

Le réel imaginé

Survol historique des pratiques touristiques au Québec

Charles de Blois Martin

Numéro 81, été 1999

Tourisme et culture : l'heure des rendez-vous

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/16699ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

de Blois Martin, C. (1999). Le réel imaginé : survol historique des pratiques touristiques au Québec. *Continuité*, (81), 28–31.

SURVOL HISTORIQUE DES PRATIQUES TOURISTIQUES AU QUÉBEC



Le réel imaginé

*L'idée du passé ne prend un sens et ne constitue une valeur
que pour les hommes qui trouvent en eux-mêmes une passion pour l'avenir.*

Inscription sur le mur de la Maison de la vie rurale,
à Monflanquin, dans la région du Quercy, dans le Périgord

par Charles de Blois Martin

Si, pendant longtemps, le tourisme a été réservé aux bourgeois, la démocratisation de la pratique et l'émancipation de la classe moyenne dans les années 1950 en ont fait une des réalités les plus répandues de cette fin de siècle. Ses premières manifestations remontent toutefois bien avant le XX^e siècle. Et c'est en reculant l'horloge du temps que nous pouvons retrouver les

racines des pratiques actuelles et de ce tourisme faussement qualifié de « culturel ».

UN GOÛT VENU DE LOIN

Les XVII^e et XVIII^e siècles sont d'abord marqués par l'arrivée en Nouvelle-France des premiers voyageurs. En 1662, Asseline de Ronval, un jeune Dieppois, débarque en terre d'Amérique pour « voir du pays autant qu'il me seroit possible ». Ce jeune homme serait notre premier touriste. Les paysages de la Nouvelle-France sont d'une rare beauté. Nombreux sont d'ailleurs les

Les « bateaux blancs » vus du Manoir Richelieu dans les années 1950. Ils écriront une page mémorable du tourisme au Québec.

Photo : Coll. Canada Steamship Lines

peintres qui les célébreront. Ce Québec en devenir est déjà perçu comme une terre d'eau et de grands bois. Un siècle plus tard, John Nairne, premier seigneur de Murray Bay (La Malbaie), reçoit couramment ses amis venus de Québec, de Montréal et même d'Écosse. En 1774,

de retour à Édimbourg, un ami de Nairne, Alexander Gilchrist, louange les lieux qu'il a visités, y voyant même le « paradis d'avant la chute » (« *I'll represent Malbay as the counterpart of Paradise before the fall* »).

Au XVIII^e siècle paraissent les premiers récits de voyage au Canada et en Amérique. Les plus connus sont ceux du baron Louis-Armand de LaHontan (1703), de Pehr Kalm (1749) et, plus tard, de Isaac Weld (1799). Pendant plus de 20 ans, George Heriot, assistant-receveur des Postes pour l'Administration britannique, s'éprend d'amour pour La Malbaie et aussi pour la façon dont ses habitants reçoivent les étrangers. Il publie, en 1807, *Travels Trough Canadas*. Ces premières manifestations du phénomène touristique sont pour la plupart isolées, mais elles rendent compte tout de même d'une réalité et d'une activité de plus en plus appréciée: la découverte de lieux nouveaux et la contemplation du paysage.

L'évolution du phénomène touristique au XIX^e siècle est intimement liée au mouvement romantique qui influence alors tout l'Occident. L'industrialisation crée une bourgeoisie urbaine à la recherche de grands espaces et de paysages pittoresques. Tout gentleman anglais de bonne éducation se doit alors de voyager au pays et à l'étranger. Avec l'expansion de l'industrialisation, le mode de vie urbain évolue rapidement et contribue à inverser progressivement la civilisation rurale. Des changements économiques d'ordre structurel, une croissance démographique ininterrompue et l'absence de mesures d'hygiène incitent de plus les urbains à fuir périodiquement les villes insalubres. Tout au long du XIX^e siècle, on cherche à s'éloigner des maux urbains et à gagner des lieux plus inspirants et curatifs. « Nos gosiers sont secs comme des mâchoires de fossiles; ils ont avalé la poussière des métropoles », écrit le voyageur rebelle Arthur Buies en 1873. Thomas Chapais en remet en 1897 : « L'univers entier est en travail: de tous côtés on n'entend que le souffle puissant de l'usine, le dix-neuvième siècle a la fièvre dévorante du progrès. » Ainsi se dessine un nouvel art de vivre qui attire les citadins et les bourgeois vers les campagnes, et donne naissance aux premiers circuits touristiques et à de nombreux lieux de villégiature.

L'ESSOR DES MOYENS DE TRANSPORT

L'évolution des transports au Québec a joué un rôle majeur dans l'évolution des



circuits touristiques en facilitant l'accès à de nouveaux territoires. Dans la première moitié du XIX^e siècle, les bateaux à vapeur assurent plusieurs liaisons sur les rives du Saint-Laurent. Le trajet type des touristes américains consiste à emprunter les voies d'eau de la rivière Hudson, du lac Champlain et du Richelieu jusqu'à Saint-Jean, puis la diligence vers Longueuil et, par bateau-traversier, atteindre Montréal. De là, les touristes se dirigent à Québec en vapeur. En 1830, le vapeur *Waterloo*, appartenant à John Molson, se balade dans la région de la capitale. Tranquillement, la navigation à vapeur se développe vers l'est. En 1853, le *Saguenay* assure un service de croisière entre Québec et la rivière Saguenay en passant par « Kacouna », Rivière-du-Loup et « Murray Bay ». Au tournant du siècle, les vapeurs rejoignent Cap-à-l'Aigle, Rivière-Ouelle, Métiis et Gaspé.

Pendant cette période, la route demeure encore une voie importante qu'empruntent les touristes. En dépit des améliorations apportées aux navires à vapeur, Theodore Dwight continue de prétendre, dans son guide publié en 1826 et réédité jusqu'en 1841, que la circulation par la route présente des attraits incontournables. La vogue des bateaux blancs continuera néanmoins bien au-delà du XIX^e siècle et écrira une page mémorable dans l'histoire du tourisme québécois.

Vers 1860, le réseau ferroviaire atteint Montréal, Québec, les Cantons-de-l'Est, Ottawa, Rivière-du-Loup, puis, en 1888, le Lac-Saint-Jean. Au bout de cette dernière ligne, on construit à Roberval un superbe château de bois pour accueillir les pêcheurs américains. Le développement

Le train passant au-dessus de la rivière Trois-Pistoles, en 1913, peu avant les débuts de l'automobile.

Photo : Archives de la Côte-du-Sud et du Collège de Sainte-Anne, fonds Pierrette-Maurais

du rail au Québec s'accompagne d'une intensification de la publication de guides touristiques par les compagnies ferroviaires. Dès 1850, la majorité des guides sont canadiens et non plus américains. Ils mettent en valeur l'histoire, l'architecture, le « pittoresque » et le « sublime » des paysages. On y vante particulièrement l'allure médiévale et romantique de Québec et, bientôt, les zones rurales canadiennes-françaises et amérindiennes. Mais les sites spectaculaires et les sources d'eau comme les chutes Montmorency, de la Chaudière et de Shawinigan, les lacs Saint-Charles, Saint-Joseph, Memphrémagog, Brome et Beauport demeurent les principaux attraits touristiques au XIX^e siècle. À la toute fin de ce siècle, les villégiateurs ont envahi les deux rives du Saint-Laurent. Une autre vague de villégiature au XIX^e siècle, forestière celle-là, est associée à l'apparition des clubs privés de chasse et de pêche, dont les plus notoires sont le Winchester (1880), le Shawinigan (1883) et le Triton (1888).

En ces lieux de villégiature, deux visions s'affrontent quant à la vocation et aux usages de l'espace rural; deux façons souvent opposées de percevoir les rapports qu'entretient l'homme avec la campagne. S'y développe alors entre ruraux et citadins, entre visiteurs et visités, un voisinage original. L'implantation d'une mentalité, d'un mode de vie et de

pratiques culturelles urbaines favorise aussi la formation d'un nouveau tissu social, tout en provoquant une forme d'ambivalence culturelle. Ces nouveaux sites constituent parfois de véritables enclaves urbaines en campagne. D'où le paradoxe suivant: « Pourquoi ne construit-on pas les villes à la campagne, l'air y serait plus pur ! » Un malaise qui, on le sait, demeure encore bien vivant aujourd'hui.

L'ÉVEIL DES CONSCIENCES

Les Canadiens français occupent alors une place marginale dans l'économie touristique, limitée à l'offre d'hébergement, de restauration, de services de transport et de guides. Pour certains, le Québec est « colonisé touristiquement ». Olivar Asselin s'opposera d'ailleurs à l'unilinguisme anglais dans l'affichage touristique. Au tournant du XX^e siècle, les consciences s'éveillent. Dès 1892, la Société historique de Montréal installe des plaques commémoratives aux abords des rues. Puis, en 1908, des fêtes grandioses sont organisées pour marquer le tricentenaire de la fondation de Québec. La commémoration et la quête identitaire deviennent un peu partout en Amérique un profond réflexe social de conservation et d'affirmation. Jusque-là absent du décor, l'État québécois, par l'entremise de la Commission des monuments historiques, plante, en 1925, une centaine de plaques commémoratives aux abords des grandes routes du Québec. Ces plaques font connaître aux touristes les sites et les événements politiques, militaires, historiques et religieux de la province. Adélard Turgeon et Pierre-Georges Roy, respectivement président et secrétaire de cette commission, soulignent l'importance de conserver le patrimoine culturel du Québec comme fondement de l'activité touristique. Ces appels de détresse afin de protéger la « beauté du milieu » s'intensifient au cours des décennies suivantes, mais les autorités ne les entendent guère. Malgré les nombreux inventaires du patrimoine et les multiples mises en garde, on sait maintenant que l'État québécois a été incapable de se doter d'une véritable politique du patrimoine. Rarement intégrées dans les politiques touristiques, les interventions gouvernementales en matière de patrimoine demeurent éparpillées, isolées, sélectives et ponctuelles.

L'HÉMORRAGIE DU SENS

L'évolution des circuits touristiques culmine avec l'apparition de l'automobile. Ce



phénomène majeur permet à la classe moyenne de s'évader sur les chemins du Québec. Alors que les voyageurs circulant en vapeur, en train ou en calèche n'avaient guère le choix de faire des séjours prolongés, l'arrivée de l'automobile favorise une forme de tourisme nomade, un « tourisme de sauts de puce ». Déjà confronté à un étalement urbain non planifié, le paysage québécois subit les impacts négatifs de l'automobile, à commencer par l'île d'Orléans et la Côte-de-Beaupré. On construit alors n'importe quoi, n'importe où. Les premiers guides touristiques de l'État québécois se destinent donc aux automobilistes, leur suggérant des promenades de fin de semaine et des itinéraires de vacances. Publiés par le ministère de la Voirie et des Mines, ces premiers guides sont: *Voyez Québec d'abord!* (1927), *The Old World at Your Door* (1928), *Sur les routes du Québec* (1929) et *La Gaspésie: histoire, légendes, ressources, beautés* (1929). Bien qu'on puisse s'interroger sérieusement sur l'adéquation entre la réalité, les images et le contenu véhiculés dans ces guides, le patrimoine constitue à cette époque un attrait considérable. Auteur d'un Rapport sur le tourisme, ironiquement, Albert Tessier mentionne en 1939 qu'il faut « mettre la réalité en accord avec la publicité ». Aujourd'hui encore, nommer « Route des navigateurs » une voie riveraine où ne se retrouvent ni témoins matériels, ni activités, ni paysages significatifs et que des quais désertés et « enrochés » ne suffisent pas à lui conférer quelque réalité. Comme quoi le langage touristique se vide de plus en plus de contenu et de substance pour ne devenir que décoratif.

Rapidement, le tourisme devient une industrie comme une autre, une simple mécanique: comme le rappelle *Le livre blanc sur le tourisme* de 1992, « il faudra

La famille Joseph et Henriette Lauzier devant le fournil à Kamouraska vers 1915. Pratique courante à l'époque sur les deux rives du fleuve, on loue la résidence principale aux touristes alors que la famille habite dans le fournil.

Photo: Archives de la Côte-du-Sud et du Collège de Sainte-Anne, fonds Pierrette-Maurais

s'attaquer aux marchés et aux clientèles cibles après une évaluation du potentiel en matière de volume et de recettes ». Et l'on continue de compartimenter l'activité touristique: tourisme dit de culture, de circuit, de motoneige, de nature, de congrès, etc. Or, le tourisme est un tout, un acte profondément culturel, une « expérience globale » de découvertes et de communication où l'axiome voulant que « le client ait toujours raison » n'a pas sa place.

Heureusement, cette fin de siècle semble déjà marquée par le refus de l'américanisation de la culture, du produit standardisé et uniforme: le prochain siècle pourrait être celui de la redécouverte des terroirs, de la reconquête du patrimoine, de la valorisation intégrée et globale des paysages et des ressources locales, de la recherche du goût, de la beauté et de l'authenticité. Si cette tendance se confirme, espérons que nous aurons encore de beaux territoires et des expériences de communication enrichissantes à offrir à nos visiteurs.

Charles de Blois Martin est agent de recherche à Solidarité rurale du Québec.