

Le Saint-Laurent de demain Perspectives touristiques

Georges Jodoin

Volume 6, Number 2, July 1987

Le Saint-Laurent magnétique

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1080508ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1080508ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (print)

1923-2705 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Jodoin, G. (1987). Le Saint-Laurent de demain : perspectives touristiques. *Téoros*, 6(2), 24–32. <https://doi.org/10.7202/1080508ar>

Le Saint-Laurent de demain

par Georges Jodoin*

Un essai de prospective, ou plus simplement un exercice d'anticipation sur la mise en valeur des attraits naturels et culturels du Saint-Laurent ne devrait pas se limiter à "voir la même chose en plus grand", c'est-à-dire à considérer la situation actuelle en l'amplifiant, selon un scénario de développement linéaire. Ce serait ignorer certains virages qui s'annoncent et négliger diverses tendances de l'évolution actuelle, notamment à l'égard du partage des rôles et des initiatives qui seront dévolus aux gouvernements et au secteur privé dans les domaines récréatif et culturel.

L'apparition de nouveaux modèles d'intervention

La mise en valeur du fleuve à des fins récréatives et touristiques repose encore, dans l'esprit de plusieurs, sur la création de parcs, de réserves fauniques et écologiques, d'arrondissements naturels et culturels, d'infrastructures pour la navigation de plaisance, de centres d'interprétation de toute nature... largement supportés par l'État. La reconquête du fleuve, à peine amorcée, passe sans doute par des interventions encore importantes des trois paliers gouvernementaux à titre d'aménagistes et de pourvoyeurs financiers. La tendance actuelle semble cependant indiquer que ces derniers accroîtront leurs efforts de catalyseurs et de "facilitateurs" pour informer, sensibiliser et encourager l'entreprise privée aux possibilités d'affaires dans le domaine du tourisme, des affaires culturelles et de la récréation de plein air.

D'aucuns alléguent que ce type d'entreprises est nécessairement non rentable du seul fait de leur caractère saisonnier. Cela n'est pas démontré, au contraire. Bien gérées, un grand nombre de PME/se tirent bien d'affaires malgré ce handicap. La gestion des entreprises saisonnières, si courante dans le secteur touristique, constitue semble-t-il un champ d'investigation à peine défriché. Du moins, les applications pratiques des recherches en ce domaine sont-elles encore peu diffusées.

Le gouvernement privilégiera dans l'avenir un modèle d'interventions confiant à une PME locale l'organisation et la gestion intégrée de plusieurs micro-compagnies spécialisées dans une zone géographique bien circonscrite où les potentiels sont à la fois élevés, concentrés et diversifiés. Cette recommandation, contenue dans le **Rapport du groupe de travail sur le développement d'initiatives privées**⁽¹⁾, si elle devait être appliquée, pourrait être développée et mise en application systématiquement tout le long du fleuve.

Toujours selon ce rapport, les zones suivantes pourraient être évaluées aux fins d'une intervention pour les cinq prochaines années:

- Gaspésie: Mont-Saint-Pierre, Forillon, Percé, Carleton, Miguasha;
- Minganie-Anticosti: Corridor Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre, Natashquan;
- Tadoussac: fjord du Saguenay;
- Québec: Vieux-Port, Montmorency, île d'Orléans, mont Sainte-Anne;
- Mauricie, Trois-Rivières, lac Saint-Pierre;
- Montréal: Vieux-Port, archipel des îles Sainte-Hélène, Notre-Dame et de Boucherville;
- Hull, Gatineau;
- Baie James.

Comme on peut le constater, la plupart de ces zones sont en bordure du Saint-Laurent.

Enfin, le rapport recommande la formation d'un comité interministériel regroupant des représentants du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, du ministère du Tourisme, de l'Office de planification et de développement du Québec et du bureau du ministre responsable du Développement des PME dans le but de développer ce nouveau modèle d'interventions.

La croisière se modernise

"Voir la même chose en plus grand", ce serait également négliger l'inévitable intégration de la technologie dans le scénario évolutif du Saint-Laurent, en particulier dans le domaine du transport des personnes, une des principales composantes de l'industrie touristique.

L'industrie des croisières-excursions a connu un essor remarquable au cours des dix dernières années au Québec. Au moins une trentaine d'entreprises de micro-croisières opèrent actuellement sur le Saint-Laurent, de Montréal à l'archipel de Mingan. La floraison de ces PME saisonnières n'est pas cependant sans cacher un malaise profond.

Alors que l'on construit partout des navires ultra-modernes pour la croisière touristique (laquelle peut opérer à longueur d'année), l'industrie des croisières-excursions, au Québec du moins, se voit le plus souvent contrainte à radouber de vieux navires à la retraite ou d'anciens traversiers et lésiner sur les services et l'animation à bord, alors même que la clientèle locale et touristique, aisée et vieillissante, exige un produit de qualité axé sur la sécurité et le confort. Le génie naval moderne déborde pour sa part de concepts de navires de croisières sophistiqués et invitants pendant que les chantiers navals du Québec se cherchent du travail.

L'avenir verra sans doute le Saint-Laurent devenir le parcours d'honneur du Québec. Les touristes et les invités de marque seront conviés à bord d'un navire conçu et fabriqué dans nos chantiers, adaptés aux conditions climatiques et scéniques du fleuve ainsi qu'aux exigences d'une clientèle de plus en plus difficile à satisfaire.

Une ressource à prospecter

Il n'y a plus guère d'archipel de Mingan à découvrir. Il reste tout de même que le Saint-Laurent est une ressource naturelle encore mal connue.

Aborder le fleuve et ses attraits dans une approche prospective suppose d'abord de penser l'industrie touristique non pas seulement comme faisant partie du secteur tertiaire mais bien comme en étant un du secteur primaire. Dans une telle perspective, le Saint-Laurent serait au tourisme ce que les terres arables sont à l'agriculture, la forêt à l'industrie forestière ou le sous-sol à l'industrie minière, c'est-à-dire une ressource brute qu'il importe d'abord de connaître, de prospecter, d'inventorier à fond, avant de l'exploiter d'une façon

*Monsieur Georges Jodoin est analyste à la Direction de l'analyse et du développement du ministère du Tourisme du Québec.

rationnelle en fonction des besoins de la clientèle.

Noyée sous une masse de données fragmentaires et d'analyses ultra-fines, il manque à l'exploitation de cette ressource une synthèse, un système de référence. Le Saint-Laurent a généré une économie récréative et touristique (qui s'ignore), un peu comme les terres arables ont donné lieu à une économie agricole (qui elle, au contraire, est bien structurée, organisée et protégée).

Pour la majorité des Québécois, le Saint-Laurent demeure un environnement étranger.

Les contraintes de l'urbanisation et surtout le développement des grandes entreprises industrielles et de transport, caractéristiques de ce qu'Alvin Toffler a appelé les industries de la deuxième vague, sont en partie responsables de cette perte de contact. Le déclin de la voie maritime, l'ouverture des Vieux-Ports de Montréal, Trois-Rivières et Québec, le développement rapide de l'industrie des croisières-excursions et la mise en valeur à des fins de récréation et de conservation des îles et des rives du Saint-Laurent permettent de croire que la vocation de ce dernier, d'exclusivement commerciale et industrielle qu'elle était, est désormais en voie de transition.

Cette mutation entraînera inévitablement des pressions accrues pour la dépollution du fleuve. Celles-ci seront d'autant plus fortes que les entreprises récréotouristiques et les organismes rattachés à des divers attraits se retrouveront un intérêt commun à l'intérieur de cet objectif.

Il est concevable que la reconquête du fleuve conduite à la création d'une association ou d'un organisme de promotion et de développement chargé de voir aux intérêts des entreprises et des individus liés à ce vaste couloir fluvial⁽²⁾.

De nombreux intéressés

Ce ne sont pas les intéressés qui manquent. Les attraits naturels et culturels liés étroitement au fleuve sont nombreux. Un survol de leurs divers modes d'exploitation suffit à nous en convaincre.

Par attraits naturels, on pense à des établissements comme le parc de récréation des Îles-de-Boucherville, la réserve nationale de la faune du Cap-Tourmente ou le parc de l'archipel Mingan. Par attraits culturels, on réfère par exemple au parc historique national de Côteau-du-Lac (fouilles archéologiques), au parc historique de Pointe-du-Moulin sur l'île Perrot (moulin à vent, vie des premiers colons) ou au musée maritime Bernier à L'Islet-sur-mer.

Plusieurs attraits sont liés au tourisme industriel: écluses de Saint-Lambert, centrale hydroélectrique de Beauharnois, cen-

trale thermonucléaire de Gentilly, chantiers maritimes d'hier (Saint-Bernard-sur-mer) et d'aujourd'hui (Lauzon, Sorel).

Une vingtaine de festivals et d'événements spéciaux sont associés directement aux sports nautiques ou à la faune du Saint-Laurent: régates de Saint-Timothée et de Valleyfield, festivals de l'éperlan (Saint-Siméon), du crabe (Sainte-Thérèse-de-Gaspé), du canard (Bécancour), de la crevette (Matane), du capelan (Saint-Irénée), de l'oie blanche (Montmagny), de la baleine bleue (Grandes-Bergeronnes), de la gibelotte (Sorel), des pêches (Rivière-au-Renard).

Le Saint-Laurent est également desservi par près de deux cents ports de plaisance plus ou moins bien équipés, sans compter une trentaine d'entreprises opérant des croisières-excursions et plusieurs traversiers qui servent d'éléments de support à l'industrie touristique durant l'été.

Ajoutons à tous ces intéressés, les restaurants et les établissements hôteliers qui ont su tirer profit de l'attrait du fleuve⁽³⁾, les terrains de camping et les colonies de vacances (Côteau-du-Lac), Contrecoeur, île d'Orléans, Saint-Roch-des-Aulnaies) ainsi que les nombreux villégiateurs établis de longue date.

Enfin, des centaines de municipalités ont front sur le fleuve⁽⁴⁾. Près de la moitié des MRC du Québec se penchent sur l'aménagement des rives du Saint-Laurent, à des fins récréatives notamment. Une douzaine de régions touristiques sont baignées par le grand fleuve.

Tous ces intervenants intéressés et tous les amis du fleuve constituent une force de pression qui, bien canalisée, peut changer le cours de l'avenir du Saint-Laurent.

Tour d'horizon des plans de développement touristique régionaux

Un exercice de prospective sur l'avenir touristique du fleuve ne saurait se terminer sans un survol des études de planification en cours dans les différentes régions du Québec, en particulier celles effectuées dans le cadre du programme des plans de développement touristique régionaux en opération au ministère du Tourisme avec la collaboration du milieu.

Le plan de développement touristique de la région de Montréal, actuellement en cours d'élaboration, comportera sans doute des propositions originales concernant l'arrimage souhaitable entre les attraits en rives et le fleuve. Déjà l'OPDQ, dans un rapport rendu public en 1986⁽⁵⁾, identifiait huit priorités touristiques pour Montréal, dont celle de "mettre en valeur les attraits riverains illustrant le rôle de l'eau dans le développement de Montréal". L'eau, concluait

le document, est l'une des ressources touristiques les plus sous-exploitées de Montréal, compte tenu de son potentiel énorme et du fait que les touristes d'agrément fréquentent Montréal surtout l'été. Cet objectif de mise en valeur venait renforcer par ailleurs la priorité accordée dans ce même rapport au Vieux-Montréal, au Vieux-Port et à Terre des Hommes, qui sont des zones touristiques riveraines. La création du parc national de l'Archipel devait également concourir à la réalisation de cet objectif.

Dans son essai *Montréal, une esquisse du futur*, Jean-Claude Marsan place d'autre part la reconquête des espaces naturels au nombre des grands moyens de mise en valeur du milieu montréalais. "Le premier élément de cette mise en valeur est le fleuve Saint-Laurent"⁽⁶⁾. Le projet *Un fleuve un parc*, qui préconisait la conservation et l'aménagement de la centaine d'îles que l'on compte entre Montréal et Sorel, est à son avis toujours valable et devrait même s'étendre aux rives de manière à les rendre accessibles.

La région de la Montérégie offre une large façade sur le fleuve, de la frontière américaine au lac Saint-Pierre. Le plan de développement touristique régional devrait être disponible en juin. Au moment d'écrire ces lignes, on peut néanmoins identifier quelques projets tirés de la préparation du Sommet économique de cette région alors prévu pour la fin mai 1987. Mentionnons le projet de parc régional de Saint-Timothée consistant à mettre en valeur un groupe d'îles dans le fleuve, la création d'un centre de plein air dans les îles de Sorel, le développement d'un parc archéologique dans l'île Sainte-Thérèse à Varennes, l'aménagement du complexe nautique de Longueuil et la construction d'une marina à Beauharnois.

Au-delà de l'archipel de Sorel, cet environnement naturel méconnu (qui évoque la lointaine série *Le Survenant* comme l'a fait *Le temps d'une paix* pour Charlevoix), s'étend le lac Saint-Pierre. Dans le cadre du plan de développement touristique du Coeur-du-Québec⁽⁷⁾ publié récemment, il est proposé de "développer l'accessibilité au fleuve Saint-Laurent et au lac Saint-Pierre et de les mettre en valeur par le nautisme, l'interprétation de la nature, la qualité scénique et diverses activités récréatives. Le Vieux-Port de Trois-Rivières présente, d'autre part, un produit privilégié d'accès au fleuve et un site remarquable pour l'aménagement à des fins récréatives, touristiques et commerciales. Il conviendra de compléter à court terme ce projet d'aménagement urbain et d'y mettre en valeur le rôle du fleuve dans l'histoire de la région et de la vie portuaire"⁽⁸⁾.

La région de Québec n'a pas encore de plan de développement touristique. Soulignons cependant au passage le développement pour le moins inquiétant que l'on est en

(suite à la page 32)

Les risques et les efforts de la linnéenne

En 1985, la Linnéenne du Québec poursuit son expansion le long des rives du Saint-Laurent: après la cogestion à l'Aquarium de Québec, la gestion à la halte côtière de pointe Noire, elle soumissionne pour être cogestionnaire à la réserve nationale de faune de Cap-Tourmente qu'elle obtiendra le 1er avril 1985. Le temps qu'il reste aux bénévoles va au dossier des croisières pour en effectuer un bilan. Ainsi, pendant quelques années, la Linnéenne a pris tous les risques de recherche, d'expérimentation et de commercialisation tout en respectant le rôle des bateliers privés; dans un deuxième temps, nous avons partagé les risques avec les bateliers retenus pour un produit touristique donné en réalisant bien que ces derniers tentaient de nous marginaliser, saison après saison. Entre toutes les options examinées, nous en acceptons finalement une nouvelle venant d'un nouveau batelier de Tadoussac qui offre de prendre tous les risques à sa charge en contrepartie d'un support exclusif pour la référence de clientèle et les services d'interprétation. Nous serons donc trois organisations à desservir le public sur la rive nord pour un marché qui continue à croître: celui-ci (figure 1) entraîne des retombées économiques dans la région de plus de trois millions de dollars.

Le 23 novembre 1985, la Linnéenne reçoit le prix François de B.-Gourdeau, remis annuellement par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche du Québec à un organisme de conservation et elle continue en 1986 sur sa lancée initiale en poursuivant sensiblement les mêmes dossiers terrestres et nautiques. Une année de consolidation où nous n'ajoutons qu'un produit d'importance, soit l'instauration d'une croisière expérimentale comprenant un départ de Tadoussac en voilier et un séjour à l'île Verte.

Après tant d'efforts, le Saint-Laurent est redevenu un puissant attrait touristique. f



Référence

- (1) Mme Suzanne Normandeau et M. René Roy, furent aussi les autres responsables du projet.

Le Saint-Laurent de demain

(suite de la page 25)

voie de faire subir au Vieux-Port. Dans cette ville au cachet européen et historique unique, on opte pour le moderne, les constructions commerciales en hauteur, sans souci d'intégration, sans plan directeur ni consultation publique. Rien, pourtant, ne se démode plus rapidement que le style futuriste!

De Lotbinière à Saint-Jean-Port-Joli, le plan de développement touristique du Pays-de-l'Érable propose une série de projets de mise en valeur, notamment à Pointe au Platon sur la côte de Lotbinière, dans le Vieux-Lévis et le Vieux-Lauzon. Plus en aval, le plan propose de faire de la Côte-du-Sud une zone de destination touristique reposant sur la mise en valeur du parc historique national de Grosse-Ile, le bassin de Montmagny et le reste de l'archipel. Selon Parcs Canada, le projet touristique de Grosse-Ile pourrait générer une affluente de 80 000 visiteurs par année.

Dans Charlevoix, le projet de création d'un parc marin à l'embouchure du Saguenay et sur le littoral, la mise en valeur du site de l'ancien chantier naval de Saint-Joseph-de-la-Rive, la station de Petite-Rivière-Saint-François dont l'intérêt réside en grande partie dans le mariage entre la montagne et le fleuve, sont au nombre des attraits d'avenir.

Les plans de développement touristique des régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie réalisés il y a quelques années sont en voie de révision. Mentionnons toutefois une étude en cours portant sur la faisabilité d'un centre d'interprétation maritime à Pointe-au-Père. Enfin, sur la Côte-Nord, les régions de Manicouagan et Duplessis préparent leurs plans respectifs.

De la grande visite

L'industrie et le marché mondial des croisières touristiques sont concentrés aux

Le Saint-Laurent mémoire du pays

(suite de la page 4)

miers chenaux qui ont favorisé en ses berges ports, industries et urbanisation.

À Verchères et Lavaltrie, Donnacona et Deschambault, Kamouraska et Cap-à-l'Aigle, des gens regardaient l'autre rive sans jamais y aller, ou attendaient l'hiver; aux Îlets-Caribou et Cap-Chat, à Magpie et Cloridorme, il y a des gens qui ne voient jamais l'autre rive. Mais d'Alençon à Saint-Joseph-de-Sorel, de Deschambault à Lotbinière, de Québec à Lévis, des Escoumins à Trois-Pistoles, de Matane à Godbout, il y a chaque jour le réseau sans cesse tressé des traversiers.

États-Unis. Les grandes compagnies maritimes, considérant le quadrilatère que forme le continent nord-américain, ont d'abord exploité à fond le sud-est, les Caraïbes, puis le sud-ouest, la Riviera mexicaine. Ces dernières années, le nord-ouest, l'Alaska, a connu un essor touristique remarquable. Reste le nord-est, constitué de la Nouvelle-Angleterre, des Maritimes et du Saint-Laurent (c'est-à-dire le lieu des anciennes croisières).

Attendons-nous à voir, au cours des prochaines années, la visite de plus en plus fréquente des magnifiques navires de la nouvelle armada de cette industrie en pleine expansion. À eux seuls, ces navires de grande classe⁽⁹⁾ constituent une attraction. f

Références et notes

- (1) Document rendu public en mars 1987 par le MLCP, 220 p.
- (2) À noter que de tels organismes se sont développés ailleurs en fonction de cours d'eau aux dimensions plus réduites.
- (3) Il y en a certes trop peu. Entre Montréal et Québec, cela peut s'expliquer en partie par le manque d'opportunité et d'accessibilité mais plus en aval, le phénomène se justifie moins bien.
- (4) À surveiller: les résultats de la Conférence internationale des maires du Saint-Laurent et des Grands Lacs (à Québec les 28 et 29 mai 1987). Cette conférence bi-nationale a étudié les avenues nouvelles pour promouvoir le commerce et le tourisme à l'intérieur du système maritime Saint-Laurent/Grands Lacs.
- (5) *Le tourisme à Montréal*, bilan et perspectives de développement, OPDQ, 1986, 257 p.
- (6) Marsan, Jean-Claude, *Montréal, une esquisse du futur*, IQRC, 1983.
- (7) Association touristique régionale du Coeur du Québec, *Plan de développement touristique régional du Coeur du Québec*, septembre 1986.
- (8) *Ibidem*, p. 86.
- (9) Le Veracruz, que l'on connaît bien, est classé deux étoiles (classification de Berlitz). À titre de comparaison, les navires qui depuis peu sillonnent le Saint-Laurent, tels le Royal Viking Sea, le Royal Viking Sky et l'Océan Princess, sont classés cinq étoiles, le Stella Solaris et le Royal Odyssey, quatre étoiles. La Sitmar Cruises Line projette de venir à Montréal en 1988. Ses navires sont classés quatre étoiles.

D'Anticosti à la plaine, le Saint-Laurent habille le Québec: corsage entrouvert, il laisse, sous des bordures de dentelle, soupçonner des charmes épanouis, imaginer des formes pleines et généreuses, des grains d'une peau tressillante qui s'appellent l'Islet, Gaspésie, Côte-Nord et Mauricie. Désirer des abandons. Il pare sa gorge d'une riche rivière d'îles emprisonnées et libérées tout à la fois, sculptées, pressées, caressées.

Quand le Saint-Laurent endort ses îles à l'automne, je suis le père Didace qui pousse, du long bâton, son bateau entre celles de Sorel. Je vais, derrière cet homme debout, à la rencontre de notre commun ancêtre. f