,000 dollars […] *The Government now sends out to each municipality a complete roads-making equipment, including steam-engine, stone-crusher, steam-roller, sprinkling wagon, and road plough, and pays half of the working expenses* […] *The result of the « good roads » movement is already visible in the miles of macadam, where formerly the highway was reproach and a byword – especially to motorists* (Wilson, 1913, p. 215).

- En **1923** :

  La Commission des monuments historiques étudie dans le moment le projet de placer des inscriptions commémoratives sur nos routes de campagne si fréquentées aujourd'hui par les automobiles. Ces inscriptions, rédigées dans les deux langues, signaleraient aux étrangers les sites d'un intérêt historique (Québec, 1923b, p. 15).

- En **1927** :

  The Good Roads Movement has gradually evolved with years and has increased in magnitude. The Quebec highway system is now considered one of the best and most complete in America. Enthusiasm for good roads still runs high among the population. And the greatest enthusiast of all is certainly the Minister of Highway, the Hon. Mr. J.L. Perron (Québec, 1927, p. 45) ; *Magnificent scenery, opportunities for fishing*

and hunting, numberless historical sports, and a population renowned for its hospitality, are being credited for such an influx of visitors. Good roads are the most attractive way of reaching the Province of Quebec (*Ibid.*, p. 53).

- En **1931** :

  These highways radiate to all districts. Not only do they lead to places of historical interest, but modern cities and industrial regions, colonization centers, beauty spots of all kinds, mountains, lakes, rivers, everything that tends to attract tourists, are reached by good motor roads (Québec, 1931, p. 12).

- En **1937** :

  Les touristes automobilistes constituent la catégorie la plus imposante de notre tourisme moderne […] C'est dire toute l'importance que joue notre réseau routier dans l'exploitation de l'industrie touristique. Nous possédons des routes qui desservent les régions les plus pittoresques et les plus éloignées du Québec. La grande politique que poursuit actuellement le gouvernement donnera bientôt à la province un système routier qui ne laissera rien à envier aux autres parties de l'Amérique du Nord (Lavoie, 1937, p. 9).

Un pittoresque rural vu de la route a tenu lieu de référence identitaire (Grant, 1991 ; DeBlois-Martin, 1999). À l'« étranger », voyageur *canadian* ou américain (Morisset, 1999), d'y trouver son compte[2]. Les initiatives promotionnelles de l'État, qui ont pris le relais des démarches d'inventaires architecturaux et ethnohistoriques, ont de cette façon renforcé le contrôle de la mobilité des populations hôtes.

On vantait les mérites du terroir pour favoriser la fixation des populations, comme pour agir sur les trajectoires de ceux qui étaient tentés par l'aventure de l'industrie manufacturière locale ou par les concentrations industrielles de la Nouvelle-Angleterre. Ce contrôle de la mobilité des populations rurales, au profit des campagnes de l'aire ex-seigneuriale et des territoires de colonisation, remonte au milieu du siècle dernier (Ouellet, Beaulieu et Tremblay, 1997). Il acquiert toutefois un contenu inédit avec la mise en tourisme des terroirs du Québec. Ce faisant, on transformait en artéfact touristique un genre de vie et en figurants ses acteurs[3].

---

2. Dans les premières pages d'un guide de 1927, on trouve la liste des « *Historic inscriptions placed along the highways of the province of Quebec* » (Québec, 1927, p. 10).

3. Il est intéressant de faire le parallèle avec l'engouement actuel pour l'agrotourisme, une pratique qui vise sensiblement les mêmes objectifs.

Le genre de vie que l'on trouve dans les campagnes de l'arrière-pays laurentien est associé à une dynamique d'occupation spatiale ayant comme base les relations de complémentarité et de dépendance entre paysannerie et monde forestier. En effet, l'établissement des colons accommodait les forestiers. Ceux-ci pouvaient alors s'approvisionner en main-d'œuvre saisonnière pour le travail de chantier, les sites étant plutôt éloignés de l'axe laurentien (Linteau, Durocher et Robert, 1989 ; Morissonneau et Asselin, 1980). De multiples études, dont celles de Normand Séguin (1977, 1980, 1992), ont confirmé cette tendance.

> Dans des lieux donnés, les activités forestières se conjuguent même à l'agriculture et à l'industrie pour définir des genres de vie particuliers […] Mais c'est peut-être dans les rassemblements nouveaux de population qu'elle commande et dans les activités de support qu'elle génère […] que la forêt prend toute son importance. Avec des progrès soutenus pendant toute la période [XIXe siècle] elle donne l'élan à un type d'économie (agro-forestière), qui devient une caractéristique importante des marges de l'écoumène (Courville et Séguin, 1989, p. 5).

On devait donc garder la mémoire des secrets d'origine de ces régions. Le directeur de l'Office du tourisme de l'époque, Maurice Hébert, a lancé le tout premier concours d'architecture canadienne-française dont le but était l'imposition de modèles conformes aux « canons » d'une culture « rurale canadienne-française » (Québec, 1944). En préface à la brochure sur les résultats de ce concours d'architecture, le premier ministre Adélard Godbout se prononce :

> Nous avons d'abord voulu fournir au peuple des campagnes, si attaché à ses traditions, des modèles de maisons qui lui conviennent ; et le ministère de l'Agriculture s'est chargé du soin de faire une campagne d'éducation à ce sujet. D'un autre côté, l'Office du tourisme et de la publicité accomplit beaucoup pour répandre le goût de notre architecture, car l'on sait que tout ce qui caractérise notre province attire et retient les visiteurs. […] Ce concours marque un heureux début, et nous le ferons suivre de quelques autres. Celui de cette année, par exemple, aura trait aux hôtelleries rurales, aux cabines ou chalets, aux belvédères ou kiosques, et aux bâtiments de ferme (Québec, 1944, p. 1-2).

On a ainsi défini, en cette période charnière de l'histoire québécoise récente, le matériau du façonnement de l'image distinctive d'un Québec profond, laquelle allait perdurer jusqu'à la fin des années 1960.

* * *

Récapitulons. L'État s'implique dans l'aménagement d'un réseau routier fiable (routes numérotées) et dans la production de nombreux instruments promotionnels (bulletins de tourisme, guides touristiques et campagnes publicitaires). Destinés aux intervenants (clubs automobiles, compagnies d'autobus, etc.) comme à la clientèle potentielle (américaine et canadienne), ces « instruments » donnent libre cours à la conception d'itinéraires. « Ainsi, un guide de la voirie publié en 1930 dénombre cinquante circuits identifiés par ordre numérique. Les plus importants sont recouverts de bitume, de macadam ou de béton aux approches de Montréal et Québec » (Garceau, 1990, p. 28). Cette série de circuits propose des cheminements aux quatre coins de « la Belle Province » (figure 9.2). L'État avait bien compris que la route constituait un lien « organique » entre les différents circuits touristiques. Le parcours de la route n° 2 fut exemplaire à cet égard. Cette artère « laurentienne » a littéralement mis en scène l'identité canadienne-française.

> *This highway runs through typical French-Canadian villages, and skirts the St. Lawrence River most of the time. Unparalelled historic and scenic surrounding. Connecting highways : Charlemagne-St. Eustache (route 29), L'Assomption-Rawdon (route 33), L'Assomption-Joliette (route 48), Trois-Rivières-Shawinigan Falls-Grand'Mère-La Tuque (route 19), and Quebec-Ste. Anne de Beaupré-La Malbaie-St. Siméon (route 15)* (Québec, 1927, p. 56).

> Il en était ainsi pour la route n° 2, partant des frontières du Nouveau-Brunswick jusqu'aux limites de l'Ontario. Ce parcours, qui longeait le bas du fleuve de Rivière-du-Loup jusqu'à Québec, pour traverser le Pont et prendre la rive nord en passant par Trois-Rivières et Montréal jusqu'aux frontières américaines, semble avoir été le plus favorisé. En effet, le tracé entre le Québec et l'Ontario était revêtu de macadam, de bitume ou de béton (Garceau, 1990, p. 28).

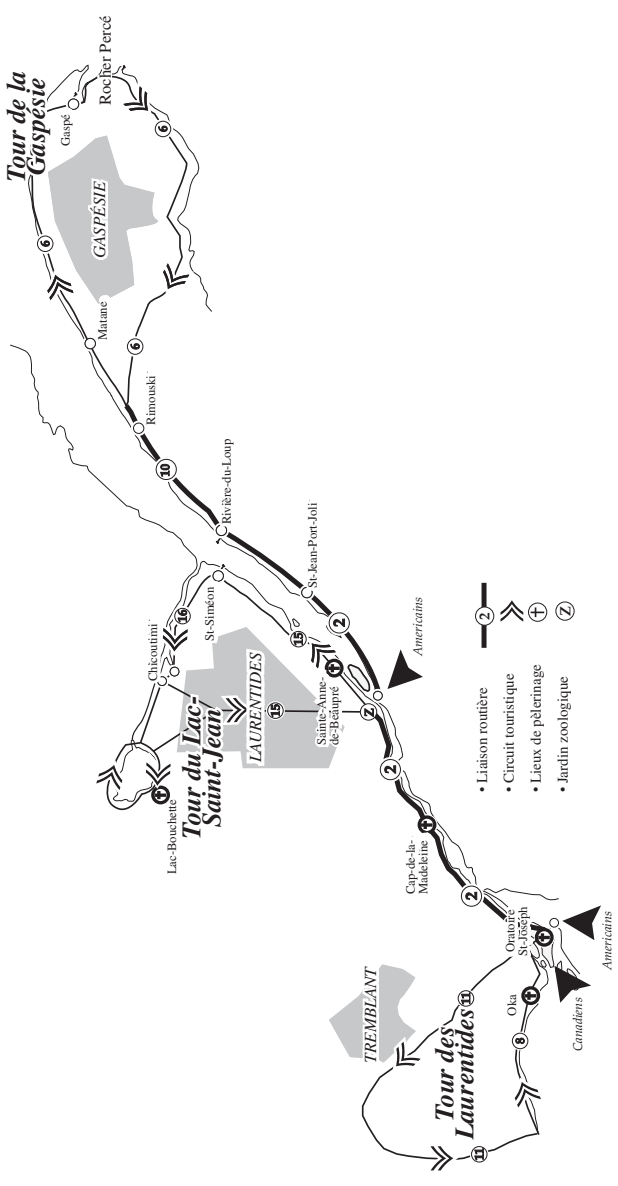
L'amélioration graduelle du réseau routier depuis les années 1910 – la « Good Road Policy » – a donc permis de concevoir les premiers circuits touristiques, dont les « tours » de l'île d'Orléans (1927), de la Gaspésie (1929) et du lac Saint-Jean (1932).

> *From Quebec, good roads radiate in all directions. Splendid tours in the environs, especially around Orleans Island, four miles from Quebec* (Québec, 1927, p. 56).

> Certaines régions de la province de Québec avaient été, jusqu'ici, fermées à bien dire au mouvement du tourisme, parce qu'elles n'étaient pas reliées aux grands centres par des routes convenables aux automobiles. L'on peut mentionner deux de ces régions en particulier, en autant que le bas de la

Figure 9.2

LE PARCOURS « MYTHIQUE » DE LA ROUTE N^O 2



Bibliothèque nationale du Québec – CP4886

Photo 9.3. La route nationale à Watham

> Province est concerné : ce sont celles de la Gaspésie et du Saguenay. Le gouvernement de la Province n'a pas hésité devant les sommes énormes qu'il fallait dépenser pour relier ces deux localités aux grandes agglomérations. Dès l'été prochain (1929) l'on pourra parcourir, avec la plus grande sécurité et confort, le boulevard Perron, qui fait le tour de la Gaspésie, ainsi que la route Québec–Saint-Siméon–Grande-Baie (Chicoutimi). (L'Heureux, 1929, p. 3)

> L'amélioration du réseau routier permet aussi à des régions touristiques déjà embryonnaires de se développer – c'est le cas des Laurentides […] D'autres régions s'ouvrent timidement aux touristes : on commence à faire le « tour » du lac Saint-Jean et de la Gaspésie (toute une aventure). (Blanchard, 1947, p. 522)

Le tourisme de circuit raturait les campagnes et incorporait des sites fortement valorisés, dont les plus renommés seront le rocher Percé pour la Gaspésie et la maison de Maria Chapdelaine pour le Lac-Saint-Jean. Grâce à l'aide de l'État, ces tournées seront reconnues comme destinations privilégiées pendant la crise économique du début des années 1930.

> La popularité de la Gaspésie était acquise et, fait extraordinaire, alors que les autres régions touristiques du Québec accusaient une baisse durant la crise économique, la Gaspésie était toujours en croissance […] Au cours

> des années 30 et jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale, la Gaspésie aurait reçu annuellement une moyenne de 50 000 visiteurs (Garceau, 1990, p. 142-143).

La mise en place de ces « tours » a été circonstancielle, peu systématique. Celui de l'île d'Orléans a servi à mettre en scène le modèle de l'habitant canadien-français. La tournée gaspésienne a mis à l'essai les services routiers (restauration, station-service, etc.) ainsi que des équipements hôteliers de masse (cabines, motels, campings). Le tour du Lac-Saint-Jean, quant à lui, a rentabilisé la nouvelle rivalité d'appropriation ayant opposé la bourgeoisie canadienne à l'État québécois.

2.2. L'ÎLE D'ORLÉANS : UN LIEU PROTOTYPIQUE DU « CANADIEN FRANÇAIS »

Exemple remarquable de mise en scène : l'île d'Orléans ! « Par le pittoresque de son site, la beauté et la variété de ses paysages, le caractère archaïque des mœurs et coutumes de ses habitants, le nombre et l'importance de ses souvenirs historiques, l'île d'Orléans exerce une véritable fascination sur le touriste qui la visite pour la première fois » (Québec, 1933a, p. 3). Ce berceau de la campagne laurentienne était déjà, au milieu des années 1930, une forme saillante investie des valeurs propres au « Canadien français » (Lessard, 1998 ; Piché, 1997 ; Roy, 1928). La retombée ouest de l'île recoupe le massif terminatif du gradient urbain de Québec. Sainte-Pétronille [Beaulieu] y était le lieu, dès la fin du XIXe siècle, d'une villégiature courue (Ritchot, Mercier et Mascolo, 1994).

> En 1855, un notaire de Québec, Noël Hill Bowen, sensible à l'histoire de ce milieu privilégié et à la possibilité de répondre à un besoin, construit un quai et offre des terrains aux intéressés. Rapidement, il trouve preneurs. Au cours des étés de la décennie 1890, Beaulieu prend des airs de Tadoussac, de la Malbaie ou de Cacouna (Lessard, 1997, p. 33).

Le peintre Horatio Walker, réputé pour ses représentations de scènes pastorales, avait sa résidence secondaire à l'île d'Orléans. « En 1888, Horatio Walker, peintre paysagiste d'origine ontarienne, choisit ce lieu pour ériger sa résidence et son atelier […] Cet artiste de renom se laissera conquérir par le caractère bucolique de l'île et produira des centaines d'œuvres illustrant la vie traditionnelle » (*Ibid.*).

Au cours des années 1920, le programme de promotion touristique de l'État accorde une place particulière à l'île d'Orléans. « Le guide [*Sur les routes de Québec*] contient […] la description complète et détaillée

Bibliothèque nationale du Québec – CP808

Photo 9.4. Une maison ancestrale sur l'Île d'Orléans

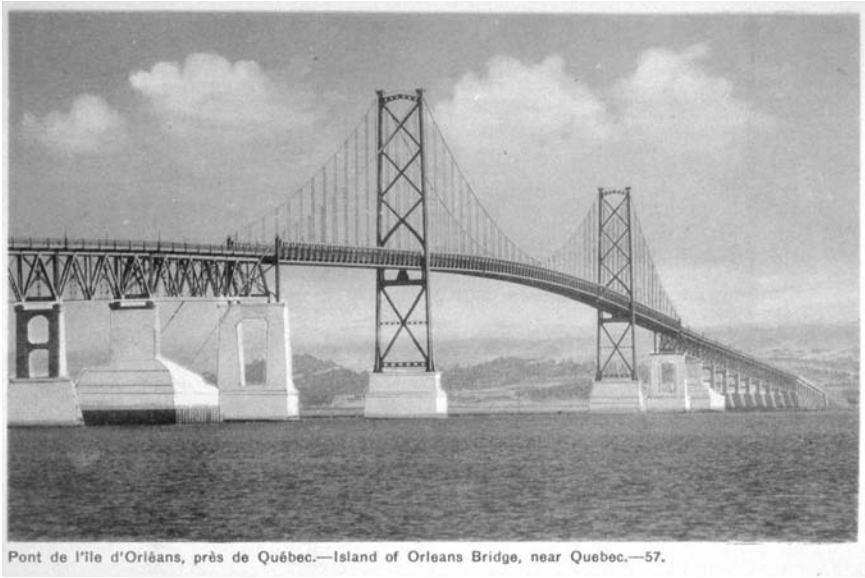
Bibliothèque nationale du Québec – CP802

Photo 9.5. Le paysan canadien-français

des 50 grandes routes de la province, auxquelles le tour fameux de l'île d'Orléans a été ajouté » (Québec, 1929a, p. 3). La construction d'un pont reliant l'île à la côte de Beaupré, en 1935, menaçait l'intégrité de l'isolat, notamment en raison de l'arrivée de l'automobile et de son cortège d'équipements associés. Il n'en fallut pas davantage pour qu'une loi soit adoptée en vue de protéger l'île. En moins de six mois, au cours de l'année 1935, le sort de l'île sera joué et son accès réglementé.

- En **mars :** Les travaux de construction du pont, qui reliera l'île d'Orléans à la rive nord du fleuve Saint-Laurent, avancent si rapidement que la circulation pourra s'y faire dans le cours de l'été prochain, probablement à partir du milieu du mois de juillet. L'ouverture officielle de ce pont aura lieu un peu plus tard et coïncidera tout probablement avec les fêtes que l'on propose d'organiser à l'occasion du quatrième centenaire de la découverte de l'île […] Les mœurs et coutumes mêmes ont un attrait archaïque que l'on retrouve rarement ailleurs et qui font le charme de la population de l'île (Québec, 1935, p. 3).
- En **mai** : Publication du texte complet de la « Loi sur l'Île d'Orléans » dans le *Bulletin du tourisme* du mois de mai 1935. Cette loi a beaucoup de dents. Elle donne des pouvoirs d'expropriation et de démolition au Conseil du tourisme. Ce dernier contrôle aussi la gestion de l'affichage et la localisation des services pour les touristes (hébergement, poste d'essence, commerce, etc.).
- En **juillet** : Le pont de l'île d'Orléans a été ouvert à la circulation des véhicules automobiles au commencement de juillet et, dès le début, des milliers d'automobilistes locaux et étrangers l'ont traversé pour visiter l'île […] Mais cette facilité même d'accès à l'île a fait craindre que celle-ci perde rapidement le caractère archaïque qui fait son charme et qu'elle ne soit envahie par toute la gamme des petits commerces qui se dressent souvent dans les centres de tourisme. Aussi le gouvernement, par une loi sanctionnée le 3 mai dernier, a-t-il confié au Conseil provincial du tourisme le soin de préserver l'île et de réglementer les constructions nouvelles (Québec, 1935, p. 4).

Le Conseil du tourisme, et non la Commission des monuments historiques, avait la responsabilité de l'application de la loi (Gelly, Brunelle-Lavoie et Kirjan, 1995). Le fait n'est pas anodin. La construction du pont n'a-t-elle pas été planifiée pour satisfaire les touristes uniquement ? « Le gouvernement confie au Conseil du tourisme de la



Bibliothèque nationale du Québec – CP819

Photo 9.6. Le pont de l'Île d'Orléans à la fin des années 1930

province de Québec le mandat de veiller à l'application de cette loi, faisant ainsi ressortir son objectif premier, soit le contrôle de la clientèle touristique qui ne manquera pas de se développer avec la construction du pont » (Brunelle-Lavoie, 1997, p. 18). Le gouvernement, par l'entremise de son organisme consultatif, contrôlera donc la mobilité des visiteurs, la construction du pont ayant représenté à cette fin un « instrument de l'État ».

> […] le conseil du tourisme s'occupe d'attirer, par des signaux appropriés, l'attention des visiteurs sur tout ce que l'île renferme d'intéressant : vieilles églises, monuments, vieilles maisons, souvenirs historiques, etc. ; il s'occupe aussi de créer, dans une partie de l'île qui convient à cette fin, un parc d'amusement où les automobilistes pourront s'arrêter et se recréer ; il étudie enfin plusieurs autres mesures destinées à promouvoir le tourisme dans l'île (Québec, 1935, p. 4).

En 1939, Albert Tessier lance un cri d'alarme à cause de l'état de délabrement où se trouve l'île : « L'île d'Orléans peut devenir un sanctuaire […] Mais il faudra la défendre. En peu d'années, on a affreusement enlaidi certains coins transformés en plages aux murailles et aux cabanes laides à nous faire hurler. Alerte ! » (Tessier, 1939, p. 17). « Le pont allait également sonner le glas du rythme de vie traditionnelle de ce milieu ancestral. Le chemin Royal, route de ceinture, allait bénéficier au transport

automobile né quelques décennies avant la construction du pont » (Lessard, 1997, p. 26). Au cours des années 1970 (1974), l'île entière fut déclarée, conformément à la Loi sur les biens culturels, « arrondissement historique » (Lahoud, 1997).

2.3. Le « tour » de la Gaspésie : une mise à l'essai du tourisme moderne

> La Gaspésie est une des cinq ou six grandes régions de colonisation de la province de Québec ; mais elle a été jusqu'ici singulièrement dédaignée, à cause de son éloignement. Depuis quelques années seulement on commence à jeter les yeux du côté où elle sommeille, en attendant l'avenir (Québec, 1900, p. 26).

Le « tour de la Gaspésie », rendu possible depuis la première mise en service du « boulevard Perron[4] » en 1929 (aujourd'hui la route 132), aurait accordé une extension à la liberté de mouvement (Prévost, 1995). La tournée gaspésienne a consommé un changement de garde dans l'organisation de l'espace touristique québécois. Jusque-là, les bourgeoisies canadienne et américaine contrôlaient l'ensemble des positions touristiques de la province. Mais l'organisation du « tour » de la Gaspésie permettra à l'État de jouer désormais un rôle de « destinateur ». « Le seul résultat vraiment pratique de cette route a été d'ouvrir la région au grand tourisme » (Québec, 1933b, p. 36). « Ce tour circulaire constitue la randonnée par excellence que doit faire tout automobiliste, et ceux qui ont déjà fait le tour de la Gaspésie reviennent enchantés d'admiration pour cette région où tous les rêves des touristes se réalisent » (Québec, 1934, p. 10). L'automobile aurait-elle accouché de la Gaspésie ?

> L'inauguration officielle de la route du tour de la Gaspésie, ou boulevard Perron, aura lieu du 20 au 25 juillet [1929] inclusivement. Cette inauguration marque une *phase* très importante du développement de la voirie et du tourisme dans la province. La péninsule de Gaspé était, il y a quelques années à peine, pratiquement inconnue en dehors des limites de la province de Québec. Bien peu de personnes ont eu l'occasion de la visiter. Des moyens de communication imparfaits contribuaient à maintenir dans l'oubli cette terre merveilleuse, riche en beauté et en ressources naturelles (Québec, 1929a, p. 1. Souligné dans le texte).

4. « Afin de commémorer la part prise par le ministre actuel de la Voirie dans l'ouverture et l'amélioration de la route de ceinture de la Gaspésie, le conseil des ministres, par ordre en conseil, a décidé de désigner cette route sous le nom de "boulevard Perron" » (Québec, 1928, p. 1).

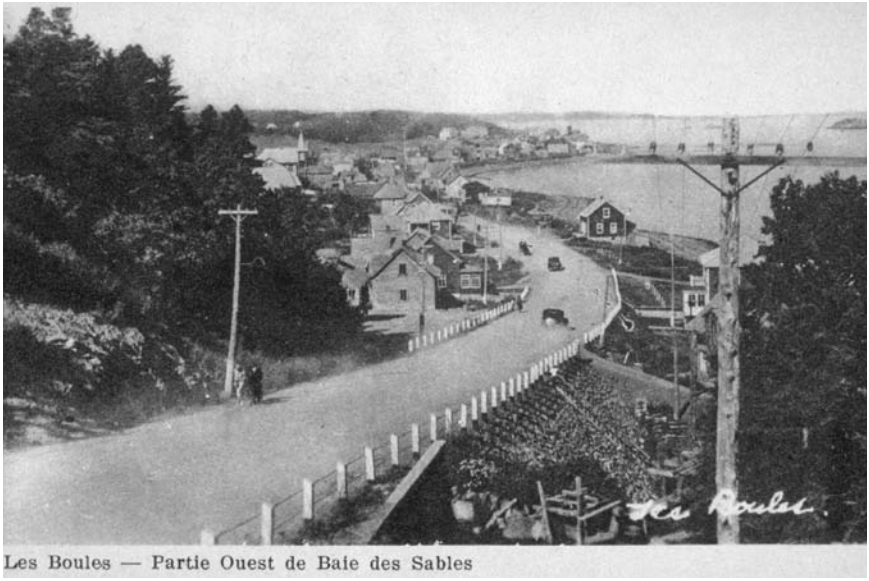
Si l'on excepte Montréal et Québec, dont on vantait depuis longtemps les mérites dans certains guides, la péninsule gaspésienne a été la première région du Québec à avoir été l'objet d'une promotion systématique, d'abord destinée aux anglophones [1929], puis cinq ans plus tard aux francophones [1933] (Bélanger, Desjardins et Frenette, 1981 ; Guérette et Hétu, 1995). L'État accorda une place de choix à la Gaspésie. Il expérimenta en cette occasion une série d'outils promotionnels qui allaient servir de modèle.

> Un premier effort est consenti dans la promotion de cette région qui devient une synecdoque du tourisme québécois. En 1928, 500 000 cartes postales représentant la Gaspésie sont distribuées. Puis, en 1929, dans le sillon de l'inauguration du boulevard Perron, on publie un guide touristique *La Gaspésie : histoires, légendes, ressources, beautés*. Les hyperboles et le lyrisme rivalisent pour décrire « ce qui est aujourd'hui reconnu comme le plus grand centre de villégiature du continent américain » que l'on n'hésite pas à comparer à l'Irlande (Guérette et Hétu, 1995, p. 10).

On fabriquait ainsi une image d'Épinal qui va perdurer jusqu'aux années 1960. « Sous la plume des publicistes gouvernementaux, la Gaspésie devient alors un vaste terrain de golf et de tennis tout en conservant les traits d'une région arriérée où le pêcheur affable se fera un plaisir de poser pour la postérité » (Bélanger, Desjardins et Frenette, 1981, p. 614). Les voyageurs seront si imprégnés de cette représentation idyllique qu'ils en oublieront les désagréments du parcours.

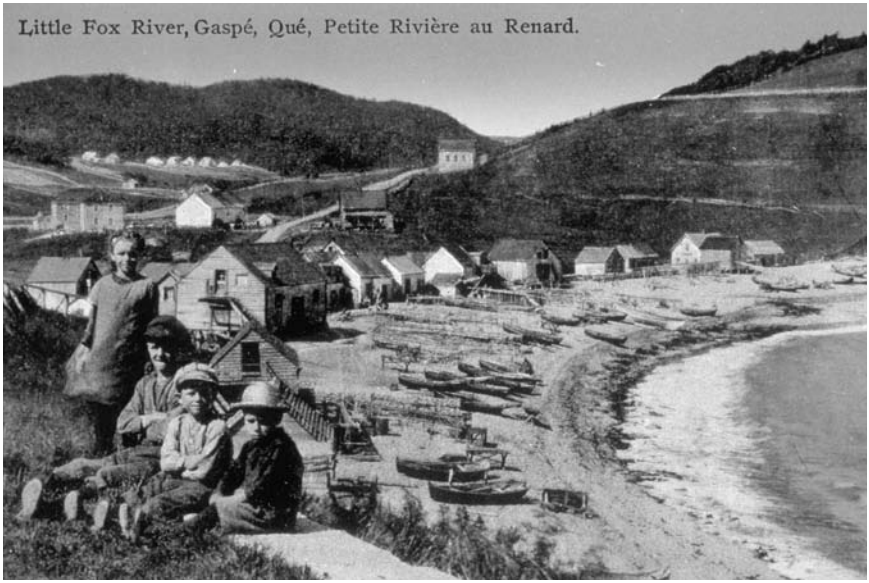
> À cette époque [1933], la route numéro 6, qui encerclait la péninsule gaspésienne depuis Sainte-Flavie […] était encore de gravier […] la splendeur des paysages qu'elle offrait faisait oublier le brimbalement de la voiture, le crépitement de la pierraille sur les ailes et le risque d'aborder certaines côtes malaisées (Prévost, 2000, p. 66).

Ce « paradis du tourisme », cette « terre des merveilles » a été, comme il se doit, une source d'inspiration pour de nombreux artistes. Jean-Paul Riopelle, Marc-Aurèle Fortin et André Breton y séjournèrent. « À Percé, en plus de la clientèle huppée, des artistes et des naturalistes commencent déjà à fréquenter la plage, la montagne et l'île Bonaventure qui, en 1919, deviendra officiellement un sanctuaire d'oiseaux » (Bélanger, Desjardins et Frenette, 1981, p. 611). Dans les années 1930, l'État requiert les services d'artistes pour faire l'inventaire des ressources de la Gaspésie. En 1938, Jean-Marie Gauvreau et Paul-Émile Borduas sont mandatés par le gouvernement. Dans le cadre de leur mission, ils profitent de leurs



Bibliothèque nationale du Québec – CP6870

Photo 9.7. Le tour de la Gaspésie (route nationale nº 6)



Bibliothèque nationale du Québec – CP1358

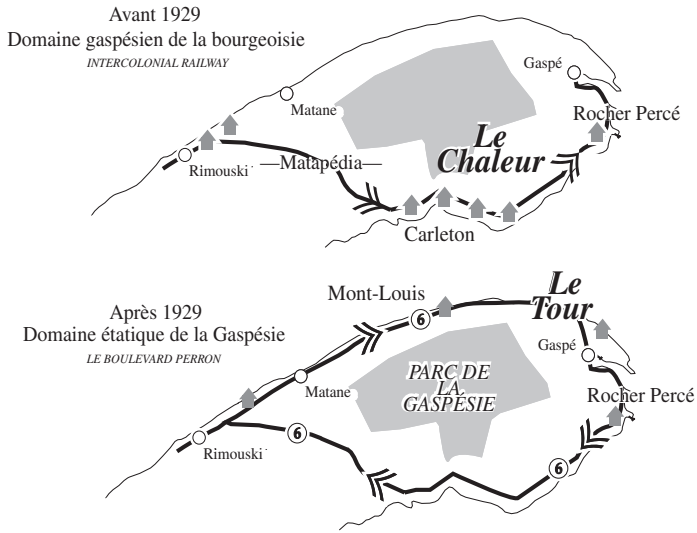
Photo 9.8. Scène pittoresque, Petite-Rivière-au-Renard

temps libres pour saisir sur pellicule ou sur toile les paysages gaspésiens. Les photographies de Borduas figurent dans différents guides touristiques et sur des cartes postales (Lapointe et Montpetit, 1998).

L'émergence du tourisme dans cette région fut caractérisée par le rôle de concepteur que l'État a bien voulu y jouer à compter de 1925 (Brière, 1958, 1959 ; Prévost, 1995 ; Québec, 1992). À cette époque, le ministère de la Voirie prend la relève de celui de la Colonisation dans le domaine des routes et lance un grand programme de construction et de réfection de la route qui ceinture la péninsule (figure 9.3). « En 1925, le ministère de la Voirie [poursuit] l'œuvre commencée par le ministère de la Colonisation » (Québec, 1929a, p. 1). Les chemins de colonisation deviendront des « faire-pouvoir » de pénétration touristique : « […] *the Gaspé Road which is 150 miles long and which, though built for the fishermen, farmers and settlers, will none the less open to tourists one of the most picturesque regions of the Province* » (Québec, 1927, p. 34).

Figure 9.3

L'ÉVOLUTION DU « TOUR » DE LA GASPÉSIE



La Gaspésie a incarné une véritable mise à l'essai du tourisme moderne, moyennant la promotion de nouveaux types d'hébergement, de prouesses techniques en matière de génie civil, d'innovations en fait d'aménagement et d'ententes de partenariat pour la desserte du territoire (tableau 9.1).

Tableau 9.1

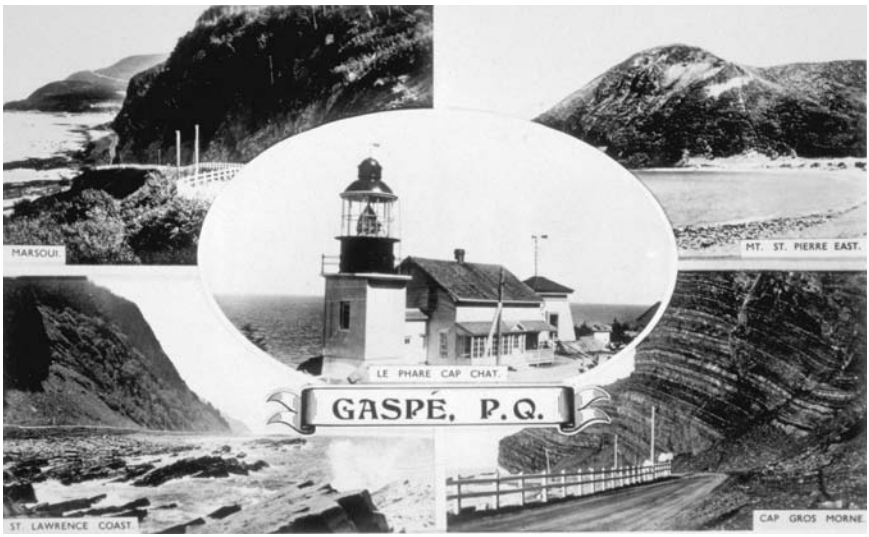
La mise à l'essai gaspésienne

Types d'hébergement	*Prouesses techniques*	*Innovations d'aménagement*	*Ententes de partenariat*
Au cours des années 1930, on trouvera le long du boulevard Perron la plus grande densité de « cabines » au Québec (331 unités en 1939).	La construction de la route de ceinture du côté nord a demandé aux ingénieurs une technique inédite ; on a dû faire des pontages partiels sur la mer.	Olivar Asselin proposait d'aménager des belvédères sur la route du tour de la Gaspésie.	L'État profite de ses alliances stratégiques pour diriger les flux touristiques vers la Gaspésie (premiers « tours » organisés par autobus et première compagnie de location d'automobiles à Mont-Joli).
« On assiste d'abord à l'érection de nombreuses cabines et d'hôtels à prix modique. Puis, dans les années 1950, les motels font leur apparition et les terrains de camping croissent en nombre » (Guérette et Hétu, 1995, p. 10).	« […] la route passe tantôt au sommet des falaises et tantôt sur le sable du rivage ou sur des jetées construites spécialement pour la protéger contre les vagues durant les tempêtes ou les hautes marées » (Québec, 1933b, p. 99).	« Je pense en particulier […] à tous ces postes d'observation qu'il y aurait à aménager dans les montagnes de Gaspé, au-dessus de gorges boisées, de baies où danse une flotte de pêche, et tout en bas, un peu plus loin, la vaste mer […] ce fut [fait] grâce à l'initiative de contremaîtres régionaux du ministère de la Voirie » (dans Prévost, 2000, p. 74).	« Ceux qui n'ont pas de véhicule peuvent toujours, à partir de 1933, prendre place dans un « confortable » autobus de la Compagnie de transport provincial et visiter en groupe la région déjà célèbre » (Bélanger, Desjardins et Frenette, 1981, p. 614).

Nous ne pouvons évidemment compléter la « tournée » gaspésienne sans nous arrêter à l'« attracteur » principal de la région : le rocher Percé. On faisait remarquer, dans l'édition du mois de juillet 1929 du *Bulletin touristique* : « […] cette merveille unique, Percé et son rocher mystérieux, sont autant de beautés que le parachèvement du boulevard Perron offre à l'admiration des visiteurs » (Québec, 1929a, p. 1).

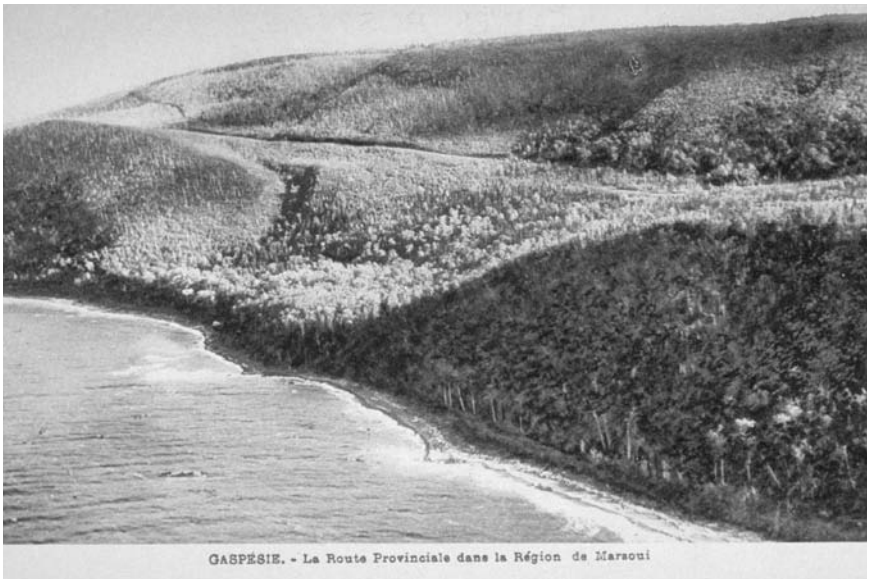
Bibliothèque nationale du Québec – CP307

Photo 9.9. Les « cabines » gaspésiennes



Bibliothèque nationale du Québec – CP595

Photo 9.10. Le boulevard Perron, une prouesse technique



Bibliothèque nationale du Québec – CP628

Photo 9.11. Les paysages le long de la route nationale n° 6

> Malgré la publicité intense pour faire de Gaspé un lieu de vacances, il semble que Percé devait éclipser toutes les stations de villégiature disséminées dans la Gaspésie. Percé est en effet un site éblouissant. Quand, en 1913, un cortège de 80 voitures transportant de Carleton les membres du Congrès international des géologues venus de Québec atteignit la Côte Surprise, ces scientifiques avaient l'impression de pénétrer en terre promise. Percé possède des attractions naturelles qui n'ont pas besoin de la main de l'homme pour être mises en valeur. Beauté indescriptible que peintres et écrivains ont toujours eu peine à décrire dans toute sa splendeur (Garceau, 1990, p. 147-148).

Cette « force de la nature » exercera, pour l'État, le rôle de *nucleus* jusque dans les années 1970. « Ce village, avec son célèbre rocher, continue d'être l'un des principaux attraits touristiques de la Province et, chaque année, des milliers de voyageurs s'y arrêtent ou y séjournent » (Québec, 1963, p. 18).

Le site de Percé a stimulé un vaste programme d'immobilisation d'infrastructures touristiques de l'État. « Dès 1961, il fut reconnu que Percé devrait figurer en priorité au programme de l'aménagement des parcs routiers » (Prévost, 2000, p. 175). Ce programme consistait à pourvoir de terrains de camping et d'aires de pique-nique les principales routes du Québec, dont particulièrement la route 2. Robert Prévost résume

Bibliothèque nationale du Québec – CP4161

Photo 9.12. L'apogée du tour de la Gaspésie, le rocher Percé

ainsi l'argument du gouvernement pour choisir en priorité cette artère : « […] la Transcanadienne constituait un grand tronc routier franchissant presque tout le Québec et touchant aux deux plaques tournantes [de Montréal et Québec], de sorte qu'elle constituait une sorte d'aimant pour la mise en valeur de notre plus important potentiel canadien » (*Ibid.*, p. 151). Des normes d'aménagement précises encadraient la réalisation de ces parcs routiers.

> […] doter chaque terrain de camping d'un relais à pique-nique – celui-ci devant être isolé de celui-là – et d'une plage, d'une rampe de lancement pour embarcations légères, d'un belvédère et d'un terrain de stationnement partout où la topographie s'y prêterait. Ainsi surgiraient, le long de nos principales routes, des îlots de verdure et de fraîcheur où les voyageurs trouveraient des services toujours appréciés […] Une telle initiative, croyons-nous, en plus d'être novatrice, aurait l'avantage de mieux servir les touristes et s'avérerait compatible avec les principes d'une saine administration (Québec, 1962, p. 21-22).

Ce programme d'aménagement routier insuffla un caractère particulier à la pratique itinérante du tourisme au Québec (tableau 9.2). « *During the last 10 to 15 years, camping has developed into a full scale summer-holiday way of life, which has created its own distinct geographic pattern* » (Lundgren, 1966, p. 70).

Tableau 9.2

CARACTÉRISTIQUES DES PARCS ROUTIERS (JALONS ENTRE TROIS-RIVIÈRES ET PERCÉ, VOIR FIGURE 9.2)

Parcs routiers	*Patrimoine mis en valeur*		*Types d'appropriation*	*Circuits concernés*
Batiscan	Presbytère-manoir	CULTUREL	Acquisition 1962	Transcanadienne nº 2
La Pérade	Manoir Madeleine de Verchères		Acquisition 1961	Transcanadienne nº 2
Beaumont	Moulin banal de Vincenne		Attribution 1943	Transcanadienne nº 2
Saint-Roch-des-Aulnaies	Manoir Dionne, moulin banal		Acquisition 1963	Transcanadienne nº 2
Rivière-du-Loup	**Chute Fraser**	NATUREL	**→ TRAIT D'UNION ←**	
Trois-Pistoles	Île aux Basques		Acquisition 1961	Tour de la Gaspésie nº 6
Sainte-Luce	Phare, fleuve Saint-Laurent		Expropriation 1941	Tour de la Gaspésie nº 6
Métis-sur-Mer	Domaine Redford – jardin		Acquisition 1961	Tour de la Gaspésie nº 6
Mont-Louis	Paysage gaspésien		Attribution 1930	Tour de la Gaspésie nº 6
Cap Bon-Ami	Paysage gaspésien		Acquisition 1949	Tour de la Gaspésie nº 6
Percé	**Rocher «*nucleus*»**		Acquisition 1961	**Apogée du tour de la Gaspésie** ***Peek experiment***

Sources : Prévost, 2000 ; Québec, 1962, 1963.

Le choix d'établir un parc routier à Rivière-du-Loup fut remarquablement tactique. Par cet acte volontaire d'aménagement, l'État affirme d'abord son récent contrôle sur l'itinéraire du « Tour du Lac-Saint-Jean », pour ensuite inviter le passant à bifurquer vers la Gaspésie.

> Comme nous le soulignons dans notre rapport annuel pour 1961-62, nous observons un jalonnement de 50 milles entre les terrains de camping. Le parc routier le plus rapproché – celui de Trois-Pistoles – ne se trouve qu'à une trentaine de milles de Rivière-du-Loup, mais l'offre faite à la Province par les autorités municipales a été accueillie avec joie en tenant compte du fait que le service de traversiers qui réunit Rivière-du-Loup et Saint-Siméon constitue une sorte de trait d'union entre deux des principaux

> itinéraires touristiques du Québec : celui de Charlevoix et du Royaume du Saguenay, et celui du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (Québec, 1963, p. 19).

Par ricochet, la pause de Rivière-du-Loup invitait les voyageurs à mettre le cap sur Sainte-Flavie et Percé, de préférence au Nouveau-Brunswick !

2.4. Lac-Saint-Jean : le bouclage du « tour »

> L'accès par voie de terre et la navigation du Saguenay restèrent longtemps primitifs […] La Compagnie Richelieu (plus tard devenue The Canada Steamship) a remonté le courant dangereux, au-delà des caps Trinité et Éternité, jusqu'aux abords de Chicoutimi. Un chemin de fer a frayé sa voie dans les forêts jusqu'à son terminus à Roberval sur les bords du lac Saint-Jean et, depuis les dernières décades, trois routes du gouvernement ont traversé un sanctuaire montagneux : l'une partant de Québec vers le nord-est et dépassant le grand lac Jacques-Cartier, à 4 000 pieds de hauteur ; une deuxième, s'appuyant sur Murray Bay au bord du fleuve et rebroussant le Saguenay sur son côté ouest fort pittoresque ; une troisième, la plus récente, partant de la Baie Saint-Paul, passant par la Galette et plusieurs lacs, et traversant le haut plateau qui sépare le Saint-Laurent du lac Saint-Jean. Un parc national de la Province y a été établi pour la protection de la faune (Barbeau, 1938, p. 285).

En 1866, le tracé entre Métabetchouane et Québec est ouvert comme chemin d'hiver. Débute alors l'aventure de la « route du Lac-Saint-Jean ». Dès la fin des années 1860, des touristes aventureux s'y engagent.

> Colons et touristes se partageaient de plus en plus les plaisirs et les déboires de la traversée par ce chemin, qui mettait le lac Saint-Jean à 130 milles de Québec, alors qu'il y avait 205 milles par le chemin de Saint-Urbain, et que Chicoutimi était, par là, à 160 milles de Québec (Tremblay, 1978, p. 146).

Malgré la popularité de cette artère de communication, le gouvernement émet, en 1883, un avis selon lequel le chemin de Métabetchouane ne sera plus entretenu. « Les deux grands poteaux qui, à quatre milles de Stoneham, marquaient l'entrée solennelle du chemin du Lac-Saint-Jean, n'avaient plus qu'un sens historique » (Tremblay, 1978, p. 146). Dix ans plus tard, le chemin de Saint-Urbain est fermé à son tour. « Ce chemin dont la construction avait été entreprise en 1853 fut pratiquement abandonné en 1893 lorsque le chemin de fer reliant Québec au lac Saint-Jean arriva à

Chicoutimi » (Saint-Aubin, 1987, p. 11). Pendant près de quarante ans, les seuls liens avec la région auront alors été : par bateau en passant par Tadoussac et le Saguenay et par train *via* Chambord et le Lac-Saint-Jean.

> La fusion […] qui crée la *Canada Steamship Lines* en 1913 permettra d'offrir, sur les navires de la même compagnie, des croisières depuis le lac Supérieur jusqu'à l'Atlantique. Le produit touristique Saint-Laurent se diversifie et s'élargit, alors que la C.S.L., sous la gouverne de son président William Coverdale, un supporteur enthousiaste de la vocation touristique de la compagnie, réalise des alliances stratégiques avec les compagnies ferroviaires et s'embarque résolument dans l'amélioration de son propre réseau hôtelier (Tittley, 1995, p. 13).

On devra attendre la fin des années 1920 pour que le gouvernement du Québec commence la construction de deux liens routiers. « Il nous paraît opportun de traiter [du tourisme], avant que – dans deux ans tout au plus – [celui-ci] fasse son apparition au Saguenay, nous arrivant probablement par deux routes carrossables à la fois » (L'Heureux, 1929, p. 7). En 1926, une première route revitalise le tracé Hébertville-Québec. « À l'occasion de la construction d'une ligne de transmission électrique entre l'île Maligne et Limoilou, on a refait, par l'embranchement d'Hébertville, l'ancien chemin de Québec, que suivait à peu près cette ligne électrique » (Tremblay, 1978, p. 147). L'ouverture de la seconde artère, entre Saint-Siméon et Grande-Baie en 1928, a été rendue possible grâce à un programme d'« infrastructures » consacré au « retour à la terre » (Demers, 1978, p. 165 ; Tremblay, 1978, p. 145). En mai 1929, le *Bulletin du ministère de la Voirie* faisait la promotion de ces premières voies de pénétration (Québec, 1929a, p. 1).

Le guide touristique *Sur les routes de Québec*, publié en 1929, propose un premier itinéraire pour accéder à la région. Celui-ci emprunte la côte de Charlevoix, pour ensuite se diriger vers le Haut-Saguenay par la rive sud et enfin faire le tour du lac Saint-Jean.

> Les étapes se divisent presque naturellement comme suit : si l'on part de Québec par la route de Saint-Siméon, la première journée de voyage nous amène à Chicoutimi, distance 100 milles environ ; la deuxième à Roberval, distance 150 milles par le nord du lac Saint-Jean ; la troisième à Québec, distance 175 milles par la route du parc national des Laurentides (Québec, 1933a, p. 3).

Les années 1933 et 1934 verront s'appliquer le programme d'appropriation étatique. À partir de l'automne 1933, le ministère de la Voirie entreprend la réfection de la route 15 dans la section du parc national

Bibliothèque nationale du Québec – CP403

Photo 9.13. L'hôtel de ville de Chicoutimi, siège du Syndicat d'initiative touristique

des Laurentides. Ce programme prévoit l'élargissement de la route, l'atténuation de nombreuses pentes, le relâchement de courbes jugées dangereuses, la construction de ponts et enfin le gravelage sur toute la longueur. À la hauteur de Chicoutimi, le même ministère complète la construction d'un pont sur la rivière Saguenay. Le 1er décembre 1933, les autorités gouvernementales déclarent :

> Bien que construit pour répondre aux demandes de la région pour de meilleurs moyens de communication avec le centre commercial et industriel qu'est la ville de Chicoutimi […] le nouveau pont est aussi important au point de vue touristique, car il ouvrira au tourisme l'intéressant pays qui s'étend au-delà du Saguenay et où existe un excellent réseau de chemins entre les diverses paroisses (Québec, 1933, nº 11, p. 6).

L'année 1934 voit ainsi l'État prendre position au cœur du domaine de la Canada Steamship Lines (noté C.S.L.). Par l'entremise de son « adjuvant » régional, le syndicat d'initiative, le gouvernement provincial installe sa « tête de pont » à Chicoutimi. Les bureaux du syndicat, dans l'édifice de l'hôtel de ville, sont agrémentés d'une « salle confortable où [les touristes] pourront se reposer et faire leurs correspondances ». On y trouve aussi une série d'expositions sur les produits régionaux (agricoles), des photographies (beautés naturelles, monuments, activités, etc.)

et des travaux d'artisanat (tapis, couverture, etc.). Dès ce moment et afin de se démarquer du rival bourgeois, les fonctionnaires insistent sur la différence entre les « tours » en bateau (C.S.L.) et en voiture.

> Nous l'appelons tour avec intention car le voyageur peut partir de Québec par une route et y revenir par une autre, ce qui élimine l'obligation d'avoir à passer deux fois par le même chemin […] Au goût de l'automobiliste, le départ de Québec peut s'effectuer soit par la route Québec-La Malbaie-Chicoutimi, avec retour par le parc national des Laurentides ou vice et versa […] Autrefois, ce nom de tour du Saguenay s'appliquait surtout au voyage en bateau comprenant la descente du Saint-Laurent jusqu'à Tadoussac et la remontée du Saguenay jusqu'à Chicoutimi, avec retour par le même trajet. Aujourd'hui, le véritable tour du Saguenay est celui que l'automobiliste peut faire en suivant l'itinéraire que nous avons tracé (Québec, 1934, nº 2, p. 10).

On peut lire l'inscription suivante dans le *Bulletin du tourisme* du mois d'octobre : « La région qui s'étend au nord de la ville de Québec compte parmi les plus populaires de la province au point de vue du tourisme […] Cette région est en voie de devenir aussi populaire auprès des touristes que l'est présentement la Gaspésie » (Québec, 1934, nº 10, p. 10). Signe que l'État est à l'aise avec l'activité touristique et contrôle de plus en plus les flux de circulation en direction du Saguenay–Lac-Saint-Jean, il peut envisager de conclure des ententes de partenariat avec ses concurrents de la bourgeoisie par l'entremise de son organisation régionale, le syndicat d'initiative. En juin 1935, il propose des forfaits, comprenant le transport en taxi, les repas et même une assurance voyage.

> Par l'entremise du Syndicat d'initiative du Saguenay et du Lac-Saint-Jean, dont le bureau de renseignements est situé dans l'hôtel de ville de Chicoutimi, une entente a été conclue avec la compagnie *Canada Steamship Lines* et les *Chemins de fer nationaux du Canada* [C.N.] pour faciliter aux touristes venant au Saguenay et au Lac Saint-Jean par bateau ou chemin de fer la visite de cette région en automobile (Québec, 1935, nº 6, p. 7).

Deux procédures ont été arrêtées pour chacun de ces moyens de transport. Pour la C.S.L., les touristes peuvent utiliser un service de taxis à partir du quai de Bagotville le matin et le retour s'effectue au quai à 21 h pour l'arrivée du bateau de soirée. Pour le C.N., les voyageurs peuvent laisser le convoi à Chambord, Hébertville ou Chicoutimi, où ils pourront monter dans un taxi. Les itinéraires s'ajusteront aux horaires des trains de jour ou de soir. En 1936, on complète le réseau routier régional : « Le parachèvement de la route Baie-Saint-Paul–Grande-Baie

et les aménagements considérables en voie d'exécution dans le parc national des Laurentides auront un effet [bénéfique] sur la région de Chicoutimi et du lac Saint-Jean » (Québec, 1936, n° 2, p. 3).

Conscient de son contrôle sur la mobilité des touristes et confortablement installé à Chicoutimi, l'État de la fin des années 1930 peut maintenant songer à rejoindre plus directement sa tête de pont. Un vieux projet refait alors surface, celui d'une autre percée, celle-là « royale », à travers le parc national des Laurentides (Demers, 1978, p. 165). De 1944 à 1949, les ingénieurs du ministère de la Voirie entreprennent la construction du « boulevard Talbot », moyennant recours à des techniques éprouvées lors de la construction de la « TransAlaska ». Cette aventure sera considérée comme « la plus importante construction routière entreprise au Québec ». « Pendant plusieurs années après son achèvement, des groupes d'ingénieurs européens, américains et asiatiques vinrent puiser de précieuses informations en visitant le boulevard Talbot » (Demers, 1978, p. 170).

Rappelons que la route de ceinture de la Gaspésie avait aussi été considérée comme une prouesse technique. En 1929, le ministre de la Voirie sous Taschereau, Albert Perron comme nous l'avons vu, inaugurait ce « boulevard ». Vingt ans plus tard, Antoine Talbot, ministre de la Voirie sous Duplessis, inaugure un autre « boulevard ». L'exemplarité de ces routes ne fait-t-elle pas penser à celle de la voie ferrée Portneuf–Lac-Saint-Jean implantée en toute fin du XIXe siècle ? Comme si les infrastructures destinées au flux touristique devaient toujours être des « *mediums* » de passage initiatique ?

> […] une première « voie royale » est obtenue vers la fin des années 40, lorsque le ministre Talbot (aussi député de Chicoutimi) fait restaurer et asphalter la route du parc des Laurentides ; depuis le centre du parc, au droit du lac Jacques-Cartier, une voie (baptisée boulevard Talbot) mène directement à Chicoutimi (demeure la voie du Lac, par Hébertville, qui n'est plus alors qu'une bifurcation). (Pépin, 1969, p. 112)

> Les villes du Saguenay ne seront plus regardées comme isolées et inaccessibles, mais bien comme les faubourgs de Québec dont elles ne seront séparées que de quelques heures. On verra avec ce nouveau débouché un accroissement considérable de nos industries du tourisme […] qui apportera une ère nouvelle dans les relations entre le Saguenay et l'extérieur (Demers, 1978, p. 170).

L'engouement étonne ? En 1949, on peut pourtant atteindre la région par l'un ou l'autre des trois axes de pénétration d'Hébertville, de Baie-Saint-Paul ou de Saint-Siméon. C'est en 1951 que Maurice Duplessis inaugure officiellement la nouvelle route du parc, qui portera le numéro 54, asphaltée d'un bout à l'autre. Tout est en place pour recevoir la manne du « tourisme de masse ». Et voilà que cette manne tombe. « La construction du boulevard Talbot a changé la classe des usagers de la route et, aujourd'hui, il se rencontre un grand nombre de touristes campeurs qui désirent bénéficier des facilités de campement » (*Rapport du ministère de la Chasse*, dans C.I.F.Q., 1974, p. 42). L'auteur d'une étude sur la situation du tourisme au Lac-Saint-Jean recommande de se concentrer sur ce type de clientèle. Il prévoit l'avènement du tourisme de masse qu'il qualifie de « populaire ».

Après avoir analysé « les mœurs touristiques au Canada et aux États-Unis », la firme consultante Brakeley émet cet avis : « Le lac Saint-Jean, au terme d'un voyage en auto d'une ou de deux journées, le long du Saint-Laurent et à travers le parc des Laurentides, devrait être le lieu de rendez-vous annuel des millions de touristes du second groupe de la classe moyenne » (1956, p. 30). Une publicité, parue dans un guide touristique régional des années 1950, montre à quel point cette route revêt un caractère magique pour la population locale[5].

LE SAGUENAY

est maintenant doté d'une

AUTO-ROUTE

C'est le *Boulevard TALBOT* (Route 54-54B)
comparable à celles des plus grands centres

C'est à l'honorable Antonio Talbot et au gouvernement
dont il fait partie que le Saguenay doit rendre hommage
et donner le crédit d'avoir construit une route aussi importante
dans la forêt vierge. C'est un coup de force dont
toute la population saguenéenne est fière et reconnaissante.

Source : Anonyme, 1957, p. 6.

5. Pensons aux récentes pressions pour doter ce lien d'une véritable autoroute avec terre-plein axial.

La partie n'est toutefois pas complètement jouée. Un autre lien routier échappe encore au contrôle de l'État, par la rive nord du Saguenay. Dès 1949, la population locale fait des pressions :

> Mais c'est en vain qu'on réclame l'ouverture de la route Chicoutimi-Nord–Tadoussac. Des obstacles coûteux à éliminer existeraient entre Sainte-Rose-du-Nord et Sacré-Cœur du Saguenay, dans le secteur de la rivière Sainte-Marguerite (Pépin, 1969, p. 112).

Or, le secteur auquel Pierre-Yves Pépin fait allusion est occupé par des clubs privés de pêche (Bradsville). La rivière Sainte-Marguerite est réputée depuis toujours comme site de pêche au saumon atlantique. Les « obstacles coûteux » ne seraient-ils pas alors associés à la résistance de ces clubs aux tentatives étatiques d'organiser le territoire ? On en reparlera.

Entre-temps, l'État prend possession du site de Val-Jalbert. Abandonné depuis la fin des années 1920, Val-Jalbert remplacera le site de *Maria Chapdelaine* comme « *nucleus* » au cours des années 1960. Le changement de bord est significatif. Depuis les années 1920, le tour du lac Saint-Jean s'effectue dans le sens anti-horaire. Le lieu où le romancier Louis Hémon a mis en scène le mythe de *Maria Chapdelaine* constitue la première grande étape de la tournée. Précurseur des téléromans modernes (p. ex. *Le Temps d'une paix*), cette mise en scène est liée au processus identitaire.

> D'ici peu de temps […] une route classée sera ouverte entre la ville de Québec et le bas du Lac-Saint-Jean, permettant au tourisme américain de déferler vers ce pays nouveau pour lui, et dont la renommée l'attire fortement. La maison de Maria Chapdelaine deviendra alors une sorte de Mecque pour les types innombrables, genre Babbitt et Main Street, et cette seule raison pourrait justifier le soigneux entretien de la petite maison un peu négligée aujourd'hui (Bilodeau, 1924, p. 83).

> La renommée de Louis Hémon et de son œuvre incite la population péribonkoise à créer, dès 1938, le premier musée en son honneur, musée qui prend place, évidemment, dans la maison de Samuel Bédard et dans le hangar adjacent. Ces bâtiments deviendront, à partir de ce moment, des symboles de la fierté péribonkoise, voire canadienne-française, à l'égard de ce voyageur que fut Hémon. Ainsi associée au nom du célèbre écrivain, la maison passera sans trop d'avatars l'épreuve du temps (Bouchard, 1990, p. 64).

> On a dit d'*Évangéline* que c'était un poème historique, de même nous voudrions montrer que *Maria Chapdelaine* est un roman absolument vécu et dont, avec un peu de patience et de recherches, on retrouve tous les fils, on localise tous les personnages (Achard, 1942, p. 194).

Bibliothèque nationale du Québec – CP1248

Photo 9.14. Le musée Louis-Hémon à Péribonka

Quand, en 1967, l'État aménage le site de Val-Jalbert (camping, halte routière, belvédère, etc.), le « tour » change de bord, pour s'effectuer dans le sens horaire. Val-Jalbert devient alors la première grande étape du circuit et profite d'une disgrâce qui s'abat sur le site de *Maria* après 1950 (Brakeley, 1956, p. 18).

> […] l'Office du Tourisme de la Province de Québec avait été chargé […] de doter les principales routes de la Province d'un réseau de parcs routiers, de terrains de camping et de relais à pique-nique […] Après un examen minutieux du [site de Val-Jalbert], il fut reconnu que celui-ci répondait aux normes qui avaient été adoptées pour l'aménagement des futurs parcs routiers [..] La rivière Ouiatchouane le traverse, le dotant en son centre d'une chute majestueuse de quelque 260 pieds de hauteur. Le toit et le plancher de l'ancienne usine pourront être reconstruits et cet édifice servira à la fois de centre communautaire pour les touristes et d'atelier général pour l'ensemble des terrains de camping et des relais à pique-nique dont le Royaume du Saguenay sera éventuellement doté (Québec, 1963, p. 17).

L'État intervient de plus en plus. À la fin des années 1950, le dossier de la route de la rive nord du Saguenay est relancé. Dans la foulée, le gouvernement crée la « Réserve de Chicoutimi ». « Le 4 juin 1959, un territoire d'environ 500 000 milles carrés est érigé en réserve publique de chasse et de pêche dans le comté de Chicoutimi : la réserve de chasse

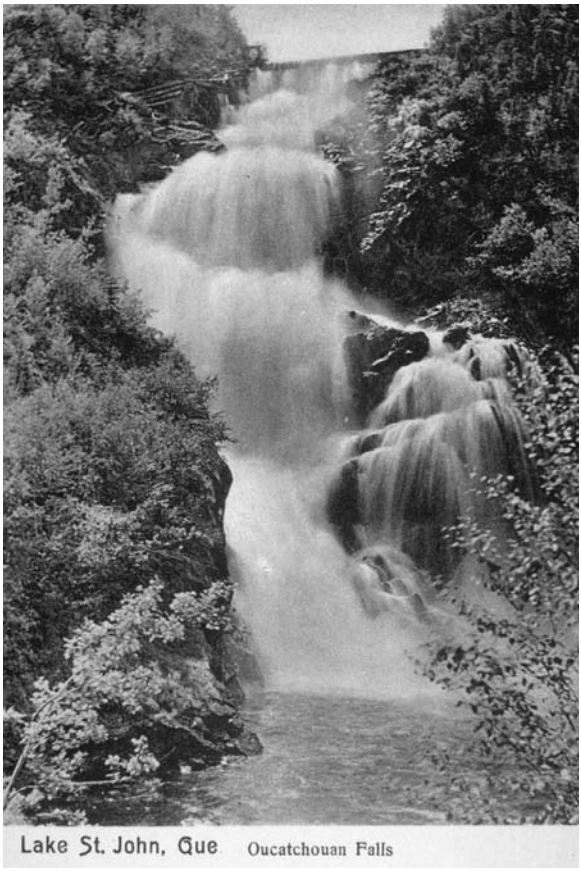


Photo 9.15. La chute Ouiatchouan à Val-Jalbert

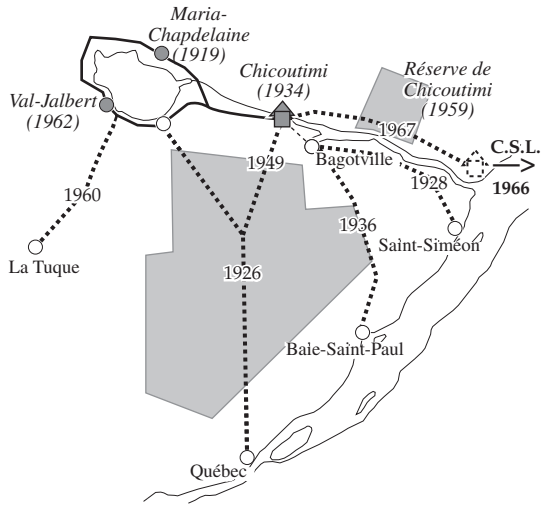
Bibliothèque nationale du Québec – CP7522

et de pêche de Chicoutimi » (C.I.F.Q., 1974, p. 44). Cet acte d'appropriation permettra d'organiser le lien entre Saint-Fulgence et Sacré-Cœur. Huit ans plus tard (en 1967), la brèche est ouverte. En 1960, une kyrielle d'événements montrent à quel point le contrôle de l'État s'étend sur l'ensemble du territoire. C'est la première édition du Carnaval-Souvenir de Chicoutimi, une fête fondée sur l'identité collective. Par ailleurs, on aménage une nouvelle route, celle qui reliera La Tuque à Lac-Bouchette. Enfin, le zoo de Saint-Félicien entreprend ses activités.

Toute cette effervescence déstabilise l'acteur bourgeois. Celui-ci se sent tout à coup un peu à l'étroit dans le fjord du Saguenay. Encadré par les trajectoires d'évasion de masse instaurées par l'État, la Canada Steamship Lines désinvestit sa position et abandonne le territoire du Bas-Saguenay. C'est la fin des fameux « bateaux blancs » (figure 9.4).

Figure 9.4

LA TOILE D'ARAIGNÉE DE L'ÉTAT



En 1966, les trois derniers bateaux de la C.S.L. furent vendus et l'hôtel ferma ses portes. Durant cent ans, l'hôtel et les bateaux de croisière avaient été le centre de la vie du village et avaient fait partie intégrante des activités estivales à Tadoussac (Beattie, 1995, p. 17).

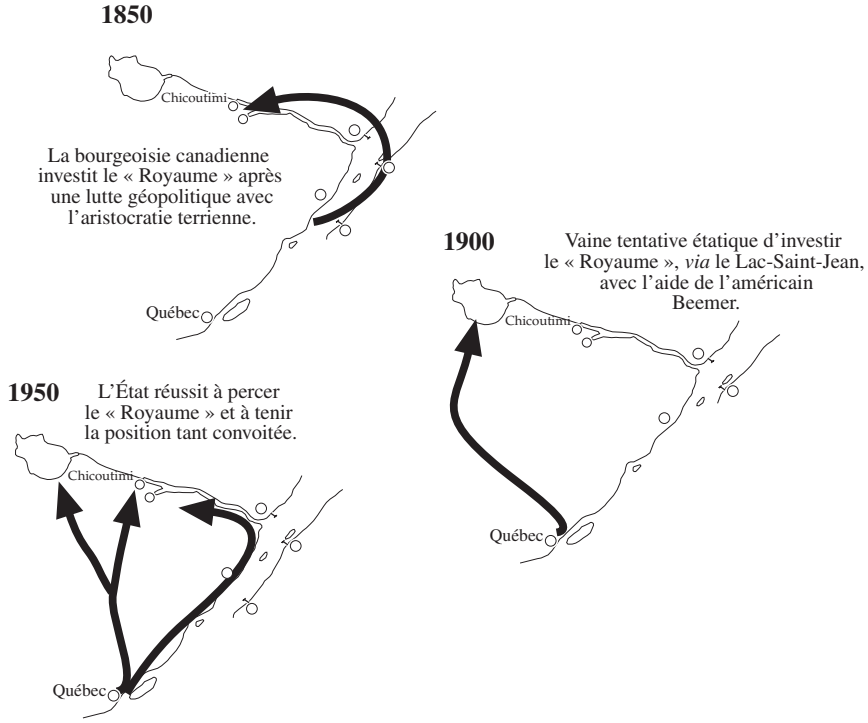
La C.S.L. maintint tout de même ses bateaux blancs en service jusqu'en 1966 […] au cours des trois ans qui suivirent, la C.S.L. vendait le Manoir Richelieu et l'Hôtel Tadoussac (Tittley, 1995, p. 14).

L'État québécois a donc reconquis le territoire hors de portée depuis 1850 (figure 9.5). À la fin des années 1960, la victoire de l'acteur étatique aidant, des transformations majeures surviennent dans l'organisation spatiale du tourisme au Saguenay–Lac-Saint-Jean. Deux éléments sont à considérer :

- On propose d'unifier la région : « Le C.E.R., par le truchement de son comité du tourisme, est au cœur de la question. Ce dernier a pris comme slogan (1968) : Saguenay–Lac-Saint-Jean, unité touristique. Un mémoire de l'État, définissant un réseau touristique régional, entend servir cette unification » (Pépin, 1968, p. 366).

Figure 9.5

La* RECONQUISTA *d'un royaume



- On oublie complètement le Bas-Saguenay et la côte de Charlevoix. Les guides touristiques que l'État édite proposent maintenant un nouveau trajet qui mène sur la Côte-Nord (Québec, 1971a). Dès lors, le circuit du Saguenay–Lac-Saint-Jean s'enclenchera uniquement par la « voie royale », celle du boulevard Talbot *via* le parc national des Laurentides. Pendant près de vingt ans (1966-1983), la région du Bas-Saguenay souffrira de cette situation. La création du parc Saguenay, en 1983, repositionnera les acteurs étatiques – fédéral-provincial – dans cette zone (Gagnon, 1998, p. 136-137).

Sitôt dénouée la rivalité ayant opposé l'État québécois à la bourgeoisie se profile une nouvelle rivalité opposant cet État au gouvernement du Canada (Gagnon, 1998). Et vogue la baleine…

3. LA VILLÉGIATURE POPULAIRE : VARIATION SUR LE THÈME DU « CHALET »

> Le XXe siècle a […] comblé le fossé qui séparait les territoires développés par les Anglo-Saxons de ceux qu'occupait la majorité francophone. La démocratisation de la villégiature – l'avènement du chalet d'été – a permis une réappropriation de l'ensemble de ces lieux de plaisance. Hélas, le mouvement s'est produit en même temps que le développement de la banlieue qui a englobé plusieurs des stations de vacances à proximité des centres urbains (Trépanier, 1988a, p. 5).

La villégiature populaire a progressivement envahi, après les avoir « squattées », les rives des cours d'eau et des lacs à faible distance des bassins de population.

> Des résidences secondaires, des « camps d'été » comme les appellent encore plusieurs de nos aînés, commencent à se multiplier autour des plans d'eau à proximité des principales agglomérations. Et, fait remarquable, les premières familles de classes plus modestes construisent leur maison d'été (Stafford et Samson, 1986, p. 293).

> Dans la foulée du démarrage touristique des années précédant la Deuxième Guerre mondiale, des citadins de plus en plus nombreux allaient occuper illégalement [les] rives pour pratiquer des activités de chasse et de pêche. La multiplication de ces squatters […] devait accélérer l'action gouvernementale (Paré et Samson, 1986, p. 24).

3.1. L'ANARCHIE EN LA DEMEURE

La population commence à demander une certaine accessibilité aux terres publiques et manifeste son indignation devant les privilèges accordés à la bourgeoisie ou encore aux clubs privés. « En 1943, plus du tiers des membres de clubs ne résident pas au pays. D'où un sentiment d'aliénation qui se fait jour dans la population, dès le début des années 1930 » (Martin, 1997, p. 49). L'État, voulant régulariser la situation et contrebalancer les pouvoirs, mettra en place des politiques généreuses d'accessibilité aux terres à partir des années 1930. Ces règles d'attribution des baux de villégiature ne changeront significativement qu'à la fin des années 1960 (tableau 9.3).

Les étangs les plus modestes des Laurentides ou des Appalaches, ainsi que certains terroirs ouverts au tournant du XXe siècle et rapidement abandonnés par des colons désabusés, ont été occupés dès les années 1930 et 1940 (Désy, 1982, p. 13). « Les citadins rachetaient souvent

Tableau 9.3

La villégiature populaire entre 1930 et 1965 : l'anarchie en la demeure

	Événements	*Interventions de l'État*	*Conséquences*
1930	Pressions de la population pour une plus grande accessibilité aux terres publiques.	Création du ministère des Terres et Forêts, responsable de la gestion sur les terres publiques.	L'anarchie marque l'occupation des bordures de plans d'eau : « *squattering* ».
1938	Période 1938-1940, essor de la villégiature sur les terres publiques.	Le ministère des Terres et Forêts pose les conditions et les exigences de location d'un emplacement sur les terres publiques, à des fins de villégiature privée.	Bail de dix ans (possibilité de renouvellement) ; six personnes suffisent pour ouvrir un nouveau plan d'eau.
1958	Les villégiateurs désirent obtenir la propriété pleine et entière sur leur terrain.	Les autorités gouvernementales commencent à vendre des terrains sur les terres publiques dans certains cantons désignés.	Entre 1958 et 1965, 3 000 emplacements sont vendus.
1965	Les villégiateurs exercent des pressions pour ouvrir davantage les terres publiques.	Les pressions sont si fortes que le gouvernement cède et étend l'autorisation de la vente de lots sur les terres publiques à tout le Québec.	L'anarchie règne dans le domaine public.

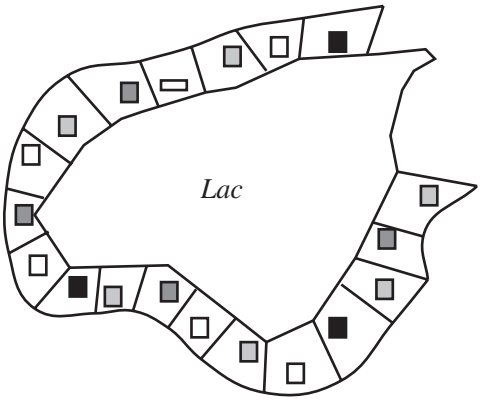
Sources : Désy, 1982, 1988 ; Laflamme, 1988 ; Paré et Samson, 1986 ; Saint-Amour, 1979 ; Saint-Georges, 1988.

d'anciennes maisons de colonisation situées sur les marges agroforestières (les terres de roches) des Cantons-de-l'Est et de la Beauce pour les transformer en camps de chasse » (Martin, 1990, p. 153).

Les valeurs profondes associées à ce type de pratique sont-elles de nature identitaire ? Selon Jean-Pierre Saint-Amour : « Cette villégiature populaire s'explique par le profond attachement des Québécois à des valeurs rurales qui survivent dans notre société urbaine mais aussi par la longue tradition de lien avec la vie libre dans la nature (p. ex. les camps de chasse et de pêche) » (1979, p. 20). Mais, paradoxalement, on observe un morcellement des propriétés en bordure des plans d'eau, reproduisant ainsi le modèle de la petite propriété privée « urbaine » en pleine nature (figure 9.6).

Figure 9.6

LE MORCELLEMENT DES PROPRIÉTÉS DE VILLÉGIATURE POPULAIRE



Caractéristiques de l'emplacement : chalet en bois avec galerie, composé d'une seule pièce (voir Jean Désy, 1988) ; occupation seulement l'été (isolation inexistante) ; localisation sur les bords d'un plan d'eau avec accès (quai + abri à bateau) ; morcellement excessif de l'espace avec points de vue orientés sur le plan d'eau.

Après la Seconde Guerre mondiale, la multiplication des modestes chalets, cordés autour de lacs parfois minuscules comme des étangs, alignés entre les maisons de ferme ou groupés en terrasses dans la plaine inondable de l'archipel montréalais et d'affluents du Saint-Laurent, témoignait donc d'une modification radicale des pratiques d'occupation spatiale (Désy, 1988).

> Les enclaves de villégiature nées [au cours du XIXe siècle] conservent […] tout leur attrait et leur caractère exclusif. Mais une certaine démocratisation se fait jour, particulièrement après la Seconde Guerre. La villa est remplacée par le chalet d'été, modeste construction sur poteaux de bois implantée, de façon parfois anarchique, au gré des fantaisies de ses propriétaires […] Le front de villégiature qui s'arrête à la bordure des Laurentides, à la fin de la Seconde Guerre mondiale, se déplace de plus en plus vers le nord, avec le résultat que la plupart des plans d'eau dans un rayon de 150 à 200 kilomètres des centres urbains de la vallée du Saint-Laurent deviennent ceinturés de chalets (Beaudet et Lamothe, 1996, p. 66-67).

> Déjà, on qualifie ces nouvelles constructions de chalets et plus souvent de « camps d'été » qui, dans leurs formes les plus courantes, emprunteront à la longue histoire du *bungalow* anglais : salle de séjour prolongée par une galerie extérieure à moustiquaire, chambres à coucher et cuisinette

> rudimentaire ; parfois aussi une seule pièce qui joue à la fois le rôle de salle de séjour, de dortoir et de réfectoire (Samson, 1988, p. 15).

> On comptera plus de 28 000 chalets en 1941, dont beaucoup agglomérés dans et autour de centres de villégiature. La véritable expansion s'est produite à partir des années soixante, rejoignant toutes les régions du Québec (concentration en bordure des Laurentides et des Appalaches) et toutes les classes de la société, mais en particulier les couches moyennes et populaires : conduites d'imitation des strates moyennes dominées par les strates supérieures ? (Désy, 1982, p. 13)

> C'est à partir des années 1960 que la multiplication des maisons de villégiatures individuelles a connu une expansion considérable au Québec. On retrouve aujourd'hui des chalets dans toutes les régions du Québec […] (Saint-Amour, 1979, p. 21).

Le phénomène des « chalets », qui a pris un essor prodigieux depuis les années 1940, se caractérise par des mouvements pendulaires entre résidences principale et secondaire. D'après Normand Cazelais, l'essor de ce phénomène a créé de nouvelles banlieues et, si on le doit principalement à des changements dans les conditions de travail, il est également attribuable au développement de l'automobile et du réseau routier (1989, 1999). Roger Brière n'avait-il pas remarqué : « Pour sa part, la villégiature en maison de plaisance grandit dans d'énormes proportions à mesure du développement des routes vers les régions des Appalaches et des Laurentides » (1967a, p. 95) ?

Jean-Pierre Saint-Amour qualifiait ainsi la période d'émergence d'une démocratisation de la villégiature : « La période de prospérité qui suivit la Seconde Guerre mondiale élargit encore l'accès à un plus grand nombre de ménages, notamment à ceux disposant de revenus moyens […] Le départ de [l'] élite [bourgeoise] amène un remplacement par des catégories à revenu moins élevé. Nous constatons en même temps un débordement vers l'arrière-pays délaissé jusque-là par les villégiateurs » (1979, p. 20). Ces deux remarques sur la localisation des zones de villégiature sont pertinentes.

Roger Brière a observé que des implantations populaires ont jouxté des lieux de villégiature *fashionable*. « Des groupes de moindre importance se sont formés [au] voisinage de certaines stations jadis célèbres, comme Métis-sur-Mer, Notre-Dame-du-Portage, Saint-Patrice de Rivière-du-Loup et la Malbaie » (1961-1962, p. 49). Quant aux marges nordiques de l'axe laurentien, on se les a appropriées très tôt après la Seconde Guerre mondiale. « Les Laurentides sont ainsi devenues une sorte de vaste

hôtellerie d'été » (Blanchard, 1947, p. 521). Avec lyrisme, Raoul Blanchard décrit pour chaque site le nombre de chalets, de familles, les services, etc. :

> Saint-Gabriel-de-Brandon […] a exécuté avec succès un rétablissement sur le tourisme ; il a su jouer du charme de son beau lac, enchâssé dans l'émeraude des forêts avec, comme rangée de perles, les jolis chalets des bords aux teintes vives ; aujourd'hui, quatre beaux hôtels sur les pentes descendant à la nappe d'eau, 75 chalets, des logements en location, 2 000 personnes l'été » (*Ibid.*, p. 524).

Ce secteur, accolé aux Laurentides, est considéré comme ayant la plus grande capacité d'hébergement de type « chalet » au Québec. Jan Lundgren a écrit à ce propos : « *The general distribution pattern of camp capacities indicates that the north shore area, from the Laurentians north of Montreal up to a region around Quebec City, has by far the largest local capacities* » (1966, p. 70).

3.2. La discontinuité laurentienne

Quand on y regarde de près, on constate que l'espace que s'approprient les villégiateurs est contigu à ceux qu'occupent les clubs privés de chasse et de pêche. Comme si, pour conjurer le sort, les trajectoires de villégiature populaire tendaient à occuper la place de l'Autre sans pouvoir y prétendre à part entière.

La diversité des territoires du tourisme et de la villégiature, qui s'accentuait à compter des années 1960, attesta en fait une transformation en profondeur des pratiques d'aménagement. Dans le domaine de la villégiature, les interventions étatiques des années 1970 et 1980 vont bouleverser l'organisation spatiale des terres publiques (tableau 9.4).

La politique d'accès pour tous et les lois qui en découlent ne peuvent évidemment empêcher des conflits d'émerger. Un exemple intéressant concerne la problématique d'un « écart différentiel » entre, d'une part, les lieux de villégiature populaire qui ont été décrétés par l'État au cours des années 1940 et, d'autre part, les zones de résidences secondaires qui se sont transformées depuis les années 1980 en aires d'« étalement urbain ».

À ce sujet, le conflit introduit par la villégiature à Saint-Zénon dans Lanaudière est exemplaire. Lors d'une conférence sur l'impact de la villégiature, Christian Morissonneau définissait ainsi la problématique :

> La villégiature à Saint-Zénon suit le modèle de l'étalement (*sprawl development*). C'est un modèle onéreux pour le village puisque certains postes des dépenses municipales sont grossis seulement par la dispersion de

Tableau 9.4

La villégiature populaire entre 1970 et 1980 : l'opération « déclubage »

	Événements	*Interventions de l'État*	*Conséquences*
1970	• Mouvement populaire pour l'abolition des clubs privés.		• Occupations illégales de territoires privés.
1974		• Inquiétude grandissante de l'État sur l'utilisation et l'occupation des terres publiques.	• Moratoire sur les projets de villégiature (1976).
1977		• Adoption d'une *politique d'accessibilité aux terres publiques.* • Principe qui guide cette politique : le sol québécois est une richesse collective qui doit être gérée pour le bénéfice de la collectivité québécoise. Conséquemment, la collectivité doit y avoir accès.	• Abolition du droit d'achat des terrains de villégiature. • Attribution des lots par tirage au sort ; location à long terme (10 à 40 ans) ; on prévoit des emplacements non riverains ; les normes environnementales sont plus sévères.
1978	• « Déclubage » (opération gestion-faune).	• Abolition des droits exclusifs des clubs privés de chasse et de pêche sur les terres publiques.	• Création des zones d'exploitation contrôlée (zecs) à même les ex-territoires de clubs privés.
1979	• Problème criant sur les terres publiques, celui des occupants sans titres ou « squatters » (10 000 illégaux).	• Le ministère des Terres et Forêts (MTF) disparaît et devient le ministère de l'Énergie et des Ressources (MER).	
1982		• Rétablissement du droit d'achat pour les lots de villégiature.	• Autorisation de la vente des terrains loués depuis 1977.

Sources : Désy, 1982, 1988 ; Laflamme, 1988 ; Paré et Samson, 1986 ; Saint-Amour, 1979 ; Saint-Georges, 1988.

> l'habitat de loisir […] Cette dispersion du coût des infrastructures et services de base et la faible densité d'occupation du sol […] Au total, le constat est fait que la villégiature est plus une contrainte qu'un avantage si nous la voyons dans la perspective du développement basé sur les activités récréotouristiques (1999, p. 16-17).

La villégiature populaire des années 1930 à 1965 n'urbanisait pas la position. L'aménagement du « chalet » s'adaptait à la valeur positionnelle d'une aire de dispersion rurale. Mais au moment où les résidences secondaires sont devenues permanentes (1970-1990), on a assisté à une

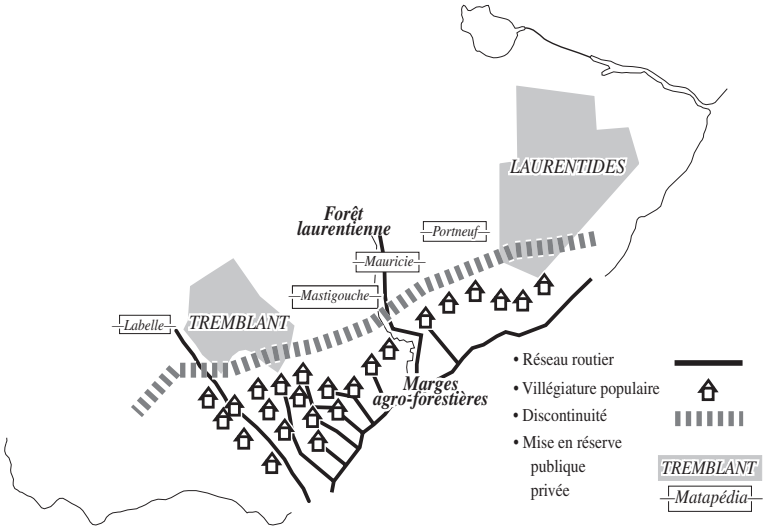
« urbanisation » de la position, transformant le « chalet » provisoire en « résidence de banlieue » (voir Québec, 1983, p. 8-11). Aujourd'hui, les innombrables conflits, dans les zones de villégiature situées à l'intérieur de marges agroforestières, sont dus au fait que le verrouillage urbain est confronté à un entourage de positions rurales (figure 9.7). Par exemple, le site de Sacacomi (Mauricie) ponctue une discontinuité entre :

- une aire d'évasion urbaine (forêt laurentienne « artialisée » depuis le XIXe siècle avec les clubs privés) ;
- une aire de dispersion rurale (marges agroforestières de la colonisation intérieure).

La tendance est à l'atomisation des interventions, aux dépens d'aménagements régionaux en principe « gouvernés ». La tendance annonce, autrement dit, le « sacrifice du pays réel », selon l'expression-choc de Gérard Beaudet (2000). On se dirige vers des embellissements ponctuels, presque « maniaques » – une piste cyclable ici, un îlot vert là, des bancs publics un peu partout, des festivals à qui mieux mieux, etc., pendant que les pouvoirs publics laissent la vague « néolibérale » déferler sur l'ensemble de l'écoumène.

Figure 9.7

La discontinuité laurentienne : une différenciation régionale



Source : Blanchard, 1947.

Chapitre 10

De l'éclatement des occupations touristiques à la mondialisation

1. L'ÉCLATEMENT DU TOURISME DE MASSE (1945-1980)

Le modèle du tourisme de masse ayant été expérimenté au cours des années 1930 et 1940 auprès d'une clientèle étrangère surtout américaine et *canadian*, l'après-guerre est consacré à son application auprès de la population du Québec. La grande région des Laurentides prend la relève et réalise ce tourisme nouveau genre dans les années 1960 (Brière, 1967d). On observe aussi la renaissance des paroisses agroforestières colonisées à la fin du XIXe siècle. Les petits villages issus de la colonisation d'un sol ingrat connaissent parfois un développement significatif. Le terroir, jusqu'alors dominé par de modestes exploitations agricoles, acquiert un caractère récréotouristique de plus en plus affirmé.

> Cette industrie [le tourisme] est d'autant plus en avance dans les Laurentides qu'elle ne gagne souvent du terrain qu'aux dépens de l'agriculture qui perd de l'importance à mesure que les cultivateurs divisent leurs fermes en lots mis en vente comme espaces touristiques. Le développement du tourisme pourrait s'y mesurer à la diminution des surfaces cultivées (Brière, 1961-1962, p. 61).

C'est aussi l'essor de la récréation de plein air, y compris des activités nautiques (navigation de plaisance), qui favorise la reconversion des infrastructures de navigation abandonnées au cours des années 1960 (tableau 10.1). Le « plein air » amène aussi la construction de plusieurs hôtels et auberges de grande renommée (réseau de bases de plein air).

Tableau 10.1

RECONVERSION DES INFRASTRUCTURES DE NAVIGATION

	Déconstruction des infrastructures	*Sauvegarde des infrastructures*
Canaux	• Navigation commerciale et industrielle transférée à la voie maritime du Saint-Laurent (fin des années 1950). • Réorganisation du transport fluvial dans le Haut-Saint-Laurent.	• Récupération du réseau par les plaisanciers (p. ex. axe Champlain-Richelieu). • 1963 : aménagement d'une écluse à la centrale Carillon pour les plaisanciers.
Quais	• Déclin et disparition du cabotage sur le Saint-Laurent. • Déqualification et abandon de plusieurs petits quais. • Pêche traditionnelle malmenée par la réorganisation de la gestion des pêcheries.	• Plusieurs petits quais doivent leur survie à : – leur inscription sur des itinéraires nautiques ; – leur association à un port de plaisance.

Source : Beaudet et Lamothe, 1996.

Durant cette période d'effervescence, les aires du tourisme et de la villégiature effectuent un « mitage » de l'aire rurale (Beaudet, 1999b). Le processus laissait présager le syndrome de l'étalement urbain de l'après-guerre, à savoir un parachutage d'occupations à visage urbain mais en milieu « rural et qui reste rural » (Ritchot, Mercier et Mascolo, 1994). À compter de la fin des années 1950, l'accent est mis sur un accès direct, utilitaire et instrumental, au territoire et à ses ressources. Le processus s'est toutefois mis en branle dans les années 1960, avec les études d'aménagement régional réalisées dans le cadre de la loi ARDA.

Ces études d'aménagement cherchaient à classifier les terres selon leur potentiel récréatif. Gilles Robitaille décrit le rôle de cette classification :

> L'activité récréative de plein air devenant de plus en plus un secteur important d'activité économique, les ressources naturelles utilisables à cette fin se devaient d'être inventoriées avec autant de soin que les autres dans le projet de l'inventaire des terres du Canada. On sait que cet inventaire doit guider les gouvernements ou leurs exécutants dans les décisions à prendre relativement à la meilleure utilisation à faire du potentiel naturel des terres de notre pays (1967, p. 67).

Cette loi voyait, de plus, au financement des plans de développement régional, dont ceux très touristiques de l'Outaouais et des Cantons-de-l'Est[1]. Le tourisme était en effet apparu comme l'un des moyens de contrer le déclin des régions et de requalifier les territoires.

> C'est ainsi que la Loi fédérale ARDA sur le développement des régions rurales, adoptée en 1960, a contribué à présenter le tourisme comme une option de développement valable pour les régions périphériques à la vallée du Saint-Laurent. On prétend ainsi pallier les déficiences structurelles d'une économie rurale traditionnelle basée sur l'agriculture, la forêt ou la pêche […] C'est aussi une période où l'État intervient directement dans l'aménagement des espaces et des installations récréotouristiques, contrairement aux périodes précédentes où ce sont les forces du marché qui ont conservé l'initiative (Beaudet et Lamothe, 1996, p. 66).

Un ensemble d'interventions réalisées par l'État ou dont celui-ci a été l'initiateur a dès lors contribué à disséminer les investissements, les infrastructures et les équipements, partout où s'exprimait une demande en ce sens. En effet, l'espace géographique est désormais traité comme un substrat isomorphe doté de potentiels divers. Son appropriation et sa mise

1. Voir aussi : *La vallée de la Rouge*. Vol. 1 : Infrastructure physique et sociale ; vol. 2 : Agriculture ; vol. 3 : Tourisme et autres secteurs non agricoles ; vol. 4 : Projets, Gouvernement du Canada, La société technique d'aménagement régional, 1964.

en valeur répondent exclusivement à une évaluation et à une prise en charge des besoins par l'État, à une exploitation raisonnée de la ressource, à une production de l'offre en regard de principes d'équité sociale et régionale, de rentabilité économique, de rééquilibrage du développement régional et d'effets d'entraînement (Demers, 1983, 1987 ; Pelletier, 1984).

> La possibilité d'adopter des normes dans le domaine des subventions découlait d'un principe de régionalisation. Ce principe ne devait s'appliquer qu'à un nombre restreint de grandes régions dont les limites géographiques ne devraient pas nécessairement coïncider avec celles des régions économiques établies par le ministère de l'Industrie et du Commerce, mais préférablement avec la formule adoptée par le ci-devant *Office du tourisme* pour la publication de ses guides régionaux basés sur la conception des itinéraires routiers. Aux sept régions ainsi désignées pourraient s'en ajouter deux autres pour le versement des subventions : celle de Montréal et celle de Québec (Prévost, 2000, p. 227).

À partir des années 1960, l'État multiplie les interventions : mise au point d'inventaires et de plans de développement, création de parcs, consolidation du réseau routier aux marges de l'écoumène, ouverture de nombreux territoires publics à la villégiature, concession de nouveaux territoires de chasse et de pêche et appui financier à un grand nombre d'initiatives privées (Allen, 1995 ; C.I.F.Q., 1974). Tourisme tous azimuts[2] !

1.1. Du « tourisme » au « loisir touristique »

Un épisode charnière – dans cette consolidation du tourisme de masse – a vu la création, en 1963, du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche (noté M.T.C.P.) et l'abolition, en 1977, des privilèges des plus anciens clubs privés de chasse et de pêche. Cette décision « administrative » allait avoir un impact considérable sur l'utilisation publique des terres de la Couronne. Pour comprendre comment on en est arrivé à une opération « déclubage » sur les terres publiques dans les années 1970, il est nécessaire de voir comment s'est passée la fusion entre l'Office du tourisme et le ministère de la Chasse et des Pêcheries. Un commentaire de Robert Prévost[3] permet de dégager les principaux jalons de la création de ce ministère et ainsi d'élucider l'énigme de cette fusion.

---

2. La région des Cantons-de-l'Est est un bon exemple de cette planification tous azimuts. Nous citons quelques-unes des dizaines d'études réalisées entre le début des années 1970 et le milieu des années 1980, parmi lesquelles plusieurs portaient sur le secteur Magog-Orford : Sorès (1973) ; Québec (1976) ; Manhas et Lucas-Girardville (1981) ; Sotar et Urbanitek (1984) ; Raymond, Chabot, Martin et Paré (1989) ; Sotar (1989).

3. Robert Prévost a été directeur de l'Office provincial de publicité, de l'Office du tourisme, puis sous-ministre adjoint au ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche.

> [Le premier ministre Lesage] décida de regrouper sous un même ministère les services constituant l'Office du tourisme et ceux du ministère de la Chasse et des Pêcheries […] La décision du premier ministre demeura inébranlable […] C'est ainsi que, le premier avril 1963, une loi entrait en vigueur créant le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche (2000, p. 232-233).

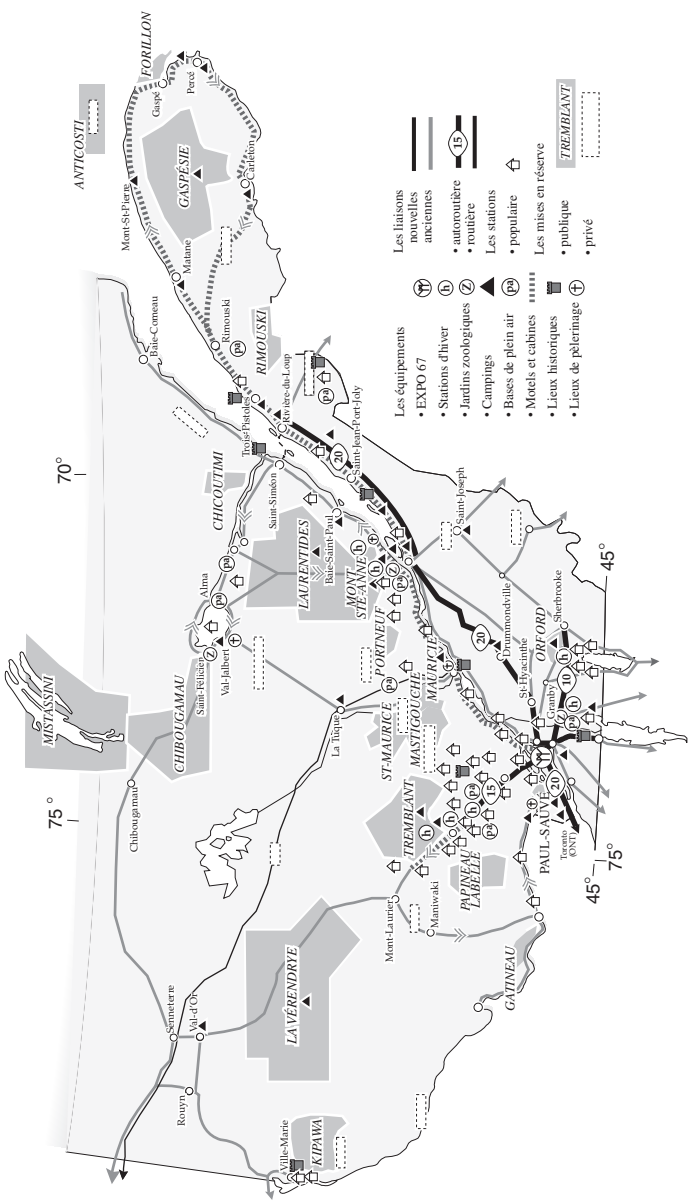
Qualifiée à l'époque de « contre nature », l'association « chasse-pêche » et « tourisme » représentait tout de même la condition de possibilité de l'avènement, au détriment des clubs privés, du tourisme de masse. Conforté dans sa rivalité face à la bourgeoisie, l'État devait redéployer ses forces pour affronter le problème de la pratique de la chasse et de la pêche, dernier bastion privé sur les terres du domaine public. « L'élan de l'Office du tourisme ne manquait pas de souffle. C'est l'oxygène qui allait lui manquer dans l'étouffant maelström de la chasse et de la pêche sportives, de la préservation de la faune, de la saga des clubs privés, de l'aménagement des grandes réserves et autres dossiers de l'heure » (Prévost, 2000, p. 190). La stratégie des autorités gouvernementales consistait à contrôler progressivement les clubs privés, pour finalement récupérer les territoires dans la perspective de permettre leur accès au plus grand nombre. Ce qui était chose faite en 1978, avec « l'opération gestion-faune » et la création des zones d'exploitations contrôlées (zecs). À cette date, le M.T.C.P. assumait, en étroite liaison avec ces associations d'utilisateurs, l'aménagement et la gestion de la faune.

> [Le M.T.C.P. était responsable] du renouvellement des baux aux clubs privés de chasse et de pêche. En ce dernier cas, les ministres et sous-ministres successifs et les fonctionnaires de la Direction générale de la chasse et de la pêche allaient vivre des heures de contestation qui mobilisèrent une large proportion de leur attention (*Ibid.*, p. 191-192).

> Le poids comparatif des deux secteurs d'intervention du Ministère ne saurait se limiter à la taille des budgets qui leur étaient accordés. À cette époque, les initiatives de la Direction générale du tourisme ne suscitaient que fort peu de contestation, mais on ne pouvait en dire autant du domaine de l'autre direction générale [de la chasse et de la pêche], non en ce qui avait trait à sa gestion, mais surtout par suite de l'émergence d'un mouvement populaire attisé par certains chroniqueurs de plein air et prônant ce que l'on a désigné comme la *démocratisation* de la chasse et de la pêche sportives : l'abolition des privilèges que représentait l'existence des clubs privés de chasse et de pêche (*Ibid.*, p. 234).

Figure 10.1

LE TOURISME TOUS AZIMUTS !



Sources : Beaudet et Lamothe, 1996 ; Brière, 1967a ; Désy, 1982 ; Saint-Amour, 1979 ; Stafford et Samson, 1986, 1989.

Depuis les années 1940, l'Office du tourisme a accumulé de l'expérience dans l'application de programmes axés sur le développement du tourisme de masse, entre autres l'aménagement des parcs routiers le long des principaux axes de circulation automobile. De son côté, le ministère de la Chasse et des Pêcheries du gouvernement a aussi expérimenté des pratiques récréatives populaires, d'abord dans les parcs nationaux et ensuite sur les réserves fauniques, au cours des années 1930, 1940 et 1950.

> La création du nouveau ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche allait donner lieu à une nouvelle répartition des tâches, et le programme [des parcs routiers] fut confié à la Direction générale de la chasse et de la pêche, qui assumait déjà des tâches connexes, notamment la gestion des parcs et réserves où l'on trouvait des espaces aménagés en fonction des loisirs, de nombreux chalets de pêche, des auberges où l'on servait un million de repas par année en plus de loger une importante clientèle, etc. (*Ibid.*, p. 191).

Au cours des années 1970, une fois l'opération accomplie sur les terres du domaine public, l'État repositionnera le volet « tourisme » avec « industrie et commerce », tandis que la partie « chasse et pêche », *démocratisée*, sera jumelée en 1979 avec le nouveau domaine du « loisir », en émergence depuis la fin des années 1960. En ce qui concerne le « loisir touristique », une variante québécoise du « tourisme social » français, il « a eu sa révolution tranquille au cours des années 1970 » (Désy, 1982, p. 14). On pourrait poursuivre la citation par : et son chant du cygne pendant les années 1980 ! En effet, le désengagement de l'État pointe à l'horizon et le domaine du loisir en subira les premiers contrecoups. L'intervention tardive de l'État, dans la sphère du tourisme social au Québec, aura des conséquences difficiles pour les intervenants dans ce domaine. Il s'ensuivra une lutte constante entre ces derniers et le nouveau ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, non pas pour la démocratisation du tourisme, mais pour conserver le peu de gains acquis depuis les années 1960. Les actes structurants d'appropriation n'auront alors que peu de prise sur l'espace touristique.

> Au niveau du gouvernement, malgré de bonnes intentions mentionnées dans le Livre blanc sur le loisir, paru en septembre 1979, il n'y a pas beaucoup de chemin de parcouru. Nous savons très bien qu'un projet d'implantation d'une formule du type Village-Vacances-Familles (VVF) est à l'étude depuis un certain temps au ministère du Loisir, Chasse et Pêche, mais on semble en retarder l'application compte tenu de la situation financière du gouvernement (Fournier, 1983, p. 26).

> Les premières réductions budgétaires de l'État dans le secteur du loisir datent de l'année financière 1982-83. Depuis lors, et à chaque année par la suite, les baisses et les gels de subventions ont été monnaie courante. Les organismes du milieu du loisir ont calculé que ces réductions, combinées à l'augmentation du coût de la vie, montrent un manque à gagner de plus de 45 % de leur budget. Cette situation a provoqué la disparition de nombreux services à la population et la perte de 35 % des emplois rémunérés de ce secteur. 1985 marque le début d'une autre ère difficile : celle qui touche les équipements de loisir, les hébergements sociaux, les services directs et le soutien aux organismes locaux (G.R.T.S., 1988, p. 4).

Les années 1970 ont aussi été caractérisées par la multiplication des schémas et des plans d'aménagement régional, de développement et d'équipement. Un peu partout, les inventaires des ressources et des potentiels étaient mis à contribution pour apporter une réponse à une demande croissante, pour étayer l'offre, voire pour créer de toutes pièces un produit dont la principale justification était la présence, dans le voisinage du Québec, d'un marché potentiel. Les plans de développement touristique et les généreux programmes d'investissement des années 1980 ont confirmé ces tendances (Beaudet et Lamothe, 1996 ; Lucas-Girardville, 1986).

1.2. La région modèle du tourisme éclaté : les Laurentides

La région des Laurentides a incarné le tourisme tous azimuts avec centres de ski, terrains de camping, parcs nationaux, zones de villégiature et hébergements sociotouristiques. Les Laurentides sont devenues alors le modèle du tourisme de masse de la seconde moitié du XXe siècle (Garceau, 1990, 1995 ; Laurin, 1993, 1989 ; Jolin, 1996). La conception de ce modèle remonte toutefois au premier tiers du XXe siècle.

Dans les Laurentides du nord de Montréal, la mise en service du tronçon Saint-Jérôme–Sainte-Agathe-des-Monts de la ligne du « P'tit Train du Nord », en 1892, a favorisé la formule du tourisme itinérant. Le ski y a été le principal vecteur, à compter des années 1905-1910, du développement d'un tourisme d'hiver. La prophétie du curé Labelle, célébrée par Alfred Pelland comme on sait (Québec, 1908, p. 67), devenait réalité dans le cours des années 1940-1960.

> Un territoire de quelque 1 500 kilomètres carrés s'étirant de part et d'autre de l'axe du P'tit train du Nord, de Shawbridge à Mont-Tremblant, devenait ainsi l'assise des premiers véritables aménagements récréotouristiques d'échelle régionale et du terrain de jeu des Montréalais (Beaudet, 1996b, p. 10).

Bibliothèque nationale du Québec – CP2509

Photo 10.1. Chalet sur le bord d'un lac à Val-Morin

Bibliothèque nationale du Québec – CP4646

Photo 10.2. Les débuts du ski à Sainte-Agathe-des-Monts

> […] en fait le vrai centre de ski de la Province est celui des Laurentides proches de Montréal, où circule une voie ferrée et où les routes sont déneigées. Là, c'est la ruée, particulièrement lors des fêtes de fin d'année et au cours des fins de semaine (Blanchard, 1960, p. 240).

Hôtels de toutes tailles et maisons de pension accueillaient les touristes itinérants ou les visiteurs désirant séjourner quelque temps dans la région (Beaudet, 1996b ; Garceau, 1990 ; Laurin, 1989 ; Lundgren, 1967) :

> […] la pratique du ski provoquait la construction de grands hôtels dont elle allait désormais assurer la rentabilité. Parmi les plus connus, tous construits avant 1939, citons le Far Hills Inn et le Sun Valley Hotel de Val-Morin, le Chanteclerc de Sainte-Adèle, le Domaine de l'Estérel à Sainte-Marguerite, le Mont-Tremblant Lodge, sans oublier […] le Gray Rocks […] (Laurin, 1993, p. 67).

L'engouement pour la « grande Suisse » d'Antoine Labelle n'a pas résulté des seules « commodités » installées là. La région aurait constitué un espace « terminatif » où différents acteurs (bourgeois, prêtres, notables, colons, État) se rencontrèrent pour créer un nouveau lien social. À cet égard, les Laurentides allaient constituer un pôle majeur de définition figurative du Canada.

> De Montréal, l'accès aux Laurentides est facile par l'autoroute. Le ski y revêt une telle importance que les principales stations sont indiquées sur cette autostrade. Une fois rendu, le touriste-skieur respire encore mieux qu'à Montréal l'atmosphère du Canada français. Le langage, les coutumes locales et l'architecture paysanne sont vraiment de l'inédit pour les visiteurs (Québec, 1969c, p. 28).

Cette propension identitaire a mobilisé de nombreux artistes au début du XXe siècle, qui ont célébré les paysages forestiers et lacustres caractéristiques de la région. Maurice Cullen, à la suite d'une visite au mont Tremblant en 1912, et d'autres peintres immortalisèrent les Laurentides du Nord montréalais entre 1920 et 1940. En 1929, Jean Palardy, celui qui plus tard dessinera le mobilier du Mont-Tremblant Lodge, vient peindre sur le bord du lac Tremblant. John Lyman avec d'autres artistes peintres ont ouvert une école de peinture à Mont-Tremblant : la *Lyman Summer Art Class*. Robert Wakeham Pilot a, quant à lui, peint les décors du lac Supérieur, de Saint-Jovite et de la rivière du Diable (Ayre, 1978 ; Constantinidi et Duffy, 1977).

Un acte d'appropriation, lié à la formation d'un actant collectif au XIXe siècle, se manifeste dans les années 1930. L'alliance produira, autour du mont Tremblant, une aire touristique de portée identitaire. En pleine

Bibliothèque nationale du Québec – CP1925

Photo 10.3. L'hôtel Chanteclerc à Sainte-Adèle

Bibliothèque nationale du Québec – CP2084

Photo 10.4. Le domaine de l'Estérel au Lac Masson

crise économique, l'abbé Charles-Hector Deslauriers devient curé de la paroisse de Sacré-Cœur-du-Lac-Mercier, aujourd'hui la municipalité de Mont-Tremblant. Visionnaire, ce prêtre mise sur le tourisme pour faire vivre ses paroissiens plongés dans le chômage et la pauvreté. Il rappelle à ses ouailles que les beautés naturelles qui les entourent peuvent se transformer en mine d'or s'ils se donnent la peine d'y travailler. C'est alors qu'intervient un Américain de Philadelphie : Joseph Bondurant Ryan, communément appelé Jos Ryan.

> Le curé Hector Deslauriers, qui sait dans quelle crise économique se débattent ses paroissiens, intervient avec des pétitions et relance le premier ministre Maurice Duplessis […] pour qu'il vende ou loue des terres publiques à Ryan. La veille de la Deuxième Guerre mondiale, au cœur des Laurentides, fruit de la collaboration entre un financier, un entrepreneur étranger, avec l'État et une paroisse, se bâtit un des plus gros centres de ski d'Amérique du Nord : le Mont-Tremblant Lodge, avec son petit village très couleur locale (Morissonneau, 1996, p. 28).

Avant même d'avoir obtenu les autorisations du gouvernement pour l'aménagement de la montagne, celle-ci se trouvant dans un parc national, Ryan y investit 800 000 $, une somme colossale pour l'époque. Il organise le relief en y implantant le premier téléférique du Canada et en y construisant un village « canadien-français » à sa base. En ce qui concerne l'aménagement du mont Tremblant, Lucie K. Morisset écrit : « […] l'Étasunien Jos Ryan aménagea à Mont-Tremblant, à partir de 1939, [un] "French Canadian Village" » (1999, p. 223). Entre-temps, pressé par les événements, l'État doit bouger et fait modifier « […] en 1939, la Loi du parc de la Montagne-Tremblante, en y ajoutant les notions de parc public et de lieu de délassement, [il] favorise ainsi le développement de la station de ski » (Lemay *et al.*, 1995, p. 4).

> En 1939, on y a permis l'implantation de la station de ski du Mont-Tremblant, développée par un Américain qui y attirera une riche clientèle du nord-est du continent. Les visiteurs ne seront toutefois autorisés à fréquenter le parc qu'à la fin des années 50. Le camping sera alors l'activité la plus populaire (Beaudet, 1996b, p. 69).

Les initiatives de précurseurs comme Émile Cochand, des frères Wheeler, de Jos Ryan, du légendaire Herman Johannsen (« Jackrabbit »), la mise en service du P'tit Train du Nord par le Canadien Pacifique, tout cela a contribué à consacrer les Laurentides comme le centre par excellence des sports d'hiver. « Le Pacifique canadien, propriétaire de la voie ferrée, en était venu à transporter l'hiver 100 000 skieurs avant 1939 […] » (Blanchard, 1960, p. 240).

Photo 10.5. L'aménagement du pied de la montagne par Joe Ryan (Mont-Tremblant)

Bibliothèque nationale du Québec – CP6970

Dans la première moitié du XXe siècle, les touristes itinérants s'évadaient par le chemin de fer. Dans la seconde moitié, en revanche, on utilisera comme instrument de diffusion le réseau routier automobile mis en place par l'État. L'éloge dont fait l'objet cette région illustre que celle-ci est le fer de lance de l'État en la seconde phase du tourisme de masse :

> Tout est réuni ici pour attirer les visiteurs, les charmes du paysage, la conjugaison de deux saisons de tourisme, la proximité de Montréal rejoint par une voirie magnifique ; aussi le tourisme est-il l'activité capitale de ce district, devenu le *playground* de la Province (Blanchard, 1960, p. 243).

> Les lacs et les collines qui s'inscrivent dans un rayon d'une centaine de milles de Montréal sont les plus fréquentés, en toute saison […] Ces Laurentides montréalaises constituent, de loin, la région touristique la plus achalandée et la mieux équipée du Québec (Brière, 1967a, p. 97).

Dans les Laurentides montréalaises, le réseau routier servira, tout comme en Gaspésie et au Lac-Saint-Jean, de moyen d'évasion et d'essais. Lors de l'aventure de la vente du massif du mont Tremblant à Jos Ryan dans les années 1930, Maurice Duplessis, alors premier ministre, avait compris que cette région avait de l'avenir. À son retour au pouvoir en 1944, Duplessis met en place des infrastructures routières modernes qui placeront les Laurentides dans le réseau des trajectoires d'évasion alors émergentes.

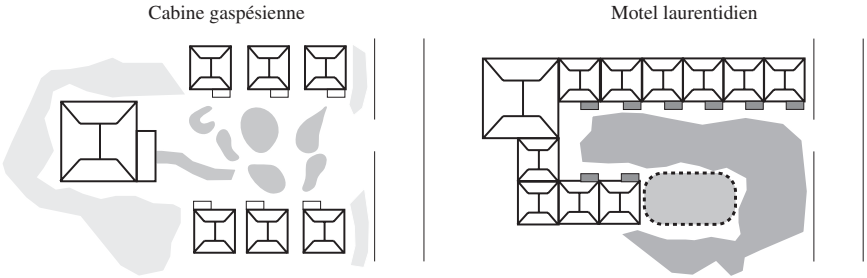
> Mais il faut aussi ajouter des mesures plus structurelles comme […] l'ouverture des chemins l'hiver, le pavage des routes, la construction des premières […] « grand-routes » bétonnées à trois travées de Montréal à la frontière américaine (en passant par Saint-Jean), aux Laurentides (en passant par Saint-Jérôme) et à Québec (en passant par Belœil), et de Québec à Beaupré. Citons également la construction de la première route panoramique à voies partagées entre Saint-Jérôme et Sainte-Adèle dans les années 1940 (Décarie, 1999, p. 7).

Pendant que Montréal souffre de la congestion automobile de l'après-guerre, le gouvernement Duplessis construit l'autoroute des Laurentides. « Dans la région de Montréal, en 1959, les autoroutes sont absentes. À cette époque seul un tronçon de l'autoroute des Laurentides entre Montréal et Saint-Jérôme et une partie de l'autoroute Métropolitaine étaient alors construits » (Pouliot et Léveillée, 1995, p. 34). Le premier lien autoroutier du Québec sera donc une artère touristique. « Il n'y a pas, dans le Québec, de route dont la fonction est exclusivement touristique, à l'exception peut-être de l'autoroute des Laurentides dont l'existence ne serait pas justifiée en l'absence du tourisme » (Brière, 1961-1962, p. 62).

Comme la Gaspésie qui avait été le lieu d'expérimentation de la « cabine » au cours des années 1930, les Laurentides seront, à partir des années 1950, celui du « motel ». « Peu à peu la cabine s'est transformée en motel, dernier représentant de l'habitation pour transitaires. Le motel n'est qu'une variété de l'espèce-cabine, dans laquelle les unités sont contiguës et forment un bâtiment allongé et bas » (Brière, 1961-1962, p. 46 ; figure 10.2). Le réseau routier des Laurentides a été pris d'assaut par des aménagements de type *strip* commercial à l'américaine. « Ces artères alignent, dans un assemblage hétéroclite, cabines, motels, stands à patates, comptoirs de souvenirs ou d'artisanat, camping et autres attractions. La route 11 [aujourd'hui la 117] […] en constitue l'exemple […]

Figure 10.2

LES FORMES D'HÉBERGEMENT – CABINE ET MOTEL



Source : Brière, 1961-1962.

le plus malheureusement célèbre » (Beaudet, 1996b, p. 11). Il est important de noter qu'à cette époque les Laurentides ne peuvent être dissociées de tout le mouvement du tourisme « itinérant » de l'après-guerre.

Sur l'importance des Laurentides, du point de vue de la fréquentation touristique dans les années 1950 et 1960, Roger Brière observe :

> Le noyau central de cette dernière région, c'est-à-dire en gros le territoire des municipalités de Sainte-Adèle, Val-Morin, Val-David, Saint-Adolphe et Sainte-Marguerite, à peine plus étendu que l'île d'Orléans et dont la population fixe n'est que de 15 000 âmes environ, dispose de 3 100 chambres d'hôtel ou de motel, de plus de 7 000 résidences secondaires et de 30 centres de ski munis de 75 remontées mécaniques. Presque toute la population active y est occupée à produire des services touristiques (1967a, p. 95).

Outre le tourisme de destination, l'ouverture officielle du parc du Mont-Tremblant, en 1958, permet de roder une formule d'hébergement accessible pour la nouvelle classe moyenne québécoise : le camping. « Le parc du Mont-Tremblant se spécialise actuellement dans l'aménagement d'espaces pour campeurs sous la tente et n'offre pas de camps en location » (Brière, 1961-1962, p. 51). Cette forme d'hébergement sera ensuite propagée le long des principales routes, dans le cadre d'un programme de parcs routiers.

> Mais bien d'autres facteurs encore, dont ceux qui ont déclenché les premiers déferlements de campeurs après la deuxième guerre : plein air et sociabilité, auxquels se rajoute un attrait pour le nomadisme que partage moins le villégiateur. Le phénomène devenu « de masse », là encore au cours de la décennie 60, et ce type d'équipement sociotouristique, du

Photo personnelle

Photo personnelle

Photo personnelle

Photos 10.6, 10.7 et 10.8.
Ma famille en camping (1963)

> moins dans sa version *soft-ware*, a sans doute été et demeure encore le fer de lance de l'accessibilité maximale aux vacances pour une majorité, l'accession à la propriété automobile remplissant une seconde condition de départ (Désy, 1982, p. 13).

La région des Laurentides de Montréal a logé le modèle du tourisme de masse dans le cours des années 1950, 1960 et 1970 (Beaudet, 1996b ; Brière, 1967a). Dans les années 1970, les Laurentides ont servi de projet-pilote pour la création des associations touristiques régionales (noté A.T.R.). En effet, c'est en 1976 que le gouvernement met en place cet organisme régional qui sera officiellement reconnu en 1978 et présent dans l'ensemble du territoire québécois (Beaudoin, 1990 ; Lucas-Girardville, 1986 ; Vincent et Brissette, 1986).

> En 1976, il y avait seize ans déjà que le directeur de l'ancien Office provincial de publicité, dont faisait partie le Service du tourisme, recommandait de favoriser la mise en place de structures régionales et de recourir pour cela au versement de subventions selon des normes soigneusement établies […] il devint [alors] possible de procéder à des expériences sectorielles. Une subvention de 59 400 $ fut versée à l'Association touristique des Laurentides afin de lui permettre de coordonner toutes les initiatives visant à promouvoir le tourisme dans cette région (Prévost, 2000, p. 229).

1.3. De l'éclatement à l'indifférenciation

Dans le contexte d'objectivité spatiale que nous avons circonscrit, l'activité touristique a finalement représenté une « planche de salut » pour contrer les difficultés économiques en régions marginales. La création des régions touristiques a effectivement bénéficié, dans le courant des années 1970, du discours sur les « disparités régionales » et de la mécanique « aménagiste » développée peu après 1960 (Bureau d'aménagement de l'Est du Québec). Pendant les années 1980, le tourisme est ainsi promu vecteur privilégié de la relance économique des régions et c'est alors qu'on lui reconnaît une vocation « industrielle ».

> Rentabilité oblige, l'approche client-consommateur qu'adopte le ministère du Tourisme confirme la philosophie marchande de l'État québécois et repousse à l'arrière-plan la mise en valeur des attraits véritables […] la substance est reléguée aux oubliettes au profit de l'image ; la qualité cède le pas à la quantité (DeBlois-Martin, 1997a, p. 40).

Adoptée en 1992, la stratégie économique du ministère de l'Industrie et du Commerce identifiait le tourisme comme étant le quatorzième secteur d'activité pouvant constituer une « grappe industrielle ». La notion d'« industrie touristique » avait toutefois commencé à se généraliser dès le début des années 1980[4].

À compter de 1988, les programmes de l'État, jusqu'alors mis en œuvre en vertu de la Loi sur l'aide au développement touristique, ont été assujettis à une autre loi, sur la Société de développement industriel. Cette requalification du tourisme s'est depuis traduite par la disparition du ministère du Tourisme et par son remplacement par Tourisme Québec, une agence de promotion sous la responsabilité d'un ministre délégué. Dans un article intitulé « Adieu le ministère, bonjour l'agence », Normand Cazelais a formulé ce commentaire : « [le] changement d'orientation des programmes aidera les gens et les entreprises à structurer leurs projets, à vérifier des marchés, à étudier des budgets, etc. […] L'agence, pense le ministre, jouera davantage un rôle de veille technologique et de surveillance des tendances de marché » (*Le Devoir*, 1995-12-15).

Le tourisme a finalement trouvé sa légitimité dans un discours qui prône le développement des collectivités locales (pensons à Solidarité rurale du Québec). Sur la base de la raison économique d'éliminer les « disparités » entre les régions[5], le discours touristique s'enferre dans le raisonnement circulaire suivant :

- c'est au nom du tourisme qu'on obtient des subventions ;
- c'est pour utiliser ces crédits qu'on fait du tourisme.

Dans cette perspective, le tourisme est aujourd'hui un levier puissant pour la demande de subventions aux divers paliers de gouvernement.

> Dès qu'une région a des problèmes de chômage chronique, elle crée une corporation de développement touristique. Dans la seule région Mauricie–Bois-Francs, il y en a quatre […] Qu'on n'ait rien à montrer importe peu. On s'arrange pour déterrer deux squelettes d'autochtones, on mendie des subventions auprès de quelques ministères pour bâtir un écomusée ou participer aux salons internationaux (Désiront, 1988, p. 57).

---

4. Marcel Côté adopta en 1984 une attitude très critique à l'égard du recours à la notion d'industrie touristique.

5. Un article récent, paru dans *La Presse* du 3 novembre 1999, vient conforter cette approche dans le cas de la fusion de Mont-Tremblant et de Saint-Jovite : « C'est principalement afin de mettre fin à la disparité fiscale entre Mont-Tremblant, riche du développement spectaculaire de la montagne, et ses voisines de Saint-Jovite – ville et paroisse – et de Lac-Tremblant-Nord que la ministre des Affaires municipales […] compte déposer cet automne un projet de loi regroupant ces quatre municipalités. » Ce qui a été fait !

Le tourisme représente donc, pour les élites régionales, une activité de la dernière chance ou « salvatrice ».

> La dynamique régionale a nettement marqué le développement touristique au Québec : le lobby des régions est puissant, influençant les orientations et les stratégies gouvernementales. Le tourisme a des retombées économiques et sociales évidentes pour les régions, mais toutes les régions ont-elles un potentiel touristique ? Ne faut-il pas plutôt miser sur les attractions, sur les produits les plus susceptibles d'attirer les touristes étrangers, quitte à avantager nettement certaines régions au plan des budgets de promotion et de développement de l'offre ? (Jolin et Descôteaux, 1995, p. 40).

Le renouveau contemporain du « régionalisme », associé au développement local, constitue le fondement idéologique et pratique de ce saupoudrage. Pour rationaliser celui-ci, évidemment, il faut postuler que tout espace puisse être touristique. Au Québec, dans le cours des années 1980, on a par conséquent assisté à la consécration de l'ensemble du territoire de la *Belle Province* en tant que ressource touristique.

> Le Québec a donc été partagé en dix-neuf régions touristiques. Ensemble elles couvrent le territoire québécois dans son entier. Leur définition s'est appuyée sur une prémisse fondamentale, celle que tout le Québec est un espace touristique ou, du moins, peut avoir une vocation touristique. La définition de ces régions touristiques a obéi à la même logique en reconnaissant à toutes les parties du Québec un tel rôle potentiel, principal ou accessoire ; cette logique, notons-le, est largement partagée à travers le monde (Cazelais, 1999, p. 17-18).

> Les régions touristiques québécoises ont généralement été définies à partir de régions préétablies […] Mais, quel que soit le découpage préalable, cette définition ne repose pas sur l'identification de régions d'abord touristiques, en fonction de critères dûment élaborés et démontrés, et d'autres qui ne le seraient pas (*Ibid.*).

L'adoption, au cours des années 1980, de plans de développement par chacune des A.T.R., a constitué l'aboutissement de ce vaste exercice mis en œuvre et soutenu financièrement par l'État. Mais cette performance a poussé la planification territoriale à entonner son chant du cygne.

Aujourd'hui, les diverses manifestations du tourisme se partagent et se disputent les ressources ainsi que les territoires aménagés en stations, pôles, corridors, circuits et routes. Les contenus sont spécialisés : tourisme de plein air (Nadeau, 1995), tourisme culturel (Beaudoin, Cazelais et Côté, 1993), tourisme social (Cazes et Potier, 1998 ; Désy, 1982 ; Jolin,

1982 ; Vincent, 1998), tourisme urbain (Bellerose, 1991 ; Cazes, 1996 ; Zins, 1993), tourisme d'agrément, d'affaires (Cazelais, 1996), tourisme religieux (Morisset, 1997), tourisme industriel (Beaudet et Lundgren, 1996 ; Lecours, 1999), tourisme gastronomique, tourisme vert, écotourisme, tourisme autochtone et d'aventure (Barrette, 1989 ; Noël et Morisset, 1998), agrotourisme, cyclotourisme, etc. (Dumas et Lalancette, 1997 ; Gagnon, S, 1998b ; Jay-Rayon et Morneau, 1994, 1995, 1996 ; Knafou, 1994 ; Lucas-Girardville et Nadeau, 1983).

Nonobstant cette expansion indifférenciatrice des aires du tourisme et de la villégiature, l'espace québécois devient très inégalement mis en valeur. On peut invoquer, pour expliquer cet aspect d'un point de vue empirique, la disparité des potentiels et de leur répartition (Groleau, 1987 ; Lamothe, 1986). On peut également l'attribuer à l'éloignement relatif par rapport aux grands marchés, aux qualités variables des infrastructures de communication, au vieillissement et à la désuétude de certains équipements, aux effets pervers d'une trop grande délégation de responsabilité, ou encore à l'insuffisance des investissements requis, en certaines situations potentiellement attractives, pour atteindre une masse critique (Demers, 1983 ; Lamothe et Bienvenue, 1983 ; Pillette et Jolin, 1998). Nous retrouvons le questionnement de départ, qui pourrait signifier ici que les manifestations de l'éclatement, de l'indifférenciation et des inégalités seraient annonciatrices d'un désengagement progressif de l'État.

2. LE DÉSENGAGEMENT DE L'ÉTAT (1980-2000)[6]

Au début des années 1970, la création des parcs fédéraux de la Mauricie – un territoire naguère occupé par le Winchester Club – et de Forillon, de même que le classement de l'arrondissement naturel de Percé, perpétuaient le principe de la mise en réserve constitutive de lieux valorisés. D'ailleurs, l'État s'y adonnera littéralement à un « vidage », notamment dans le cas de Forillon et de l'île Bonaventure, où l'on a agi brutalement.

> La tâche ingrate de l'expropriation et du vidage du territoire, jugée nécessaire par le gouvernement fédéral, fut confiée au gouvernement du Québec. Jamais au Québec on n'avait connu une expropriation d'une ampleur

6. Les prochains paragraphes empruntent à des textes de travail rédigés en collaboration avec Gérard Beaudet et dont certains ont été publiés (Beaudet et Gagnon, 1999 ; Beaudet, 2000).

comparable : une superficie d'environ 59 000 acres, comprenant 350 propriétés avec constructions, 1 690 propriétés boisées et approximativement 2 500 parcelles de lots, entraînant la relocalisation d'environ 205 familles (Bélanger, Desjardins et Frenette, 1981, p. 721).

Autant l'État aura été interventionniste dans ce cas précis, autant il allait se désengager par la suite. Notamment, l'État québécois rédigea une kyrielle de lois et règlements, et cela jusque dans les décennies 1970-1980 : Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1 – 1979), Loi sur la protection des territoires agricoles (L.R.Q., c. P-41.1 – 1978), Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2 – 1972), Loi sur les biens culturels (L.R.Q., c. B-4 – 1972), Loi sur les parcs (L.R.Q., c. Q-2 – 1977).

Or – peut-être était-il trop tard ? – ces « garde-fous » n'ont pas endigué le tourisme tous azimuts ! Et, de plus en plus, tout se passe comme si le contrôle des mobilités était superficiel, plus stimulé et simulé que véritablement assumé. En conséquence, les acteurs de l'évasion ne parviennent plus à surdéterminer les mobilités des occupants des espaces ciblés. Tout au plus semble-t-on capable de se substituer à l'occupant local, sans pouvoir changer les qualités de la position (p. ex. à Saint-Zénon).

Un exemple intéressant concerne la mise en valeur des lieux industriels à des fins touristiques (Lecours, 1999, p. 237-248). La plupart des grandes installations des première et deuxième révolutions industrielles, de même que les infrastructures qui les accompagnent, se déploient en positions rurales. Leur mise en valeur à des fins touristiques pose régulièrement le problème d'aménagements concrets qui contredisent les qualités de la position. Si le recyclage du Vieux-Port de Montréal, situé sur le gradient urbain d'échelle métropolitaine, s'est traduit par l'émergence d'un vacuum qui est déjà parvenu à structurer une couronne résidentielle et institutionnelle de qualité (Beaudet, 1997), plusieurs autres recyclages de sites industriels sont rendus difficiles, s'ils ne sont pas bloqués, sous la contrainte de voisinages présentant des attributs peu compatibles avec une mise en valeur urbaine.

Le canal de Lachine constitue vraisemblablement l'exemple le plus manifeste de la difficulté qu'il y a à s'inscrire en contradiction avec les attributs de la position. Dans le même ordre d'idées, le succès très relatif de Tourisme Hochelaga-Maisonneuve pourrait être attribué à des contraintes positionnelles qui atténuent le potentiel que représente la relative proximité du centre-ville et la présence de certains équipements

indéniablement prestigieux (Jardin botanique, Parc olympique, Biodôme, Château Dufresne, etc.). Dans les faits, la qualité des équipements implantés depuis plusieurs années et consolidés à grands frais ne parvient pas à freiner le déclin du quartier, pas plus qu'à y attirer une fréquentation touristique rentable. On reconnaît la difficulté de la mise en valeur patrimoniale, qui dépend aussi des positions relatives à l'échelle de l'agglomération. La valorisation réussit habituellement à peu de frais en position urbaine, tandis que, même subventionnée, elle a plutôt tendance à rater en position rurale.

Les trajectoires d'évasion auraient de la sorte franchi la discontinuité constitutive de la catégorisation objective, au lieu de la repousser. Les attributs des occupations ainsi produites seraient directement opposés aux qualités indifférenciées et méconnues des positions atteintes. « C'est ainsi que, pour compenser le caractère plutôt quelconque d'un paysage qui serait naturellement peu perceptible ou peu accessible, certaines régions doivent procéder à des investissements considérables pour se positionner sur l'échiquier touristique » (Zins et Jacques, 1999, p. 49). La catégorisation d'une bonne partie de l'espace du tourisme et de la villégiature serait dorénavant subjective, dans la mesure où elle ne relèverait plus de la structure positionnelle mais serait dépendante des seules occupations concrètes.

> Un véritable engouement pour les villages s'est […] affirmé au cours des dernières années. La multiplication des évaluations patrimoniales et des adhésions aux programmes « Rues principales » et « Villes et villages fleuris » de même que l'accroissement du nombre des petites auberges villageoises et des « couette et café » en témoignent. Les résultats des initiatives lancées dans le contexte de cet élargissement sont très variables. En beaucoup d'endroits, on parvient difficilement à contrer les pratiques et les usages qui compromettent l'intégrité des lieux. Le phénomène s'apparente à la dissémination des équipements et des aménagements touristiques sur le territoire québécois entre les années 1950 et 1980. Des villages sont identifiés principalement pour leurs attributs « objectifs ». Ils sont l'objet d'interventions diverses qui ne réalisent pas toujours un investissement de valeur préalable. On reste à la surface des choses (Beaudet, 1999b, p. 23).

Les menaces qui ont pesé sur le site de Val-Jalbert, convoité par un producteur hydroélectrique, ou sur le domaine Joly-de-Lotbinière à la Pointe-Platon, délaissé par son propriétaire (en l'occurrence l'État), les perturbations que fait peser sur les paysages du Val-Saint-François l'interconnexion Hertel–Saint-Césaire imposée par Hydro-Québec ainsi que la

reconstruction de la côte des Éboulements, la construction d'une centrale dans le parc de la chute Chaudière, le risque d'une exploitation trivialement économique de petites et moyennes rivières fréquentées par des amateurs de plein air, le sort incertain de l'agrotourisme, du cyclotourisme et d'itinéraires champêtres partout où s'accélèrent les transformations profondes de l'agriculture – en particulier avec les mégaporcheries –, de même que l'abandon de plusieurs équipements qui, à l'instar du parc des Voltigeurs à Drummondville, étaient de qualité : « voilà autant d'exemples d'un problème qui déborde les conséquences du seul désengagement de l'État » (Beaudet, 2000).

2.1. Le syndrome de l'étalement urbain

L'évolution récente de l'écoumène touristique serait passablement le résultat de conflits – non pas de position à position (plan horizontal), mais d'occupation à position (plan vertical). L'utilisation hivernale de la piste cyclable du « P'tit Train du Nord », par les motoneigistes, rend compte de ce genre de confrontation (Francœur, 1999a). Ces « contradictions » gagneraient évidemment en acuité au fur et à mesure de l'abdication de l'État, qui laisse libre cours aux mécanismes d'occupation en entérinant, par exemple, le « droit de produire des agriculteurs » ou en se retirant lui-même du décor par la voie de partenariats et de privatisations. Les cas de délestage du réseau des haltes routières et de la gestion des activités dans les parcs provinciaux sont intéressants de ce point de vue (Robillard, 1995).

Le désengagement de l'État, sous toutes ses formes, ne serait toutefois pas la cause des contradictions (verticales) qui se font voir à la surface des choses. Il agirait plutôt comme révélateur d'une contradiction plus fondamentale et qui serait inscrite dans la morphologie abstraite sous-jacente. Faute d'avoir composé avec la catégorisation objective héritée du XIXe siècle, la mise en tourisme du territoire québécois, ici et là débridée, aurait produit une catégorisation subjective et relevant des seules occupations concrètes.

Dès lors, il suffit que les positions ne conviennent pas pour que les occupations se dégradent et entraînent des déperditions de valeur. Les exemples du « Village québécois d'antan » de Drummondville et du « Village d'Émilie » à Grand-Mère sont des cas de figure à cet égard. Pour le premier, Pierre DeBilly fait remarquer : « Malgré ses attraits indéniables [22 bâtiments authentiques datant de la fin du XIXe siècle] le site

de Drummondville doit faire face à des problèmes de financement chaque année plus aigus. » Il signale par ailleurs que le village d'Émilie « prend des allures de studios hollywoodiens parachutés en pleine nature. Malgré ces efforts, le site du village d'Émilie n'a jamais pu revivre le sommet des 125 000 visiteurs atteint en 1991 » (1996, p. 30-31)[7].

Dans la mesure où l'organisation de l'espace du tourisme et de la villégiature ne dépend plus de la structure positionnelle, l'organisation en question devient alors relative aux seules occupations concrètes. La multiplication en toutes positions des mêmes types d'aménagements et d'équipements contrevient de la sorte au processus d'« investissement de valeur ». La valeur est désormais *décrétée*. Le « décret de valeur » est de ce fait limité aux occupations de surface, à des parachutages de formes concrètes à visage urbain mais en positions autant rurales qu'urbaines.

> « Magie », « Sainteté », « Génie du lieu », voilà ce que le tourisme de masse détruit […] L'essence du lieu ne peut plus apparaître, le système touristique n'en produit que des contrefaçons, il organise la « barbarie touristique » (Deprest, 1997, p. 26).

En l'occurrence, l'accent est mis sur un accès direct, utilitaire et instrumental au territoire et à ses ressources. L'occupation et la mise en valeur du territoire répondent d'une évaluation et d'une prise en charge des besoins, d'une exploitation raisonnée de la ressource et d'une offre en regard de la rentabilité économique.

> [Les sites touristiques sont] appréciés en tant que ressource et en fonction de leur potentiel d'aménagement. Ces sites ont rarement suscité des trajectoires d'appropriation. En conséquence, ils constituent souvent des isolats soumis aux contraintes des occupations voisines […] Ces réalisations ne reposant pas sur un « déjà là » – c'est-à-dire sur un investissement de valeur « primal » –, il suffit d'une intensification des nuisances générées par les activités du voisinage, d'une reconfiguration de la demande ou d'un désengagement de l'État, pour que la position soit délaissée. C'est que, dans ce cas, la valeur du lieu est essentiellement produite par son aménagement : elle est superficielle (Beaudet, 1999b, p. 22-23).

Tant que les colocalisations occupationnelles et utilitaires des ressources du territoire restaient dans les limites du tolérable et que l'État assumait la gestion des conflits et des crises, on pouvait continuer d'espérer qu'avec un peu plus d'investissements, de meilleures infrastructures, plus de publicité et une bonne dose de concertation entre acteurs on

7. Ce site est aujourd'hui fermé de façon définitive.

parviendrait au développement de ces lieux aux valeurs « décrétées ». Il y eut des réussites, dont l'épopée de la « Seigneurie Volant » à Saint-Paulin (Lessard, 1994). Les dernières années en auront toutefois fait déchanter plus d'un (Zinger, 1995). « [...] les brochures de Tourisme Québec sont de véritables « pizzas *all dressed* ». Comme il faut contenter tout le monde, on y met de tout, pêle-mêle. Rien n'est ciblé. Alors qu'au Nouveau-Brunswick le Ministère a adopté une stratégie rigoureuse fondée sur la recherche » (Désiront, 1998, p. 58 ; voir aussi Cazelais, 1999, p. 12, 16 ; Knafou *et al.,* 1997).

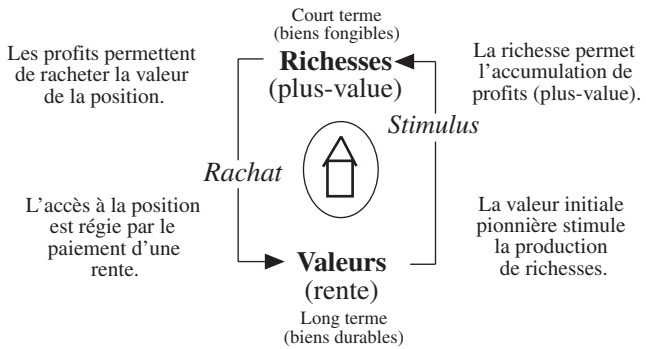
La multiplication en toutes positions de toutes sortes d'équipements contredit la structure morphologique profonde. Celle-ci, rappelons-le, ne peut être réduite aux occupations de surface. Le parachutage d'une forme concrète à visage urbain ne transforme pas magiquement la position rurale d'accueil en position urbaine.

2.2. UNE CLASSIFICATION DES POSITIONS TOURISTIQUES

En vue d'une typologie des sites touristiques et de villégiature, il est nécessaire d'expliciter un peu plus le rapport entre la valeur positionnelle sous-jacente et la « richesse » produite en surface. En cas de conflit « vertical », ce lien est fragile ou du moins verse dans un déséquilibre jouant soit en faveur de l'investissement de valeur, soit en faveur d'un décret ou d'une « projection » de celle-ci. Essayons de voir comment s'organise ce rapport de proportion, ou de disproportion (figure 10.3)

Figure 10.3

LE RAPPORT DE PROPORTION ENTRE « VALEUR » ET « RICHESSE »

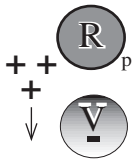
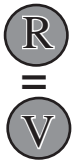


Source : Ritchot, 1999, p. 105-108 et 217.

Le degré de qualité de la valeur initiale de la position est un gage de stimulation pour la production de richesse en surface. Si le niveau de richesse est élevé, il permet une accumulation de plus-value. Celle-ci permettra de racheter une valeur positionnelle si possible en dehors des lieux de production. Enfin, pour accéder à la position valorisée, les prétendants doivent payer une rente. Voici deux exemples, au Québec, d'applications de ce rapport de proportion qui dès lors interpelle la valeur de la position selon qu'il s'agit d'un investissement ou d'un décret.

Figure 10.4

INVESTISSEMENT DE VALEUR OU DÉCRET DE VALEUR

Village québécois d'antan	*Mont-Tremblant*
La position initiale étant dévalorisée, elle demande un surcroît d'investissement en cas de décret de valeur. 	 La valeur pionnière de la position étant positive, elle aspire un investissement normal.

Il est maintenant possible de présenter une classification des positions touristiques selon qu'il s'agit d'« investissement de valeur » ou de « décret de valeur ».

Tableau 10.2

TYPOLOGIE DES POSITIONS TOURISTIQUES

Investissement de valeur	*Décret de valeur*
• Issu d'un processus d'artialisation lié aux valeurs identitaires.	• Fabriqué à partir des caractéristiques « objectives » liées aux potentiels naturels et culturels d'un site.
• Adaptation de la richesse à la valeur positionnelle.	• Décrochage de la production de la richesse par rapport aux valeurs positionnelles.
Dynamique interne émergente – Attracteur –	Projection des qualités sur l'espace – Artifice, « dopage » ? –

3. LE PROGRAMME DU « VILLAGE GLOBAL » OU L'ÉMERGENCE DE TRAJECTOIRES DU TOURISME DURABLE (1975-2000)

On vient de le voir : l'État a abandonné certaines de ses prérogatives, son statut d'acteur de premier plan – l'État est propriétaire de très nombreux sites et équipements – et son rôle d'arbitre. Ce dessaisissement rend compte, au fond, des faiblesses de la catégorisation subjective (occupationnelle) au regard de la catégorisation structurale (positionnelle) telle qu'elle a été analysée au fil de notre argument.

Depuis les années 1970, avec la crise pétrolière et l'éveil de la sensibilité écologique, nous assistons à une troisième phase d'appropriation en vue du loisir, dictée cette fois-ci par les valeurs du néolibéralisme contemporain ou encore de la mondialisation des échanges économiques (formation, développement durable, assainissement des finances). Un premier signal d'envergure internationale fut donné par l'Union pour la conservation de la nature et de ses ressources. L'U.I.C.N. organisa en 1966 une conférence sur l'impact du tourisme (U.I.C.N., 1967). Écoutons Gérard Beaudet :

> La contestation, à compter de la fin des années 1960, du capitalisme avancé et de l'État-providence, a entraîné une panne du décret de valeur. Le discours expert, qui incarnait depuis la fin du XIXe siècle une forme de transcendance, n'arrivait plus à convaincre une part croissante des Sujets du bien-fondé des choix des administrations […] Un mouvement de résistance s'est progressivement constitué. Il s'est exprimé dans ce que nous avons nommé la riposte postmoderne.
>
> Depuis les années 1970, un peu comme ce fut le cas au XIXe siècle, on oppose à l'approche instrumentalisée du territoire une sensibilité parfois exacerbée à l'égard des formes sensibles de l'établissement. Partout, des revendications et des initiatives originales appuient la survie des collectivités locales mises au ban de l'économie de marché, valorisent des paysages d'enracinement, contestent une exploitation excessive des ressources, patrimonialisent un terroir, sacralisent un panorama (1999b, p. 21).

Le tourisme « durable » – l'expression est consacrée (DeBilly, 1998) – magnifie également la nature – observation de la faune et création de réseaux cyclables –, mais il accorde une attention significative à la valorisation d'une nature plus appréciée pour ses processus écosystémiques (la création d'un réseau de parcs de conservation, de réserves écologiques, etc.), ainsi qu'aux lieux de mémoire et de culture (Allen, 1995 ;

Bussière, 1990 ; Barabé, 1995, 1990 ; DeBlois-Martin, 1999 ; DeGrandpré et LeBlanc, 1999 ; Francœur, 1999b ; Laplante, 1988c ; Zins et Jacques, 1999).

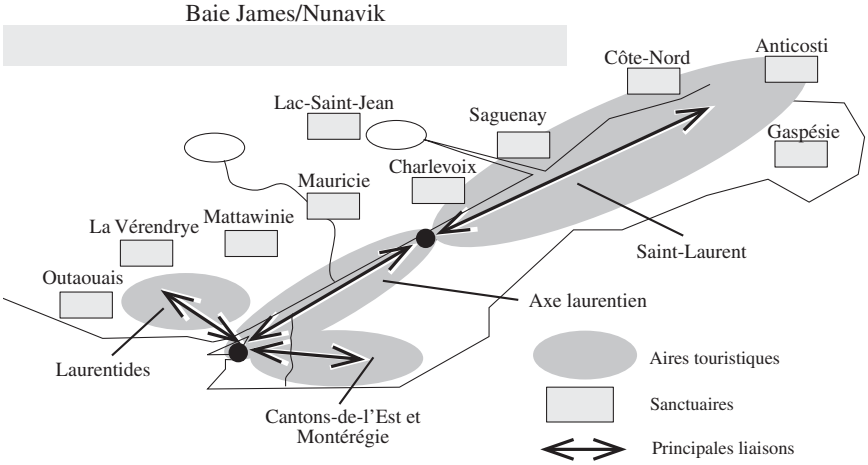
> […] on assiste depuis bientôt une décennie à une espèce d'engouement pour la nature, et singulièrement pour la forêt qui aurait soudainement des vertus magiques. Autrefois dangereuse, obstacle au progrès et à la croissance, elle est devenue aujourd'hui le salut de la ville (la ceinture verte est une protection de la ville contre elle-même). Tous les regards convergent vers elle et on assiste à une véritable mystification de la nature et surtout de l'arbre, de l'air, du vert (Nadeau et Gilbert, 1988, p. 26).

> Le touriste veut vivre l'environnement et cette tendance ne fera que croître au cours de la prochaine décennie […] 60 % à 80 % des motifs pour choisir une destination porteraient dorénavant sur la spécificité et la qualité de l'environnement régional et local (Jay-Rayon et Morneau, 1993, p. 45).

La quête de « développement durable » serait à la source d'une mise en réserve renouvelée de certains territoires, plutôt que d'une panacée pour l'ensemble des mises en valeur touristiques (Bussière, 1990). L'établissement serait de nouveau ciblé pour ses qualités sensibles plutôt que pour ses seuls potentiels exploitables. Sont actuellement repensés l'aménagement du territoire et l'exploitation des ressources au regard d'une volonté de ne pas compromettre le futur. Les projets de « forêts habitées »

Figure 10.5

Le chantier de l'espace touristique de l'acteur mondial



constituent un exemple de l'application des préceptes du développement durable (Germain, 1998). Mais on traduit moins, en cette circonstance, l'affirmation d'un investissement de valeurs profondes qu'une volonté d'harmoniser les activités et les occupations. Faudra-t-il qu'un certain « naturel » revienne au galop ?

4. UN RETOUR AUX SOURCES ?

Plusieurs massifs hérités du siècle dernier résistent. Certes, la clientèle est moins sélective, les grandes villas ont souvent été transformées en auberges et des aménagements résidentiels ou commerciaux d'un goût parfois douteux ont été tolérés (Cazelais, 1988). Il n'en demeure pas moins que la pérennité de la plupart de ces hauts lieux d'un tourisme de distinction est grande. On assiste même, depuis quelques années, à la renaissance de certains d'entre eux. « Un archipel de places fortes, reliées par des moyens de transport de plus en plus performants, signalerait des positions fortement valorisées et soustraites à un tourisme de masse, au demeurant fragilisé par l'érosion constante du pouvoir économique de la classe moyenne » (Beaudet et Nadeau, 1999, p. 51).

La station Mont-Tremblant constitue un exemple spectaculaire de cette dynamique sélective au Québec (Bérubé, 1998 ; Francœur, 1999c ; Turenne, 1997). Ce pôle gravite autour de l'aménagement du « Mont » proprement dit. Une entreprise de l'Ouest canadien, Intrawest, y a investi plus d'un milliard de dollars canadiens en quatre ans et a ainsi doté cette zone restreinte d'équipements de pointe (hôtellerie de luxe, village recréant l'atmosphère du « Vieux-Québec », restaurants haut de gamme, etc.). « À peine le mont Tremblant est-il engagé dans sa deuxième phase que les pourparlers ont déjà débuté pour définir le troisième chapitre de son développement, qui s'enclenchera en 2003. La Montagne Tremblante aura reçu, en tout, quelque 1,4 milliard de cette valse à trois temps » (Bérubé, 1998). Le Mont-Tremblant rivalise ainsi avec les grands centres de villégiature de l'Amérique du Nord. L'opération d'aménagement ne va pas sans rappeler celle menée par Jos Ryan dans les années 1930, qui vit également à l'édification d'un village « canadien-français ». Et de même que Jos Ryan acquit la collaboration de Maurice Duplessis, Intrawest a récemment décroché celle de Lucien Bouchard.

L'investissement de quelque 140 millions de dollars au Manoir Richelieu, par le Canadien Pacifique, fait aussi penser à ce qui s'était passé à la fin des années 1920, quand la Canada Steamship Lines avait reconstruit à grands frais l'hôtel, en plein hiver et en début de crise. La construction de l'auberge Sacacomi (Gironnay, 1998), à la porte de la réserve Mastigouche, et la reconversion en condominiums des anciennes résidences de villégiature à Tadoussac constituent d'autres exemples d'un ressaisissement des positions prestigieuses du siècle dernier.

> La maison du lac Sacacomi est une porte ouverte sur la nature. Nichée au cœur de la forêt, aux abords de la réserve faunique de Mastigouche, elle surplombe un lac majestueux dont le rivage fait plus de 40 km. Dans un site enchanteur où la nature règne sans partage, la maison du lac avec sa structure en rondins de bois s'intègre en toute harmonie au paysage et son hospitalité est sans égale (tiré d'un document promotionnel).

Bref :

> […] il est manifeste que les grandes stations de villégiature conservent leur attractivité. On y a multiplié, ces dernières années, les mesures de protection et les investissements y sont parfois colossaux. Pointe-au-Pic, le mont Tremblant, Montebello, le lac Memphrémagog et les environs du mont Orford illustrent avec éloquence cette « reconquête » (Beaudet, 1999b, p. 23).

Une certaine forme de privatisation semble par ailleurs se dessiner dans les territoires de chasse et de pêche. L'État entend conférer certains privilèges additionnels aux pourvoyeurs qui y investiraient pour améliorer la ressource, et ce, au détriment des usagers du domaine public aménagé en zecs (Demers, 1987 ; Francœur, 1998 ; Martin *et al.*, 1988 ; Québec, 2000 ; Soubrier, 1989).

Quant à la recherche du paysage et aux requêtes de conservation qu'elle suscite, elle traduit, sur un mode patrimonial élargi, une réaffirmation de l'investissement de valeurs profondes en certaines positions (Lanctôt et Dansereau, 1998). On parviendrait ainsi à réactualiser la « mise en réserve ». Québec et l'île d'Orléans, la vallée du Saint-Laurent en aval de l'embouchure du Richelieu, Charlevoix – à la fois réserve de la biosphère et région d'inscription du parc marin du Saguenay –, de même que les Cantons-de-l'Est, en sont les principaux territoires d'expression (Laframboise, 1996, 1999). Le mouvement pour la conservation des plus beaux villages du Québec s'inscrit dans cette perspective patrimoniale (Comtois et Poirier, 1998 ; Dubé, 1998 ; Lachance, 1997). Encore une fois, le XIXe siècle « revient au galop ».

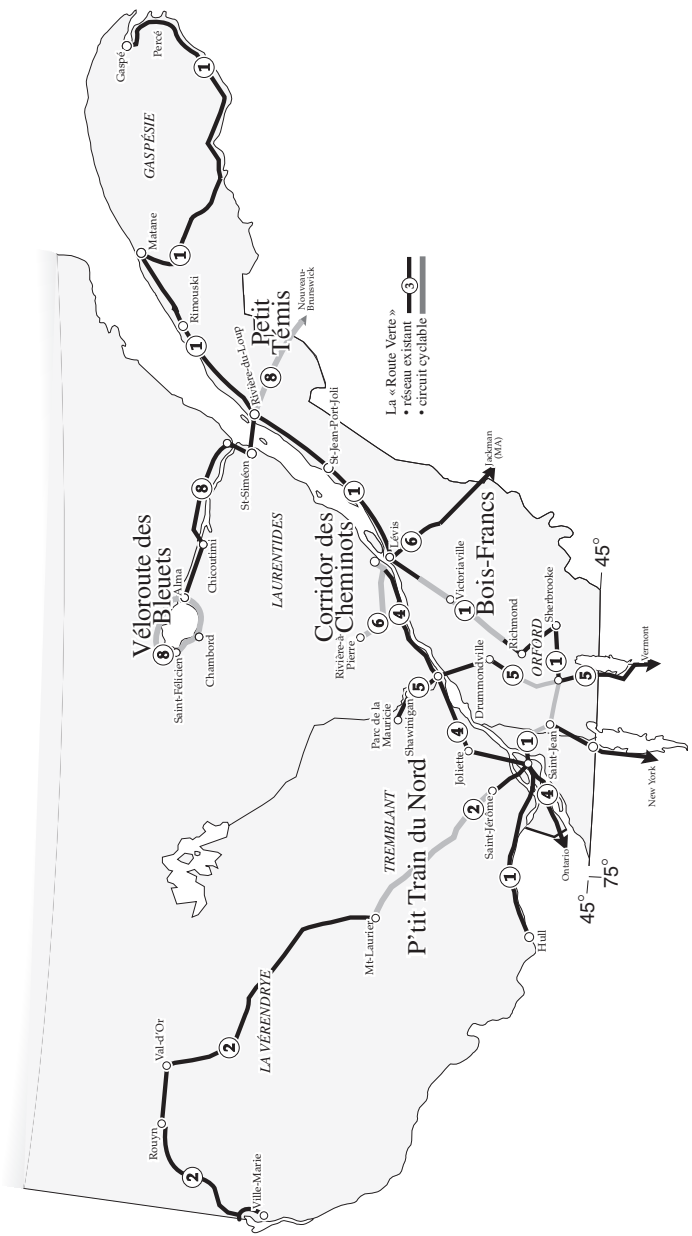
> Pas étonnant, dans ces circonstances, que la plupart des villages identifiés aient été fortement marqués par des interventions paysagères caractéristiques de la sensibilité bourgeoise de la fin du XIXe siècle et qu'ils se trouvent au cœur des campagnes fortement valorisées par les villégiateurs et les touristes […] Par contre, aucun de ces villages ne s'inscrit dans ce qui constitue l'ordinaire des terroirs agricoles productivistes. Les « beaux villages » constitueraient en quelque sorte le pendant des milieux naturels sensibles – habitats fauniques, versants de collines boisés, etc. – soustraits aux espaces productifs (Beaudet, 1999b, p. 23).

L'engouement pour la préservation de la « ruralité » est un autre volet de ce tourisme durable. Il s'exprime dans la pratique de l'agrotourisme (Dorion, 1997 ; Gagnon, 1998b). Il ne faut pas non plus oublier le cyclotourisme. Il revitalise certaines trajectoires du bateau à vapeur, du train et même de la voiture. Empruntant des emprises désaffectées, les circuits à vélo (tour du Lac-Saint-Jean, Petit Témis, P'tit Train du Nord, Piste Jacques-Cartier–Portneuf, etc.) reproduisent fidèlement les itinéraires touristiques des belles années du règne du chemin de fer et de l'automobile (Choquet, 1994 ; Pronovost, 2002 ; Proulx, 1997). Fait remaquable, l'État y apporte un appui constant en investissement et en visibilité (Québec, 1999b). Dans ces divers cas, il est aussi tentant de faire le parallèle entre ces nouvelles pratiques et celle du tourisme itinérant, prôné par l'État au cours des années 1930.

Enfin, un tourisme sélectif transnational, porté par des trajectoires longues, vise certains territoires qui ont toutes les apparences de « domaines sacrés » (Noël, 1999 ; Québec, 1999a-c). L'engouement de fraîche date pour le Nunavik – et pour l'avion avec correspondance à Montréal – en est un exemple (Girouard, 1998 ; Lundgren, 1982, 1987). Si les grandes étendues et la nature sauvage ont toujours la cote, il est intéressant de noter que l'investissement de valeur se réclame de l'hygiénisme personnel et du développement durable, ce qui n'aurait certes pas embarrassé les membres de la bourgeoisie du siècle dernier.

Figure 10.6

LA CONQUÊTE SPATIALE DU VÉLO



Conclusion générale

En conclusion à cette étude, il convient certainement de proposer une définition géographique structurale du tourisme et de la villégiature au Québec. Pour en arriver à cerner cette définition, cependant, peut-être pourrions-nous commencer par mettre de côté toute association de ces pratiques de loisir à un contenu économique superficiel.

Il devrait être hors de question, notamment, de rapporter le tourisme et la villégiature à une « industrie ». Pourquoi ? Parce que l'industrie, traditionnellement parlant, représente des activités productrices de « richesses », c'est-à-dire de biens périssables dans le court terme ou « fongibles » (Rebour, 1996). Or, le tourisme et la villégiature entraînent la mise en place d'équipements plutôt « durables » ou, à la limite, « obsolètes ». Le chalet peut être fragile et résister seulement une décennie. Il est obsolète en ce sens. L'hôtel de luxe, pour sa part, est appelé à traverser la longue durée, de l'ordre du siècle. Il sera entretenu à cette fin, reconstruit en cas d'incendie, etc., mais il « dure ». Les biens fongibles, en revanche, sont périssables en quelques jours (denrées alimentaires, ustensiles jetables, etc.). Un chalet obsolète et même un camping ou un terrain de golf ont des durées de vie plus grandes.

Que déduire de ce caractère de durabilité des formes concrètes associées au tourisme et à la villégiature ? Que ces pratiques logent à l'enseigne des « valeurs » et non pas des « richesses ». Or, les valeurs en question sont économiquement définies par la rente. Elles caractérisent les positions appropriées. Les formes du tourisme et de la villégiature ne sont donc pas produites, comme les richesses, mais appropriées, comme les valeurs.

Dès lors se pose le problème de la « création » de ces valeurs, ou du processus de la valorisation positionnelle en général. Celle-ci procède des rivalités mises en œuvre à l'occasion de chaque phase d'appropriation. La présente étude s'est employée à montrer, justement, comment la dynamique d'appropriation spatiale, en fait de tourisme et de villégiature au Québec, a procédé de rivalités actorielles. Voici des exemples :

- De 1815 à 1850 environ, en Charlevoix, de Kamouraska à Murray Bay (Pointe-au-Pic), la rivalité a opposé l'aristocratie de l'ancien régime à la bourgeoisie canadienne en émergence.
- De 1850 à 1880, en vue de l'appropriation des sites de Cacouna, Tadoussac, Métis-sur-Mer, Murray Bay (Bas-Saint-Laurent et Saguenay), la rivalité a opposé des acteurs bourgeois canadiens entre eux (R&O contre Molson).

- De 1880 à 1910 environ, pour l'appropriation du corridor Saguenay–Lac-Saint-Jean, la rivalité a fait s'affronter la bourgeoisie canadienne et la bourgeoisie américaine. Il y eut rendez-vous non conflictuel dans les Cantons-de-l'Est. Et il y eut « tâtonnement expérimental » en Outaouais.
- De 1910 à 1965, la bourgeoisie canadienne est entrée en rivalité avec l'État québécois (« tours » automobiles de l'île d'Orléans, de la Gaspésie, du Lac-Saint-Jean, des Laurentides du nord de Montréal).
- Après 1960, l'État québécois a dû affronter l'État canadien (Forillon, Mingan, Mauricie, Saguenay). De nos jours, l'État se désengage, bien que des firmes multinationales entrent en scène avec son appui (Intrawest à Mont-Tremblant). Et ainsi de suite.

Une fois reconnue cette objectivité positionnelle, il nous est alors possible de revenir, en aval, sur les rendements économiques de surface et, en amont, sur le présupposé anthropologique. En aval, il appert que les valorisations positionnelles, quand elles se convertissent en rentes foncières à la hausse, requièrent le « rachat » de ces rentes, c'est-à-dire la formation d'un « marché » ou encore d'échanges marchands et d'activités connexes. En amont, il appert que les rivalités pour l'appropriation sont investies de représentations anthropologiques « identitaires ». Dans la mesure où les pratiques du tourisme et de la villégiature ont contribué sensiblement à valoriser l'espace canadien-québécois, l'identité des acteurs mobilisés a moins reposé sur la religion ou sur la langue parlée que sur des modèles de comportement transmis par le nomade des bois, l'aristocrate terrien, le chasseur urbain, etc.

Un problème surgit, évidemment, en ce qui concerne la mise en route de ce parcours canadien-québécois du tourisme et de la villégiature. Moderne, révolutionnaire même, ce parcours a débuté à l'orée du XIXe siècle. L'appropriation expansionniste des domaines de chasse et de pêche envahissait l'ensemble de l'hinterland forestier aux alentours de 1880. Mais il a bien fallu, pour que cette appropriation se déploie ainsi, que la « nature » canadienne et québécoise fût disponible. C'est alors qu'il faut constater que cette disponibilité ne fut pas spontanée mais acquise, aux dépens des Amérindiens nomades qui, sous le coup de la loi fédérale de 1876, durent confiner leur établissement dans des limites de « réserves ».

C'est ainsi que le Club Triton, composé de millionnaires de New York, reçut le 5 septembre 1893 toute l'étendue entre la voie ferrée Québec–Lac-Saint-Jean, le lac Batiscan, la tête de la Métabetchouane et le lac Édouard, étendue qui compte au moins 54 grands lacs, qui étaient de part et d'autre territoires de chassedes Montagnais comme des Hurons.

Boiteau, 1954, p. 163.

Bibliographie

ACHARD, E. (1942). *Le Royaume du Saguenay*, Montréal, Librairie générale canadienne.

ALLEN, R. (1995). « Redéfinition du réseau des parcs québécois et vision d'avenir », *Téoros*, vol. 14, nº 1, p. 24-27.

ANONYME (1957). *Le Royaume du Saguenay : Guide de la route et supplément de chasse et pêche*, 11e éd., Chicoutimi, Éditions Coudé et Daneault enr.

ARCHAMBAULT, Y. (1983). « Des outils et des intervenants », *Téoros*, vol. 2, nº 3, p. 2-5.

ASCHER, F. (1986). « Tourisme », *Société : Revue des Sciences humaines et sociales*, vol. 2, nº 3, p. 5-6.

AUGER, C. (1993). « À la recherche du pittoresque dans l'Estrie », *Cap-aux-Diamants*, nº 33, p. 59-62.

AYRE, R. (1978). *Les Laurentides, peintres et paysages*, Montréal, Alain Stanké.

BARABÉ, A. (1990). « Pérennité des environnements de loisir », *Loisir et Société/Society and Leisure*, vol. 13, nº 2, p. 271-296.

BARABÉ, A. (1995). « Parcs, tourisme et développement durable », *Téoros*, vol. 14, nº 1, p. 8-12.

BARBAZA, Y. (1988). « Géographie du tourisme », *Annales de géographie*, nº 540, p. 219.

BARBEAU, M. (1938). « Saguenay », *Canadian Geographical Journal*, vol. 16, nº 6, p. 285-291.

BARBEAU, M. (1967). *Le Saguenay légendaire*, Montréal, Beauchemin.

BARBICHON, G. (1973). « Appropriation urbaine du milieu rural à des fins de loisirs », *Études rurales*, nº 49-50, p. 97-105.

BARRETTE, G. (1989). « La motoneige au Québec : un sport toujours en évolution », *Téoros*, vol. 8, nº 3, p. 29-33.

BEATTIE, B. (1995). *Tadoussac : les sables d'été, souvenirs, histoires, légendes*, Montréal, Price Patterson ltée.

BEAUDOIN, R. (1990). « Intervention gouvernementale et tourisme régional », *Téoros*, vol. 9, nº 1, p. 18-20.

BEAUDOIN, R., N. CAZELAIS et M. CÔTÉ (1993). « Tourisme et culture, une alliance d'avenir ? », Actes du colloque, *Téoros* (coll. Colloques et congrès, nº 5).

BEAUDET, G. (1996a). « Un bref regard sur l'architecture de la villégiature et du tourisme », *Téoros*, vol. 15, nº 1, p. 39-42.

BEAUDET, G. (1996b). « L'aménagement touristique des Laurentides », *Téoros*, vol. 15, nº 1, p. 8-13.

BEAUDET, G. (1996c). « Terroirs et territoires de l'économie marchande au Québec de 1608 à aujourd'hui », *Trames*, nº 11, p. 15-26.

BEAUDET, G. (1997). « Domaines "vides" et structuration morphologique de l'agglomération montréalaise », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 41, nº 112, p. 7-29.

BEAUDET, G. (1999a). « Paysage et investissements de valeur », dans *Le Paysage : territoire d'intention*, Paris, L'Harmattan, p. 35-54.

BEAUDET, G. (1999b). « Du jardin au paysage : le façonnement des lieux de villégiature et du tourisme au Québec », *Téoros*, vol. 18, nº 1, p. 14-25.

BEAUDET, G. (2000). *Le pays réel sacrifié : la mise en tutelle de l'urbanisme au Québec*, Montréal, Éditions Nota bene (coll. : Interventions).

BEAUDET G. et S. GAGNON (1999). « Esquisse d'une géographie structurale du tourisme et de la villégiature : l'exemple du Québec » dans N. Cazelais, R. Nadeau et G. Beaudet (dir.), *L'espace touristique*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, p. 133-195.

BEAUDET, G. et C. LAMOTHE (1996). « Du site au territoire : l'aménagement touristique du Québec », *Trames*, nº 11, p. 63-69.

BEAUDET, G. et J.O.J. LUNDGREN (dir.) (1996). « Patrimoine industriel », *Téoros*, vol. 15, nº 2.

BEAUDET G. et R. NADEAU (1999). « Le patrimoine et l'environnement au service d'un tourisme d'archipel », *Téoros*, vol. 18, nº 3, p. 48-52.

BÉLANGER, J., M. DESJARDINS et Y. FRENETTE (1981). *Histoire de la Gaspésie*, Montréal et Québec, Boréal Express et Institut québécois de recherche sur la culture.

BELLAVANCE, C. (1994). *Shawinigan Water and Power 1898-1963 : formation et déclin d'un groupe industriel au Québec,* Montréal, Boréal.

BELLEFLEUR, M. (1986). *L'Église et le loisir au Québec avant la révolution tranquille*, Sillery, Presses de l'Université du Québec.

BELLEROSE, P. (dir.) (1991). « Destination Montréal d'hier à demain », *Téoros*, vol. 10, nº 3.

BERDOULAY, V. et G. SÉNÉCAL (1992). « Stratégies d'argumentation et aménagement du territoire : le rôle des monographies régionales au Québec (1850-1915) », *Études canadiennes/Canadian Studies*, nº 32, p. 1-18.

BERDOULAY, V. et G. SÉNÉCAL (1993). « Pensée aménagiste et Discours de la colonisation », *Le Géographe canadien*, vol. 37, nº 1, p. 28-40.

BERGERON, A. (1982). « Qu'est-ce que le tourisme ? », dans *Le tourisme : aspects théoriques et pratiques au Québec*, Montréal, Sodilis, p. 16-27.

BERGERON, C. (1989). *Architectures du XXe siècle au Québec*, Montréal, Méridien.

BÉRUBÉ, G. (1998). « La valse à Tremblant : Intrawest a fait de cette montagne un centre de villégiature quatre saisons de calibre international », *Le Devoir*, 14 juin, p. C-1.

BÉTEILLE, R. (1988). « Le paysage, le mythe et le tourisme », *Acta Geographica*, nº 76, p. 35-41.

BIGSBY, J.J. (1850). *The shoe and canoe, or pictures of travels in the Canadas,* Londres, Chapman and Hall.

BILODEAU, E. (1924). *Autour du lac Saint-Jean : impressions de voyage*, Paris, Casterman.

BLANCHARD, R. (1947). *Le Centre du Canada Français*, Montréal, Librairie Beauchemin limitée, p. 519-532.

BLANCHARD, R. (1960). « Le tourisme », dans *Le Canada français : Province de Québec, Étude géographique*, Montréal, Fayard, p. 235-245.

BOISVERT, M. (1997). « Le pèlerinage : aux limites du religieux et du tourisme », *Téoros*, vol. 16, nº 2, p. 5-9.

BOITEAU, G. (1954). *Les chasseurs hurons de Lorette,* Québec, Université Laval. Thèse de maîtrise.

BOOTH, J.D. (1984). *Les Cantons de la Saint-François.* Montréal, Université McGill, Musée McCord.

BOUCHARD, G. (1985). « Sur l'historiographie des campagnes et des régions du Québec aux XIXe et XXe siècles : nouvelles propositions », dans *Histoire sociale, sensibilités collectives et mentalités*, Paris, Presses universitaires de France, p. 561-571.

BOUCHARD, G. et J. LAROUCHE (1990). « Le clergé et la colonisation au XIXe siècle. L'œuvre du curé Hébert au Lac-Saint-Jean », dans *Culture du Canada français*, Ottawa, Publication du C.R.C.C.F., Presses de l'Université d'Ottawa, p. 61-70.

BOUCHARD, G. (1990). « La maison Samuel-Bédard », *Continuité*, nº 48, p. 64-65.

BOUDREAU, C. (1994). *La cartographie au Québec, 1760-1840*, Québec, Les Presses de l'Université Laval (coll. Géographie historique).

BOUDREAU, C., S. COURVILLE et N. SÉGUIN (1997). *Atlas historique du Québec : le territoire*, Québec, Archives nationales du Québec/Les Presses de l'Université Laval.

BOYER, M. (1980). « Évolution sociologique du tourisme : continuité du tourisme rare et rupture contemporaine », *Loisir et Société,* vol. 3, nº 1, p. 49-82.

BOYER, M. (1982). *Le tourisme,* Paris, Seuil (coll. Peuple et Culture).

BOYER, M. (1987). *Typologie et changements dans le tourisme. Cahiers du CHET*, Aix-en-Provence, Centre des Hautes Études touristiques (série C, nº 114).

BOYER, M. (1990). « Le "Tour, English style" », dans *Les Vacances* Paris, Éditions Autrement (série Mutations, nº 111), p. 174-181.

BOYER, M. (1995a). « Repères diachroniques du tourisme : choix de dates, de faits et d'inventions », *Téoros* , vol. 14, nº 2, p. 42-44.

BOYER, M. (1995b). *L'invention du tourisme*, Paris, Découverte Gallimard, nº 288.

BOYER, M. (1995c). « L'invention de distinction, moteur du tourisme ? Hier et aujourd'hui », *Téoros,* vol. 14, nº 2, p. 45-47.

BOYER, M. (1997). « Le tourisme, une épistémologie spécifique en quête de paradigmes », *Loisir et Société,* vol. 20, nº 2, p. 455-477.

BRAKELEY (Relations publiques) (1956). *Tourisme au Lac-Saint-Jean*, Montréal.

BRIÈRE, R. (1958). *Le tourisme en Gaspésie*, Université de Montréal, Département de géographie. Thèse de maîtrise non publiée.

BRIÈRE, R. (1959). « La Percésie touristique », *Revue canadienne de géographie*, nº 13, p. 39-52.

BRIÈRE, R. (1961-1962). « Les cadres d'une géographie touristique du Québec », *Cahiers de géographie du Québec*, nº 11, p. 39-64.

BRIÈRE, R. (1967a). « Les grands traits de l'évolution du tourisme au Québec », *Bulletin de l'Association des géographes de l'Amérique française,* nº 11, p. 83-98.

BRIÈRE, R. (1967b). *Géographie du tourisme au Québec*, Université de Montréal, Faculté des lettres. Thèse de doctorat non publiée.

BRIÈRE, R. (1967c). « Réflexions sur le tourisme comme système de relations spatiales », *Bulletin de l'Association des géographes de l'Amérique française,* nº 11, p. 37-43.

BRIÈRE, R. (1967d). « Les Laurentides montréalaises, pays de tourisme », *Bulletin de l'Association des géographes de l'Amérique française*, nº 11, p. 97-106.

BRUNEAU, P. (1985). « Le rôle de l'État et des bourgeoisies urbaines dans la production d'espace de loisirs au Québec », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 29, nº 76, p. 67-78.

BRUNELLE-LAVOIE, L. (1997). « Le Québec dans une île », *Continuité*, nº 73, p. 17-18.

BRUNET, L. (1963). « Le fait touristique », dans *Villégiature et tourisme sur les côtes de France*, Paris, Bibliothèque des Guides Bleus, Hachette, p. 9-22.

BUIES, A. (1878). *Petites chroniques pour 1877*, Québec, C. Darveau.

BUIES, A. (1886). *Sur le parcours du chemin de fer du Lac St-Jean*, Québec, Imprimerie générale A. Côté et cie.

BUIES, A. (1891). *Au portique des Laurentides : une paroisse moderne,* Québec, C. Darveau.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (1992). *Projet d'ensablement de plages au lac Memphrémagog : rapport d'enquête et d'audience publique,* Québec.

BUSSIÈRE, G. (1990). « Le réseau des parcs du Québec : évolution et relation avec le développement durable », *Loisir et Société*, vol. 13, nº 2, p. 359-377.

BUTLER, R.W. (1980). « The concept of a tourist area cycle of evolution : implications for management of resources », *Le Géographe canadien*, vol. 24, nº 1, p. 5-12.

CANADA STEAMSHIP LINES CO. (1945). *The Saguenay Trip,* Montréal, La Patrie Printing.

CARON, M. (1950). *Monographie du parc des Laurentides*, Québec, Université Laval, École de commerce. Mémoire de maîtrise en sciences commerciales.

CAZELAIS, N. (1985). « Information et tourisme : un alliage difficile ? », *Téoros*, vol. 4, nº 1, p. 2-3.

CAZELAIS, N. (1988). « Le cas des auberges », *Téoros*, vol. 7, nº 1, p. 32-34.

CAZELAIS, N. (dir.) (1991). « Tourisme et environnement », *Téoros*, vol. 10, nº 1.

CAZELAIS, N. (1995). « Adieu le ministère, bonjour l'agence », dans *Le Devoir*, 15 décembre.

CAZELAIS, N. (dir.) (1996). « Le tourisme d'affaires », *Téoros*, vol. 15, nº 3.

CAZELAIS, N. (1999). « L'espace touristique québécois contemporain », dans N. Cazelais, R. Nadeau et G. Beaudet (dir.), *L'espace touristique*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, p. 5-60.

CAZELAIS, N. et R. NADEAU (1988). « L'espace touristique québécois, Les fascicules, nº 2 », *Téoros*, Montréal, Université du Québec à Montréal.

CAZES, G. (1989). *Le tourisme international ; mirage ou stratégie d'avenir ?* Paris, Hatier (coll. J. Bremond).

CAZES, G. (1992). *Fondements pour une géographie du tourisme et des loisirs,* Rosny, Bréal (coll. Amphi Géographie).

CAZES, G. (1996). *Le tourisme urbain*, Paris, Presses universitaires de France (coll. Que sais-je ?).

CAZES, A. et F. POTIER (dir.) (1998). « Le tourisme et la ville : expériences européennes », *Tourismes et Sociétés*, Paris, L'Harmattan.

CHADEFAUD, M. (1971). *Méthode d'analyse d'un flux touristique au niveau local et régional*, Université d'Aix-en-Provence, Centre d'études du tourisme (série C, nº 17).

CHADEFAUD, M. (1987). *Aux origines du tourisme dans les pays de l'Adour (Du mythe à l'espace : un essai de géographie historique).* Doctorat d'État, Département de géographie et d'aménagement de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour.

CHARBONNEAU, Y. (1956). *Le tourisme dans les Cantons-de-l'Est,* Université de Montréal, Département de géographie. Thèse de maîtrise.

CHOINIÈRE, S. et A. LAUZON (1989). « Les camps de vacances », *Téoros*, vol. 7, nº 5, p. 19-21.

CHOQUET, R. (1994). « Des cyclistes envahissent les voies ferrées », *Municipalité*, août-septembre, p. 13-16.

CHOUINARD, Y. (1988). *Exploration 03 – Kamouraska*, Montréal, Centre éducatif et culturel inc.

CHRISTALLER, W. (1964). « Some considerations of tourism location in Europe : The peripheral regions », *Countries Science Association Papers*, p. 95-105.

COHEN, E. (1974). « Who is a tourist ? : A conceptual clarification », *The Sociological Review*, vol. 22, nº 4, p. 527-549.

COHEN, E. (1979). « Rethinking the sociology of tourism », *Annals of Tourism Research*, nº 6, p. 18-35.

COHEN, E. et G. DANN (1991). « Sociology and tourism », *Annals of Tourism Research*, nº 18, p. 155-169.

COMTOIS, L. et A. POIRIER (1998). « Nos villages les plus populaires », *Géo Plein-Air*, avril, p. 21-31.

CONSTANTINIDI, M. et H. DUFFY (1977). *Les Laurentides : peintres et paysages,* Montréal, Gage Publishing S.A./Les Éditions internationales Alain Stanké.

CORBIN, A. (1988). *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Aubier (coll. Historique).

CORBIN, A. (1995). *L'avènement des loisirs 1850-1960,* Paris, Aubier.

CORPORATION DES INGÉNIEURS FORESTIERS DE LA PROVINCE DE QUÉBEC – C.I.F.Q. (1974). *Plein air et conservation au Québec*, Québec, Comité des parcs en forêt.

CÔTÉ, M. (1984). « L'intervention gouvernementale dans le secteur touristique : le mythe des retombées économiques », *Téoros*, vol. 3, nº 2, p. 2-6.

COURVILLE, S. (1980). « La crise agricole du Bas-Canada, éléments d'une réflexion géographique », *Cahiers de géographie du Québec,* vol. 24, nº 62, p. 193-224, et vol. 24, nº 63, p. 385-428.

COURVILLE, S. (1986). « Le développement québécois de l'ère pionnière aux conquêtes postindustrielles », dans *Le Québec statistique*, Québec, Les Publications du Québec, p. 37-55.

COURVILLE, S. (1990). *Entre ville et campagne, l'essor du village dans les seigneuries du Bas-Canada*, Québec, Les Presses de l'Université Laval.

COURVILLE, S. (1993). « Tradition et modernité : leurs significations spatiales », *Recherches sociographiques*, vol. 34, nº 2, p. 211-231.

COURVILLE, S. (1995). *Introduction à la géographie historique*, Québec, Presses de l'Université Laval (coll. Géographie historique).

COURVILLE, S. (1996). *Population et territoire*, Québec, Presses de l'Université Laval (coll. Atlas historique du Québec).

COURVILLE, S., J.-C. ROBERT et N. SÉGUIN (1995). *Le pays laurentien au XIXe siècle : les morphologie de base,* Québec, Presses de l'Université Laval (coll. Atlas historique du Québec).

COURVILLE, S. et N. SÉGUIN (1989). *Le monde rural québécois au XIXe siècle*, La Société historique du Canada, brochure historique nº 47.

COURVILLE, S. et N. SÉGUIN (1996). *Le coût du sol au Québec : deux études de géographie historique*, Québec, Les Presses de l'Université Laval (coll. Géographie historique).

DEBARBIEUX, B. (1992). « La nature de "l'explication géographique" dans l'analyse du tourisme », dans *Géographie économique et représentations,* Paris, Anthropos/ GIP RECLUS, p. 21-54.

DEBILLY, P. (1996). « Mon beau village », *Continuité*, nº 68, p. 30-33.

DEBILLY, P. (1998). « L'Appel d'Évora : pour contenir l'appétit du tourisme », *Continuité*, nº 76, p. 41-45.

DEBLOIS-MARTIN, C. (1997a). « Tourisme et patrimoine : les rendez-vous manqués », *Continuité*, nº 76, p. 37-40.

DEBLOIS-MARTIN, C. (1997b). *L'évolution des rapports entre les politiques du patrimoine et du tourisme au Québec,* Université Laval, Département de science politique. Mémoire de maîtrise non publié.

DEBLOIS-MARTIN, C. (1999). « Survol historique des pratiques touristiques au Québec », *Continuité*, nº 81, p. 28-31.

DÉCARIE, J. (1999). « Préface », dans N. Cazelais, R. Nadeau et G. Beaudet (dir.), *L'espace touristique*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, p. 6-14.

DEFERT, P. (1966). *La localisation touristique : problèmes théoriques et pratiques*, Berne, Éditions Gurten.

DEFERT, P. (1972). « Les ressources et les activités touristiques, Essai d'intégration », *Les cahiers du CHET*, Centre d'études du tourisme, Université d'Aix-Marseille (série C, nº 19).

DEGRANPRÉ, F. et M. LEBLANC (1999). « La contribution de la recherche à la "fabrication" de destinations touristiques profitables », *Téoros*, vol. 18, nº 1, p. 66-69.

DELIGNIÈRES, V. (1994). « Limites et phénomènes de diffusion spatiaux du tourisme en espace rural », dans *Le tourisme diffus* (Actes du colloque de Clermont-Ferrand), p. 137-154.

DEMERS, A. (1978). « Le boulevard Talbot a trente ans », *Saguenayensia*, vol. 20, nº 6, p. 165-171.

DEMERS, D. (1987). « Les palaces de la taïga », *L'actualité*, décembre, p. 82-89.

DEMERS, J. (1982). « Impact du tourisme au Québec » dans *Le tourisme : Aspects théoriques et pratiques au Québec*, Montréal, p. 123-133.

DEMERS, J. (1983). *Le tourisme en péril : essai sur le développement touristique au Québec*, Montréal, Nouvelle optique.

DEMERS, J. (1987). *Le développement touristique : normes et principes,* Sainte-Foy, Les Publications du Québec.

DEPREST, F. (1997). *Enquête sur le tourisme de masse, l'écologie face au territoire*, Paris, Mappemonde, Belin.

DESCHÊNE, L. (1968). « Les entreprises de William Price : 1810-1850 », *Histoire sociale – Social History*, nº 1, p. 16-52.

DESCHÊNE, L. (1977). « William Price », dans *Dictionaire biographique du Canada. Vol. IX : De 1861 à 1870*, Toronto et Québec, University of Toronto Press et Les Presses de l'Université Laval, p. 704-708.

DES GAGNIERS, J. (1994). *Charlevoix, pays enchanté,* Québec, Les Presses de l'Université Laval.

DÉSIRONT, A. (1998). « Du tourisme de broche à foin », *L'actualité*, mai, p. 54-62.

DESMARAIS, G. (1986). *Notes de recherche ; pour une définition opératoire de l'action*, Montréal, Université de Montréal, Faculté de l'aménagement.

DESMARAIS, G. (1992a). « Projection ou émergence : la structuration géographique de l'établissement bororo », *Recherches sémiotiques/Semiotic Inquiry*, Montréal, vol. 12, nº 1-2, p. 189-215.

DESMARAIS, G. (1992b). « Des prémisses de la théorie de la forme urbaine au parcours morphogénétique de l'établissement humain », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 36, nº 98, p. 251-273.

DESMARAIS, G. (1995a) *La morphogenèse de Paris, des origines à la révolution*, Paris et Québec, L'Harmattan et CÉLAT.

DESMARAIS, G. (1995b). « La formidable émergence d'une identité culturelle : le cas de Paris », dans L. Noppen (dir.), *Architecture, forme urbaine et identité collective,* Québec, Septentrion, p. 15-51.

DESMARAIS, G. (1998a). *Dynamique du sens*, Québec, Septentrion et CELAT.

DESMARAIS, G. (1998b). « Trois concepts-clés pour les modèles morphodynamiques de la ville », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 42, nº 117, p. 399-419.

DESMARAIS, G. (2001). « Pour une géographie humaine structurale », *Annales de géographie*, nº 617, p. 3-21.

DESMARAIS, G. et G. RITCHOT (1997). « La dimension morphodynamique des grands établissements humains : l'exemple de Montréal », *Visio*, vol. 2, nº 2, p. 43-57.

DESMARAIS, G. et G. RITCHOT (2000). *La géographie structurale*, Paris, L'Harmattan.

DÉSY, J. (1967a). *Quelques aspects de la géographie des Petites Laurentides de Saint-Raymond*, Université Laval, Institut de géographie. Mémoire de maîtrise non publié.

DÉSY, J. (1967b). « Quelques aspects de la géographie touristique des Petites Laurentides de Saint-Raymond », *Bulletin de l'Association des géographes de l'Amérique française*, nº 11, p. 123-126.

DÉSY, J. (1982). « L'hébergement socio-touristique au Québec », *Téoros*, vol. 1, nº 3, p. 10-17.

DÉSY, J. (1988). « La villégiature forestière en Sagamie », *Téoros*, vol. 7, nº 2, p. 17-19.

DEWAILLY, J.-M. et É. FLAMENT (1993). *Géographie du tourisme et des loisirs*, Paris, SEDES (coll. Dossier des images économiques du monde).

DEWAILLY, J.M. et É. FLAMENT (2000). *Le tourisme*, Paris, SEDES (coll. Campus, Géographie).

DOMON, G., G. BEAUDET et M. JOLY (2000). *Évolution du territoire laurentien : caractérisation et gestion des paysages,* Université de Montréal, Chaire en paysage et environnement, Montréal, Isabelle Quentin Éditeur.

DORION, J. (1997). *Saveurs des campagnes du Québec*, Montréal, Les Éditions de l'Homme.

DROLET, L. (1988). « Des vacances au château. Les grands hôtels où, le temps d'une saison, les villégiateurs deviennent rois ou reines » (Dossier : La villégiature au Québec), *Continuité*, nº 40, p. 17-21.

DROLET, L. (1989). « Au domaine du Seigneur Papineau » (Dossier : Manoirs et seigneuries), *Continuité*, nº 44, p. 15-17.

DUBÉ, C. (1998). « L'Association des plus beaux villages du Québec : sois beau et dis-le ! » *Continuité*, nº 78, p. 25-26.

DUBÉ, P. (1983). « Faire l'histoire du pays visité : Charlevoix », *Loisir et Société*, vol. 6, nº 1, p. 211-228.

DUBÉ, P. (1985). « Charlevoix : nos châteaux de la Loire », *Continuité,* p. 34-35.

DUBÉ, P. (1986). *La villégiature dans Charlevoix : l'histoire d'un pays visité*, Québec, Les Presses de l'Université Laval.

DUBÉ, P. (1995). « La villégiature dans Charlevoix : une tradition séculaire, un patrimoine encore vivant », *Téoros*, 1995, vol. 14, nº 2, p. 4-7.

DUPONT, L. (1982). « Morphogénèse du milieu construit du centre-ville de Shawinigan », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 26, nº 67, p. 103-119.

DUSSAULT, G. (1983). *Le Curé Labelle : messianisme, utopie et colonisation au Québec 1850-1900*, Montréal, Hurtubise HMH.

FILTEAU, G. (1944). *Épopée de Shawinigan*, Montréal, Guertin et Gignac.

FOURNIER, L. (1983). « Le tourisme social […] pour les autres », *Magazine CEQ*, été 1983, p. 25-27.

FRANCŒUR, L.-G. (1998). « Une ZEC en péril : un projet d'agrandissement d'une pourvoirie suscite la controverse dans la région de Lanaudière », *Le Devoir*, 4 septembre, p. A1 et A-12.

FRANCŒUR, L.-G. (1999a). « La motoneige au banc des accusés : la piste du Petit Train du Nord est devenue une véritable autoroute de neige », *Le Devoir*, 17 novembre, p. B-8.

FRANCŒUR, L.G. (1999b). « Culture et nature : conjoints de fait », *Le Devoir*, 20 octobre, p. B-9.

FRANCŒUR, L.G. (1999c). « Le train qui fait trembler la montagne », *Le Devoir*, 15 décembre, p. B-6.

FRITZ-NEMETH, P. et J.O.J. LUNDGREN (1996). « Tourist attractions – from natural to industrial : The potential of industrial tourism », *Téoros,* vol. 15, nº 2, p. 23-30.

GAGNON, C. (1998). « Communautés locales, parcs nationaux et industrie touristique : une évaluation des impacts sociaux », dans *Espace et mutation,* Rimouski-Chicoutimi, G.R.I.D.E.Q. et G.R.I.R., p. 135-152.

GAGNON, F. (1992a). « Du cheval au rail : l'évolution des circuits touristiques québécois au XIXe siècle », dans *Le pays laurentien au XIXe siècle, Cahier 1*, Université Laval, Université du Québec à Montréal, Université du Québec à Trois-Rivières, p. 101-133.

GAGNON, F. (1992b). « L'infrastructure touristique appréhendée à travers les guides touristiques et les annuaires : Rapport de recherche », dans *Le pays laurentien au XIXe siècle, Cahier 1*, Université Laval, Université du Québec à Montréal, Université du Québec à Trois-Rivières.

GAGNON, G. (2000). « Aux sources d'un patrimoine touristique », *Téoros*, vol. 19, nº 1, p. 3-4.

GAGNON, R. (1978). « Le chemin de fer Québec & Lac-St-Jean », *Saguenayensia*, vol. 20, nº 6, p. 152-164.

GAGNON, S. (1996). *L'émergence du tourisme au XIXe siècle : l'exemple de Charlevoix. Une analyse morphologique, dynamique et sémiotique*, Université Laval, Département de géographie. Mémoire de maîtrise non publié.

GAGNON, S. (1998a). « De Lower St. Lawrence à Charlevoix : l'émergence d'un haut lieu de villégiature de la bourgeoisie marchande canadienne », *Téoros*, vol. 17, nº 1, p. 15-22.

GAGNON, S. (1998b). « La formation en agrotourisme : un nécessaire retour au rapport ville-campagne », *Téoros* (coll. Colloques et Congrès, nº 12), p. 23-25.

GAGNON, S. (2000). « La mise en scène du tourisme au Saguenay et au Lac-Saint-Jean (1842-1934) », *Téoros*, vol. 19, nº 1, p. 14-21.

GAGNON, S. (2001a). « Destination : Bas-Saint-Laurent, le déploiement de la villégiature à la confluence Saguenay-Saint-Lautrent », *Téoros*, vol. 20, nº 1, p. 28-33.

GAGNON, S. (2001b). « L'émergence de l'identité rurale et l'intervention de l'État québécois en tourisme (1920-1940) », *Téoros*, vol. 20, nº 3, p. 24-31.

GAGNON-PRATTE, F. (1980). *L'architecture et la nature à Québec au dix-neuvième siècle : les villas,* ministère des Affaires culturelles, Musée du Québec.

GAGNON-PRATTE, F. (1985). « Les villas des forêts », *Continuité,* p. 2-4.

GAGNON-PRATTE, F. (1987). *Maisons de campagne des Montréalais, 1892-1924 : l'architecture des frères Maxwell,* Montréal, Éditions du Méridien.

GAGNON-PRATTE, F. (2000). *Le Manoir Richelieu,* Québec, Les Éditions Continuité.

GAGNON-PRATTE, F. et P. DUBÉ (1988). « La villa : ou l'art de vivre en harmonie avec la nature », *Continuité*, nº 40, p. 22-25.

GALLANT, D. (1988). *Catalogue d'une exposition commémorative à l'occasion du centenaire de la ville de Magog*, Magog.

GARCEAU, H.-P. (1990). *Chronique de l'hospitalité hôtelière du Québec de 1880 à 1940 : les pionniers,* Québec et Montréal, Les Publications du Québec et Méridien.

GARCEAU, H.-P. (1995). *Chronique de l'hospitalité hôtelière du Québec de 1940 à 1980.* Québec et Montréal, Les Publications du Québec et Méridien.

GAUDREAULT, M. (1990). « Roberval », *Continuité*, vol. 47-48, p. 47-51.

GAUTHIER, G. (1982). « Impact socio-culturel du tourisme au Québec », dans *Le tourisme : Aspects théoriques et pratiques au Québec*, Montréal, p. 105-121.

GAUTHIER, S. (1989). « La Malbaie », *Continuité*, nº 44, p. 48-55.

GAY, J.-C. (1995). *Les discontinuités spatiales*, Paris, Économica.

GELLY, A., L. BRUNELLE-LAVOIE et C. KIRJAN (1995). « La passion du patrimoine », dans *La Commission des biens culturels du Québec : 1922-1994,* Québec, Septentrion, p. 172.

GENEST, B. (1987). *L'ethnologie au Québec,* Québec, ministère des Affaires culturelles.

GERMAIN, G.H. (1998). « Une forêt pour les vivants », *Géographica*, vol. 2, nº 6, p. 4-11.

GERONIMI, M. (1999). « Permanence paysagère et consommation touristique : le cas du Vieux-Québec », dans N. Cazelais, R. Nadeau et G. Beaudet (dir.), *L'espace touristique*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, p. 197-212.

GINGRAS, S. *et al.* (1989). *Le club Triton : l'histoire du plus prestigieux club de chasse et pêche au Québec*, Québec, Les Éditions Rapides Blancs inc.

GIRARD, M.F. (1994). *L'écologisme retrouvé ; essor et déclin de la Commission de conservation au Canada,* Ottawa, Les Presses de l'Université d'Ottawa.

GIRONNAY, S. (1998). « Mon château au Canada », *L'actualité*, octobre, p. 76-77.

GIROUARD, C. (1998). « Le tourisme au Nunavik », *Téoros*, vol. 17, nº 2, p. 26-27.

GOULEMOT, J.-M. (1986). « Le discours sur les voyages au XVIIIe siècle : remarques sur une émergence complexe », *Société*, vol. 2, nº 3, p. 7-9.

GRABURN, N.H.H. (1980). « Enseignement de l'anthropologie du tourisme », *Revue internationale des sciences sociales*, nº 32, p. 59.

GRABURN, N.H.H. (1983). « The anthropology of tourism », *Annals of Tourism Research*, nº 10, p. 9-33.

GRABURN, N.H.H. et J. Jafari (1991) (dir.) « Tourism social science », *Annals of Tourism Research*, vol. 18, nº 1.

GRANT, G.M. (1991). *Le Québec pittoresque*, Montréal, HMH, Cahiers du Québec/ Album.

GROLEAU, A. (1987). « Le fleuve des régions » *Téoros*, vol. 6, nº 2, p. 26-29.

GROUPE DE RESSOURCES EN TOURISME SOCIAL – G.R.T.S. (1988). « L'État se retire du loisir », *Accès*, vol. 1, nº 2, p. 4.

GUAY, L. (2000). *Le Saint-Laurent insulaire*, Université Laval, Département de géographie. Thèse de doctorat non publié.

GUÉRETTE, M.-C. et P. HÉTU (1995). « Le tour du bout du monde : un siècle de tourisme en Gaspésie », *Téoros*, vol. 14, nº 2, p. 8-11.

GUNN, C.A. (1988a). *Tourism planning,* Washington, Taylor & Francis.

GUNN, C.A. (1988b). *Vacationscape : Designing tourist regions*, 2e éd., New York, Van Nostrand Reinhold Company.

GUNN, C.A. (1997). *Vacationscape : Developing tourist areas*, 3e éd., Washington, Taylor & Francis.

HADDAD, A.G. (1995). *Freud en Italie : psychanalyse du paysage*, Paris, Hachette (coll. Pluriel).

HARDY, R. (1996). *La sidérurgie dans le monde rural. Les hauts fourneaux du Québec au XIXe siècle*, Québec, Les Presses de l'Université Laval (coll. Géographie historique).

HARDY, R. et N. SÉGUIN (1984). *Forêt et société en Mauricie,* Montréal et Ottawa, Boréal Express et Musée national de l'Homme.

HUBBARD, R.H. (1973). *Canadian Landscape Painting 1670-1930*, Madison, Presses de l'Université du Wisconsin.

JAFARI, J. (1988). « Le système du touriste : modèles socio-culturels en vue d'applications théoriques et pratiques », *Loisir et Société*, vol. 11, nº 1, p. 59-80.

JAY-RAYON, J.-C. et B. MORNEAU (1993). « Prospective touristique locale et régionale, 1995-2010 : scénarios tendantiels et exploratoires », *Téoros*, vol. 12, nº 2, p. 44-51.

JAY-RAYON, J.-C. et B. MORNEAU (1994). « Le tourisme d'aventure : Pour quelle aventure ? », *Téoros*, vol. 13, nº 3, p. 11-16.

JAY-RAYON, J.-C. et B. MORNEAU (1995). « Les parcs humanisés… de troisième génération », *Téoros*, vol. 14, nº 1, p. 31-36.

JAY-RAYON, J.-C. et B. MORNEAU (1996). « Les nouveaux aventuriers touristiques », *Continuité*, nº 68, p. 38-42.

JOLIN, L. (dir.) (1982). « Les enjeux du tourisme social », *Téoros*, vol. 1, nº 3.

JOLIN, L. (1996). « Une région de prédilection pour des établissements de tourisme social : les centres de vacances », *Téoros*, vol. 15, nº 1, p. 23-25.

JOLIN, L. et J.-M. DESCÔTEAUX, (1995). « Interventions touristiques au Québec : chronologie des décisions marquantes situées dans un contexte historique », *Téoros*, vol. 14, nº 2, p. 40.

KNAFOU, R. (1994). « Incertitudes, paradoxes et ambiguïtés du tourisme diffus », dans *Le tourisme diffus* (Actes du colloque de Clermont-Ferrand), p. 5-16.

KNAFOU, R. *et al*. (1997). « Une approche géographique du tourisme », *L'Espace géographique*, nº 3, p. 193-204.

LABERGE, A. (1993). *Histoire de la Côte-du-Sud*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture (coll. Les régions du Québec).

LACHANCE, M. (1997). « Les 20 plus beaux villages du Québec », *L'actualité*, mai, p. 16-49.

LAFLAMME, D. (1988). « La villégiature privée sur les terres publiques au Québec : un demi-siècle de mesures législatives et administratives », *Téoros*, vol. 7, nº 2, p. 27-29.

LAFRAMBOISE, Y. (1996). *Villages pittoresques du Québec*, Montréal, Les Éditions de l'Homme.

LAFRAMBOISE, Y. (1999). *Circuits pittoresques du Québec*, Montréal, Les Éditions de l'Homme.

LAHOUD, P. (1997). « L'Île d'Orléans : un écrin mythique », *Continuité*, nº 73, p. 19-20.

LAMOTHE, C. (1986). « Le potentiel touristique des MRC du Québec : un essai de catégorisation », *Téoros*, vol. 5, nº 1, p. 28-29.

LAMOTHE, C. et R. BIENVENU (1983). « Aménager une station touristique », *Téoros*, vol. 2, nº 3, p. 6-8.

LANCTÔT, M. et D. DANSEREAU (1998). « Petite montagne, grand patrimoine : quand la nature résiste », *Continuité*, nº 78, p. 44-46.

LANQUAR, R. (1977). *Le tourisme international*, Paris, Presses universitaires de France (coll. Que sais-je ?), nº 1694.

LAPLANTE, M. (1983). « Les attractions touristiques : un système à décoder », *Téoros*, vol. 2, nº 2, p. 14-22.

LAPLANTE, M. (1987). « Le tourisme et les transports », *Téoros*, vol. 6, nº 1, p. 2-3.

LAPLANTE, M. (1988a). « La révolution du voyage d'agrément », *Loisir et Société*, vol. 11, nº 1, p. 11-32.

LAPLANTE, M. (1988b). « Le système du touriste : modèles socio-culturels en vue d'applications théoriques et pratiques » (traduction d'un texte de Jafar Jafari, 1985), *Loisir et Société*, vol. 11, nº 1, p. 58-80.

LAPLANTE, M. (1988c). « Tourisme et cultures régionales devant la crise de l'identité québécoise », *Téoros*, vol. 7, nº 1, p. 3-4

LAPLANTE, M. (1994). « Les trois espaces de la carte du touriste selon Jean-Didier Urbain », *Téoros*, vol. 13, nº 1, p. 40-45.

LAPLANTE, M. (dir.) (1995). « Le tourisme : toute une histoire », *Téoros*, vol. 12, nº 2.

LAPLANTE, M. (1996). *L'expérience touristique contemporaine. Fondements sociaux et culturels*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec.

LAPLANTE, M. (1998). « Le paysage, le touriste et le villégiateur ». Conférence prononcée dans le cadre d'un colloque (De pays en paysage) tenu à Drummondville le 28 mai.

LAPLANTE, M. et L. TROTTIER (1985a). *L'évaluation des attractions touristiques au Québec : éléments de méthodologie,* Université du Québec à Montréal, Centre de recherche en gestion et Département d'études urbaines.

LAPLANTE, M. et L. TROTTIER (1985b). « Guides touristiques, racontez-nous des histoires », *Téoros*, vol. 4, nº 1, p. 22-24.

LAPOINTE, G. et R. MONTPETIT (1998). *Paul-Émile Borduas, photographe : Un regard sur Percé, été 1938,* Québec, Fides.

LAROCQUE, P. (1993). *Parcours touristiques dans la région touristique du Bas-Saint-Laurent*, Rimouski, G.R.I.D.E.Q.

LAURIN, S. (1989). *Histoire des Laurentides*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture (coll. Les régions du Québec, nº 3).

LAURIN, S. (1993). « Le Nord des Montréalais : les Laurentides », *Cap-aux-Diamants*, nº 33, p. 65-68.

LAVOIE, H. (1937). *Le tourisme dans le Québec en 1937,* Québec, Office de tourisme de la province de Québec, ministère du Commerce et de l'Industrie.

LEBEL, L. (1938). « Nos premiers vapeurs », *Le Colon*, 10 mars.

LECOURS, J. (1999). « L'insertion du patrimoine industriel dans l'infrastructure touristique : problèmes d'attraits et d'authenticité », dans N. Cazelais, R. Nadeau et G. Beaudet (dir.), *L'espace touristique*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, p. 238-248.

LEIPER, N. (1979). « Toward a definition of tourism, tourist, and the tourist industry », *Annals of Tourism Research*, nº 6, p. 390-407.

LEIPER, N. (1990). « Tourist attraction systems », *Annals of Tourism Research*, nº 17, p. 367-384.

LEMAY, A.B. *et al.* (1995). « Le parc du Mont-Tremblant : 100 ans de nature ! », *Téoros,* vol. 14, nº 1, p. 3-7.

LEMIRE, M. (1993). *Formation de l'imaginaire littéraire québécois (1764-1867)*, Montréal, L'Hexagone.

LÉONARD, P. (1987). « Shawinigan, un site exceptionnel », *Continuité*, nº 37, p. 38-39.

LESSARD, L. (1994). « Une cohabitation harmonieuse entre le monde agricole et le tourisme », *Les Cahiers du développement local*, vol. 2, nºs 2-3, p. 10-11.

LESSARD, M. (1993a). « La vogue des bateaux blancs », *Cap-aux-Diamants*, nº 33, p. 50-52.

LESSARD, M. (1993b). « Arthur Buies ou le voyageur rebelle », *Cap-aux-Diamants*, nº 33, p. 34-37.

LESSARD, M. (1997). « L'Île d'Orléans : quarante-deux milles de choses tranquilles », *Continuité*, nº 73, p. 23-34.

LESSARD, M. (1998). *L'Île d'Orléans : aux sources du peuple québécois et de l'Amérique française,* Montréal, Les Éditions de l'Homme.

LESSARD, M. et G. CADRIN (1993). « Les sentiers de la villégiature », *Cap-aux-Diamants*, nº 33, p. 10-14.

LEW, A.A. (1987). « A framework of tourist attraction research », *Annals of Tourism Research*, nº 14, p. 553-575.

L'HEUREUX, E. (1929). « Le tourisme : source de richesse », *L'École sociale populaire*, nº 180, Montréal.

LINTEAU, P.A. (1976). « Quelques réflexions autour de la bourgeoisie québécoise, 1850-1914 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 30, nº 1, p. 55-66.

LINTEAU, P.-A, R. DUROCHER et J.-C. ROBERT (1989). *Histoire du Québec contemporain, tome I : De la Confédération à la crise (1867-1929)*, Montréal, Boréal compact.

LONGSTRETH, M.T. (1922). *The Laurentians : The hills of the habitants*, Toronto, McClelland & Stewart Ltd.

LORTIE, A. (1993). « Hôtel Roberval : tout le monde descend ! », *Cap-aux-Diamants*, nº 33, p. 54-57.

LOZATO-GIOTART, J.-P. (1987). *Géographie du tourisme : De l'espace regardé à l'espace consommé*, 2e éd., Paris, Masson (coll. Géographie).

LOZATO-GIOTART, J.-P. (1993). *Géographie du tourisme : De l'espace regardé à l'espace consommé*, 4e éd., Paris, Masson (coll. Géographie).

LUCAS-GIRARDVILLE, J.-M. (1986). « Le développement régional dans les politiques québécoises du tourisme », *Téoros*, vol. 5, nº 1, p. 36-38.

LUCAS-GIRARDVILLE, J.-M., L. DUMAS et C. LALANCETTE (1997). « L'agrotourisme au Québec : bilan et perspectives », Étude sur le tourisme rural au Québec relié au monde agricole, *Téoros* (coll. Colloques et congrès, nº 11), p. 21-24.

LUNDGREN, J.O.J. (1966). « Tourism in Quebec », *Revue de géographie de Montréal*, vol. 20, nº 1-2, p. 59-73.

LUNDGREN, J.O.J. (1967). « Le développement des entreprises d'hôtellerie dans les Laurentides montréalaises entre 1924 et 1965 », *Bulletin de l'Association des géographes de l'Amérique française*, nº 11, p. 113-121.

LUNDGREN, J.O.J. (1974). « On access to recreational lands in dynamic metropolitan hinterlands », *Tourist Review*, vol. 29, nº 4, p. 124-131.

LUNDGREN, J.O.J. (1982). « The tourist frontier of Nouveau-Québec : functions and regional linkages », *Tourist Review*, vol. 37, nº 2, p. 10-16.

LUNDGREN, J.O.J. (1987). « Tourism development dans the northern periphery », *Téoros*, vol. 6, nº 1, p. 13-19.

LUNEAU, J. (1983). « Quand la concurrence des espaces exige des choix », *Téoros*, vol. 2, nº 3, p. 17-19.

MACCANNELL, D. (1976). *The tourist ; A new theory of the leisure class*, New York, Schocken Books.

MACCANNELL, D. (1989). « Introduction : Semiotic of tourism », *Annals of Tourism Research*, nº 16, p. 1-6.

MACPHERSON, D. (1995). « Tourism as a cultural process : A model », *New Zealand Journal of Geography*, vol. 100, nº 1, p. 1-6.

MACPHERSON-LEMOINE, J. (1872). *L'album du touriste : archéologie, histoire, littérature, sport,* Québec, Augustin Côté et Cie.

MANHAS, H. et J.-M. LUCAS-GIRARDVILLE (1981). *La station touristique Magog-Orford : programme de développement*, ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme, Service d'analyse et programmation.

MARIÉ, M. (1989). « Penser son territoire, Sociologie et anthropologie » dans *Les terres et les mots : une traversée des sciences sociales*, Paris, Méridiens Klincksieck, p. 131-162.

MARSAN, J.-C. (1994). *Montréal en évolution : historique du développement de l'architecture et du développement urbain montréalais,* Montréal, Méridien Architecture.

MARTIN, J. (1998). « Kamouraska sur le qui-vive ! », *Continuité*, nº 78, p. 30-31.

MARTIN, P.-L. (1990). *La chasse au Québec*, Montréal, Éditions du Boréal.

MARTIN, P.-L. (1996). « Les logiques de production du paysage : analyse historique d'un paysage riverain du Bas-Saint-Laurent ». Conférence prononcée dans le cadre du colloque : Notions de paysage et modèles d'analyse, tenu à Trois-Rivières le 15 novembre.

MARTIN, P.-L. (1997). « La chasse », dans *Le Territoire*, Québec, Archives nationales du Québec, Les Presses de l'Université Laval, p. 47-50 (coll. Atlas historique du Québec).

MARTIN, P.-L. et P. MORISSET (1997). *Promenades dans les jardins anciens du Québec,* Montréal, Éditions du Boréal.

MARTIN, P. *et al.* (1988). « Les pourvoiries du Québec », *Téoros*, vol. 7, nº 2, p. 38-40.

MELANÇON, Y. (1997). *L'aménagement des parcs des Champs de bataille et Victoria à Québec : une hypothèse structurale*, Université Laval, Département de géographie. Thèse de doctorat non publiée.

MERCIER, G. (1985). « Propriété privée, crédit, travail », dans *Forme urbaine et pratique sociale* (G. Ritchot et C. Feltz, dir.), Louvain-la-Neuve et Montréal, CIACO et Le Préambule, p. 71-97.

MIOSSEC, J.-M. (1976). « Éléments pour une théorie de l'espace touristique », *Cahiers du CHET*, Université d'Aix-Marseille, Centre d'études du tourisme (série C : nº 36).

MIOSSEC, J.-M. (1977). « Un modèle de l'espace touristique », *L'Espace géographique*, nº 1, p. 41-48.

MIOSSEC, J.-M. (1981). « L'image touristique comme introduction à la géographie du tourisme », *Annales de géographie,* 55-67.

MORISSET, L.K. (dir.) (1997). « Tourisme et religion », *Téoros*, vol. 16, nº 2.

MORISSET, L.K. (1999). « Voyage au pays de l'identité : de la définition d'un paysage touristique à la création de la spécificité culturelle canadienne-française », dans *L'espace touristique* (N. Cazelais, R. Nadeau et G. Beaudet, dir.), Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, p. 213-236.

MORISSONNEAU, C. (1978). *La Terre promise : le mythe du Nord québécois,* Montréal, Cahiers du Québec/Hurtubise-HMH.

MORISSONNEAU, C. (1996). « L'apport ethnique dans le tourisme des Laurentides », *Téoros*, vol. 15, nº 1, p. 26-29.

MORISSONNEAU, C. (1999). « Village, nature, villégiature : le chantage du payeur de taxes », Pointe-au-Pic, Solidarité rurale du Québec, Huitième Conférence nationale, 7 et 8 février.

MORISSONNEAU, C. et M. ASSELIN (1980). « La colonisation au Québec : une décolonisation manquée », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 24, nº 61, p. 145-156.

MORMONT, M. (1985). « La ville à la campagne : l'espace touristique », dans *Forme urbaine et pratique sociale*, Montréal, Le Préambule (coll. Science et Théorie), p. 147-171.

NADEAU, R. (dir.) (1982). *Le tourisme : aspects théoriques et pratiques au Québec*, Montréal, Sodilis.

NADEAU, R. (1983). « Le milieu naturel québécois, "c'est beau en grand" ! », *Téoros*, vol. 2, nº 2, p. 23-28.

NADEAU, R. (dir.) (1995). « Les parcs : des réseaux en mutation », *Téoros*, vol. 14, nº 2.

NADEAU, R. (1999). « Tourisme et environnement », dans N. Cazelais, R. Nadeau et G. Beaudet (dir.), *L'espace touristique*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, p. 61-131.

NADEAU, R. et D. GILBERT (1988). « Le tourisme de villégiature en Estrie » *Téoros*, vol. 7, nº 2, p. 3-10.

NOËL, M. (1999). « Le nord, cet inconnu », *Cap-aux-Diamants*, nº 56, p. 34-37.

NOËL, M. et L.K. MORISSET (dir.) (1998). « L'industrie touristique autochtone », *Téoros*, vol. 17, nº 2.

NORMAND, F. (1997). *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIXe siècle. Une étude de la batellerie du port de Québec*, Québec, Les Presses de l'Université Laval (coll. Géographie historique).

OAKLEY, A. (1952) *Kaleidoscopic Quebec*, New York, Longmans, Green and Co.

OUELLET, L. (1988). « Tourisme et patrimoine », *Téoros*, vol. 7, nº 1, p. 14-16.

OUELLET, R., A. BEAULIEU et M. TREMBLAY (1997). « Identité québécoise, permanence et évolution », dans L. Turgeon, J. Létourneau et K. Fall, *Les espaces de l'identité,* Québec, Les Presses de l'Université Laval, p. 62-98.

PARADIS, A. (1948). *Kamouraska (1674-1948)*, Québec.

PARÉ, O. et M. SAMSON (1986). « Résidences secondaires et développement régional », *Téoros*, vol. 5, nº 1, p. 24-25.

PEARCE, D. (1981). « L'espace touristique de la grande ville », *L'Espace géographique*, nº 3, p. 207-213.

PEARCE, D. (dir.) (1993). *Géographie du tourisme*, Paris, Nathan Université (coll. Fac. Géographie).

PELLETIER, J. (1983). « La Belle Province comme on l'a présentée d'hier à aujourd'hui », *Téoros,* vol. 2, nº 2, p. 2-8.

PELLETIER, J. (1984). « Le Québec est un grand parc : un domaine à exploiter ou à conserver ? », *Téoros*, vol. 3, nº 2, p. 24-29.

PÉPIN, P.-Y. (1969). *Le royaume du Saguenay en 1968*, Ottawa, Projet ARDA nº 15023, Direction générale du développement rural, ministère de l'Expansion économique régionale.

PETITOT, J. (1988). « Un mémorialiste du visible, la quête du réel chez Proust », *Protée*, vol. 16, nº 1-2, p. 39-52.

PICHÉ, M. (dir.) (1997). « Dossier Île d'Orléans : le goût de l'Île », *Continuité,* nº 73, p. 17-51.

PILLETTE, D. et L. JOLIN (1998). « Le tourisme au Québec : partenariat et réorganisation décentralisée », *Urbanité*, vol. 3, nº 2, p. 18-19.

POTVIN, D. (1920). *Le Tour du Saguenay : historique, légendaire et descriptif*, Québec, ministère de l'Agriculture.

POTVIN, D. (1946). *The Saguenay trip*, 13e éd., Montréal, Canada Steamship Lines.

POULIOT, M. et J.A. LÉVEILLÉE (1995). « Tourisme et transport au Québec », *Téoros,* vol. 14, nº 2, p. 32-35.

PRÉVOST, M. (1997). *La belle époque de Caledonia Springs : histoire de la plus importante station thermale du Canada,* Lettres plus.

PRÉVOST, R. (1995). « 1900-1929 : affirmation du Québec comme destination touristique », *Téoros,* vol. 14, nº 2, p. 15-19

PRÉVOST, R. (2000). *Trois siècles de tourisme au Québec*, Sillery, Septentrion.

PRONOVOST, J.-F. (2002). « 2002 : l'année du 3 000e kilomètre », *La Route Verte*, vol. 8, nº 1, p. 1).

PROULX, A. (1997). « L'aménagement des corridors verts », *Téoros*, vol. 16, nº 1, p. 58-61.

PROVINCE OF QUEBEC HOTEL ASSOCIATION (1937). *Officiel tourist guide : travel by motorcoach to and through Montréal*, 7e éd.

PRUD'HOMME, C. (1998). « Le Manoir Papineau : un paysage à comprendre », *Continuité*, nº 75, p. 32-34.

QUEBEC AUTOMOBILE CLUB (1934). *Motoring in the Province of Quebec,* Québec, J. E. Renaud.

QUÉBEC (1888). *Rapport général du commissaire de l'agriculture et de la colonisation*, Québec, Département de l'Agriculture.

QUÉBEC (1900). *La Province de Québec*, Québec, Département de l'Agriculture.

QUÉBEC (1908). *La Province de Québec, les avantages qu'elle offre à l'émigrant français et belge, Esquisse des richesses agricoles, industrielles, etc. : Guide pour le colon*, Québec, ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries.

QUÉBEC (1910). *La Province de Québec : ses richesses agricoles, minières, forestières et industrielles*, Québec, Département de l'Agriculture.

QUÉBEC (1914). *The fish and game clubs of the province of Quebec,* Québec, ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêches.

QUÉBEC (1920a). *La Mattawinie*, Québec, ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries.

QUÉBEC (1920b). *La région de Témiscouata et de Rimouski*, Québec, ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries.

QUÉBEC (1920c). *Gaspé et Bonaventure*, Québec, ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries.

QUÉBEC (1920d). *La Vallée de la Matapédia,* Québec, ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries.

QUÉBEC (1920e). *La région de Labelle,* Québec, ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries.

QUÉBEC (1923a). *Rapport général du Ministère*, Québec, ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries.

QUÉBEC (1923b). *Premier rapport de la Commission des monuments historiques de la Province de Québec (1922-1923)*, Secrétariat de la Province, L.S.A. Proulx.

QUÉBEC (1926a). *Voyez Québec d'abord. See Québec first*, Québec, ministère de la Voirie.

QUÉBEC (1926b). *Bulletin officiel du ministère de la Voirie*, ministère de la Voirie, Bureau provincial du tourisme, vol. 4, nº 6.

QUÉBEC (1927). *The French-Canadian Province : A harmony of beauty, history and progress*, Québec, ministère de la Voirie, Bureau provincial du tourisme.

QUÉBEC (1928). *Bulletin officiel du ministère de la Voirie*, ministère de la Voirie, Bureau provincial du tourisme, vol. 6, nº 8, nº 11.

QUÉBEC (1929a). *Bulletin officiel du ministère de la Voirie*, ministère de la Voirie, Bureau provincial du tourisme, vol. 7, nº 1, nº 4.

QUÉBEC (1929b). *Sur les routes de Québec : guide du touriste*, Québec, ministère de la Voirie, Bureau provincial du tourisme.

QUÉBEC (1931). *The old world at your door : The French-Canadian Province of Quebec*, Québec, ministère de la Voirie, Bureau provincial du tourisme.

QUÉBEC (1933a). *Bulletin officiel du ministère de la Voirie*, ministère de la Voirie, Bureau provincial du tourisme, vol. 11, nº 4, nº 8, nº 9, nº 11.

QUÉBEC (1933b). *Gaspésie : histoire, légendes, ressources et beautés,* Québec, ministère de la Voirie, Bureau provincial du tourisme.

QUÉBEC (1934). *Bulletin du tourisme*, ministère de la Voirie, Office provincial du tourisme, vol. 1, nºs 1, 2, 3, 6 et 10.

QUÉBEC (1935). *Bulletin du tourisme*, ministère de la Voirie, Office provincial du tourisme, vol. 2, nºs 1, 6 et 9.

QUÉBEC (1936). *Bulletin du tourisme*, ministère de la Voirie, Office provincial du tourisme, vol. 3, nºs 2, 7 et 8.

QUÉBEC (1944). *Une belle maison dans une belle province,* Québec, Office du tourisme et de la publicité.

QUÉBEC (1962). *Rapport annuel 1961-1962*, Québec, Secrétariat de la Province de Québec, Office du tourisme.

QUÉBEC (1963). *Rapport annuel 1962-1963*, Québec, Secrétariat de la Province de Québec, Office du tourisme.

QUÉBEC (1968). « Une nouvelle brochure : églises et sanctuaires », *Bulletin du M.T.C.P.*, Québec, décembre, p. 37.

QUÉBEC (1969a). « Origine et rôle du garde-chasse et du garde-pêche », *Bulletin du M.T.C.P.*, Québec, septembre, p. 36-37.

QUÉBEC (1969b). « Les trois périodes importantes dans le développement de nos parcs et réserves », *Bulletin du M.T.C.P.*, Québec, décembre, p. 22-23.

QUÉBEC (1969c). « Les Laurentides, grande région de ski », *Bulletin du M.T.C.P.*, Québec, janvier, p. 28-29.

QUÉBEC (1971). *Églises et sanctuaires du Québec,* ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, Direction générale du tourisme, Service de la publicité.

QUÉBEC (1976). *Schéma régional de développement et d'aménagement : tourisme et loisirs de plein air,* Atlas, région nº 5, Cantons-de-l'Est, M.T.C.P.

QUÉBEC (1983). *La villégiature sur les terres publiques*, Québec, ministère de l'Énergie et des Ressources, Direction des communications.

QUÉBEC (1992). *Le tourisme québécois : histoire d'une industrie*, Québec, ministère du Tourisme, Direction des communications.

QUÉBEC (1999a). « Le tourisme autchtone ou l'industrie qui bâtit des ponts », *Tourisme Québec vous informe !*, vol. 2, nº 1, p. 6-7.

QUÉBEC (1999b). « La route verte : une voie d'avenir », *Tourisme Québec vous informe !*, vol. 2, nº 2, p. 6-7.

QUÉBEC (1999c). *Québec : Espaces autochtones*, Tourisme Québec.

QUÉBEC (2000). *Québec : Fishing & hunting packages 2000*, Québec, Tourisme Québec.

RAJOTTE, F. (1974). « Economic and spatial differenciation of tourist and recreational facilities », *The Albertan Geographers*, nº 10, p. 47-59.

RAJOTTE, F. (1975). « The different travel patterns and spatial framework of recreation and tourism », dans *Tourism as a factor in national and regional development* (Occasional Paper No. 4), Departement of Geography, Trent University, Peterborough, p. 43-52.

RAYMOND, CHABOT, MARTIN, PARÉ (1989). *Avant-projet de station touristique : plan intermunicipal d'urbanisme Magog-Orford.* Étude réalisée pour le compte des municipalités de la Ville de Magog, du Canton de Magog et du Canton d'Orford.

REBOUR, T. (1996). *Conjoncture longue et dynamique spatiale : Tome 1 : « La théorie du rachat »,* Paris, Université de Paris I-Panthéon-Sorbonne. Thèse de doctorat.

RICHELIEU & ONTARIO NAVIGATION CO. (1896). *From Niagara to the sea : Descriptive of that delightful trip down the river St. Lawrence and up the world-famed Saguenay,* Montréal.

RITCHOT, G. (1982). « Halles centrales de Paris et théorie de la forme urbaine », *Cahiers du C.R.A.D.* Québec, Université Laval (coll. Cahiers spéciaux, nº 7).

RITCHOT, G. et C. FELTZ (dir.) (1985). *Forme urbaine et pratique sociale*, Louvain-la-Neuve et Montréal, CIACO et Le Préambule.

RITCHOT, G. (1991). *Études de géographie structurale,* Québec, Université Laval, Centre de recherche en aménagement et développement (coll. Cahiers spéciaux, nº 15).

RITCHOT, G. (1992). « La valorisation économique de l'espace géographique », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 36, nº 98, p. 175-214.

RITCHOT, G. (1999). *Québec, forme d'établissement : étude de géographie régionale structurale*, Paris, L'Harmattan.

RITCHOT, G. *et al.* (1977). *Rapport d'études sur le patrimoine immobilier de Montréal*, Centre de recherche et d'innovation urbaine, Université de Montréal, MAC du Québec.

RITCHOT, G. *et al.* (1981). *Environnement de qualité et rente foncière*, volume 2 de 3, dossiers du C.R.A.D., Université Laval.

RITCHOT, G. et G. MERCIER (dir.) (1992). « Numéro spécial : La géographie humaine structurale », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 36, nº 98.

RITCHOT, G., G. MERCIER et S. MASCOLO (1994). « L'étalement urbain comme phénomène géographique : l'exemple de Québec », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 38, nº 105, p. 261-300.

ROBILLARD, S. (1995). « La délégation de gestion dans les parcs du Québec : pour un partenariat efficace », *Téoros*, vol. 14, nº 1, p. 17-19.

ROBITAILLE, G. (1967). « La classification ARDA des possibilités récréatives des terres », *Bulletin de l'Association des géographes de l'Amérique française*, nº 11, p. 67-71.

ROGER, A. (1998). *Court traité du paysage*, Paris, Gallimard.

ROUSSEAU, L. (1993). « Impulsions romantiques et renouveau religieux québécois au XIXe siècle : quelques questions à propos de Joseph-Sabin Raymond », dans *Le romantisme au Canada*, Québec, Nuit Blanche Éditeur, p. 199-214.

ROUTABOULE, D. (1990). « La composition dans les parcs : d'hier à demain », *Continuité* (hors-série, nº 1), p. 29-33.

ROY, P.G. (1928). *L'île d'Orléans,* Louis Proulx.

RUMILLY, R. (1977). *Papineau et son temps – tomes 1 et 2*, Montréal, Fides (coll. Vies canadiennes).

SAINT-AMOUR, J.-P. (1979). *La villégiature au Québec, problématique de l'aménagement du territoire*, Hull, Éd. Asticou.

SAINT-AUBIN, F. (1987). *Histoire de la région des Grands Jardins – tome 1*, Québec, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, Direction régionale de Québec.

SAINT-GEORGES, C. (1988). « Le déclubage […] le "reclubage" », *Accès*, vol. 1, nº 2, p. 5.

SAINT-HILAIRE, M. (1996). *Peuplement et dynamique migratoire au Saguenay (1840-1960)*, Québec, Les Presses de l'Université Laval (coll. Géographie historique).

SAMSON, M. (1987). « La villégiature, un lien historique », *Téoros*, vol. 6, nº 2, p. 6-8.

SAMSON, M. (1988). « La route des villégiateurs. Dans sa quête d'un refuge estival, une aristocratie de vacanciers a tracé l'esquisse du Québec touristique », Dossier : La villégiature au Québec, *Continuité*, nº 40, p. 12-15.

SCOTT, J.M. (1993). « Georgeville : le calme serein d'un petit village », *Continuité,* vol. 56, p. 20-23.

SÉGUIN, N. (1977). *La conquête du sol au 19e siècle,* Sillery et Montréal, Boréal Express.

SÉGUIN, N. (1980). *Agriculture et colonisation au Québec : aspects historiques*, Montréal, Boréal Express.

SÉGUIN, N. (1992). « Paysans et monde forestier : nouvelles réflexions sur le monde rural québécois au XIXe siècle », *Cahiers des annales de Normandie*, nº 24, p. 177-187.

SIMARD, L. (1987). *La petite histoire de Charlevoix*, Club Lions de Clermont-La Malbaie-Pointe-au-Pic inc.

SORÈS (1973). *Région Orford-Magog : schéma d'aménagement touristique.* Rapport préparé pour le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche.

SOTAR (1967). *Le tourisme au Québec*, Montréal.

SOTAR (1989). *Station touristique Magog-Orford : plan intermunicipal d'urbanisme.* Plan réalisé pour le compte des municipalités de la Ville de Magog, du Canton de Magog et du Canton d'Orford.

SOTAR et URBANITEK (1984). *Station touristique internationale Magog-Orford : plan directeur de développement.*

SOUBRIER, R. (1989). « Les pourvoiries du Québec » *Téoros*, vol. 7, nº 5, p. 26-29.

SOUBRIER, R. (2000). *Planification, aménagement et loisir*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec.

STAFFORD, J. (1982). « Crise de la recherche, crise du tourisme », *Téoros*, vol. 1, nº 2, p. 5-8.

STAFFORD, J. (1985). « Les paradigmes de la recherche en téorologie : étude, analyse et critique », *Loisirs et Société*, vol. 8, nº 21, p. 549-560.

STAFFORD, J. (1988). « Le paradigme culturaliste en téorologie : étude, analyse et critique », *Téoros,* vol. 7, nº 1, p. 5-8.

STAFFORD, J. (1992). « Connaissances en tourisme et reconnaissance sociale », *Téoros*, vol. 11, nº 1, p. 44-46.

STAFFORD, J. (1995). *Microéconomie du tourisme*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec (coll. Tourisme).

STAFFORD, J. et M. SAMSON (1986). « L'industrie touristique québécoise : entre le passé et l'avenir », dans *Les pratiques culturelles des Québécois*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, p. 291-317.

STAFFORD, J. et M. SAMSON (1989). « Évolution de l'industrie touristique et émergence de la recherche en tourisme au Québec », dans *La recherche en tourisme* (coll. Téoros : Les Fascicules, nº 4), Montréal, p. 10-15.

SUTHERLAND, R. (1989). « The Athens of the North », dans J.-M. Dubois (dir.), *Les Cantons-de-l'Est : aspects géographiques, politiques, socio-économiques et culturels*, Sherbrooke, Les Éditions de l'Université de Sherbrooke, p. 265-271.

TESSIER, A. (1939). *Rapport sur le tourisme,* Québec, ministère des Affaires municipales, de l'Industrie et du Commerce.

THUROT, J.-M. (1980). *Capacité de charge et production touristique*, Aix-en-Provence, Centre des hautes études touristiques, Études et mémoires, nº 43.

TITTLEY, L. (1995). « Les croisières sur le Saint-Laurent… un peu d'histoire », *Téoros,* vol. 14, nº 2, p. 12-14.

TOWNER, J. (1996). *An historical geography of recreation and tourism in the western world : 1540-1940*, Toronto, John Wiley & Sons.

TREMBLAY, R. (1998). « Shawinigan, une ville sous le signe de l'eau », *Continuité*, nº 76, p. 46-52.

TREMBLAY, V. (1978). « La route Québec-Saguenay », *Saguenayensia*, vol. 20, nº 6, p. 142-147.

TRÉPANIER, P. (1988a). « Un héritage romantique », *Continuité*, vol. 40, p. 5.

TRÉPANIER, P. (1988b). « Tadoussac. Le grand hôtel à la toiture rouge. Dossier : La villégiature au Québec », *Continuité*, nº 40, p. 30-31.

TURENNE, M. (1997). « Mont-Tremblant : le gros train du Nord », *L'actualité*, p. 26-28.

UNION INTERNATIONALE POUR LA CONSERVATION DE LA NATURE – (U.I.C.N.) (1967). *Vers un nouveau type de relation entre l'homme et la nature en région tempérée, partie I : Impact écologique du développement des loisirs et du tourisme sur les habitants en région tempérée*, Morges (Suisse), Publications nouvelles, série nº 7.

URBAIN, J.D. (1983). « Sur l'espace du touriste : un voyage en Tunisie, Éléments pour une sémiotique de l'espace touristique des Français », *L'Espace géographique,* nº 2, p. 115-124.

URBAIN, J.D. (1986a). « Le toutourisme : la xénomanie des borgnes et des aveugles ? », *Sociétés : Revue des Sciences Humaines et Sociales,* vol. 2, nº 3, p. 24-26.

URBAIN, J.D. (1986b). « Sémiotiques comparées du touriste et du voyageur », *Semiotica,* vol. 58, nº 3-4, p. 269-286.

URBAIN, J.D. (1989). « The tourist adventure and his images », *Annals of Tourism Research,* vol. 16, nº 1, p. 106-118.

URBAIN, J.D. (1993). *L'idiot du voyage. Histoires de touristes,* Paris, Payot & Rivages.

URBAIN, J.D. (1996). *Sur la plage. Mœurs et coutumes balnéaires,* Paris, Payot & Rivages.

URBAIN, J.D. (1997). « Un voyage sans histoire », *Le Monde de l'éducation, de la culture et de la formation*, nº 248, p. 22-23.

VANLAETHEM, F. (1995). « Modernité et régionalisme dans l'architecture au Québec : du nationalisme canadien de Percy E. Nobbs au nationalisme canadien-français des années 1940 », dans L. Noppen (dir.), *Architecture, forme urbaine et identité collective,* Québec, Septentrion, p. 157-177.

VELIKOV, V., J. ROY et G. BRIEN (1994). « Dimensions spatiales du tourisme en Gaspésie », *Téoros*, vol. 13, nº 1, p. 38-39.

VELTZ, P. (1997). *Mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel*, Paris, Presses universitaires de France.

VÉZINA, R. (1977). « L'art documentaire au service des sciences humaines : le cas du comté de Charlevoix au Québec », *Cahiers de géographie de Québec*, vol. 21, nº 53-54, p. 293-308.

VIEN, R. (1954). *Histoire de Roberval : cœur du Lac-Saint-Jean*, Chicoutimi, Société historique du Saguenay.

VILLENEUVE, C. (1986). « La ouananiche en péril », *Québec Science*, p. 28-31.

VILLENEUVE, L. (1996). « Mythe et vécu territorial : Charlevoix à travers l'art du paysage au XIXe siècle », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 40, nº 111, p. 341-362.

VILLENEUVE, L. (1999). *Paysage, mythe et territorialité : Charlevoix au XIXe siècle, Pour une nouvelle approche du paysage*, Québec, Les Presses de l'Université Laval (coll. Géographie historique).

VINCENT, J.-M. (1998). « Quelles mesures pour une cohabitation ? », *Urbanité*, vol. 3, nº 2, p. 22-23.

VINCENT, L. et N. BRISSETTE (1986). « Le développement et l'aménagement touristique », *Téoros*, vol. 5, nº 1, p. 33-35.

WACKERMANN, G. (1988). *Le tourisme international*, Paris, Armand Colin.

WACKERMANN, G. (1994). *Loisir et tourisme : une internationalisation de l'espace,* Paris, SEDES.

WACKERMANN, G. (1997). « Loisir et tourisme dans la mutation de la société contemporaine », *Loisir et Société,* vol. 20, nº 2, p. 479-501.

WALL, G. (1996). « Tourism attractions : points, lines, and areas », *Annals of Tourism Research*, vol. 23, p. 240-243.

WILSON, B. (1913). *Quebec : The Laurentian Province*, Londres, Constable & Company Ltd.

YOKENO, N. (1968). « La localisation de l'industrie touristique : application de l'analyse de Thunen-Weber », *Cahiers du CHET*, Université d'Aix-Marseille, Centre d'études du tourisme (série C : nº 9).

ZINGER, N. (1995). « Espaces protégés au Québec – une ressource menacée », *Téoros*, vol. 14, nº 1, p. 28-30.

ZINS, M. (dir.) (1993). « Québec, capitale et région touristique », *Téoros*, vol. 12, nº 1.

ZINS, M. et J. JACQUES (1999). « La valeur touristique et économique des paysages », *Téoros*, vol. 18, nº 1, p. 48-51.

Postface

Comme tous les ouvrages qui renouvellent la connaissance d'une classe de phénomènes – la villégiature et le tourisme au Québec dans le présent cas – ce livre est ambitieux et exigeant. À la lecture, j'ai été frappé de la place accordée à la théorie conceptuelle dans les analyses traitant des occupations de loisir. Plusieurs chercheurs, Gérard Beaudet, Georges Cazes, Jean-Michel Dewailly, Émile Flament, Clare A. Gunn, Rémy Knafou, Marc Laplante, Neil Leiper, Dean MacCannell – et d'autres ? – sont des théoriciens de la chose et pas seulement des spécialistes. Serge Gagnon explore une matière déjà passablement pénétrée de théorie.

Pourquoi tant de théorie au sujet de la villégiature et du tourisme en particulier ? Parce que l'étude des phénomènes à cette enseigne est prise pour admettre la saisie esthétique de leurs significations. Affective, cette saisie pose le « destinateur » – l'instance émettrice de sens – comme étant cosmologique et non plus noologique. Les significations ne sont plus transmises par une autorité supposée savoir mais inspirées par la perception des formes sensibles du monde extérieur. Le sujet n'accède plus à la connaissance en écoutant scrupuleusement la parole d'un être transcendant. Il se laisse impressionner par la beauté de la chose, essayant à terme de comprendre ce qui se passe. Dans cet environnement « révolutionnaire » – où le savoir n'est plus transmis d'autorité mais démocratiquement mérité –, la disponibilité d'esprit ne suffit pas : il faut l'élaboration théorique.

La première partie du livre montre que l'esthétique des lieux n'est pas donnée par la nature et qu'elle n'est pas davantage un caractère ajouté aux établissements culturels. La beauté « sur le terrain » est d'abord célébrée dans des œuvres d'art – toiles de peintres, romans et poèmes, chants et danses – pour ensuite être théâtralisée en certains lieux privilégiés. Les « paysages » conformément aménagés suscitent alors la retrouvaille d'une ambiance d'emblée familière.

Serge Gagnon a eu l'heureuse idée d'une rencontre entre la géographie régionale structurale et la géographie historique. La seconde partie du livre explicite, dans cette perspective, les phases d'appropriation de l'espace québécois depuis la conquête de 1759-1760 jusqu'à nos jours. En chacune des phases, au moins deux acteurs collectifs sont entrés en rivalité pour le contrôle politique de sites investis de significations affectivement saisies et rendus attractifs de ce fait.

C'est ainsi que l'aristocratie et la bourgeoisie de l'Amérique du Nord britannique ont rivalisé pour la mainmise sur le moyen estuaire laurentien pendant la première moitié du XIXe siècle. Par la suite, les bourgeoisies encore jeunes des provinces canadiennes et des États-Unis d'Amérique ont rivalisé pour le contrôle du corridor Saguenay–Lac Saint-Jean. À l'approche et à l'amorce du XXe siècle, les trois bourgeoisies américaine, canadienne-anglaise et canadienne-française, se sont donné rendez-vous dans les Cantons-de-l'Est. Et, de nos jours, l'État québécois rivalise avec le fédéral en se réengageant aux côtés de firmes multinationales ; pensons à la présence d'Intrawest au Mont-Tremblant.

La conquête, dont le dernier épisode fut la capitulation de Montréal le 8 septembre 1760, n'a pas seulement excité la relance d'une exploitation mercantiliste de ressources à l'adresse de Londres. Cette conquête déclencha aussi, et de façon originale, la séquence des appropriations conflictuelles ci-dessus déclinée. En effet, les fiefs disponibles sont devenus autant de possessions de la Couronne britannique dès avant la cession de 1763, dont celles de Murray attribuées à des highlanders écossais qui donneront vocation touristique aux sites aujourd'hui les plus prisés de Charlevoix.

L'argument ne néglige pas la dimension économique. La rivalité pour l'appropriation des sites entraîne en quelques années la valorisation de ceux-ci par des rentes. Serge Courville et Normand Séguin ont calculé la montée des rentes foncières pour la fin du XVIIIe siècle et l'ensemble du XIXe. Le mécanisme expliquerait la croissance démographique (revanche des berceaux) et l'industrialisation manufacturière qui ont

marqué l'époque. Mais il serait lui-même expliqué par le fait que l'espace québécois, depuis une conquête ayant tenu lieu de choc révolutionnaire, avait été valorisé sous les coups répétés d'appropriations conflictuelles.

En résumé, les appropriations ayant pris le relais de la conquête à compter de 1760 ont déterminé des valorisations positionnelles. Sensibles dès 1790, ces valorisations ont donc présupposé les appropriations déclenchées par la conquête du pays et elles ont impliqué, par la suite seulement, des transformations manufacturières de ressources en marchandises. Le système seigneurial était précarisé sur les entrefaites, en attendant son abolition en 1854. La grande industrie prendra son essor après 1879, avec l'adoption d'une « Politique nationale » par un gouvernement fédéral en l'occurrence âgé de douze ans.

* * *

Le champ ouvert par Serge Gagnon, en faveur de la convergence des recherches géostructurales et géohistoriques, est immense et, sait-on jamais, porteur de réponse à notre « question nationale ». En effet, les appropriations en vue du tourisme et de la villégiature ont engendré notre pays – le Québec – au point d'en expliquer la donne identitaire. Les appropriations conflictuelles et valorisantes de positions sélectives ont transporté « chez nous » des représentations identitaires au fondement de patriotismes notoires (Antoine Labelle) et de chauvinismes régionaux (Arthur Buies).

Or des acteurs « étrangers », britanniques et américains, avaient auparavant esquissé l'*imago* de notre pays canadien-français et québécois, dans un premier temps pour y attirer des visiteurs en quête d'exotisme et, dans un second temps, pour y amener les « figurants » francophones eux-mêmes à revendiquer exclusivement comme leur cette *imago* pourtant attribuée. Pour le divertissement de ses voyageurs-voyeurs, l'Amérique du Nord britannique a jadis produit le Canadien-français. Et le Canada fédératif a plus récemment produit le Québécois. Combien d'auberges sont espagnoles en ce pays ?

Durant les décennies 1920 à 1960, le peuple francophone et ses élites provinciales ont repris à leur compte le programme des bourgeoisies anglophones de naguère. Tout le Québec devenait alors un livre ouvert à iconographie naïve. Aucun détail n'échappa à la vigilance des clercs. Clochers néobaroques dégagés en points de mire. Maisons repeintes aux couleurs vives et rehaussées de pignons juste assez trop pointus.

Bâtiments de fermes rafraîchis d'une « toilette à la chaux ». Pelouses entretenues comme des terrains de golf. Fours à pains de ménage retapés. Affichage des signes de la culture (déjà !). Croix du chemin à cœurs saignants. Fleurs à profusion. Sans oublier les « figurants » ingénus, affables et à la proverbiale hospitalité, comme les familles nombreuses posant pour le photographe de passage. À échelle régionale, ces décors cent fois remis sur le métier étaient reliés à des parcours savamment étudiés : par exemple, pour faire monter le désir au fil de l'interminable voyage menant à l'apothéose de l'irremplaçable Rocher. À couper le souffle !

Que se passait-il ? Le Québec fabriquait son apparence à l'adresse des nouveaux consommateurs de voitures américaines. Mais ce faisant il tendait à « nous autres » le miroir dans lequel les morceaux de « mon pays » composeraient un tout organisé, agréable à fréquenter et propre à inspirer la plus légitime des fiertés. Le sentiment identitaire national des décennies futures se trouvait propulsé, sauf qu'il s'appuierait de cette façon sur un paraître. Il allait presque de soi que l'idée de souveraineté fît son chemin dans la foulée, mais pour la promotion d'un pays mythique incapable de devenir réel. La tendance ne lâche pas prise, avec la reconstruction récente de place Royale en basse-ville de Québec et le parachutage d'une « maquette » digne du Vieux-Québec au pied du mont Tremblant.

* * *

Certains aspects du livre sont surprenants, il faut en convenir. D'abord, le retour à la tradition des monographies du temps de Raoul Blanchard est manifeste. Serge Gagnon nous fait redécouvrir, à cette occasion, l'apport important de Roger Brière à l'analyse synthétique du tourisme québécois en l'état où évoluait celui-ci en 1958-1967. Ensuite, la méthode structurale est proposée. Elle ramène une diversité empirique, qui a eu le temps de foisonner depuis les années 1960, à quelques objets de connaissance simples. C'est pourquoi les concepts s'éloignent des évocations du sens commun et deviennent « jargonnants ». C'est inévitable en pareille entreprise et il ne faut pas s'en formaliser. Enfin, la technologie de l'ordinateur a contribué au façonnement du produit. Ce livre-monument, à l'évidence, n'a pas été rédigé avec une plume, un encrier et un buvard.

Un exercice de rédaction longue au coin de la tradition nous est offert, en une conjoncture où le marché du travail est peu accueillant et l'ordinateur fait perdre patience. Ces contraintes ont amené Serge Gagnon

à convoquer des témoins et à les faire parler. Les citations étant nombreuses, il peut nous venir à l'esprit qu'elles ont trop permis à l'auteur d'esquiver le défi de la page blanche. En ce qui me concerne, je ne ferai pas le reproche et remarquerai même l'aptitude de Serge Gagnon à manier le sens de la formule quand il s'agit de relater des faits et événements qui le passionnent.

Les nombreux croquis et tableaux sont pédagogiques au regard de l'exigence contemporaine du *fast thinking*. Appelons cela « virtuosité », puisqu'il en aura fallu pour montrer cet « échafaud » en moins de trois ans et pendant que, je tiens à le souligner, Serge Gagnon devait grappiller des emplois à la pige aux quatre coins de la « belle province » par tous les temps. Il a heureusement vécu ces tribulations en compagnie de ses trois charmants petits « monstres » – Philippe, Antoine et Joseph – et de « Mère Courage » – Linda Dufour – à qui l'on me permettra ici de rendre hommage.

Gilles Ritchot