Document generated on 07/14/2025 9:01 p.m.

**Téoros**
**Revue de recherche en tourisme**

# Tourisme et transport au Québec

Marcel Pouliot and Joanne A. Léveillée

Volume 14, Number 2, Summer 1995

Le tourisme : toute une histoire!

URI: https://id.erudit.org/iderudit/1075100ar
DOI: https://doi.org/10.7202/1075100ar

See table of contents

Publisher(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (print)
1923-2705 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Pouliot, M. & Léveillée, J. A. (1995). Tourisme et transport au Québec. *Téoros*, *14*(2), 32–35. https://doi.org/10.7202/1075100ar

Tous droits réservés © Université du Québec à Montréal, 1995

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

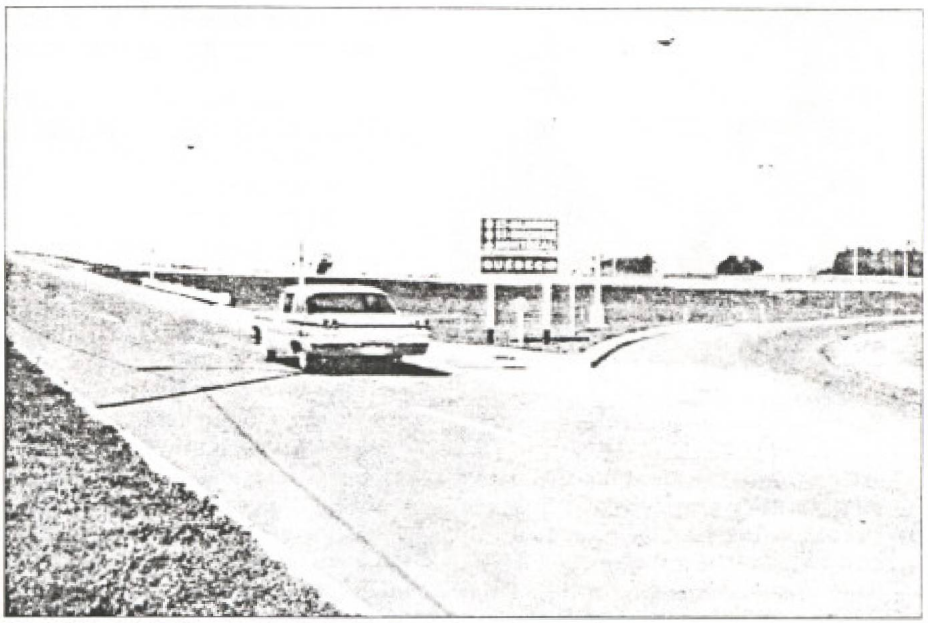
This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

# *Tourisme et transport au Québec*

Marcel Pouliot et Joanne A. Léveillée*




La circulation liée aux loisirs de masse ne commence que vers 1950 et concerne avant tout , la route. La transcanadienne (ici à l'entrée de Drummondville vers 1960) a relié d'abord la métropole à la capitale du Québec. **Photo** : Office du film du Québec.

Il y a des siècles que les hommes voyagent pour le plaisir. L'Antiquité a certainement eu ses touristes mais l'histoire moderne nous apprend que c'est d'abord en fonction des grands mouvements liés aux pèlerinages que le tourisme débute. Par la suite, la multiplication et la démocratisation des moyens de transport ont généralisé les habitudes touristiques en augmentant l'accessibilité de points ou de régions du globe.

Outre les pèlerinages, le tourisme s'est aussi intéressé aux monuments nés de grandes civilisations et par la suite à des phénomènes plus spécifiques comme la montagne et la mer. Avec les années, il y a eu modifications des finalités touristiques, mais le transport y a constamment joué un rôle.

Capot-Rey (1946) indique en complément qu'on observe de la circulation touristique surtout dans les pays qui sont assurés de générer des ressources financières, un apport que procure une économie bien développée et qui ont le privilège d'avoir des loisirs. Le tourisme est lié aux attraits et aux ressources qu'une ville, qu'une région ou qu'un pays peuvent offrir ainsi qu'à la capacité des personnes à se déplacer et à en assumer les coûts.

## La situation québécoise

Au Québec, les activités touristiques se dont développées depuis plus d'une centaine d'années et se distribuent dans toutes les régions. Le tourisme est historiquement l'affaire de quelques-uns qui s'adonnent à des loisirs de groupe mais aussi aux étrangers qui peuvent se payer les rares modes de transport disponibles pour accéder aux sites les plus intéressants.

Ainsi verra-t-on se combiner des activités touristiques et une série de modes de transport, tous plus performants les uns que les autres, permettant à un public sélectif au départ, mais de plus en plus nombreux par la suite, d'avoir accès à de plus en plus d'endroits. Du bateau à vapeur au chemin de fer, par transport routier ou par trans-

* Madame Joanne A. Léveillée est chargée de cours au département de géographie et télédétection à l'Université de Sherbrooke. Monsieur Marcel Pouliot est vice-doyen à la recherche à l'Université de Sherbrooke.

port aérien, le voyageur attiré par des attraits touristiques contribuera au développement du Québec.

### Le transport fluvial et maritime

Le transport par eau a été le premier mode utilisé au Québec. Il faut dire que la nature a généreusement doté le territoire d'un réseau de lacs et de rivières qui, reliés au fleuve Saint-Laurent, offrent des chemins d'eau largement utilisables. Les grands parcours des commerçants de fourrure furent essentiellement dépendants du transport par eau (à voile, à énergie humaine) pour établir, développer et maintenir la première industrie nationale.

La navigation à voile tant fluviale que côtière, présente des problèmes techniques de navigation et s'avère d'une lenteur désespérante et d'une sécurité relative. Il faudra attendre le début des années 1800 pour voir les premiers bateaux à vapeur sur le Saint-Laurent. C'est à un marchand de Montréal, Molson, que revient l'initiative d'avoir vu dans ce mode de transport un outil de commerce hors pair. De 1811 à 1825, se développera une flotte de bateaux à vapeur assurant la liaison entre Montréal et Québec de même qu'entre les villes et villages qui se situent de part et d'autre du fleuve. A partir de 1830, le transport fluvial de personnes et de marchandises s'étend à l'ensemble du Saint-Laurent avec l'apparition de quelques autres firmes.

Quelques années auparavant, en 1819, le transport par petit navire à vapeur s'est étendu sur la rivière Outaouais et a pénétré sur le Saint-Laurent en amont de Montréal et sur les Grands Lacs. Ce double système non encore entièrement relié sera à la base du concept de la construction de canaux qui permettront de joindre dans un tout les opérations de transport effectuées par des navires à vapeur. En 1825, le premier canal permettant de passer de Montréal vers la rivière Outaouais et vers Kingston est ouvert. Plus au centre du Québec, le canal Chambly va ouvrir une voie de navigation efficace vers les États-Unis à partir de 1850. Vers la fin des années 1800, l'élargissement et l'approfondissement des ouvrages d'art constituent ce qu'on appelle dorénavant le système de canaux des Grands Lacs. Terminés en 1903, ces ouvrages vont assurer, entre autres, le passage de navires de plus grande envergure et faire de l'axe Montréal-Grands Lacs, la route commerciale de première importance au Canada.

La voie maritime du Saint-Laurent permettra, trente ans plus tard, aux navires océaniques de pénétrer tout le réseau des Grands Lacs et elle sera inaugurée en 1957.

Les liens avec le Saguenay, la Gaspésie et la Côte Nord connaîtront l'époque de la navigation commerciale à voile entre les années 1800 et 1850. Rapidement, cette dernière sera déclassée et à partir des années 1870, à l'exception d'activités de cabotage locales, le navire à vapeur prendra la relève rapidement. Le Saint-Laurent sera alors sillonné dans toutes ses parties par des navires offrant le transport de passagers et de marchandises.

Par contre, les mutations techniques du transport maritime (navires plus spécialisés et gigantesques) contribueront au déclin des navires à petit tonnage et au regroupement des petits ports échelonnés sur les côtes du fleuve Saint-Laurent.

Le transport fluvial et côtier s'avère, au Québec, d'une importance capitale. Sa première fonction a été l'interconnexion des villes et villages qui s'étendent le long du Saint-Laurent en assurant la mobilité des personnes et des biens situés sur cet axe. Dans un deuxième temps, le système de transport par canal s'est développé rapidement, dû au fait que le Saint-Laurent constituait la porte d'entrée du centre du continent nord-américain.

### Le chemin de fer

Le chemin de fer est vu au Québec et plus tard au Canada comme un élément de progrès et d'essor économique. A l'aube du XX$^{e}$ siècle, les quelques lignes ferrées qui constitue le réseau se concentrent dans la vallée du Saint-Laurent à l'intérieur du triangle Québec-Montréal-Sherbrooke. La fonction du chemin de fer est d'assurer le transit des échanges commerciaux canadiens et de la Nouvelle-Angleterre. Dans une moindre mesure, il dessert localement les industries situées en amont de la ville de Québec, plus spécialement celles des régions de Montréal et de l'Estrie.

La première ligne de chemin de fer du Québec date de 1853 et se situe dans la région de Chambly sous le nom de: «The Stanstead, Shefford and Chambly Railroad». En 1857, elle est reliée avec le «Grand Trunk» (St-Lawrence and Atlantic Railroad).

Après la Confédération, les subventions gouvernementales versées aux entreprises ferroviaires pour la construction des chemins de fers sont d'abord utilisées pour contribuer à l'ouverture et au peuplement de nouveaux territoires de colonisation dans l'arrière-pays de la vallée du Saint-Laurent. Selon Leclerc (1990), dans la seconde moitié du XIX$^{e}$ siècle, le chemin de fer était perçu comme pouvant solutionner tous les maux de la société québécoise. La construction du chemin de fer fut un prétexte pour favoriser l'ouverture du marché urbain aux produits agricoles et forestiers de l'arrière-pays montréalais, de contrer l'émigration de citoyens québécois vers les États-Unis, de réduire le nomadisme de certains colons en les établissant sur des terres neuves et de soutenir l'aménagement et l'occupation du territoire.

De façon générale, la hiérarchisation spatiale du développement du réseau ferroviaire québécois indique que la configuration de l'espace québécois a limité l'expansion des lignes transcontinentales à la rive sud du fleuve Saint-Laurent et à la région de l'Outaouais; qu'au-delà de cet espace, le réseau a un rôle essentiellement régional et que Montréal est un noeud de rencontres par lequel transitent la plupart des chemins de fer pan-canadiens (Leclerc: 1990).

### Le transport routier

Dans les secteurs à faible densité, le réseau routier s'est avéré l'infrastructure la plus adéquate pour répondre aux besoins de la colonisation. Les routes ont permis un accès moins coûteux aux secteurs du Québec en voie de développement, tout en offrant une flexibilité de desserte que ne pouvait réaliser le chemin de fer. Dans la vallée du Saint-Laurent, les bourgs, sous le régime français, sont répartis en ligne entre les agglomérations urbaines. Le réseau routier, au départ simple et linéaire, se densifie par la suite, pour mieux définir les nouveaux emplacements des villages. Ces derniers jouent des rôles très divers; ils sont à la fois un relais et un centre de services. En effet, grâce aux routes, la liaison ville-campagne tend à s'affirmer au XVIII$^{e}$ et XIX$^{e}$ siècles. Courville (1990) mentionne ainsi que Montréal et Québec restent des villes tournées vers l'extérieur, mais qu'elles exercent également une influence sur leur région dont elles tirent une grande partie de leur subsistance et de leurs effectifs.

Le réseau routier actuel date de la fin des années 1930. Hormis le réseau autoroutier, cette période permet d'établir le pattern des grandes routes régionales d'aujourd'hui. Il faudra attendre les années 1950 pour que la technologie amène l'amélioration des surfaces de roulement. Ces nouveaux équipements plus modernes permettront de répondre à la demande croissante des automobilistes désirant circuler avec rapidité et sécurité.

La venue des autoroutes au Québec reste d'influence américaine. Elle est issue en grande partie d'un besoin de décongestionner les voies de circulation existantes et de créer des liens rapides et efficaces entre les principaux points du territoire. La construction des autoroutes du début des années 1960 amorce inévitablement une série d'impacts sur les milieux naturels et humains.

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. Ce n'est que vers la fin des années 1960 qu'apparaissent les premières voies de circulation rapide. Ces autoroutes contribuent au développement touristique des Laurentides en permettant à la population montréalaise de s'y rendre. Dans les années qui vont suivre, le réseau autoroutier n'a cessé de se perfectionner pour désormais relier, au début des années 1980, l'ensemble des régions du Québec (André: 1994). Depuis, peu de nouvelles autoroutes ont été construites.

### Le transport aérien

Il faut attendre les années 1920 pour voir l'aviation mise à profit au Québec. En 1919, s'établit un service de surveillance des forêts, d'inventaire forestier et de photographie aérienne de la «Laurentide Air Services» au Lac-à-la-Tortue et quelques années plus tard, cette compagnie s'implante à Roberval. Elle sera suivie de la «Forest Survey Services» et de la «Dominion Aerial Exploration» qui déborderont leur mission d'origine pour effectuer le transport de marchandises et de passagers en lien avec les activités d'exploration et de prospection minières en Abitibi et sur la Côte-Nord. En 1924 a lieu le premier vol régulier de passager au Canada par la compagnie «Laurentide Air Services» entre Haileybury, Ont. et Rouyn. Durant la même année, la compagnie Franco-canadienne, sous la direction de Jacques de Lesseps, ouvre la Gaspésie à l'aviation lors des activités intenses de photographies aériennes. Ainsi, tout le sud du Québec bourdonne à la fin des années 1930 d'activités aériennes; les bases de l'aviation moderne sont en quelque sorte jetées.

Le nord québécois n'est pas laissé pour compte. Dès 1927, le gouvernement du Canada implante à partir de Kangiqsujuaq, de l'île Nottingham et de Killiniq sur le détroit d'Hudson, des patrouilles aériennes chargées de surveiller le mouvement des glaces. La baie d'Ungava est jointe en 1930 à partir de Roberval et de Nitchequon. Les rives orientales de la Baie d'Hudson sont également explorées par la voie des airs au cours des mêmes années à partir du nord de l'Ontario.

Dans le sud du Québec, on remarque une consolidation de petites firmes d'aviation, entre autres, la compagnie «Canadian Airways». En 1927, cette firme assurera le service postal sur la Côte-Nord et Roméo Vachon y créera sa légende. Des centres d'activités aériennes importants pour l'époque sont créés à Rouyn, Chibougamau, Roberval et St-Félicien.

Pourtant, les années 1934-1936 vont marquer le déclin des activités aériennes commerciales au Québec; l'effort de guerre est imminent et toutes les énergies sont dorénavant mises à la formation et à la production des personnels et des infrastructures qui constitueront l'assise du développement militaire. Les années de guerre 1939-1945 auront un effet direct sur le développement du transport aérien en dotant le Québec d'une infrastructure qui lui manquait jusqu'alors. La construction d'aéroports méridionaux et nordiques constituera la base du réseau des années 1950 et 1960.

Au niveau canadien, «Trans Canada Airlines» et «Canadian Pacific Airlines» constituent deux entreprises concurrentes. La première formée en 1937 par le gouvernement canadien aura une mission de relier les capitales des provinces d'un océan à l'autre. De l'autre côté, la CPA s'est formée dès 1940 par l'amalgamation de 9 petites firmes aériennes autour de la «Canadian Airways» et de la «Quebec Airways». Afin de régir la concurrence, le gouvernement canadien limitera les activités de l'une et de l'autre en les cantonnant dans des territoires respectifs.

Par la suite, les transporteurs commerciaux régionaux font leur apparition. Dès le milieu des années 1950, ces transporteurs, suite à des fusions de petites compagnies de brousse viendront constituer l'ossature provinciale et ouvrir de façon généralisée toutes les provinces au transport aérien. Le Québec dispose de deux de ces transporteurs. «Nordair Ltée» s'installe à Montréal et dessert l'ouest et le nord québécois et la compagnie «Québecair», née à Rimouski, s'installe à Montréal et dessert principalement l'est du Québec.

À partir du milieu des années 1950, toutes les régions du Québec sont dorénavant accessibles par le transport aérien régulier en partant de Montréal ou de Québec alors que les petits transporteurs de brousse continuent à travailler à une échelle plus réduite, principalement vers des secteurs non équipés d'aéroports de moyenne ou de grande envergure. Cette cohabitation, de ce qu'on appelle les trois niveaux d'aviation commerciale, le national, régional et local se poursuivra jusqu'aux années 1980 où la déréglementation viendra comme élément réorganisateur du transport aérien nord-américain.

### Le rôle du transport

On est souvent porté à se questionner sur le rôle exact que le transport joue ou prend dans l'ensemble des activités humaines. La réponse la plus explicite vient de Cooley (1894) quand il dit: «Le transport est un moyen par lequel chaque composante de la société est mise en interrelation et grâce auquel la spécialisation et l'organisation sont rendues possibles».

Ce point de vue nous fait très bien voir le type de relation qui existe entre toute forme d'entreprise humaine et le transport. Le rôle du transport en est un d'assurer la mobilité des biens et des personnes, de garantir leur accès à des lieux spécifiques et ainsi de contribuer à ce que nous pouvons appeler le développement socio-économique et organisationnel. Il constitue donc un élément structurant tout en s'avérant essentiellement un outil, un intermédiaire permettant de relier une demande à un besoin. La multiplication de ces situations crée la circulation, elle-même le reflet d'échanges de toute nature dans un cadre d'économie libérale. Ainsi, le transport

n'existe-t-il pas pour lui-même, mais est toujours fonction d'impératifs qui lui sont extrinsèques. Somme toute, on ne transporte pas ou on ne circule pas pour le plaisir de transporter ou de circuler; on le fait pour une finalité plus fondamentale, reliée de près au développement des personnes et de la société dans laquelle tout individu évolue.

Dans ce cadre spécifique, le bref historique des transports au Québec démontre que celui-ci a été implanté en fonction d'impératifs essentiellement économiques, dans le but de mettre sur pied une économie de marché. D'un système basé sur l'exploitation des ressources naturelles, au maintien d'une économie rurale semi-autarcique, au développement industriel local et nord-américain de plus grande envergure, le réseau de transport au Québec n'aura été qu'un outil facilitant de façon prioritaire, l'atteinte d'objectifs industriels et commerciaux.

À notre avis, ce n'est qu'après la Seconde Guerre mondiale que le réseau de transport trouve d'autres finalités dont la circulation liée aux loisirs de masse. La prospérité d'après-guerre aidant, l'explosion démographique s'avérant également un facteur, les changements dans les habitudes de vie des Québécois bouleversent la mission unique du réseau du transport. À ce titre, le réseau routier s'avère le grand dénominateur commun des déplacements des Québécois; ceux-ci habitués à entrevoir quelques touristes fréquenter en exclusivité certains lieux privilégiés, voudront à leur tour accéder aux plaisirs touristiques de circuler, de se reposer et de profiter des attraits du territoire. Le réseau autoroutier mis en place dans les années 1960 sera la véritable clé de la multiplication des déplacements de loisirs. L'aventure touristique, qui avait jusque là échappée à la plupart des Québécois, est dorénavant à portée de route.

## Conclusion

Quels liens peut-on établir entre le tourisme et le transport? La réponse demeure complexe car le transport s'avère un instrument de la mobilité des personnes et des biens et à ce titre il devient ce que d'uns appelleront un élément essentiel et ce que d'autres nommeront un élément stratégique. Dans le cas du Québec, il est évident que le transport a été au début du développement économique et social et non un moyen facilitant l'activité touristique pour la bonne raison que le tourisme n'existait à peu près pas.

Les premiers et véritables touristes au Québec constituaient une élite très exclusive qui fréquentait pour son plaisir des sites d'intérêt qu'on peut identifier à quelques lieux spécifiques pour ne nommer que Murray Bay, Metis Beach, North Hatley, Morin Heights et les nombreux clubs privés de pêche le long des rivières de la Côte-Nord et de la Gaspésie. Le transport par bateau, train ou avion de brousse leur était alors réservé, et noblesse et richesse obligeant, les raisons sociales des transporteurs étaient de langue anglaise.

Il faudra attendre pour constater une contrepartie francophone; phénomène unique, les premiers mouvements touristiques de groupe avaient pour destination la trilogie Oratoire Saint-Joseph, Cap-de-la-Madeleine et Sainte-Anne-de-Beaupré. Autres temps, autres moeurs. Le transport ferroviaire et surtout la route auront été les modes privilégiés pour accéder à ces sites.

Dans l'évolution des réseaux de transport et des activités touristiques, la révolution tranquille des années 1960 agira comme grande niveleuse des différences culturelles; l'élargissement de la richesse collective, des conditions de travail plus favorables de même qu'un réveil face aux autres sociétés, contribueront à la vocation touristique des Québécois. Cette soif et cet intérêt pour les voyages, sans doute motivés par le besoin de s'affranchir de ses propres réalités quotidiennes, dont un hiver interminable, constituent la véritable base de l'explosion touristique avant même toutes activités liées au transport.

D'un autre côté, le Québec développera un produit touristique largement accessible aux étrangers misant sur un milieu naturel et des traits culturels uniques; soulignons, dans un contexte très contemporain, l'existence de produits basés sur des randonnées hivernales en motoneige ou en traîneaux à chiens, des circuits en canot ou en kayaks de mer, des croisières mettant en évidence l'observation des baleines. Toutes ces activités comme la redécouverte des rives Saint-Laurent par bateau illustrent fort bien le lien qui existe entre le tourisme et le transport. Le tourisme peut avoir une existence propre, mais dépend du transport pour prendre son véritable sens et pour se réaliser. Le transport n'a aucune raison d'exister si ce n'est que de s'avérer au service du premier. Fondamentalement, le transport est l'outil de la mobilité (des gens et des choses) et une condition *sine qua non* qui accompagne toute forme de développement économique et social dont le tourisme forme un élément.

### BIBLIOGRAPHIE


ANDRÉ, François, **Les effets d'une autoroute sur la localisation des activités commerciales et de services**, rapport d'étape, mémoire de maîtrise, Institut d'urbanisme, Université de Montréal, 1994, 76 p.

BOOTH, J. Derek, **Railways of Southern Quebec**, vol. 1, A. Railfare Book, 1982, 160 p.

CAPOT-REY, Robert, **Géographie de la circulation sur les continents**, Éditions Gallimard, collection Géographie humaine, 1946, 296 p.

COURVILLE, Serge, **Entre ville et campagne, l'essor du village dans les seigneuries du Bas-Canada**, Éditions PUL, 1990, 335 p.

COOLEY, Charles H., *The Theory of Transportation*, in **Journal of The American Economic Association**, vol. 9, no 3, 1894.

GLAZEBROOK, G.P. de T., **A History of Transportation in Canada**, vol. 1 and vol. 2, McClelland & Steward Ltd., 1967.

LASSERRE, Jean-Claude, **Les ports québécois nécessité d'une relance concertée**, CRT, Université de Montréal, publication no 176, collection Notes et documents no 80-07, 1980, 84 p.

LASSERRE, Jean-Claude, **Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique**, Éditions Hurtubise HMH, Cahiers du Québec, collection Géographie, 1980, 753 p.

LECLERC, Richard, **La politique ferroviaire québécoise et l'organisation du territoire (1867-1990)**, thèse (Ph.D.), Faculté des Lettres, département de géographie, Université Laval, 1991, 613 p.

MAIN, J.R.K., **Les voyageurs de l'air**, Imprimeur de la Reine, Ottawa, 1967, 433 p.

POULIOT, Marcel, **Géographie des transports aériens au Nouveau-Québec**, mémoire de maîtrise, Université Laval, 1971, 206 p.

RIVEST, Jacques, **Nos aviateurs, des «fous de l'air» aux pilotes de lignes**, Éditions de l'Homme, 1981, 274 p.

WACKERMANN, Gabriel, **Tourisme et transport**, Éditions SEDES, Paris, 1993, 279 p.