



PROJECT MUSE®

L'espace touristique

Cazelais, Normand, Nadeau, Roger

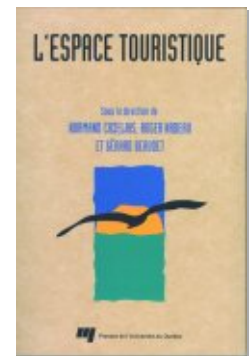
Published by Presses de l'Université du Québec

Cazelais, Normand and Roger Nadeau.

L'espace touristique.

Presses de l'Université du Québec, 1999.

Project MUSE.muse.jhu.edu/book/16089.



➔ For additional information about this book

<https://muse.jhu.edu/book/16089>

Préface

Jean Décarie
Géographe-aménagiste

La lecture des six « points de vue » réunis ici m'a permis de mesurer rétrospectivement l'importance des efforts consentis, de même que la qualité des réalisations et des acquis accumulés depuis le début des années 1960 - près de quarante ans déjà ! - au moment où j'amorçais moi-même une carrière de géographe-urbaniste dans ce domaine prometteur du récréotourisme. Une carrière qui allait me permettre de faire du tourisme institutionnel à toutes les échelles d'intervention - du local à l'international - et à tous les niveaux de gouvernement, en passant par les sociétés d'État, les organismes parapublics, les universités et le secteur privé. Beau voyage ! Aussi m'est-il apparu opportun de refaire cet itinéraire, afin de mieux situer le présent ouvrage.

1960! Le début de la *Révolution tranquille*. C'est-à-dire la fin de la *grande noirceur*, locution de fin de régime qui obscurcit certaines des premières réalisations, au demeurant souvent progressistes, du gouvernement Duplessis dans le domaine du tourisme. Comme le souligne Lucie K. Morisset, après ses premiers balbutiements à la Voirie dans les années 1920 le tourisme devient enfin « une affaire d'État » quand Duplessis récupère l'image traditionnelle du Québec, forgée et véhiculée depuis le

XIX^e siècle par et pour le tourisme élitare anglo-américain, pour l'appliquer au développement du nationalisme identitaire québécois, à l'encontre des empiètements fédéraux perpétrés à la faveur de la crise puis de la guerre. La gestion du tourisme, confiée à la Voirie depuis les années 1920, passe alors aux Affaires municipales, puis à l'Industrie-Commerce.

Parmi les diverses manifestations de cette intervention de l'État, on citera, en architecture, la construction du Jardin zoologique de Charlesbourg, dans le mobilier, la fondation de l'École du meuble, de même qu'en art et en patrimoine la réalisation des premiers grands inventaires d'architecture et d'art anciens. On en reconnaît aussi les manifestations dans l'appui au projet de la station de ski de Mont-Tremblant de l'Américain Ryan et dans la création des parcs de la Gaspésie et du Mont-Orford, comme dans celle de la première municipalité dédiée à un centre de ski (Mont-Gabriel, en passant par O'Connell), ou encore dans l'appui au développement de ces attraits touristiques par excellence que furent à l'époque les pèlerinages de Sainte-Anne-de-Beaupré, de Cap-de-laMadeleine et de l'oratoire Saint-Joseph ou les fameuses croisières du Saguenay.

Mais il faudrait aussi ajouter des mesures plus structurelles comme, outre l'électrification rurale, l'ouverture des chemins l'hiver, le pavage des routes, la construction des premières et létales « 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 Beloeil), 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 et, dans les années 1950, celle des premières autoroutes, Métropolitaine à Montréal et des Laurentides jusqu'à Saint-Jérôme, sans oublier la construction de la route du « tour de la Gaspésie » avec son fameux pontage partiel sur la mer.

Ces réalisations ont coïncidé et se sont confondues avec l'émergence de la société moderne et des démocraties libérales nées du choc économique et technologique de la première guerre, mais dont le développement avait été différé par la crise et la Seconde Guerre mondiale. Démocratie économique à la fois symbolisée et concrétisée par la généralisation de l'automobile et de ses effets sur le territoire.

Au Québec, les mesures adoptées resteront toutefois en deçà de ce qui se préparait ailleurs. Le régime autocratique de Duplessis n'arrivera en effet pas à s'adapter au libéralisme démocratique que cette profonde

mutation sociale commandait, d'où l'impression que sa chute ouvrait la voie à une « révolution tranquille ». Celle-ci sera surtout marquée politiquement par l'avènement d'un État moderne, planificateur, calqué sur le modèle des social-démocraties européennes. Cet État québécois allait s'immiscer dans tous les domaines et promouvoir un néo-nationalisme alimenté par le boom démographique, économique et culturel de l'après-guerre.

Dans le domaine du tourisme, l'arrivée au pouvoir du Parti libéral a vu la création du premier ministère du Tourisme, auquel on confiera également la responsabilité de la chasse et de la pêche, peut-être pour commencer à tenir compte du tourisme interne, les loisirs restant encore l'apanage des paroisses et des municipalités. Ces années ont par ailleurs été celles de la création du Conseil d'orientation économique du Québec, ancêtre du défunt Office de planification et de développement du Québec (OPDQ), et du Bureau d'aménagement de l'Est du Québec (BAEQ), véritable laboratoire de la planification régionale au Québec. Mais on oublie souvent que le programme fédéral ARDA a également financé d'autres plans de développement régionaux qui, bien que plus modestes, se sont caractérisés par leur forte teneur touristique ; par exemple ceux de l'Outaouais et des Cantons-de-l'Est.

La création des premiers - et presque derniers ! - arrondissements naturels ou historiques, à Percé, Québec, Montréal, Trois-Rivières et ailleurs, aura constitué une autre innovation administrative. Mais ces interventions ont été en partie reléguées dans l'ombre par l'annonce de la tenue à Montréal d'Expo 67. Cette annonce aura précipité l'aménagement des premiers terrains de camping des parcs Paul-Sauvé et Côte-Sainte-Catherine aux portes de Montréal, et lancé la construction du métro qui desservira les nouveaux gratte-ciel chevauchant un Montréal souterrain voué à un bel avenir touristique.

Cette épopée montréalaise a également commandé l'achèvement du réseau autoroutier métropolitain (Décarie), la prolongation de l'autoroute des Laurentides jusqu'à Sainte-Adèle et la construction des autoroutes des Cantons de l'Est et Jean-Lesage. Multipliant les initiatives, le gouvernement libéral reprendra même, pour lancer les nouveaux centres de ski de Bromont (Désourdy construction) et surtout du Mont-Sainte-Anne, la généreuse formule municipale inaugurée par l'Union nationale.

Ces réalisations fort nombreuses n'ont pas empêché le retour au pouvoir inopiné de cette dernière, dont le chant du cygne rappellera, en

matière d'identité nationale et de tourisme, les chants du coq de Duplessis. La seconde nationalisation de l'électricité, réalisée par René Lévesque, alors ministre libéral, sera concrétisée et symbolisée par Daniel Johnson lors de l'inauguration du barrage hydroélectrique Manic V, d'emblée promu au rang d'attraction touristique majeure. Johnson aura également la chance d'inaugurer l'Expo 67 du maire Drapeau. Cette fête grandiose aura marqué, en matière de tourisme interne comme externe, l'ouverture définitive du Québec.

Cette ouverture au monde s'est par ailleurs accompagnée d'une révision des pratiques touristiques internes. C'est ainsi que le gouvernement de l'Union nationale en rémission a entrepris la fameuse et courageuse « Opération déclubage » et esquissé une formulation véritablement moderne d'une politique des parcs. La première initiative a profondément changé la perception du paysage québécois, en libérant le territoire et en permettant la mise sur pied des zones d'exploitation contrôlée (ZEC) et des zones d'aménagement concerté (ZAC). Quant à l'ébauche de politique des parcs, elle a débouché sur une première génération de plans de développement régionaux, a favorisé l'adoption des premières mesures d'encadrement du phénomène de la motoneige, dont l'effet structurant sur le territoire rural et la démocratisation de l'hiver a été manifeste, et a constitué l'amorce d'une politique moderne du tourisme. Tout cela sans parler de la position du gouvernement dans le débat, pour lui ultime, sur l'emplacement et le rôle du futur aéroport international de Montréal. Celui-ci finira par atterrir à Mirabel au début des années 1970, créant, avec le blocage cette fois du projet de centrale à réserve pompée de la vallée et du parc de la Jacques-Cartier en territoire ressource, l'impact primal du nouvel âge de l'environnement.

La deuxième moitié des années 1970 et les années 1980 ont été caractérisées par le développement phénoménal du loisir sur lequel repose l'essentiel du tourisme interne, jusqu'alors négligé par les autorités, mais devenu une réalité incontournable, au point de voir le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche renommé ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Les politiques connexes vont alors se multiplier culture (L'Allier), loisir (Charron), parcs québécois, parcs régionaux, parcs urbains, etc. Le loisir rejoint l'environnement et l'aménagement du territoire par le biais du plein air (ski de fond, cyclisme, etc.) qui connaît une faveur exceptionnelle, jusque dans les rues de Montréal, réappropriées et socialisées. Le sport connaît lui aussi un renouveau lié aux Olympiques de Montréal en 1976. Cette période a également été celle du

« retour à la terre », avec ses connotations à la fois patrimoniales et nationales (territoire et terroir), aussi bien que socioculturelles (communes, bases de plein air); c'est d'ailleurs sur cette lancée des années 1980 que le concept d'écomusée s'enracinera en Haute-Beauce.

La conjonction de l'urbain et du tourisme aura été intéressante parce que symbolique sinon témoin d'une réduction de l'opposition entre ville et campagne. Celle-ci était de plus en plus perçue comme géographie touristique, ne serait-ce que par sa simple position ex-urbaine et pour les qualités paysagères de ses ressources et activités primaires. Par le biais du tourisme, les géographes ont ainsi réinvesti le développement régional délaissé par les urbanistes comme par l'État. Mais, curieusement, les diverses lois protectrices des années 1970, dont le zonage agricole qui transforme la campagne en zone industrielle périurbaine, mais aussi la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et la Loi sur la protection de l'environnement, vont garantir l'authenticité du produit paysager pour consommation récréotouristique.

Plus récréative que touristique à la vérité, puisque cette rurbanisation a en fait transformé la villégiature en espace de résidence ex-urbaine, souvent principale sinon permanente, avec confrontation puis intégration des populations marginales, elles-mêmes rapidement gagnées à la civilisation des loisirs. En réalité, il y avait longtemps que les populations rurales s'adonnaient à ce type de « villégiature » dans des chalets d'été au bord de l'eau à quelques kilomètres de la ferme ou du village !

Les années 1980 ont également été celles de la mise en tourisme tous azimuts. L'adoption, par chacune des associations touristiques régionales, d'un plan de développement signifiait la transformation de l'ensemble du territoire québécois en espace et en ressource touristiques. Ces plans auront été le chant du cygne de l'intervention publique, l'État ayant déjà amorcé un retrait stratégique dont les connotations économiques ne présageaient rien de bon d'un point de vue de l'aménagement. La confirmation de ce virage viendra avec la transformation du ministère du Tourisme en simple agence de promotion.

Ce recentrement de l'État sur la dimension développement du phénomène touristique a coïncidé avec la montée de nouvelles formes d'espaces touristiques et la réaffirmation de certaines autres. Le tourisme urbain, par exemple, s'est posé depuis une quinzaine d'années comme un des créneaux les plus prospères du tourisme dit culturel. Cette réaffirmation d'une des formes les plus anciennes du tourisme a été

alimentée par l'explosion des festivals, qui ont remis au goût du jour la convivialité de la grande ville, et par la consolidation des grands équipements culturels, en l'occurrence les musées et autres institutions similaires. Le tourisme environnemental et le tourisme industriel ont également connu une croissance soutenue. Si le premier est difficilement parvenu à apprivoiser la ville, le second y a trouvé une part significative de sa matière première.

* * *

Le présent ouvrage peut à juste titre être considéré comme le produit des quatre décennies dont on vient de proposer un survol. Traitant de l'espace touristique, il comble un vide qui apparaît particulièrement préoccupant au vu des choix stratégiques opérés ces dernières années par l'État et ses mandataires. Serait-ce sous ce seul angle, il faudrait se réjouir de sa publication. Mais l'ouvrage ne constitue pas un héritage univoque de cette période. C'est là une autre de ses qualités.

Les deux premiers chapitres, rédigés par Normand Cazalais et Roger Nadeau, définissent ce qu'il est généralement convenu d'appeler une géographie volontaire. Ils reflètent l'état des connaissances et des préoccupations dans le domaine de l'aménagement touristique, en assumant les divers enseignements des réalisations qui se sont multipliées depuis les années 1960, particulièrement en matière d'environnement.

L'un et l'autre se révèlent en ce sens les doctes membres d'une confrérie qui a beaucoup contribué au façonnement de l'espace touristique québécois contemporain. Remontons à nouveau au début des années 1960. Les géographes du tourisme entrent alors en scène. Ils ont bien sûr été précédés par Roger Brière, le premier à avoir « fait » la géographie touristique du Québec, en commençant par la Gaspésie à la fin des années 1950. Mais en tant qu'intervenants, les premiers géographes se manifesteront au BAEQ et à la Société technique d'aménagement régional, la STAR des projets ARDA du début des années 1960, francisée en SOTAR lors de la reprise, en 1965 par quelques jeunes géographes - Claude Lamothe et moi-même jusqu'en 1970, puis Richard Bienvenu, Normand Cazalais et même Gérard Beudet, géographe *honoris causa* - de ce qui reste encore aujourd'hui le plus ancien groupe-conseil en aménagement urbain et régional au Québec.

Le seul groupe-conseil aussi qui se soit spécialisé dans le domaine récréotouristique avec, à son crédit, plusieurs plans directeurs régionaux,

de nombreux plans de parcs ou de centres touristiques, dont celui du Massif de Petite-Rivière-Saint-François, sans oublier le projet de politique du tourisme de 1967 élaboré pour le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche avec le concours du documentaliste maison, Pierre O. Courtemanche, un fou du tourisme, reconnu pour ses contacts internationaux et sa bibliothèque personnelle, une des plus importantes en Amérique. Il la cédera à l'UQAM, où il a également fondé le Centre d'études du tourisme.

Les deux derniers chapitres proposent pour leur part une relecture critique des émergences touristiques anciennes aussi bien que contemporaines. L'essai de géographie historique de Gérard Beudet et de Serge Gagnon, inspiré des méthodes de géographie structurale de Gilles Ritchot appliquées au Québec, de même que ceux de Martine Geronimi sur la fabrication de *Quebec City* au XIX^e siècle et de Lucie K. Morisset sur la récupération par Duplessis et le développement inversé de ce cliché touristique en image identitaire, enfin même l'appel de Jacques Lecours quant à l'importance de notre histoire industrielle - d'ailleurs concomitante avec l'apparition du tourisme - et du patrimoine idoine, tous proposent un retour à l'histoire actualisée et assumée comme élément central de la géographie touristique, d'une économie politique du tourisme, d'une représentation identitaire moderne, seule ressource touristique véritable et valable. Comme quoi il n'est de tourisme que culturel.

Tous ces auteurs me donnent ainsi et enfin l'occasion de saluer quelques-uns des professeurs-chercheurs de l'UQAM, dont Marc Laplante, disciple de Dumazedier et de sa « civilisation » des loisirs et l'un des premiers sociologues québécois du loisir. Le Groupe de recherche loisirculture qu'il a créé en 1969 aura contribué, avec le programme de récréologie de l'UQTR mis sur pied plus tard, à baliser la mutation de la société québécoise en ce domaine et à faire des années 1970 la décennie du loisir avec la multiplication des Conseils régionaux des loisirs dont, en particulier, Loisir-Ville à Montréal, où ont œuvré Jean Pelletier et Pierre Bélec.

Curieusement, le développement du loisir favorisera un examen de la condition de *l' homo turisticus* québécois qui va libérer le tourisme et relancer une réflexion sur le phénomène comme tel. Le rôle de l'UQAM va ici aussi être déterminant. Le tourisme y a en effet rejoint significativement l'urbanisme dans la famille des sciences de la gestion pour former le Département d'études urbaines et touristiques où Marc Laplante - de retour à l'UQAM et gagné au tourisme - et quelques autres, dont Louis

Jolin, Jean Stafford et Marcel Samson, ont élaboré un programme complet et fondé, en 1982, la revue *Téoros*. Cet outil de réflexion, de formation et de diffusion aura rapidement réussi à rejoindre et mobiliser l'ensemble des milieux du tourisme, dont plusieurs géographes comme Roger Nadeau, de l'Université de Sherbrooke ou, plus récemment, Serge Gagnon, de l'Université Laval.

Doit-on, dans ces circonstances favorables, s'étonner que le présent ouvrage soit le produit du croisement des fascicules *Téoros* et d'un colloque sur l'espace touristique organisé, en 1998, dans le cadre de l'ACFAS par des membres du comité de rédaction de la revue ?

Montréal, le 3 mars 1999