

Transport aérien et tourisme régional : le cas des Iles de la Madeleine

Claude Richard

Volume 6, numéro 1, mars 1987

Tourisme et transports

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1080520ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1080520ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (imprimé)

1923-2705 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Richard, C. (1987). Transport aérien et tourisme régional : le cas des Iles de la Madeleine. *Téoros*, 6(1), 11–12. <https://doi.org/10.7202/1080520ar>

Transport aérien et tourisme régional:

Le cas des Iles de la Madeleine

*par Claude Richard**

La notion même de tourisme inclut par définition celle de déplacement, donc de transport. Le transport aérien est sans contredit le véhicule qui a le plus largement contribué à l'expansion du tourisme mondial au cours de la dernière décennie. Choisir les Iles de la Madeleine comme exemple pour illustrer les incidences du transport aérien sur le développement touristique régional, c'est probablement choisir la destination québécoise où ces interdépendances se présentent avec le plus d'évidence. C'est aussi parler d'un lieu où les questions de transport, et notamment de transport aérien, sont intimement liées aux préoccupations les plus quotidiennes des gens qui y habitent, ceci allant de l'achat du journal quotidien qui arrive par avion depuis Montréal ou Québec jusqu'à l'importation de presque toutes les denrées alimentaires à une certaine période de l'année.

Le tourisme: un développement récent

Le court historique du tourisme aux Iles de la Madeleine peut, quant à lui, s'inscrire en parallèle avec celui des plus récents développements en transports et communications. Ainsi, il a vraiment commencé à être question de tourisme aux Iles à partir de 1971 avec la mise en service du premier traversier depuis l'Ile du Prince-Edouard. Dans les années qui ont suivi, les capacités d'accueil de ce transporteur, auxquelles venaient s'ajouter celles de deux vols quotidiens, sont venues en quelque sorte fixer les limites d'entrée aux Iles et ont pour ainsi dire tracé la configuration du développement touristique des années '70 et du début des années '80.

Toute une infrastructure locale de support et d'accueil s'est graduellement développée pour répondre aux besoins de cette nouvelle demande croissante jusqu'en 1980 puis restée relativement stable au cours des dernières années sauf pour une récente remontée depuis 1985. C'est donc un peu plus d'une vingtaine de mille visiteurs, pour la grande majorité de provenance québécoise, qui se rendent aux Iles principalement en juillet et août pour un séjour moyen d'une



Louis Jolin

semaine. Après une quinzaine d'années d'expérience touristique, ce phénomène fait maintenant vraiment partie du portrait socio-économique de la région et c'est dans une nouvelle perspective que se pose maintenant le développement du tourisme: consolidation du produit, étalement de la saison, développement de sous-produits et de nouveaux marchés, marketing...

La situation

Avec une population de quelque 14 000 habitants et une affluence touristique qui se chiffrait à tout près de 24 000 visiteurs au cours de l'été 86, les Iles de la Madeleine sont actuellement desservies par deux compagnies aériennes qui les relient chacune au continent sur une base quotidienne et une compagnie locale de transport maritime qui opère un service de traversier entre les Iles et l'Ile du Prince-Edouard ainsi qu'un service de cargo entre les Iles et Montréal de neuf à dix mois par année tout dépendant des conditions de navigation qui prévalent dans le golfe Saint-Laurent de décembre à avril.

Le transport aérien aux Iles de la Madeleine doit donc composer avec, d'une part, les besoins d'une population résidente sur une base annuelle, pour qui il constitue un service essentiel et, d'autre part, une demande touristique concentrée presque exclusivement sur les mois de juillet et août. Les besoins de ces deux clientèles distinctes peuvent diverger en matière d'itinéraires et de fréquences de vols et on a souvent dû se rendre à l'évidence que toute intervention sur l'un ou l'autre aspect du service aérien dans le but d'avantager une clientèle peut présenter des inconvénients pour l'autre partie concernée.

Contrairement à la plupart des destinations touristiques étrangères où le transport aérien vers le tourisme reste bien dissocié du transport qui dessert la population résidente, l'organisation du tourisme à forfaits a toujours été jusqu'ici intégrée aux réseaux de transport régional. On n'a donc pas en direction des Iles de vols "charters" indépendants des vols réguliers qui desservent la destination sur une base régulière. Autre fait particulier en milieu insulaire, on ne

*M. Claude Richard est directeur de l'Association touristique des Iles de la Madeleine.

STATISTIQUES-PASSAGERS (1981-1986)

TABLEAU 1

Entrées-passagers aux Iles: base annuelle				
	Transport aérien (12 mois)	%	Transport maritime (- 10 mois)	%
1986	19 427	43	25 984	57
1985	18 850	45	22 727	55
1984	18 400	48	20 244	52
1983	15 100	41	21 754	59
1982	16 900	43	22 763	57
1981	19 900	45	24 297	55

TABLEAU 2

Entrées-passagers aux Iles: du 1 ^{er} juin - 15 septembre				
	Transport aérien	%	Transport maritime	%
1986	7 633	27	21 043	73
1985	7 485	30	17 830	70
1984	6 707	30	15 527	70
1983	5 890	26	16 795	74
1982	6 665	27	17 819	73
1981	7 280	27	19 533	73

peut envisager la question du transport aérien sans considérer celle du transport maritime, seule autre voie d'accès aux Iles. En se reportant aux tableaux 1 et 2, on pourra observer en même temps qu'une courbe de l'évolution du trafic vers les Iles, dans quelle proportion les voyageurs ont choisi l'un ou l'autre de ces deux modes de transport, ce sur une base annuelle et en saison touristique plus particulièrement.

L'écart observé au tableau 2 entre le trafic aérien et le trafic maritime en saison estivale s'explique par le fait que près de 80% de la clientèle touristique se rend aux Iles en empruntant la route et le traversier à partir de l'île du Prince-Edouard. En dehors, de la période estivale tout particulièrement, la population résidente utilise davantage l'avion que le traversier pour aller à l'extérieur; ce qui, à l'échelle annuelle, réduit considérablement l'écart entre le trafic maritime et le trafic aérien. Entre 1983 et 1984, la marge qui sépare ces deux modes de transport est passée de quelque 7 000 à moins de 2 000 passagers. Il existe donc une demande potentielle importante pour le transport aérien mais ce sont les conditions offertes au voyageur (tarifs, itinéraires, types d'avions...) qui vont influencer directement son taux d'utilisation.

On choisira davantage le transport aérien pour sa rapidité et son confort mais à condition toutefois que les conditions proposées demeurent incitatives. C'est ainsi qu'à l'été 84, suite à une campagne de promo-

tion bien médiatisée de la compagnie Québécois accompagnée de tarifs excursions très avantageux, on a vu le nombre de passagers sur cette compagnie augmenter de quelque 40% par rapport à l'été précédent et le trafic maritime diminuer de quelques milliers de passagers pour la même période.

Perspectives de développement

Il faut par ailleurs considérer la situation de concurrence dans laquelle est placée une destination comme les Iles de la Madeleine. Leur position géographique implique en effet des coûts d'accès comparables à des destinations internationales qui héritent d'une plus longue tradition touristique et bénéficient par conséquent de moyens promotionnels beaucoup plus importants; donc, concurrence avec des destinations tout aussi "exotiques" et souvent plus facilement accessibles. Par ailleurs, les marchés actuels et potentiels ne se situant pas chez nos voisins immédiats, les Maritimes par exemple, mais à des distances appréciables (Montréal et Québec à plus de 1000 kilomètres et bien davantage encore, si on pense aux marchés hors-Québec), il devient impératif de nous "rapprocher" de ces clientèles, ce qui se traduit par une nécessaire évolution du transport aérien qui dessert les Iles.

Quant à la plupart des prévisions en matière de développement touristique, elles passent obligatoirement par la mise en marché de forfaits, qu'il s'agisse d'étalement de la sai-

son en fonction de clientèles spécifiques, de thèmes particuliers (saison du homard, observation des phoques, activités nautiques...) ou encore simplement de rendre la destination mieux accessible sur des nouveaux marchés.

Cependant la mise en marché de forfaits touristiques concurrentiels rencontre certaines contraintes comme l'indexation aux coûts déjà très élevés du transport régional au Québec et le besoin d'une meilleure adéquation des structures aéroportuaires ou de certains éléments de support comme l'hébergement et les services touristiques qui s'y rattachent. C'est ainsi que depuis plusieurs années, une partie importante des intervenants régionaux concernés croit que l'expansion du tourisme à forfaits implique nécessairement une modification des infrastructures aéroportuaires qui permettrait l'atterrissage d'avion de type gros porteurs, entraînant ainsi une croissance graduelle du nombre d'unités d'hébergement et des services touristiques connexes, pour aussi faire tourner la roue sur une plus grande échelle.

Toutefois, certaines divergences se manifestent à ce sujet à l'intérieur même des instances locales et gouvernementales impliquées en même temps que les différentes conséquences de la crise énergétique et économique du début des années '80 ont jusqu'ici ralenti ces nouveaux développements. Or, le tout récent contexte de la déréglementation et de la privatisation dans le monde du transport aérien va maintenant fournir une nouvelle toile de fond à ce débat qu'on s'attend à revoir apparaître incesamment.

En conclusion, il nous apparaît à peu près évident que, tout comme l'amélioration de la liaison maritime par le traversier a servi de "déclencheur" à l'industrie touristique aux Iles, le second souffle du développement passe par une évolution du transport aérien qui relie les Iles avec le continent et avec Montréal d'abord, permettant une meilleure possibilité de connexions avec des marchés potentiels. C'est donc dire que l'avenir du tourisme régional reste en partie tributaire de la situation générale du transport aérien au Québec, elle-même déjà orientée par des décisions prises à des niveaux qui semblent vouloir échapper de plus en plus au contrôle des intervenants régionaux.

C'est sous forme d'interrogation que nous nous conclurons ce bref exposé d'un cas qui, tout particulier qu'il soit, n'est pas sans présenter certaines ressemblances avec d'autres régions "éloignées" des grands centres. En effet, la grande question reste de savoir dans quelle mesure le récent contexte de la déréglementation qui déterminera dans les années à venir les règles du jeu dans le monde du transport aérien saura-t-il favoriser l'accès des destinations hors-centres aux grands réseaux qui sont ceux du tourisme mondial... f