

OFF
A38A46
Z32

PLAN DIRECTEUR
du Développement Touristique
DE LA COTE NORD DE LA GASPESIE



Bibliothèque Nationale du Québec

ACCOPRESS

GENUINE PRESSBOARD BINDER

CAT. NO. BF 3007 EMB

ACCO CANADIAN COMPANY LTD.
TORONTO CANADA

PLAN DIRECTEUR
DU DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE
DE LA COTE NORD. DE LA GASPESIE

par
MLADEN ZAJC, M.F.
aménagiste des espaces verts

OTTAWA, le 12 septembre 1966

OFF
A38 A46
Z 32

Monsieur J.B. Bergevin
Sous-ministre adjoint (ARDA)
Aménagement rural et développement
agricole
Ministère de l'Agriculture et de
la Colonisation
Québec

Monsieur le sous-ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre le Plan Directeur
du Développement Touristique de la Côte Nord de la
Gaspésie.

Le 17 novembre 1965, l'administration Arda-Québec
a autorisé la préparation de ce Plan Directeur, d'après
les travaux de recherches effectués sur terrain par le
Bureau d'Aménagement de l'Est du Québec.

Cette proposition est le résumé du matériel de
recherche sélectionné et évalué. Le plan propose la
solution rationnelle en termes physiques, du choix des
meilleurs endroits propices à l'aménagement touristique
du Corridor.

Je suis reconnaissant au BAEQ et au Ministère du
Tourisme, de la Chasse et de la Pêche pour l'aide qu'ils
m'ont apportée dans la préparation de ce plan.

Veuillez agréer, Monsieur, mes sentiments
respectueux.

Udo Lép

AVANT-PROPOS

La péninsule gaspésienne, particulièrement le corridor Côte nord de la Gaspésie est une des places chanceuses d'avoir un paysage relativement intact et facilement accessible pour la récréation et le tourisme.

Le développement n'a pas pris l'envergure de certaines places et il n'a pas atteint l'exploitation destructive des ressources naturelles.

Ici, c'est l'opportunité d'un consciencieux aménagement et d'un contrôle du développement des ressources pour la récréation et le tourisme de haute qualité, sans sacrifier les valeurs panoramiques et les qualités naturelles des sites.

L'établissement du plan de développement touristique du corridor est une nécessité. Ce plan doit donner les directives pour la sélection des sites et leur développement futur en considérant tout le corridor comme une unité entière.

L'évaluation et le choix des sites propices pour le développement seront plus objectifs en jugeant les ressources des endroits particuliers dans le contexte et dans la compétition avec les autres sites du corridor. La méthode scientifique de l'examen, basée sur un jugement des qualités physiographiques, biologiques, historiques et panoramiques d'un endroit, éliminera les sites sans valeur réelle comme candidat pour le futur développement touristique.

Une fois le site choisi, en partant des lignes générales, il sera plus facile de limiter la grandeur et la qualité de son développement.

LES OBJECTIFS

Il y a deux sortes d'objectifs: premièrement, ceux qui prévoient la place du corridor dans l'ensemble de la péninsule, ses buts et l'exploitation de ses ressources naturelles; deuxièmement, ceux qui sont plus particuliers et se rapportent à son développement.

1. Le corridor doit continuer à:

- a. faire partie du circuit complet autour de la Gaspésie;
- b. servir de liaison entre le bas Saint-Laurent et les attractions majeures touristiques de la péninsule: Parc Gaspeg et le village touristique de Percé.

2. Les ressources naturelles du corridor doivent être exploitées au maximum pour le marché touristique afin de:

- a. procurer le revenu à sa population;
- b. complaire et offrir de la joie aux touristes pendant leur trajet à travers le corridor;
- c. essayer d'augmenter le nombre des touristes et les retenir le plus longtemps possible: que chaque touriste s'arrête en moyenne une journée et demie dans le corridor pendant son voyage.

3. L'utilisation des ressources naturelles à des fins touristiques doit être mise en oeuvre sans en diminuer leur valeur. A cette fin, il faut avoir un organisme qui veillera à leur préservation.

4. Pour plaire aux touristes, il faudrait accentuer les caractéristiques des villages, leurs attractions et leurs vues panoramiques.

5. Il faudrait de plus mettre en valeur les particularités du panorama de la route en tenant compte que les villages et les entreprises industrielles devraient être développés de façon à conserver les valeurs naturelles du paysage.

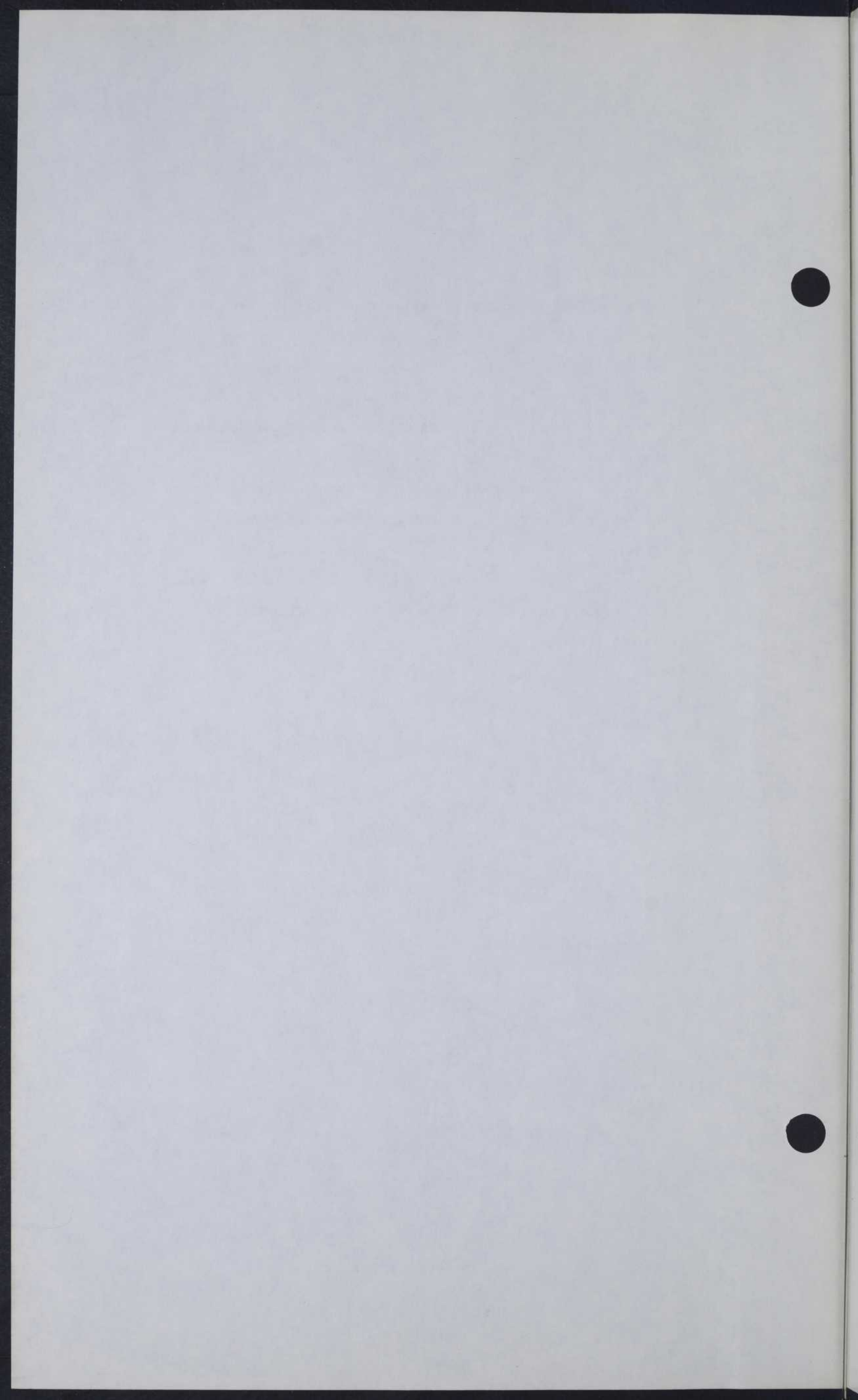


6. Il faut organiser les attractions d'après leur valeur et cela étape par étape. De plus, il faut faire en sorte que l'attraction la plus dominante devienne l'image touristique.

7. On devrait réunir les services autour des attractions importantes pour donner aux accommodations la puissance de retenir l'attention des touristes.

8. La formation d'étapes pour les accommodations majeures et d'endroits pour le repos temporaire plairait à bon nombre de touristes.

9. Il faudrait aussi espacer les accommodations pour souligner leur développement et offrir une échelle d'évaluation et de décision dans le choix du gîte.



RECOMMANDATIONS

1. Création d'un organisme d'exécution des travaux publics et de surveillance des entreprises privées dans le développement touristique.
2. Prises d'options par le gouvernement sur les terrains proposés pour le développement touristique public et les anciens bâtiments pour la conservation.
3. Achat des terrains sur lesquels une option a été prise et des seigneuries Mont-Louis, Madeleine et Grand-Etang.
4. Etude de la reconstruction de la route n° 6, non seulement du point de vue technique mais aussi du point de vue paysagiste.
5. Exécution du plan de développement du Parc Métis.
6. Etude complète de la station touristique Quatre-Vallées.
7. Formation d'un établissement de financement de l'entreprise privée touristique.
8. Formation de l'école de cadres moyens employés dans l'industrie touristique.
9. Unification de la propagande touristique.
10. Aménagement de l'étape Capucins - Cap-Chat et des autres par la suite.

TABIE DES MATIERES

AVANT-PROPOS

OBJECTIFS

RECOMMANDATIONS

TABIE DES MATIERES

LITTERATURE

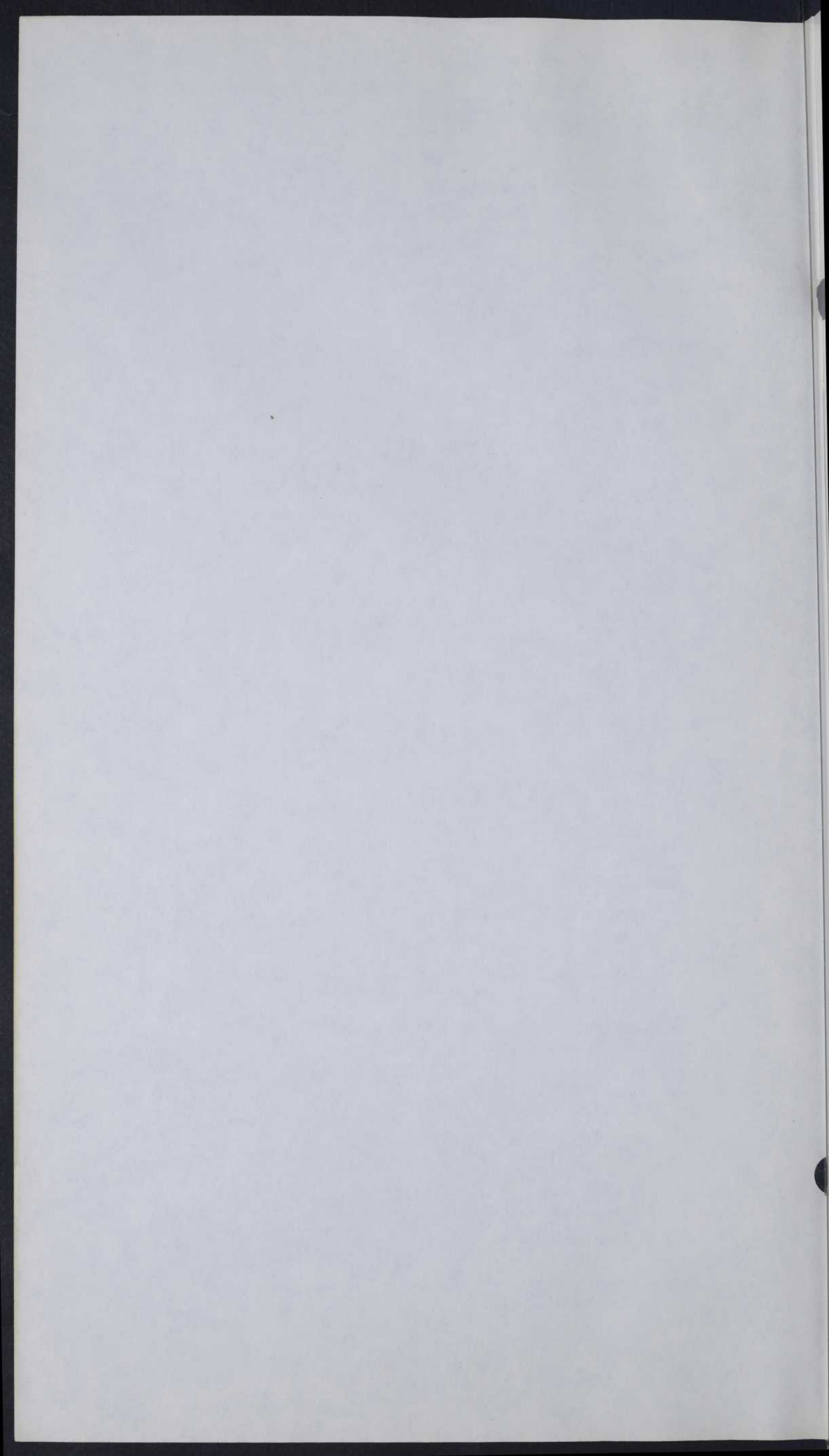
I. ETAT ACTUEL

A. PHYSIOGRAPHIE

1. SITUATION
2. GEOMORPHOLOGIE
3. GEOLOGIE
4. HYDROLOGIE
 - a. Fleuve
 - b. Rivières et ruisseaux
 - c. Baies
 - d. Barachois
 - e. Lacs
 - f. Pollution de l'eau
5. CLIMAT
6. VEGETATION

B. ACTIVITES HUMAINES

1. HISTOIRE DE LA COLONISATION
2. PECHE
 - a. Pêche industrielle
 - b. Pêche sportive
 - Pêche dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent
 - Pêche dans l'eau douce
3. AGRICULTURE
4. INDUSTRIE FORESTIERE
5. TRANSPORT
 - a. Route
 - Expérience de la route
 - b. Chemin de fer
 - c. Transport par bateaux
 - bateaux de commerce
 - bateaux de sport
 - d. Transport aérien



6. EQUIPEMENT TOURISTIQUE DU CORRIDOR

- a. Hébergement hôtelier
- b. Camping
- c. Restaurants
- d. Autres services
- e. Amusement et jeux
- f. Renseignements touristiques

7. VILLAGES

II. TOURISME

A. DEFINITION

B. TOURISTES

1. STIMULANTS DU TOURISME

- a. Temps
- b. Pouvoir d'achat
- c. Locomotion

2. MOTIFS DU VOYAGE D'AGREMENT

- a. Satisfaction personnelle
- b. Vie sociale
- c. Prestige social

3. HABITUDES DES TOURISTES

- a. Recherche
- b. Camping

4. TYPES DE TOURISTES

- a. Touriste itinérant
- b. Touriste des étapes
- c. Touriste de séjour prolongé ou à destination

C. ACCOMMODATIONS TOURISTIQUES

1. SERVICES TOURISTIQUES

- a. Logement
- b. Nourriture
- c. Entretien

2. ATTRACTIONS TOURISTIQUES

- a. Attraction naturelle
- b. Attraction organisée

III. DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE

A. CRITERES

B. ENDROITS PROPOSES

1. METIS

- a. Description du site (Analyse du site)
- b. Aménagement proposé

2. MATANE

- a. Description du site
- b. Aménagement proposé

3. CAPUCINS

- a. Description du site
- b. Aménagement proposé

4. CAP-CHAT

- a. Description du site
- b. Conception du développement
- c. Aménagement proposé

5. QUATRE-VALLEES

- a. Description du site
 - Rivière-à-Claude
 - Mont Saint-Pierre
 - Mont- Louis
 - Anse-Pleureuse
- b. Conception du développement
- c. Aménagement proposé
 - Rivière-à-Claude
 - Mont Saint-Pierre
 - Mont-Louis
 - Anse-Pleureuse

6. MADELEINE

- a. Description du site
- b. Aménagement proposé

7. GRANDE-VALLEE

- a. Description du site
- b. Conception de l'aménagement
- c. Aménagement proposé

8. GRAND-ETANG

- a. Description du site
- b. Conception du développement
- c. Aménagement proposé

IV. MOYENS D'APPLICATION DU PLAN

1. ZONAGE
2. SERVITUDES D'ESTHETIQUE
3. PUBLICITE
4. CADRES TOURISTIQUES
5. ORGANISMES ET AUTORITES
6. FINANCEMENT

Ce volume est accompagné de 26 plans
(25 sur ozalid et un sur cronaflex)

Les abbréviations utilisés dans le texte:

ARDA : Aménagement rural et le développement agricole
BAEQ : Bureau d'aménagement de l'est du Québec
MTCP : Ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche

LITERATURE

1. AMENAGEMENT et la NATURE (Revue), Mars 1966, Paris, France.
2. AMERICAN AUTOMOBILE ASSOCIATION; THE CHOSEN MILLIONS, 1965.
3. AMERICAN ASSOCIATION OF STATE HIGHWAY OFFICIALS: LANDSCAPE DESIGN GUIDE, edit. 1965.
4. APPLEYARD, Donald; LYNCH, Kevin; MEYER, John: THE VIEW FROM THE ROAD, edit. 1964.
5. BLANCHARD, Raoul; L'EST DU CANADA FRANCAIS, Tome I, édit. 1935.
6. BRIGHTBILL, Charles: THE CHALLENGE OF LEISURE, p. 4.
7. BUREAU D'AMENAGEMENT DE L'EST DU QUEBEC
ESQUISSE DU PLAN, Volume 1 - 10. 1965/66
RENSEIGNEMENTS CLIMATOLOGIQUES, COMPILES
RECUEIL DES CARTES.
8. GUNN, Clare A.: A CONCEPT FOR THE DESIGN OF TOURISM
- RECREATIONAL REGION, Doc. These, U.M.,
ANN ARBORE, 1965.
9. GUNN, Clare A.: Motels & Resorts, Coop. Ext. Service
Circular R-307, M.S.U., East Lansing, 1962.
10. LAROUSSE DICTIONNAIRE: CLASSIQUE ET PETIT, édit. 1959.
11. LYNCH, Kevin: SITE PLANNING, édit. 1962.
12. LYNCH, Kevin: THE IMAGE OF THE CITY, édit. 1965.
13. MINISTERE DES MINES (RESSOURCES NATURELLES) DE LA PROVINCE
DE QUEBEC; RAPPORT GEOLOGIQUE n° 20, édit. 1946.
14. MINISTERE DU TOURISME DE LA CHASSE ET DE LA PECHE:
 - a) REPERTOIRE DE GITES DE LA RIVE SUD DU FLEUVE SAINT-LAURENT,
édit. 1965
 - b) TERRAINS POUR TENTES ET ROULOTTES, édit. 1966.

15. NEW WEBSTERS DICTIONARY, edit. 1960.
16. ORRRC: OUTDOOR RECREATION FOR AMERICA, edit. 1962.
17. RESOURCES & RECREATION IN THE NORTHERN GREAT LAKES REGION,
U.S. Dept. of Agri. 1962
18. REVUE D'HISTOIRE DE LA GASPESIE
19. ROY, Carmen: LITTERATURE ORALE EN GASPESIE
20. TUNNARD, Christopher & PUSHKAROV, Boris: MAN MADE AMERICA -
CHAOS & CONTROL, edit. 1963.

I. ETAT ACTUEL

A. PHYSIOGRAPHIE

1. SITUATION GEOGRAPHIQUE

Le corridor touristique Côte Nord de la Gaspésie est une étroite bande de terre serrée entre la rive droite du fleuve Saint-Laurent et les versants nord des Monts Chic-Chocs.^{*}

Le corridor est conditionné par le tronçon septentrional de la route de ceinture n° 6 de la Péninsule. Ce tronçon se trouve entre le commencement de la route n° 6 à Sainte-Flavie et son tournant à Rivière-au-Renard où elle emprunte un raccourci vers la ville de Gaspé.

La péninsule gaspésienne constitue la partie la plus orientale du Québec. Elle est baignée au nord par le fleuve et le golfe Saint-Laurent et au sud par la Baie des Chaleurs. Du côté occidental, la péninsule est séparée du continent par la rivière et la vallée de la Matapédia.

2. GEOMORPHOLOGIE

Près du fleuve Saint-Laurent, le corridor se compose d'une étroite bande de terre de faible élévation: Derrière celle-ci se trouve une plateforme de 1,000 à 1,600 pieds d'élévation qui unit cette bande du littoral aux Monts Chic-Chocs.

L'étroite bande de terre disparaît quand la plateforme s'avance jusqu'au fleuve. Elle est composée des terrasses marines qui ne sont que les anciens lits du fleuve Saint-Laurent. On y compte treize terrasses près de Sainte-Anne-des-Monts.^{***} A cause de l'érosion, la bande côtière a souvent des glissements; le plus récent fut à Tourelle: des humains y ont trouvé la mort.

^{*}Le mot Chic-Chocs, dans la langue des Mic-Mac, signifie un rocher escarpé.

^{***}Raoul Blanchard: L'Est du Canada français, Tome I.



Du fleuve et de la route, derrière la plateforme, on voit à l'horizon la crête rugueuse du massif Chic-Chocs.

Les versants du Mont Chic-Chocs et la plateforme portent les scarifications causées par l'érosion et la glaciation. Les vallées sont étroites et profondes avec des cours d'eau serrés entre les bancs escarpés. Ces cours d'eau sont perpendiculaires au corridor.

La côte est à peu près parallèle aux plissements primaires et n'offre pas d'indentations particulières. On remarque seulement quelques petites baies, aboutissement normal des nombreuses vallées, avec les embouchures des cours d'eau.

3. GEOLOGIE

Les terrasses marines se sont formées après la déglaciation de la région. La côte soulagée de la surface glacière se souleva alors en saccades et le fleuve changea son lit, laissant des dépôts de différents aspects: des étroites terrasses avec une couche alluviale ou des terrasses d'accumulations composées d'argile et de gravier.

La plateforme est constituée en majeure partie de roches sédimentaires: des schistes siluriens, auxquels s'ajoutent les bancs calcaires, du grès et des conglomérats.

Les Monts Chic-Chocs sont composés de roches primaires de l'époque archaïque et de roches sédimentaires riches en matières basiques et acides de l'époque ondovicienne et dévonienne.

Le relief et la géologie de la région avec ses mouvements de masses, ses textures et ses couleurs, constituent une partie de la gamme des attractions naturelles du corridor.

La texture arabesque des plissements des roches sédimentaires et des falaises, à l'entrée de la station des Quatre-Vallées, porte ce magnifique sceau des forces naturelles.

4. HYDROLOGIE

a. Fleuve

Tout le long du corridor, le touriste sent la présence du fleuve. La grande étendue aquatique s'offre toujours à notre vue, malgré le changement de panorama.

L'influence du fleuve se reflète dans la façon dont les villages sont groupés, ainsi que dans la construction des maisons, dans le choix des métiers, dans l'industrie et dans la pêche.

b. Rivières et ruisseaux

Plusieurs rivières, ruisseaux et torrents se jettent dans le fleuve. Tous ces cours d'eau sont tortueux et d'une longueur assez restreinte à cause de la proximité de la ligne de partage des eaux. Ils sont souvent encaissés profondément entre les bancs abrupts taillés par l'érosion. Les plages sont riches en sable et en gravier. L'eau est claire et peuplée de poissons, principalement de truites. Dans plusieurs rivières, le saumon ne peut pas monter jusqu'à la source et cela à cause des chutes infranchissables qui s'y trouvent.

Au printemps, pendant la fonte des neiges, l'eau monte dans les lits des rivières. Les courants deviennent torrentiels et apportent une grande quantité de débris dans les vallées et les baies.

c. Baies

Le corridor contient un assez grand nombre de baies qui servent d'embouchures aux rivières.

L'une des plus belles anses se trouve à cinq milles à l'ouest des Méchins.

L'on y rencontre une succession de baies près du fleuve à l'endroit où les escarpements abrupts jalonnent la route: quatre baies se suivent, l'une après l'autre, sur une distance de douze milles. Ces baies cadrent bien avec les falaises, les petites rivières et les vallées verdoyantes et forment la plus importante attraction touristique du corridor. Nous proposons le nom "Quatre-Vallées" pour cet endroit

riche en beautés naturelles et propice au développement d'une station touristique.

d. Barachois

A chaque printemps, au moment de la crue, les débris sont emportés par les eaux jusqu'à l'embouchure. La force du courant et la force de la marée travaillent alternativement pour former un phénomène alluvo-morphologique: les barachois. La forme du barachois sur la rive droite du fleuve Saint-Laurent est due à l'écoulement des eaux du fleuve; elle est une bande de sable attachée à la rive de la côte est, tandis que la sortie des eaux se trouve à l'ouest de l'embouchure. Le plus beau barachois, sur tout le littoral, est celui de la rivière Madeleine.

e. Lacs

Le corridor n'est pas riche en lacs. L'on y trouve cependant, au bord de la route, deux beaux lacs d'une grandeur importante: L'Anse-Pleureuse et Grand-Etang.

Plusieurs beaux lacs qui se trouvent à l'intérieur sont très bien entretenus par le MTCP* ou sont loués sous bail à des clubs. Ces clubs sont en train de développer les rivages des lacs en construisant, tout près de l'eau, une série de chalets de qualité médiocre. La pollution des lacs par les eaux des égouts est en train de compromettre la santé de la vie aquatique.

Les clubs ne sont pas les seuls responsables de cette détérioration de l'aspect scénique et de la vie aquatique des lacs.

L'exploitation mécanisée de la forêt, par les coupes en blanc sur les pentes près des lacs, facilite l'érosion des minces couches de terres émiettées par les chenilles des tracteurs et des bulldozers.

* Ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche



f. Pollution de l'eau

Présentement, la pollution de l'eau se manifeste sur deux secteurs: près de l'embouchure des rivières et autour des lacs loués aux clubs sous bail.

L'industrie forestière a, depuis un certain temps, abandonné le flottage du bois "la drave" et elle emploie les camions pour le transport du bois coupé. Le bois, une fois transporté, est débarqué derrière les barachois, dans les deltas des rivières, soit Cap-Chat, Sainte-Anne-des-Monts, Marsouis, etc. L'aspect visuel de ces deltas n'a rien de commun avec la beauté naturelle des alentours. La possibilité de la pêche y est nulle. Il serait préférable que les deltas soient assainis et utilisés comme lieux de pêche sportive ou comme réserve naturelle pour les oiseaux migrateurs. A cette fin, il faut nettoyer l'emplacement des anciennes écluses et des autres appareils de drave pour restaurer l'habitat naturel du poisson et des oiseaux.

Dans les cours supérieurs, les eaux des rivières sont claires et pures. L'introduction de l'industrie minière, telle que prévue dans le bassin du drainage de la Madeleine, va nécessairement aboutir à la perte de cette plus longue rivière du corridor pour fins récréatives. La pêche au saumon disparaîtra et la diminution des touristes dans le village est également à craindre.

5. CLIMAT

Le climat du corridor est sous l'influence fluviale et maritime du fleuve et du golfe Saint-Laurent. Cette influence se manifeste par la température des étés plus tempérés sur le littoral qu'à l'intérieur de la péninsule; la différence de température est de 5 à 10° F. Les étés sur la côte sont frais et le mercure n'approche du 100° F que très rarement.

Les dernières gelées s'arrêtent à la fin du mois de mai, bien qu'à certaines années, des gelées exceptionnelles se produisent au mois

de juin. La durée moyenne de la période sans gelée s'établit entre 110 et 120 jours pendant l'année. La durée la plus courte de la période sans gelée est de 94 jours pour Mont-Louis et de 92 jours pour Mont-Joli.

Les données suivantes illustrent les variations de la température du littoral:

LES TROIS TABLEAUX DE TEMPERATURE *

Stations
météorolo-
giques

TEMPERATURE MOYENNE QUOTIDIENNE

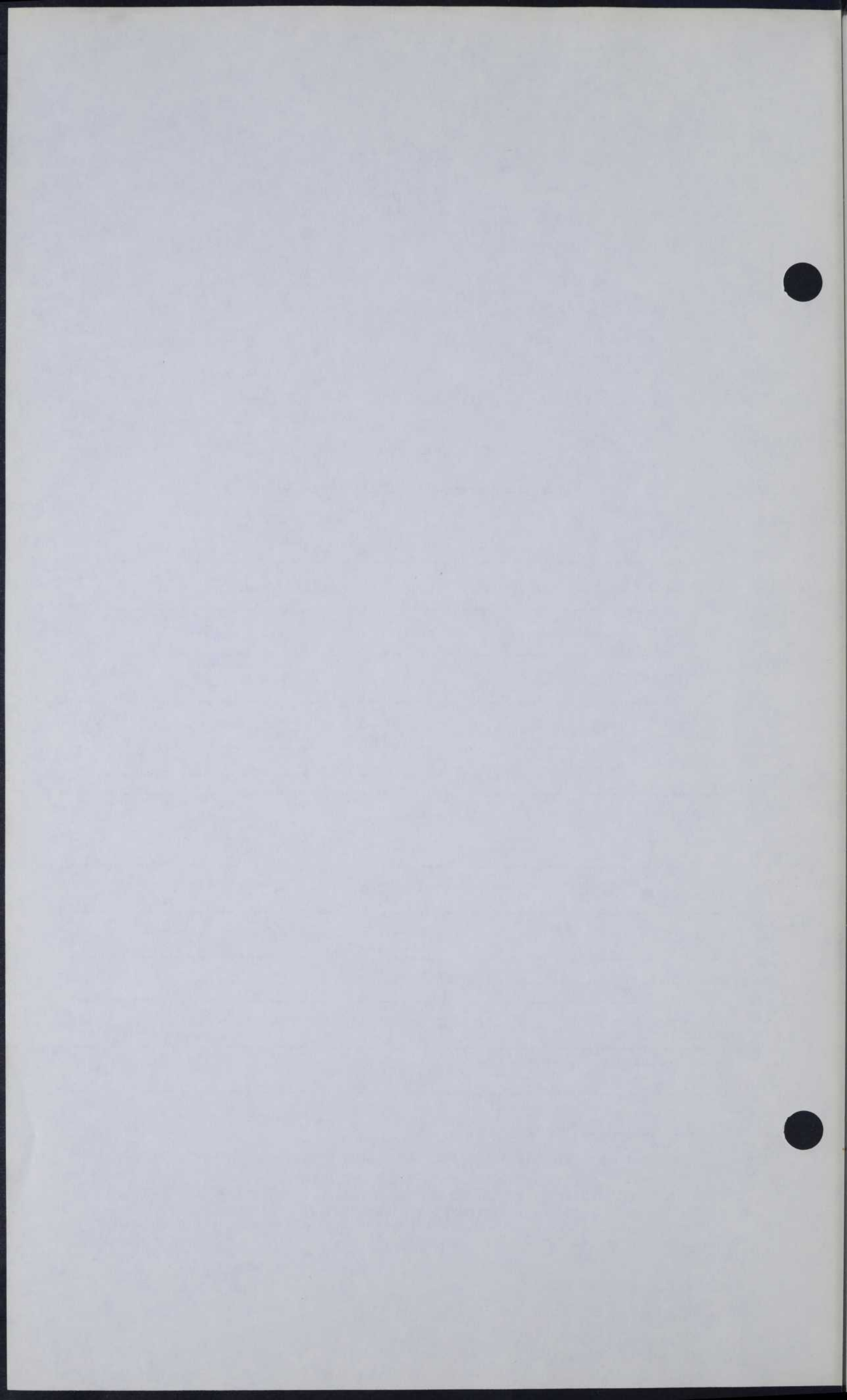
MONT-JOLI	11.9	13.6	23.0	35.3	47.0	57.1	62.3	61.1	53.5	43.3	32.1	18.1	38.1
CAP-CHAT	14.5	16.3	24.8	36.1	46.8	57.0	63.5	61.6	54.3	44.4	34.4	21.2	39.6
MONT-LOUIS	14.0	14.9	23.6	34.8	45.8	56.1	63.3	61.5	54.0	40.7	32.6	19.9	38.4
GRANDE- VALLEE	12.7	13.8	21.6	34.0	45.2	56.5	61.8	59.7	52.5	42.8	32.1	18.7	37.6
RIVIERE-AU- RENARD	14.1	13.1	22.3	33.8	45.1	54.8	60.6	59.5	52.8	42.5	33.0	20.1	37.3

EXTREME MAXIMUM F°

MONT-JOLI	54	54	68	72	85	92	94	92	90	79	68	60
CAP-CHAT	54	53	58	65	84	87	88	88	88	76	68	62
MONT-LOUIS	52	60	68	73	86	98	94	90	90	80	71	64
GRANDE- VALLEE	53	52	64	70	88	89	93	89	86	76	68	60
RIVIERE-AU- RENARD	46	41	66	60	72	89	89	89	86	76	67	56

* Les données météorologiques sont compilées d'après le document du travail du BAEQ.

En ce qui concerne les stations de Mont-Joli, Cap-Chat et Mont-Louis, elles sont basées sur une période d'observation de trente années; par contre, elles ont, à Grande-Vallée et à Rivière-au-Renard, une moyenne de quatorze ans et de sept ans respectivement.



EXTREME MINIMUM F°

MONT-JOLI	-28	-22	-16	6	10	30	38	39	23	18	-1	-14
CAP-CHAT	-25	-22	-18	5	18	32	41	42	28	18	4	-14
MONT-LOUIS	-26	-20	-18	2	14	30	34	38	26	16	4	-18
GRANDE- VALLEE	-29	-29	-13	2	20	28	38	31	25	16	0	-20
RIVIERE-AU- RENARD	-15	-19	-8	6	22	31	37	42	32	18	5	-28

Les précipitations moyennes se situent entre 33 et 39 pouces par année. Les quatre mois les plus chauds ont une moyenne de trois pouces de précipitation qui peuvent dans le cas du Mont-Louis varier entre 0.6 à 5.7 pouces par mois.

TABLEAUX SUR LES PRECIPITATIONS

PRECIPITATION MOYENNE en pouces

MONT-JOLI	3.4	3.2	2.5	2.2	2.6	2.9	3.0	2.8	3.0	2.9	3.3	3.5	35.5
CAP-CHAT	3.4	3.1	3.0	2.4	3.2	4.1	3.7	3.2	3.8	3.5	3.4	2.9	33.7
MONT-LOUIS	2.5	3.2	2.7	2.1	2.6	2.7	3.0	3.0	2.8	2.8	2.6	2.5	32.6
GRANDE- VALLEE	3.0	3.5	3.6	2.8	3.0	3.1	4.2	3.8	2.9	3.0	2.8	3.3	39.2
RIVIERE-AU- RENARD	1.9	2.5	2.6	1.1	1.9	2.7	3.9	3.0	2.0	3.8	3.7	3.4	33.1

NOMBRE DE JOURS SANS PRECIPITATION OU AVEC MOINS DE 0.10 pouce

CAP-CHAT	22	20	23	23	23	20	22	24	22	22	20	22
----------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Le dernier tableau indique qu'il pleut dans le corridor au moins une journée sur six, pendant les mois de juillet et août.

Parmi les inconvénients climatiques qui causent le retard du commencement de la saison se trouve le vent NORDET (N.E.).^x C'est un vent froid et humide qui souffle au printemps jusqu'à la fin du mois de juin et cela établit la saison touristique estivale à une période de trois mois par année.

6. VEGETATION

Le corridor a deux principaux couverts végétaux: les cultures agricoles et la forêt. Au bord du fleuve et sur les terrasses basses, de chaque côté du chemin, les terres étaient autrefois défrichées et mises en culture. Cependant la grande partie de la plateforme et les versants Chic-Chocs restaient couverts de forêts.

Pourtant, le ruban littoral n'était pas complètement défriché; il restait tout le long du chemin des boisés encerclés par différentes cultures. Présentement, l'agriculture est en régression et les terres abandonnées se reboisent lentement.

Le contraste des cultures variées et des boisés complète, avec ses valeurs coloratives, l'image visuelle très perceptible sur le tableau du paysage du corridor.

Les terres cultivées sont plus riches en couleurs qu'en texture. Le contraire se produit en ce qui concerne le couvert forestier, bien que la forêt fournisse en automne une très belle image avec ses couleurs multicolores. Cette image enchante le touriste en quête de beaux paysages et de fraîcheur.

Le couvert forestier est composé de différents peuplements. Ces peuplements sont ensuite composés de différentes espèces d'arbres, d'arbustes et de tapis végétaux. La répartition et la fréquence des espèces dans les peuplements reflètent leur liaison et leur interaction avec leur habitat.

L'interaction des facteurs biotiques et inorganiques stipule la formation des associations des plantes de mêmes besoins écologiques. Les feuillus sont plus nombreux près du fleuve, alors que, avec le changement d'élévation et le climat, le pourcentage des conifères devient plus important.

^x Raoul Blanchard: l'est du Canada français, Tome I.

Les arbres les plus fréquents sont: le chêne rouge, le frêne noir, l'érable à sucre et l'érable rouge, le bouleau blanc et gris, le merisier, le peuplier baumier et le faux tremble, l'orme, l'aulne et le saule, le sapin baumier, l'épinette blanche, rouge et noire, le mélèze, le cèdre (thuya) et parfois le pin blanc qui autrefois était une essence bien répandue.

B. ACTIVITES HUMAINES

1. HISTOIRE DE LA COLONISATION

L'histoire de la région sous le régime français commence avec les premiers pêcheurs qui ont essayé de s'établir en permanence à certains endroits de la Côte.

En 1688, le capitaine-pêcheur Denis Riverin reçut comme fief l'anse Cap-Chat. Par la suite, il organisa d'autres postes de pêche sur les seigneuries qu'il obtint: Sainte-Anne-des-Monts, Madeleine, Grand-Etang et Mont-Louis.

La fluctuation de la colonisation était similaire à la marée et cela à cause de la solitude de l'endroit, de l'état des finances et de la guerre.

Après 150 ans, en 1836, lors de la visite épiscopale, toute la Côte nord de la Gaspésie comptait 47 familles. Les gens de l'époque vivaient de la pêche et de l'agriculture.

La grande venue des fermiers a commencé vers 1850. Il n'y a que cette venue des gens du sud de Québec qui a pu donner une poussée à la formation des villages au bord du fleuve.

Depuis une dizaine d'années un dépeuplement progressif se produit sur les terrasses supérieures et une migration vers les plus gros villages et villes du corridor ou vers la métropole est en train de se faire.

Cette histoire, bien que répartie sur peu d'années, offre des événements qui doivent être mis en lumière. La vulgarisation de ces événements servira à stimuler le tourisme. La tâche pouvait être accomplie par un travail en profondeur organisé par le MTCP et le Ministère de l'Education.



2. PECHE

La pêche industrielle et sportive est liée à l'aspect touristique du corridor. Le maintien de cette atmosphère de pêche devrait faire partie de la politique future de développement du corridor.

a. Pêche industrielle

Les premiers pêcheurs ont laissé leurs empreintes dans le choix des lieux et la forme des villages. Les vigneaux, séchoirs de la morue, offrent un aspect pittoresque aux villages; ils sont surtout nombreux à partir de Mont-Louis et en descendant le fleuve.

Depuis une trentaine d'années, le gouvernement essaie d'arrêter le déclin du métier de pêcheurs. Il aide l'industrie piscicole par la construction de frigorifiques, bâtiments blancs parsemés tout le long de la côte. Ces frigorifiques servent aux pêcheurs pour la conservation du poisson frais.

Le séchage du poisson, en majeure partie la morue, se fait en plein air sur les vigneaux. L'on y trouve aussi l'usine de la transformation et de l'emballage du poisson.

La visite des frigorifiques, des vigneaux à Grande-Vallée et de l'usine de transformation à Rivière-au-Renard est organisée par les compagnies des voyages touristiques. Présentement, les chauffeurs d'autobus sont eux-mêmes les guides des circuits touristiques. Cette initiative est à saluer, seulement il faut tâcher d'organiser des tours guidés pour tous les touristes, avec des guides professionnels, qui devraient avoir les connaissances de la pêche et de la vie marine, complétées d'une bonne instruction générale.

L'organisation du service des guides doit être conçue professionnellement et la meilleure solution consisterait à la placer entre les mains du MTCP.

b. Pêche sportive

- Pêche dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent

Présentement, il n'y a pas de pêche sportive organisée en haute mer. Son organisation pourrait aider un certain nombre de

pêcheurs ainsi que l'industrie touristique. Les Chambres de commerce, l'Organisation des hôteliers et les Coopératives de pêcheurs devraient s'engager dans l'organisation de ce type de récréation.

- Pêche dans l'eau douce

Les lacs: les lacs sur les versants nord de Chic-Chocs sont gérés par le MTCP ou loués sous bail aux clubs de pêche sportive.

Le MTCP possède plusieurs chalets au bord des lacs; ces chalets sont bien placés et ne brisent pas l'aspect naturel de l'endroit.

Les clubs, autrefois les protecteurs de la pêche sportive, sont dépassés et devenus presque un anachronisme. Ils offrent la pêche à leurs membres, alors que le public en est privé. Comme il n'y a pas beaucoup de lacs dans le corridor, il faut absolument abolir les privilèges si l'on veut donner un essor au tourisme.

Les rivières: avec un permis de pêche on peut pêcher dans tous les cours d'eau. Pour la pêche au saumon, il faut quelquefois un permis spécial.* Les permis ne donnent pas droit de pêche sur les seigneuries qui sont propriétés privées.

Le saumon se trouve dans les rivières les plus importantes. Le MTCP est en train d'augmenter le nombre de rivières à saumon. Pour la rivière Métis une étude conjointe du MTCP et de l'ARDA-Québec est en marche. Une passe migratoire artificielle sera établie pour faciliter la montée du poisson vers la partie supérieure de la rivière.

L'Organisation et la surveillance de la pêche dans les eaux douces par le MTCP est excellente et il faut souhaiter la continuité de ce très bon service qui fait une des meilleures propagandes touristiques du corridor.

* Réserve Matane

3. AGRICULTURE

Les différentes couleurs et la texture des cultures agricoles constituent une partie du paysage et s'ajoutent aux autres attraits visuels du corridor.

L'agriculture diminue lentement et cela à cause de son mauvais entretien et des terres pauvres.

Certains défrichements n'étaient pas propices pour la culture agricole. Les cultivateurs avec leurs anciennes méthodes agricoles cultivant des sols minces et épuisés, ne sont pas en mesure de produire assez pour tenir la concurrence avec les fermiers mieux équipés de connaissances et de techniques agricoles modernes.

Des nouveaux moyens de survivance pour les cultivateurs devraient être mis en oeuvre pour empêcher la disparition du métier et de l'aspect agricole du corridor.

Un moyen serait l'exploitation touristique de la ferme. Une certaine partie de la population urbaine aime la vie paisible des villages, les vacances sans gros bruit et sans le mouvement de la foule des stations touristiques. Pour ce segment de citadins, l'organisation de villégiature sur les fermes apporterait un revenu qui aiderait la stabilisation financière des habitants sur les terres.

4. INDUSTRIE FORESTIERE

L'influence de l'industrie et de l'exploitation forestières est évidente tout le long du parcours du corridor. Le touriste rencontre de nombreuses scieries en exploitation ou fermées. D'autres établissements de transformation du bois, comme la nouvelle usine de papier ondulé ou les usines des portes et châssis, complètent cette image.

Depuis une dizaine d'années, le déclin en ressources et l'augmentation du coût de l'opération a forcé les scieries équipées de l'ancienne machinerie à fermer leurs établissements.

Dans le corridor, on y trouve plusieurs scieries qui devraient être préservées comme monuments historiques. Ces établissements une



fois restaurés seraient les points d'attraction touristique de premier ordre.

Les visites organisées et conduites, avec un personnel qualifié, dans les scieries modernes ou d'autres établissements, auront une double valeur: ces visites seront instructives et aideront à l'éducation des touristes; de plus, elles aideront à la prolongation du séjour des touristes dans le corridor.

5. TRANSPORT

a. La route

Le tronçon de la route n° 6 entre Sainte-Flavie et Rivière-au-Renard est la base du corridor. Sa longueur est de 206 milles.

Dans son parcours à travers le corridor, la route suit le fleuve Saint-Laurent et relie les villages riverains.

La route était terminée en 1928. Son tracé épouse magnifiquement la configuration du terrain. Les courbes^{*} ne permettent pas les vitesses que l'on peut atteindre sur les autoroutes. La vitesse est réduite davantage du fait que les villages se succèdent à intervalles rapprochés.^{**}

La route a deux fonctions fondamentales:

- faciliter la communication entre les villages parsemés sur la côte et les relier au reste du Québec,
- permettre aux touristes l'accès libre aux attractions majeures de la péninsule:

Parc Gaspé, situé sur le finistère;

Percé, village touristique et

Ile Bonaventure, sanctuaire d'oiseaux.

^{*} Les courbes prononcées se suivent une après l'autre.

^{**} Cette vitesse réduite diminue la capacité de trafic pour le transit.

Le développement du corridor et de la péninsule gaspésienne dépend de l'augmentation du nombre de touristes, augmentation qui est en relation directe avec le nombre des autos. Tout ceci est conditionné par la capacité de la route qui devrait répondre aux exigences d'un trafic qui augmente de jour en jour.

Le problème peut être résolu par trois solutions:

- Reconstruction de la route. Présentement, des travaux de reconstruction sont en marche entre Les Boules et Matane. Mais cette récente rectification de la route, basée sur le principe des deux points et de la ligne droite, n'offre pas une solution heureuse en vue d'une route panoramique et touristique. La route dans son nouvel arrangement coupe les villages, force le déménagement des bâtiments et détruit l'image typique des villages. Si l'on veut une image touristique, il ne faut pas sacrifier les valeurs panoramiques de la route sous prétexte d'efficacité en vue du transport. En agissant ainsi, on brise la base sur laquelle est fondée l'image touristique du corridor: son panorama.

- Un remède coûteux mais radical serait la construction d'une route nouvelle sur les terrasses supérieures en dehors des villages. Cette route servirait pour le trafic lourd et le voyage en transit.

- Une troisième solution serait de construire des tronçons de ceinture autour des villages; ceci faciliterait le trafic du transit et éviterait l'embouteillage dans les villages.

Le problème de l'embouteillage existe déjà dans la ville de Matane. Au centre de la ville, le pont traverse la rivière Matane et relie les rives sur lesquelles s'est développé le coeur commercial de la ville. Ce pont, point névralgique, cause beaucoup d'embouteillage et met en question l'expansion et le progrès de la ville de Matane. La solution idéale du problème serait un chemin de ceinture qui éviterait le centre de la ville et la dégagerait du trafic de transit.

- Expérience de la route

La route, dans son trajet à travers le corridor, change continuellement sa position horizontale ou verticale par rapport au fleuve.

Entre Sainte-Flavie et Sainte-Félicité, entre Capucins et la Tourelle, la route longe le fleuve, quelquefois à une distance de cinquante pieds seulement d'où elle monte parfois sur le banc de la deuxième terrasse.

De Sainte-Félicité à Capucins, la route monte sur les premiers escarpements de la plateforme, suit parfois le fleuve de près, ou bien s'en éloigne.

L'automobiliste éprouve un sentiment de bien-être et de sauvage liberté quand il circule entre Tourelle et Manche d'Epée. La route qui borde le fleuve est jalonnée et serrée par des falaises abruptes, bien exposées à la vue et d'une géologie très pittoresque. Le sentiment de solitude et de présence de forces naturelles est très fort. Ce sentiment est la plus forte sensation qu'on puisse éprouver dans le corridor.

A partir de Manche d'Epée vers Rivière-au-Renard, la route change souvent sa position. Elle monte l'escarpement, s'éloigne ou passe près du fleuve. Les angles de vue sur le panorama changent constamment. Les vues sont très différentes et très spectaculaires à chaque instant.

b. Le chemin de fer

Une ligne de chemin de fer privée relie Mont-Joli et Matane. Elle sert surtout au transport de la marchandise. Le mauvais état de l'entretien de cette ligne reflète sa rentabilité qui risquerait de conduire à sa fermeture.

Le tracé de la ligne du chemin de fer pourrait être utilisé comme la base d'une autoroute qui servira au transport du fret et en même temps aidera à la sauvegarde de la route touristique au bord du fleuve: exemple en miniature de la route n° 9 et de la route n° 3 dans le Québec.

c. Transport par bateau

- bateaux de commerce

Le transport des passagers sur la Côte nord de la Gaspésie est effectué uniquement par le traversier qui fait la navette entre Matane et Godbout, trajet limité entre les deux rives du fleuve Saint-Laurent.

Il n'existe aucune ligne fluviale en sens longitudinal qui permette la liaison des points intéressants de la Côte. Une telle ligne aiderait les excursions touristiques le long du littoral.

On ne peut pas envisager le développement touristique du corridor sans l'utilisation du transport fluvial qui offre des possibilités d'expérience particulières liées avec le contact de l'eau.

Les excursions au bord du fleuve ou sur la Côte gauche du fleuve Saint-Laurent (Côte du Labrador) et la liaison entre les ports du corridor doivent être organisées et explorées pour augmenter les attractions touristiques.

Cette organisation relève des Chambres de commerce, de l'Organisation des hôteliers et des Coopératives des pêcheurs.

- bateaux de sport

La fréquentation des ports du corridor par les bateaux de sport est présentement nulle. Cependant, on s'attend, dans les prochaines années, à la venue de gros voiliers et de bateaux à moteur. L'organisation d'une régate annuelle sous un vocable bien choisi (par exemple "Croisière Jacques Cartier") pourrait devenir un événement de la saison et être un stimulant touristique.

Pour attirer les bateaux de plaisance de Montréal et de Québec vers l'estuaire du Saint-Laurent, il faut avoir, de plus, des lieux d'approvisionnement ainsi que des abris contre les tempêtes.*

* Dans la région des Grands lacs, on estime qu'un port devrait se trouver à tous les vingt milles de la Côte. Celui-ci pourrait servir comme lieu de protection aux bateaux de sport en cas de tempête.

Le corridor a un certain équipement portuaire qui doit être amélioré et modernisé. L'aménagement d'un port ne peut pas dépendre de l'initiative privée; c'est un travail à longue échéance et coûteux qui doit être guidé par un organisme ayant une politique définie et des cadres spécialisés. Le MTCP, avec l'aide financière de l'ARDA-Québec, pourrait bien remplir ce rôle.

d. Transport aérien

Il existe trois aéroports dans le couloir: Mont-Joli, Matane et Sainte-Anne-des-Monts. Le premier est en pavage dur et les deux autres sont en gravier.

L'utilisation de ces aéroports pour fins touristiques n'existe pas. Seul le transport du commerce y est organisé.

Les excursions touristiques par les avions, ou les établissements des postes pour les avions sans moteur (planeurs) aideraient à combler la pénurie des moyens récréatifs du couloir.

6. EQUIPEMENT TOURISTIQUE DU CORRIDOR

"La concentration des arrêts (des touristes) est très faible entre Matane et Gaspé." ^{*}

Bien que le corridor ait une quantité d'attrait naturels et un énorme potentiel touristique, les touristes, d'après l'enquête du BAEQ, ne s'arrêtent pas pour y séjourner. La cause principale du faible arrêt des touristes dans le corridor consiste dans le manque de développement des services, des attractions et de la propagande touristique adéquate.

a. Hébergement hôtelier ^{**}

En 1965, il y avait 92 établissements hôteliers (hôtels, motels, chalets) qui cumulaient 1484 chambres à coucher, soit une moyenne de 16.13 chambres par établissement.

^{*} Esquisse du Plan; volume 6 - Tourisme, BAEQ, juin 1965.

^{**} Pamphlet du MTCP, Edition 1965.

Le nombre restreint des chambres par établissement reflète:

- l'entreprise familiale;
- le manque d'argent pour le financement hôtelier dans le corridor;
- le nombre d'hôtels servant de paravent aux détenteurs de permis de la vente d'alcool.*

Pendant l'hiver, 59% de ces établissements sont fermés, ce qui indique l'orientation estivale du tourisme dans le corridor.

La capacité des établissements hôteliers pendant la saison d'été est approximativement de 140.238 personnes/nuit. Ceci est basé sur la durée de la saison de trois mois, l'occupation d'une personne et demie par chambre et l'exploitation de 70% de la capacité des établissements.

Supposant que les visiteurs restent en moyenne une journée dans le corridor, la capacité des établissements est suffisante à la demande -- 117.80 personnes/nuit.** Cette suffisance en nombre ne correspond pas à la satisfaction de la qualité des services et des immeubles.

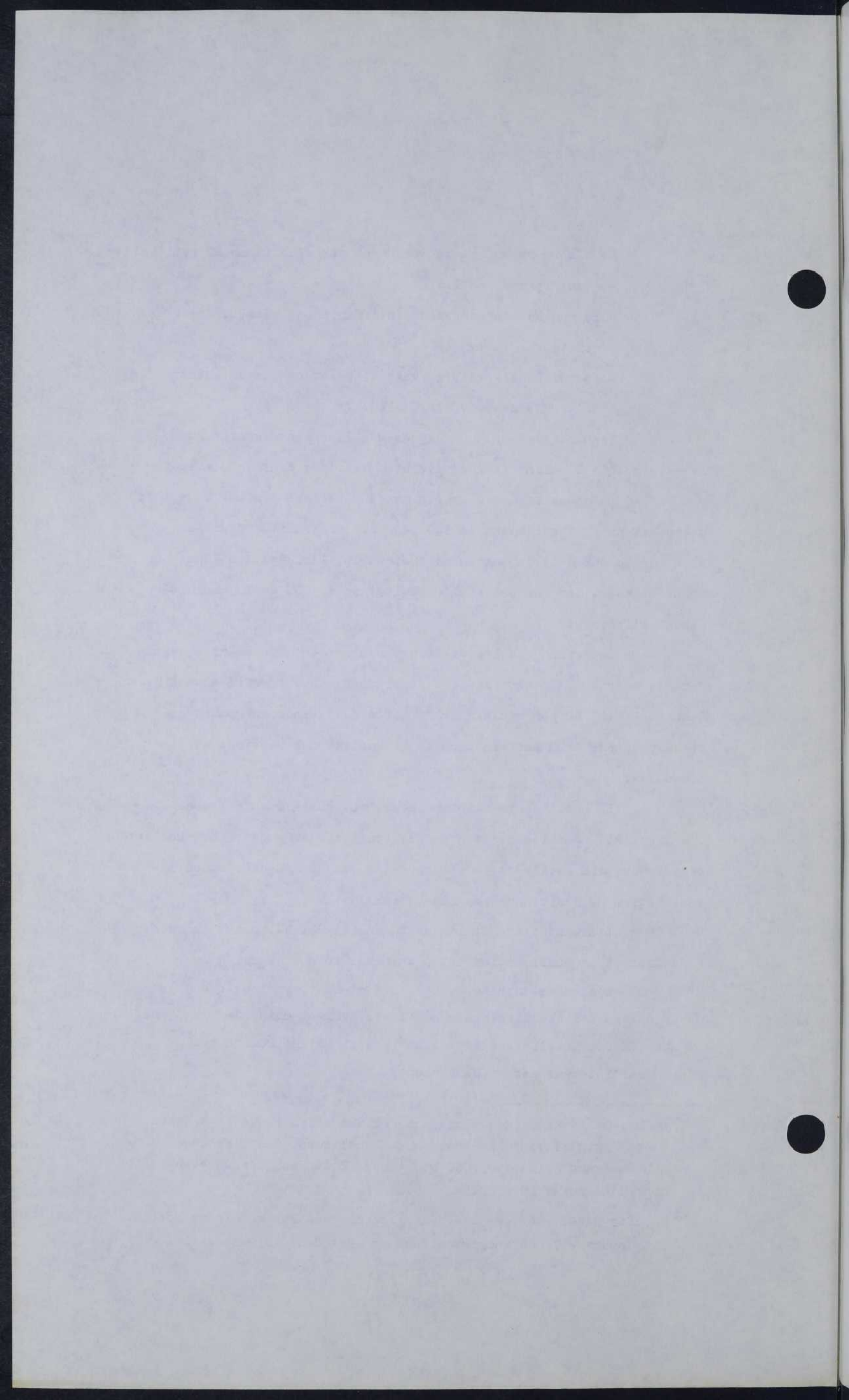
La qualité des établissements est assez faible et peu d'entreprises remplissent le standard touristique de qualité. Souvent on y trouve des motels où la plomberie n'est pas adéquate et où la ventilation ne fonctionne pas assez bien.

L'architecture et l'aspect général des bâtiments laissent à désirer et la construction est d'une qualité douteuse.

L'enquête du BAEQ, mentionnée ci-haut, indique que près de la moitié des établissements hôteliers avaient moins de vingt ans et que 43% des hôteliers éprouvaient le désir d'une rénovation et d'un agrandissement des établissements.

* La Loi de la Régie des alcools du Québec stipule que le détenteur d'un permis de vente des boissons alcooliques, dans les communautés ayant moins de 5,000 habitants, doit posséder un établissement d'au moins 10 chambres à coucher.

** Enquête BAEQ: 54% des visiteurs logent dans les motels et hôtels. Il y avait 217,000 touristes pendant 1964 dans la Gaspésie.



L'augmentation du nombre des touristes de 25% et la prolongation de leur séjour de 25% surpasseront la capacité présente des établissements.

Pour satisfaire ce modeste progrès, il faudra 450 nouvelles chambres.

L'augmentation des touristes est possible en trois ans. Un progrès de 8% est considéré normal^{*} tandis que, avec une propagande bien orchestrée, on peut s'attendre à un taux plus élevé et les besoins pour les établissements d'hébergement plus pressants.

Ces données soulignent une nécessité de l'aide du financement de l'entreprise privée si l'on veut qu'elle sorte du marasme dans lequel elle se trouve présentement et qu'elle reprenne un peu de vigueur.

b. Camping

Ces dernières années, un nouveau type d'hébergement a fait son apparition dans le corridor: le camping.

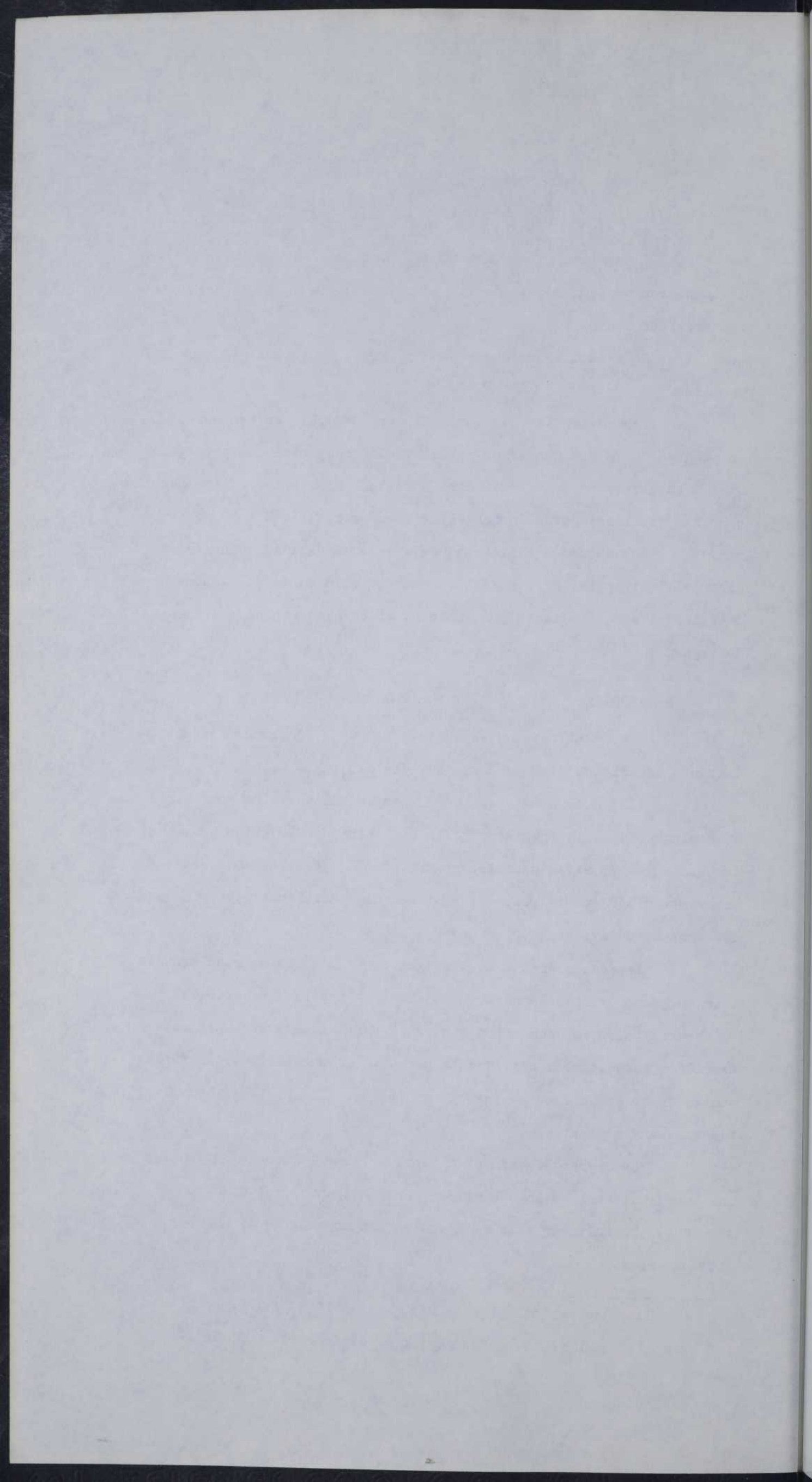
Il y a 18 établissements licenciés de terrains pour tentes et roulottes dans le corridor.^{xx} Ils disposent de 336 sites pour les tentes et de 173 sites pour les roulottes. Ces établissements se trouvent au bord de la route et sont conçus spécialement pour l'accueil des touristes de passage.

Les emplacements sont érigés sur des terrains bien drainés mais en grande partie dénudés, c'est-à-dire sans aucune végétation qui pourrait servir comme abri contre le vent et assurer ainsi aux touristes le sentiment d'isolation privée. Aucun établissement n'est pourvu de prises d'égoûts pour les roulottes. Il existe même un terrain sans eau potable.

La capacité maximum du corridor pour l'hébergement des campeurs peut être estimée à 91.620 personnes/nuit, calculant quatre personnes par nuit par site et l'occupation moyenne de 45 nuits par site par année.

^{*} Out Door Recreation for America, janvier 1962, page 25.

^{xx} Pamphlet du MTCP, Terrains de tentes et de roulottes, 1966



En ce moment, la capacité du camping de passage satisfait la demande en quantité sinon en qualité. La pénurie en terrains de camping de séjour est évidente, bien que le corridor soit plein de sites propices à leur aménagement.

c. Restaurants

On y trouve un grand nombre de restaurants bien répartis dans le corridor. Malheureusement, la nourriture est standardisée d'après le goût nord-américain. Un nombre restreint de restaurants servent la cuisine de classe et on y trouve rarement la cuisine canadienne française. Par contre, les bicoques de "patates frites" et d'hamburgers" sont très nombreux.

Avec une cuisine sans goût et sans saveur, on ne doit pas s'attendre à attirer les touristes dans le corridor. Ceux-ci devraient trouver dans le corridor, comme dans la péninsule et le Québec, une cuisine particulière: la cuisine canadienne française. Cette cuisine fera, par elle-même, la propagande orale qui n'est pas à sous-estimer et incitera les autres touristes à visiter le couloir.

L'unique attrait particulier est le pain au four que certains fermiers empaquettent avec esprit et bon goût dans des sacs de nylon.

d. Autres services

Il n'y a pas assez de services bien organisés à la disposition du public dans le corridor.

Les garages d'autos sont mal entretenus. Les compagnies d'essence ont une politique défavorable à l'égard du corridor et le prix de l'essence est de 4 à 6 centimes plus élevé qu'à Sainte-Flavie.

Les magasins, les pharmacies, les librairies sont mal agencés et ont un aspect d'antan.

e. Amusement et jeux

On ne trouve ni boîtes à chansons, ni théâtres d'été dans le corridor. Les danses sont organisées dans des salles arrangées sans goût et sans confort. Parfois, un hangar en tôle, sans acoustique, est appelé salle paroissiale.

Même s'il y a de belles et appétissantes plages, on se baigne très peu à cause de l'eau froide.

Un beau terrain de golf très bien entretenu se trouve sur la périphérie du corridor à Métis et attire des touristes en nombre.

Si l'on veut du tourisme dans le corridor, il faut absolument penser aux amusements, parce que les touristes resteront sur place seulement s'ils sont tenus tout le temps en haleine, absorbés par les jeux.

f. Renseignements touristiques

Plusieurs postes et kiosques de renseignements touristiques se trouvent échelonnés dans le corridor. Ils sont exigés par différents organismes et parfois ils se trouvent l'un près de l'autre (Rivière-à-Claude et Mont Saint-Pierre) à cause de la compétition et du manque de coordination de la publicité touristique.

L'unique kiosque bien agencé se trouve à Sainte-Flavie. Il est la propriété du MTCP qui s'est déjà taillé une renommée internationale dans la publicité touristique, grâce à ses cadres supérieurs très habiles dans les relations publiques.

Les autres postes demandent une amélioration dans l'agencement, l'architecture et le style des kiosques qui sont très importants et aussi dans la qualité des cadres qui souvent ne sont pas à la hauteur de la tâche.

Un effort concentré donnerait sûrement un meilleur rendement et par conséquent, une meilleure satisfaction aux touristes.

7. VILLAGES

Le mode de vie et le contexte physiographique ont dicté la forme du développement des villages.

Les maisons, dans les villages de pêcheurs sont groupées, au bord du fleuve, sur les collines ou sur les plages du rivage près des vigneaux.

Par contre, les maisons de cultivateurs bâties sur les terres en agriculture sont éparpillées et distancées l'une de l'autre; ceci donne le sens linéaire aux villages.

Les centres des villages en grappe sont accentués non seulement par la qualité, l'emploi et la densité des bâtiments mais par le mode de formation de son coeur qui est constitué par l'église, l'hôtel, la banque, la pharmacie, le bureau de poste, les restaurants et plusieurs magasins généraux. Exemple: Cap-Chat.

Le groupement des villages, la forme des maisons, le matériel et les couleurs employées forment un style cohérent, authentique et propre au corridor et à la Gaspésie. Le maintien et l'amélioration de ce style enrichissent l'image touristique du corridor.

Chaque village dans le corridor, comme partout ailleurs au Québec, a un point de repère important: l'église et son clocher.

Les églises sont souvent bâties sur les places élevées, ce qui souligne encore plus la beauté du bâtiment. Le beau clocher, qui perce le ciel, met davantage sa valeur en relief.

II. T O U R I S M E

Les renseignements susmentionnés indiquent la richesse et la beauté des aménités naturelles et composées (artificielles), de même que le manque d'équipement touristique équivalant au standard du temps présent.

La fonction de la conception de la politique future et le développement touristique seront aidés par un examen du tourisme et de ses problèmes.

A. DEFINITION

On peut définir le tourisme comme un art:

- "de voyager pour son agrément,
- d'organiser le voyage,
- de bien recevoir le voyageur."

Cette définition du dictionnaire Larousse classique indique la complexité du mot et les différentes actions unifiées sous l'expression 'tourisme'.

A - Les touristes sont les gens qui voyagent pendant leur temps libre pour leur agrément.

Le temps libre ou le temps de loisir est expliqué par Larousse comme "le temps dont quelqu'un peut disposer en dehors de ses occupations ordinaires".^{*} Charles Brightbill^{**} définit cette expression comme il suit: "le loisir est le temps employé à notre discrétion, par notre propre volonté et jugement; c'est le temps qui nous reste après la satisfaction des besoins fondamentaux de notre existence et subsistance".

Le voyage d'agrément est une action effectuée pendant le loisir. L'emploi actif du loisir est la récréation.

"La récréation est l'emploi, tant constructif que d'agrément, du temps libre pour rafraîchir le corps et l'intelligence après le travail et elle comprend les jeux, l'amusement ou la détente."^{***} C'est la récréation qui est le sens de tout voyage touristique.

^{*} Petit Larousse, édition 1959

^{**} Charles Brightbill: The Challenge of leisure, p. 4

^{***} New Websters Dictionary, édition 1960

B. - L'organisation du voyage touristique implique l'ensemble des activités humaines mises en oeuvre pour réaliser cette action. L'organisation du voyage dépend du touriste, de l'agence touristique, des compagnies de transport, des hôteliers, des propriétaires de lieux d'amusements et de sports, etc.

C - Le tourisme est l'industrie ayant pour objet la satisfaction des besoins des touristes.

La bonne réception des touristes et la satisfaction de leurs besoins peuvent être résolues seulement avec la connaissance complète des touristes, de leurs goûts, de leurs désirs et de leurs besoins. Fournir et organiser l'installation pour la satisfaction complète de la clientèle doit être le mot d'ordre pour tous ceux qui travaillent et se préoccupent de l'industrie touristique.

La variété des goûts, les habitudes et le pouvoir d'achat des touristes peuvent être mieux satisfaites par les services de l'entreprise privée. La compétition, la plasticité et le rendement du secteur privé donnent présentement un meilleur choix et un meilleur contentement aux touristes.

Le gouvernement doit toutefois prêter son aide dans les cas où l'entreprise privée ne peut pas être rentable, mais où les services sont nécessaires.

B. TOURISTES

Les touristes sont les gens qui voyagent pendant leur temps libre pour se récréer. Ils viennent des différentes classes de la société et par conséquent, leur revenu, leur éducation, leurs goûts et leurs exigences ne sont pas les mêmes. La connaissance de leurs habitudes, de leurs moyens de voyage, de leurs désirs vers la qualité et la diversité des accommodations dans la planification touristique est de premier ordre.

1. STIMULANTS DU TOURISME

a. Temps

Les gens d'aujourd'hui travaillent moins qu'auparavant. La diminution du travail nécessaire pour notre subsistance est due au

progrès continu et accéléré de la science et de la technologie de notre époque. Il y a une centaine d'années les gens travaillaient deux fois plus d'heures par semaine qu'aujourd'hui. D'après le progrès rapide dans la libération du travail nécessaire pour la subsistance, on peut espérer qu'avec la continuité du progrès technologique, les humains auront, à l'avenir, encore plus de temps libre. Une partie du temps libre est employée pour le voyage d'agrément. Plus les gens auront de temps libre, plus ils voyageront.

b. Pouvoir d'achat

Le pouvoir d'achat est aussi un stimulant du voyage touristique. L'étude ORRRC^{*} qui peut être aussi généralisée au Canada et au Québec, à cause du même standard de vie approximatif, indique que le pouvoir d'achat monte avec le progrès technologique. Le rapport indique que le pouvoir d'achat de la population américaine doublera per capita de 1960 à l'an 2000.

c. Locomotion

Les moyens de locomotion sont à la base du mouvement des masses touristiques.

L'industrie touristique d'aujourd'hui est basée sur la richesse dans le choix et le nombre de moyens de locomotion. Ces moyens influencent énormément le comportement et les habitudes des touristes; de plus, celles-ci changent avec les moyens de transport: la préférence des motels par rapport aux hôtels; les vacances itinérantes vis-à-vis les vacances sédentaires.

On distingue plusieurs moyens de transport que les masses touristiques emploient de nos jours: l'automobile, l'avion, l'autobus, le chemin de fer, le paquebot, le bateau de plaisance, etc.

Il y a cinquante ans, le chemin de fer était en vedette. Présentement, l'automobile est le principal moyen de locomotion. Pendant les cinq dernières années, un autre changement dans la priorité des moyens s'est produit entre les avions et les chemins de fer.

* ORRRC prévoit que 2% des Américains à la fin de ce siècle suffiront pour la production de la nourriture de toute la population américaine.

L'automobile est suivie aujourd'hui par l'avion et les bateaux de plaisance, autre moyen individuel prenant de plus en plus d'importance dans les voyages de plaisance.*

Les trois variables: le temps, le pouvoir d'achat et les moyens de transport combinés ensemble auront une stimulation pour l'industrie touristique entière et aussi pour le développement touristique du corridor. Plus le corridor sera prêt à l'accueil des touristes, plus on y tirera le profit de l'investissement touristique.

2. MOTIFS DU VOYAGE D'AGREMENT

Tous les touristes n'ont pas les mêmes goûts et les mêmes désirs pendant leur voyage de vacances ou de repos. Souvent, les gens aiment changer leur rythme de vie quotidienne, visiter les lieux d'attache personnelle, voir les anciens amis ou faire de nouvelles connaissances ou découvertes. On distingue trois groupes de motifs majeurs stimulant les voyages d'agrément:

a. Satisfaction personnelle

Faire la visite tant désirée d'un endroit ou revoir le lieu de notre enfance apporte souvent une satisfaction personnelle.

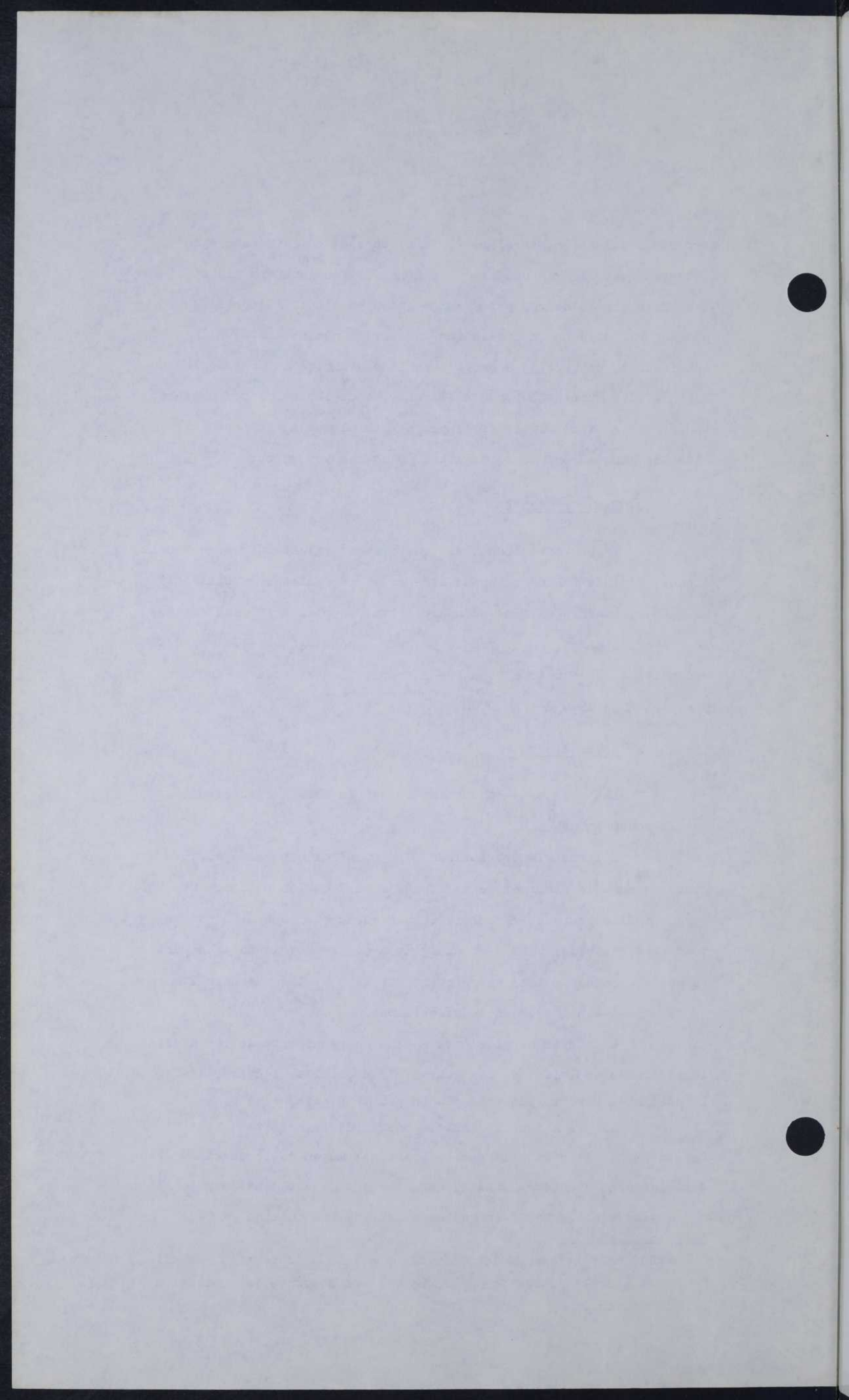
Aller à la pêche ou à la chasse, voir une attraction d'une beauté naturelle exceptionnelle, changer d'ambiance, briser les normes raides et synchronisées de la vie habituelle donnent aux gens une force nouvelle et la joie de vivre.

b. Vie sociale

De nombreux voyages sont faits pour rencontrer la parenté, pour renouveler les souvenirs et les lieux avec les amis qui habitent une autre région ou une autre ville.**

* Le rapport ORRRC rapporte que le nombre des automobiles augmentera trois fois entre 1960 et 2000 mais une augmentation plus spectaculaire se fera dans le transport aérien. Les avions accuseront 11 fois plus de passagers en l'an 2000 par rapport à l'année 1960.

** Esquisse du Plan, Tourisme, tome 6, BAEQ, juin 1965



Le plaisir de faire de nouvelles connaissances pendant les voyages, surtout avec les gens des autres régions ayant des habitudes et un mode de vie différents, oriente les touristes dans des endroits nouveaux.

c. Prestige social

Un certain nombre de gens voyagent pour satisfaire les règles du cercle social dans lequel ils vivent. Ils fréquentent différents endroits, pratiquent les sports, prennent des photos ou filment les lieux visités pour épater leurs amis et leurs connaissances. Ce type d'activités forcées est appelé le snobisme. On le trouve dans tous les segments de la société humaine, sous différentes formes. Le snobisme est un facteur important dans l'exploitation touristique d'une région s'il est employé avec intelligence.

3. HABITUDES DES TOURISTES

Les habitudes des touristes se reflètent dans leurs préférences et sont en relation avec la technologie de l'époque. Le mode de vie contemporaine sur le continent nord-américain est sous l'influence énorme du moyen individuel de transport c'est-à-dire l'auto.

La facilité du voyage par automobile a changé le type d'hébergement, le mode de nourriture et les amusements.

L'âge est aussi un facteur important dans le choix du gîte; les gens âgés préfèrent plutôt l'hôtel, tandis que les plus jeunes logent dans les motels et les lieux de camping.

Autour des années trente, les touristes logeaient dans les hôtels; à la fin de la seconde guerre mondiale, ils préféraient les chalets et pendant la dernière dizaine, ils donnent la priorité au motel, comme type de logement touristique le plus avantageux.

a. Recherche

Aux Etats-Unis, en 1964, une enquête a été effectuée parmi les membres de l'AAA.^{*} Les résultats de cette enquête sont

^{*} American Automobile Association: the Chosen Million

bien instructifs et donnent les renseignements sur un groupe de gens avec un salaire moyen annuel de \$15,000:

55% de la population des E.-U. prennent leurs vacances;
20% du total des 7,500,000 membres de l'AAA ont visité le Canada.

Pendant leur voyage, ils parcourent une moyenne de 2,200 milles.

56% s'arrêtent pendant leur voyage dans les motels;
14% seulement, dans les hôtels.

Rendus à destination,
33% choisissent le motel,
22% préfèrent l'hôtel.

Au total, les nuits passées pendant le voyage sont réparties entre l'hôtel et le motel en rapport de 1 à 2.

Les gens qui s'arrêtent dans des motels aiment avoir les mêmes commodités que chez eux: le restaurant, la télévision, la radio, le réchaud à café, la glace gratuite, le téléphone, la piscine, le terrain de jeux pour les enfants, le service de nettoyage et la buanderie à proximité.

Ces voyageurs n'aiment pas donner de pourboires, se plaignent du manque et de la confusion des signaux de circulation, de la malpropreté des toilettes, de la congestion du trafic dans les villes et aussi des panneaux publicitaires au bord des routes.

Le Bureau de voyage du gouvernement canadien rapporte que les touristes américains, pendant leur séjour au Canada, logent:

motel	51.5%
hôtel	22.4%
camping	35.5%

L'étude BAEQ, effectuée pendant l'été 1964, indique que:
38% des touristes préfèrent le motel et que seulement 16% restent dans les hôtels pendant leur voyage à travers la Gaspésie;
seulement 10% des touristes étaient des Américains;
49% des touristes dépensent \$6 par jour;
34% des touristes dépensent \$10 par jour et
17% des touristes dépensent plus de \$13 par jour.

b. Camping

La même étude BAEQ rapporte que seulement 8% des touristes ont campé dans la Gaspésie pendant l'été de 1964. Ce chiffre met en doute l'équipement du camping dans la Gaspésie, parce que le rapport Valiquette^{*} stipule qu'en 1964, il y avait au Québec plus de 200,000 campeurs. Ce rapport dit que les Québécois se rendent aux Etats-Unis faute d'accommodations appropriées dans la province. En même temps, le rapport mentionne cinq millions et demi de campeurs/nuit au Canada pendant la saison 1963.

Il est intéressant de savoir que 60% des campeurs au New-Hampshire campent entre la mi-juillet et la mi-août. Ils restent sur place environ de 1 à 3 jours.^{**}

Les préférences vers le camping, comme moyen d'hébergement, ne sont pas stipulées par l'état de finances comme on y pense souvent. Le camping est considéré présentement comme un retour vers la nature; il est un type de récréation en plein air.

L'équipement de camping n'est pas bon marché et il est très diversifié. Présentement, on emploie trois types de base d'abris pour le camping: la tente, la remorque-tente et la roulotte.

A peu près 40% des campeurs emploient la remorque-tente ou la roulotte. L'accommodation de ce moyen de camping exige le développement de services beaucoup plus considérables et par conséquent, le coût par site plus élevé.

La dernière vogue du camping est la location des tentes déjà érigées et stables avec les services qui ressemblent à ceux du chalet. Ce type est construit surtout pour les gens qui cherchent la nature, mais aussi les commodités modernes organisées près de leurs places de séjour.

Certains campeurs aiment souvent la proximité des voisins pour avoir la vie communautaire presque identique à celle de chez eux.

^{*} J.I.Z. Valiquette: Camping à Québec, 1964

^{**} New-Hampshire State Planning Project, volume n° 7, p. 4.

D'autres, plus sophistiqués, préfèrent l'expérience et la liaison avec l'élément naturel aux services. Ils préfèrent la détente, sans beaucoup de bruit et ils considèrent l'intrusion des services urbains dans l'ambiance naturelle comme la profanation de la nature.

Entre ces deux types extrêmes de campeurs, il y a une gamme d'exigences sur le type et la qualité des terrains de camping.

Comment aménager et à quels services donner la priorité dans le futur aménagement du camping dans le corridor n'est pas facile à prévoir. Puisque la grande majorité des touristes est de provenance québécoise, on peut se baser sur le savoir-vivre des Canadiens français et suggérer un développement plus poussé. Il reste quand même un fait que, jusqu'à présent, aucune recherche scientifique du camping et des goûts des campeurs n'a été effectuée au Québec. Il reste un travail à faire devant les spécialistes du Ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche dans ce domaine.

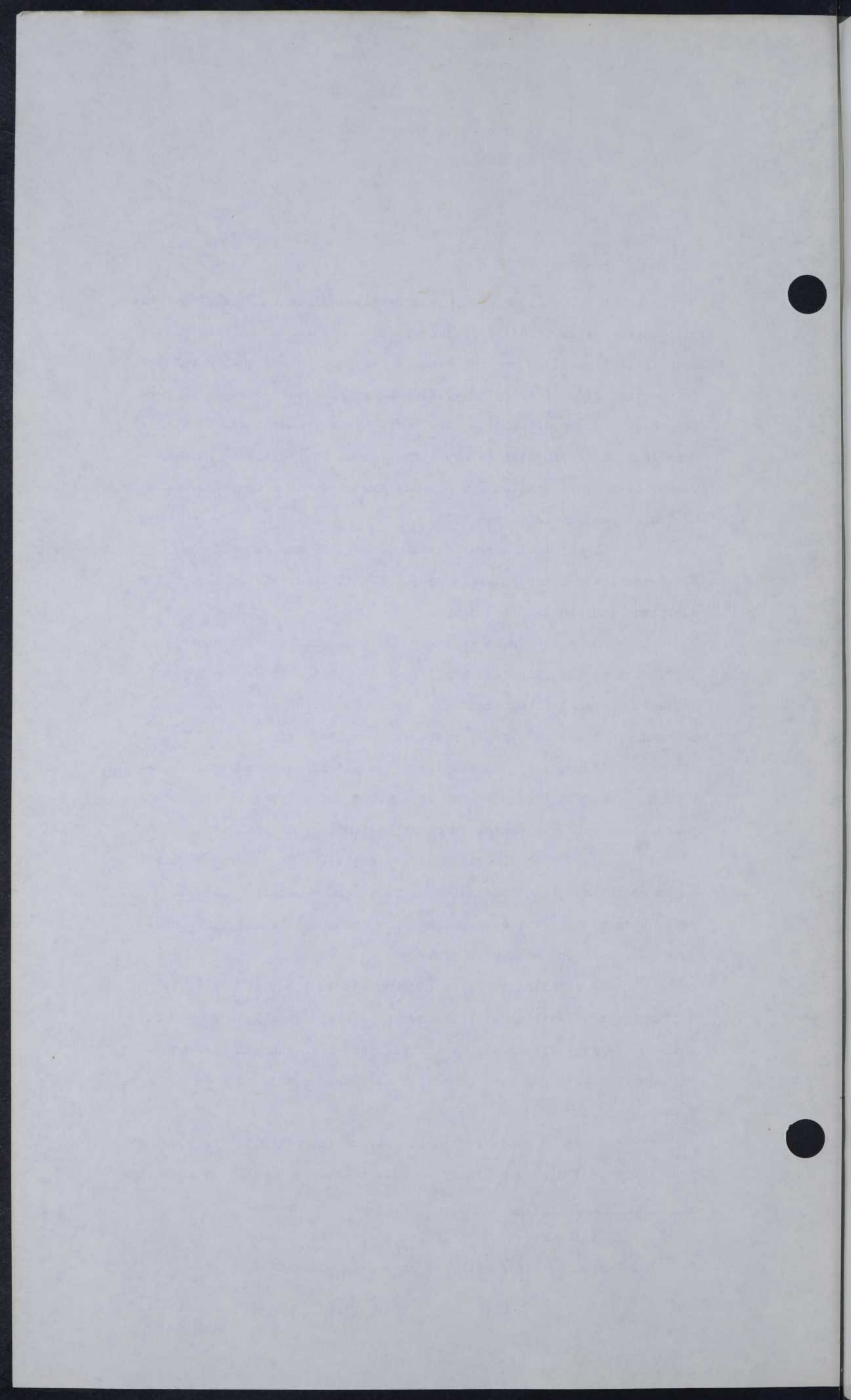
4. TYPES DE TOURISTES

Le touriste d'aujourd'hui est un voyageur en mouvement. Les habitudes des touristes reflètent le mode de vie de l'époque dans laquelle ils vivent. La présente époque est marquée par la mobilité de la masse de population. De nos jours, elle est le plus fort critère par lequel on peut classifier les touristes et d'après cette mobilité, on en distingue trois types:

a. Touriste itinérant

Il voyage souvent pour le prestige social. Son intérêt est d'avoir une idée globale de la région qu'il parcourt et son échelle de panorama est régionale plutôt que locale.

Le touriste itinérant voyage pendant toute la journée et suit la route principale, sortant rarement hors de celle-ci pour en examiner les points intéressants. Les arrêts sont limités: quelques photos ou visites aux endroits de grande publicité déjà indiqués sur



les itinéraires établis par lui-même ou par une agence spécialisée. Dans certains groupes, on peut ajouter les touristes des circuits organisés par les agences de voyage.

Comme il voyage pendant toute la journée, le touriste itinérant s'arrête seulement le soir pour se coucher et le lendemain, il continue sa route. Il aime trouver les services près du chemin. Le choix des accommodations dépend de ses besoins plutôt que de la sélection du site particulier. Ses lieux d'hébergement sont le motel et le camping plutôt que l'hôtel. Il est souvent client typique des "trappes" touristiques.

b. Touriste des étapes

Le touriste des étapes voyage plus pour sa propre satisfaction que pour le prestige social. Il voyage d'une étape à l'autre, prend son temps, visite les lieux sur son passage non seulement sur le chemin cardinal mais aussi en arrière du pays. Son séjour dans l'étape lui sert de point d'attache, ce qui lui permet de faire de petites escapades ou excursions. Il reste plusieurs jours à cet endroit et la longueur de son séjour dépend entièrement du choix des attractions organisées dans et autour de l'étape et dès qu'il perd de l'intérêt, il continue son voyage.

Ce genre de touristes est beaucoup plus exigeant pour la qualité et l'emplacement des services touristiques. Pendant son court séjour, il choisit des endroits en dehors de la route principale mais avec un bon accès vers le système circulatoire.

Le touriste des étapes emploie tous les moyens d'hébergement, mais sa préférence reste encore dans les commodités du motel, du chalet et du camping. Dans le corridor, il faut baser l'organisation des accommodations surtout sur ce type de touristes.

c. Touriste de séjour prolongé ou à destination

Ce troisième type de touristes ressemble aux touristes d'autrefois. Il vient dans un endroit choisi d'avance où il reste pendant une partie de ses vacances ou pendant tout son repos.



Ce type cherche la satisfaction personnelle dans le repos et dans la vie en commun avec ses amis où il espère se créer de nouvelles connaissances pendant son séjour.

Une fois sur le chemin, vers le point de destination, il ne s'intéresse pas aux attractions aux abords de la route. Il sait où il va et ce qu'il cherche; ses lieux de séjour sont souvent les stations touristiques, mais aussi les endroits tranquilles et éloignés des grandes routes.

Il demeure dans des hôtels et des chalets familiaux ou il campe à différents endroits.

C. ACCOMMODATIONS TOURISTIQUES

Les accommodations sont les moyens fondamentaux de l'industrie touristique offerte à la clientèle.

Les accommodations touristiques servent à la satisfaction biologique quotidienne et à la préoccupation mentale et physique des touristes. Ils sont divisés en deux groupes principaux:

- les services qui facilitent le voyage;
- les attractions qui donnent de la joie et une expérience nouvelle aux touristes.

1. SERVICES TOURISTIQUES

D'après leur genre, les services sont classés en trois groupes:

a. Logement

Les logements touristiques typiques sont:

- les hôtels,
- les motels,
- les pavillons,
- les chalets,
- les sites de camping.

Chacun de ces moyens de logement a ses avantages et désavantages. L'hôtel est le plus ancien type; il est plus commode

pour les gens âgés et les touristes qui restent plus longtemps sur place. Par contre, les touristes qui aiment la solitude et le confort choisissent le chalet. Ceux qui voyagent constamment en auto préfèrent, pour leur commodité, le motel qui offre une liaison très facile entre leur voiture et leur chambre à coucher. Les touristes, aimant changer leur mode de vie habituel et aimant vivre plus près de la nature, choisissent le camping.

b. Nourriture

Elle reflète le goût des gens encore plus que le logement.

On distingue:

- les restaurants de classe,
- les restaurants spécialisés (de steak, de fruits de mer ou de mets nationaux),
- les restaurants ordinaires,
- les casse-croûte,
- le pique-nique.

c. Entretien

Les services d'entretien touristique sont très variés; ils comprennent:

- les épiceries,
- les postes d'essence,
- les garages,
- les kiosques de renseignements,
- les magasins généraux,
- les pharmacies, etc.

Une bonne organisation, un agencement approprié et un accès facile mettent les touristes à l'aise et facilitent leur voyage et leur séjour dans le site choisi. Les bons services sont les facteurs importants qui influencent énormément la décision des touristes de s'arrêter à des endroits déterminés ou de continuer leur voyage.

2. ATTRACTIONS TOURISTIQUES

La principale tâche des attractions est l'absorption partielle

ou complète de l'attention des touristes. Plus une attraction est meilleure et inattendue, plus elle captive le public.

Selon leur origine, on peut diviser les attractions en deux types:^{*}

- naturelles,
- organisées (bâties).

a. Une attraction naturelle est un phénomène causé par les éléments naturels: un pic, une falaise, une chute, un lac, une anse, un barachois, le saumon, etc.

b. L'attraction organisée provient du travail et de l'effort déployés par les hommes: un barrage, un pont, une route paysagée, un belvédère, une scierie, un clocher, un village, etc.

Les attractions peuvent être actives ou passives. Celles appelées 'actives' demandent un effort physique ou mental et celles nommées 'passives' offrent un repos.

Les attractions peuvent aussi être divisées par rapport à leur nature:

- Paysage: une rivière, une vallée, une baie, des remparts avec une texture géologique arabesque, un pont couvert, etc.
- Sport: la pêche, une régate, un tournoi, le golf, le tennis, la voile ou la baignade.
- Amusement: une danse, une comédie, une revue de mode, une excursion, etc.
- Education: une activité quelconque mentionnée plus haut, un concert, un théâtre, un musée, un monument historique, un centre de la nature, un jardin botanique, etc.

Une attraction doit avoir une accessibilité facile et être assez forte pour attirer l'attention des touristes. La fréquentation du lieu dépend des goûts, des habitudes et des exigences des touristes.

^{*} CLARE A. GUNN: A concept for the design of a tourism -
récréation ^{rég.} ~~amux~~, Doctoral Thesys, Univ. of
Mich. 1965.

III. D E V E L O P P E M E N T T O U R I S T I Q U E

Jusqu'à présent, les accommodations touristiques étaient bâties spontanément par des propriétaires dont l'initiative et la volonté les poussaient à offrir aux visiteurs un certain service sur leur terrain. Sauf dans deux ou trois endroits, où la concentration est évidente, les accommodations sont éparpillées d'un bout à l'autre du corridor. Le manque de cohésion et de liaison entre les différentes accommodations fait ressortir la faiblesse des efforts physiques et monétaires investis dans les établissements.

Le développement futur ne doit pas répéter la faiblesse de cette approche. Au contraire, il faut chercher une nouvelle solution qui va tenir compte du fait que les investissements dans l'industrie touristique apporteront un rendement justifié.

L'investissement des capitaux donnera un plus fort rendement s'ils sont investis à une seule place ou à plusieurs endroits bien choisis. Une distribution des capitaux placés pêle-mêle restera sans résultats positifs. Les placements concentrés conduisent vers le groupe des accommodations et la formation des noyaux du développement touristique.

Les noyaux échelonnés dans le corridor formeront les étapes du voyage touristique. Chaque étape doit être basée sur une attraction majeure naturelle ou organisée, d'une valeur incontestable: plage, anse, vallée, falaises, village ou combinaison de plusieurs attractions donneront une force plus forte au noyau.

Sur le territoire des attractions seront construits les services pour faciliter l'arrêt et le séjour des touristes. Les étapes serviront d'abord pour l'accommodation des touristes itinérants et de courts séjours.

La plus forte attraction doit être développée en station touristique où les touristes de vacances s'arrêteront pour y séjourner. Cette station avec ses attractions exceptionnelles bien développées servira à la fonction de l'image touristique du corridor.

Les points d'arrêt seront les endroits de repos temporaire diurne.

A. CRITERES

Les nombreux endroits riches en beautés naturelles n'ont pas la même importance et leurs valeurs esthétiques ne provoquent pas les mêmes émotions chez tous les voyageurs. La grandeur des sites et le potentiel d'expansion conditionnent l'ampleur de leur développement futur. Afin de faciliter la sélection des endroits propres pour la formation des étapes et les endroits de repos, ces critères s'établissent ainsi:

1. Attrait naturel ou organisé d'une valeur majeure incontestable.
2. Large potentiel d'expansion du site.
3. Concentration et localisation des services par rapport aux attractions naturelles.
4. Préférence des endroits ayant des services ou un nom touristique établis pour faciliter l'intégration du développement et diminuer les dépenses inutiles.
5. Organisation des étapes toutes les 45 à 60 minutes et pour les endroits de halte toutes les 20 à 30 minutes en ce qui concerne le voyage en automobile.
6. Mise des étapes à l'intersection des chemins de liaison à l'intérieur de la péninsule.
7. Prévoyance de tous les services nécessaires aux touristes venant par le chemin ou par le fleuve.

B. ENDROITS PROPOSES

Les objectifs et les critères ont facilité et stipulé le choix des étapes: Métis, Matane, Capucins, Cap-Chat, Madeleine, Grande-Vallée et Grand-Etang de même que de la station touristique composée de quatre vallées: Rivière-à-Claude, Mont Saint-Pierre, Mont-Louis et Anse-Pleureuse. Ces vallées, échelonnées sur 15 milles au bord du fleuve, forment une unité physiographique et touristique. Le nom distinctif: "Quatre-Vallée" est proposé pour cette station.

[Faint, illegible text covering the page]

1. MÉTIS

a. Description du site (Analyse du site)

A six milles de Sainte-Flavie, des deux côtés de l'embouchure de la rivière Métis, le gouvernement du Québec possède une propriété. Elle est serrée entre le fleuve Saint-Laurent et la route n° 6. De là, deux routes secondaires mènent vers Mont-Joli et Price; plus loin, vers la Gaspésie, à 8 milles environ se trouve la station de villégiature Métis-Mer avec ses belles maisons de repos et un magnifique terrain de golf de dix-huit trous.

La propriété, appelée Parc Métis, est gérée par le MTCP. Elle est composée d'une colline boisée et de pentes abruptes sur la rive gauche de la rivière; sur la rive droite, un manoir bourgeois de couleur blanche, entouré par un jardin d'agrément, domine un haut plateau traversé par un ruisseau.

La valeur principale de la propriété est sa position stratégique à l'entrée du corridor et à proximité d'un autre corridor de la Matapédia.

b. Aménagement proposé

Le projet consiste en deux parties:

1. Sur la rive gauche, la construction d'un terrain de camping-caravaning de 190 emplacements. La capacité de ce camping est de 760 personnes par nuit au maximum, calculant que chaque site accommodera en moyenne 4 personnes. Il faut prévoir la toilette anglaise et la douche à l'eau chaude dans les noyaux sanitaires pour le service des tentes.

Les sites des roulottes seront équipés avec les prises individuelles d'eau, d'électricité et d'égouts.

Le bâtiment central de vente, équipé de machines automatiques, aura des produits alimentaires et des boissons gazeuses dans son dépôt. On trouvera, attaché à ce bâtiment, une buanderie mise à la disposition des voyageurs.

2. Sur la rive droite:

- Abolition de deux chemins ruraux.
- Construction d'un stationnement pour 330 voitures et roulettes sur le plateau.
- Aménagement d'un havre dans l'embouchure pour cent bateaux de plaisance. Ce havre sera équipé de la prise d'eau, du poste d'essence et de toilettes.
- Déplacement et construction d'un nouveau service du côté droit près de l'entrée.
- Aménagement du musée de la nature et de l'histoire de la région dans le bâtiment principal.
- Aménagement d'un terrain de pique-nique sur le bord de l'escarpement surplombant la plage à l'endroit où se trouve le présent service du parc.
- Expansion du jardin d'agrément.
- Construction d'un bureau d'administration et de renseignements à l'entrée du parc.
- Construction des maisons des employés.
- Achat de 100 acres nécessaires pour l'expansion du parc et son développement.

2. MATANE

Auparavant, il était question de détourner le trafic de transit pour dégager la ville de Matane de l'embouteillage sur le pont situé au centre de la ville.

a. Description du site

Environ un mille avant de se jeter dans le fleuve, la rivière Matane sort d'une étroite et pittoresque vallée. Les flancs de la vallée sont abrupts et boisés. Sur la rive droite, au-dessus de ce flanc, se trouve un plateau aménagé en un terrain de golf privé de neuf trous. Du côté gauche, un très beau sommet avec un large banc, ancien lit du fleuve, surplombe toute la ville de Matane.

La rivière est longée par deux chemins, un de chaque côté. Le chemin, du côté droit, est asphalté sur une longueur de vingt-deux milles et conduit vers la Matapédia ou vers le parc Chic-Chocs. Le chemin du côté gauche est en gravier.

Un barrage - pont de bois, en bon état, servait autrefois pour la drave. Entre ce barrage et le pont, dans la ville, le MTCP a établi un sanctuaire de saumons.

A six milles de l'embouchure, un pont couvert et en bois relie deux chemins. Il est en bonne condition.

b. Aménagement proposé

Cet aménagement comprend:

- Achat de 240 acres de terrain situé entre les deux chemins et les pentes qui longent le terrain de golf.
- Construction d'un terrain de camping-caravaning de 200 emplacements, situé sur la plaine de la rive gauche.
- Construction d'un terrain de stationnement pour 120 voitures servant ainsi le parc de la promenade, le terrain de pique-nique et la plage libre vis-à-vis du camping sur la côte à droite.
- Aménagement de la plage publique en amont du barrage en bois et d'un terrain de stationnement pour 300 voitures. Le barrage servira pendant l'été pour monter l'eau dans le lac artificiel. Un restaurant et des cabines où les gens pourront se changer doivent être construits.
- Construction d'un centre de la nature sur la rive gauche près du barrage et aménagement d'un étang peuplé de castors.
- Asphaltage du chemin gauche de la vallée.
- Conservation du pont couvert en bois comme monument historique.

CAPUCINS - CAP-CHAT

Les deux endroits, soit Capucins et Cap-Chat, vont de pair bien qu'ils soient éloignés de neuf milles.

3. CAPUCINS

a. Description du site

Capucins est une anse unique parce que son aspect change toutes les six heures. L'anse est sèche pendant la marée basse et couverte d'eau pendant la marée haute.

L'anse est protégée du côté nord-ouest par un promontoire à moitié boisé. Elle est bordée du côté sud par la route n° 6.

b. Aménagement proposé

- L'achat du promontoire - surface de 40 à 50 acres.
- L'aménagement d'un terrain de camping de 160 sites sur le promontoire. L'équipement comprend: l'électricité, l'eau courante et les services sanitaires avec les douches en plus d'un kiosque pour un gardien permanent.

4. CAP-CHAT

a. Description du site

Cap-Chat a deux attraits importants:

- la colline qui domine l'unique plage blanche sur le littoral, à l'ouest du phare caché;
- le plus beau village de la Côte. Ce village est concentré et peu de développement linéaire se trouve près des entrées. Le potentiel panoramique est préservé par les abords encore intacts sans développement moderne des établissements typiques de commerce que l'on rencontre à l'entrée de tant de nos villages et villes. Le voyageur n'est pas obligé de traverser une forêt des panneaux de "patates frites" avant d'arriver dans le centre où il se dirige.

b. Conception du développement

A l'avenir, il y aura inévitablement une demande et une forte pression pour le développement des accommodations touristiques. Le problème de la préservation des entrées dépend de la conciliation

des potentiels économique et panoramique du village. Grâce à un contrôle strict et une volonté déterminée de la population entière, il est possible de préserver les caractéristiques typiques du village.

c. Aménagement proposé

- L'achat de la colline - 30 acres.
- La reconstruction et l'asphaltage du chemin vers le phare.
- La construction du terrain de stationnement au pied de la colline pouvant accommoder trente voitures.
- Le reboisement de la colline.
- La construction de sentiers et une plateforme d'observation au sommet de la colline.
- La reconstruction et la préservation de l'ancienne scierie comme monument historique.
- La construction du chemin vers la plage, l'aménagement d'un terrain de stationnement et d'un terrain de pique-nique près du fleuve.
- La reconstruction d'un chemin ayant accès aux chalets privés bâtis sur la plage au pied du banc marin du côté gauche de la colline.
- L'embellissement du motel vis-à-vis la colline.
- Servitude de vue du côté nord du chemin entre la colline et le village.
- L'emploi du bois et de la peinture blanche pour maintenir l'aspect très propre des édifices qui y règne présentement.
- La protection de la présente image du village pour qu'elle ne soit jamais détruite.
- Le déménagement du dépôt de bois débité, situé présentement sur le barachois.
- L'arrêt du flottage du bois dans le delta de la rivière Cap-Chat et l'attention apportée pour prévenir la pollution de l'eau. Pour le dépôt du bois, l'entreprise doit aménager un bassin complètement séparé de la rivière.

- L'aménagement d'une plage en plus du terrain de pique-nique à deux milles de l'embouchure.

- La conservation et le bon maintien du pont en bois sur le chemin conduisant vers Saint-Octave de l'Avenir.

5. QUATRE-VALLEES

a. Description du site

Sur la Côte nord, le plus fort phénomène géomorphologique se manifeste quand le haut plateau s'avance dans le fleuve Saint-Laurent. Les falaises schisteuses s'effritent et offrent les arabesques lithosphériques faites sous les pressions géologiques.

La route est coincée entre les flancs et le fleuve. Les murailles sont percées de vallées verdoyantes dans lesquelles les courants d'eau méandrent avant de se verser dans le fleuve.

Sur une distance de 15 milles, Quatre-Vallées aboutissent dans quatre baies. Ces vallées de différents aspects et de différentes grandeurs forment une dentelle sur le littoral. L'éminente qualité des aménités panoramiques des vallées les met au premier plan dans le corridor. Ces valeurs naturelles impliquent la formation d'une station touristique et la création d'une image touristique, atout bien important dans la publicité.

Les vallées englobées dans cette entité unique sont Rivière-à-Claude, Mont Saint-Pierre, Mont-Louis et Anse-Pleureuse.

- Rivière-à-Claude

La plus petite, la plus boisée et la moins affectée par les activités humaines est la première vallée en venant de Sainte-Flavie, soit Rivière-à-Claude.

Un village de moins de 40 maisons s'est formé au bord de la route. La route est élevée et s'enfonce vers la vallée laissant libre l'embouchure et une partie du barachois avec sa belle plage. Plusieurs maisons sont bâties entre le fleuve, la route et la rive gauche de la petite rivière. Ces maisons ne sont pas si bien construites que les maisons longeant la route.



On y trouve:

- un motel d'une belle structure et d'un bon agencement accolé au N.-E. de la vallée;
- un camping bien géré mais sans bon stationnement;
- le bureau d'information du MTCP.

La seigneurie Mont-Louis commençant dans cette vallée englobe les deux suivantes et s'arrête à l'Anse-Pleureuse.

L'accès de cette vallée vers les Monts Chic-Chocs est beaucoup moins bon que de la vallée suivante, soit Mont Saint-Pierre.

- Mont Saint-Pierre

La plus belle vallée et celle qui comporte le plus d'attractions est le Mont Saint-Pierre. Ses flancs sont hauts, abrupts et boisés. Quelques buttes sont escarpées et nues.

La route passe au bord de la plage et coupe le village de la baie.

Le village est linéaire avec ses maisons sur le côté sud de la route. La quantité d'hôtels, motels, restaurants, accuse déjà la majeure préoccupation de la population. Ils sont d'ailleurs d'une qualité médiocre. Certains hôtels et motels ont aussi leur propre terrain de camping. Ces terrains ne paraissent pas très bien aménagés et ils sont considérés comme une branche nécessaire mais pas rentable. Quelques fermes à moitié exploitées se trouvent au bord des deux chemins menant vers l'intérieur.

Son garage, très vétuste, seul bâtiment situé sur la plage, se trouve entre la route et le fleuve. Il est très déplaisant.

Tous les terrains, au bord de la route, sont développés et il n'y a pas de place pour un nouveau développement sans un changement radical et une nouvelle orientation complète du village.

Le village manque de jeux et d'attractions organisés. L'unique attraction bâtie avec beaucoup d'esprit, est une croix montée sur une butte, où l'on peut se rendre en empruntant un chemin en gravier, formant une pente de 25° à 30°. L'emplacement de la



croix et surtout du chemin n'ont pu être mieux choisis surtout si l'on considère que le chemin, avec une pente supérieure à 7% est.. sujet à une forte érosion.

La vallée est bien drainée et se prête bien au développement. Tous les printemps, une rivière tortueuse ajoute une quantité de débris à son embouchure. Etant très belle et assez grande, cette vallée peut être le centre de la station touristique.

- Mont-Louis

La plus grande vallée, comprenant un gros village déjà commercialisé, est employée comme centre de services et de commerce pour cette partie de la Côte.

La route n'est pas au bord de la plage. Tous les commerces du village se trouvent sur le côté sud de la route. En arrière des commerces, les maisons d'habitation forment un groupe.

Un chemin mène vers la vallée et il est bordé par un développement linéaire.

La rivière forme un vaste delta derrière le barachois. Le delta reprend, pendant la fonte des neiges, la fonction du réservoir de rétention pour l'eau qui ne peut pas être drainée à travers l'embouchure.

Sur le barachois se trouvent les dépôts des pêcheurs avec les vigneaux pour la morue. Les archéologues doivent examiner cet endroit - le plus vieux sur la Côte - afin de trouver les fondations des anciennes maisons de pêcheurs.*

La baie est protégée par deux digues: la digue gauche est la propriété du gouvernement et la digue droite appartient à la Gaspé Copper et sert au chargement des minéraux. Près de ce port industriel existent les réservoirs d'essence.

Au-dessus de l'entrée gauche dans la vallée, vis-à-vis des installations portuaires industrielles, se trouve un terrain en pente, couvert d'aulnes, avec une très belle vue mais exposé aux vents. Ce terrain est la propriété du MTCP.

* ~~Demander à M. J. G. Gauthier~~ Revue d'histoire de la Gaspésie, Volume IV



L'accès vers les Monts Chic-Chocs n'est pas facile. Un chemin, avec une pente raide très dangereuse, conduit vers le lac Mont-Louis. Il serait souhaitable de condamner ce chemin avant qu'il n'arrive un accident mortel.

L'ancien chemin vers le Ruisseau-des-Olives passait par les terrasses élevées. Un panorama magnifique s'offre vers le fleuve, vers le port de Mont-Louis et vers le Ruisseau-des-Olives. Au bord du chemin, le dépotoir du village de Mont-Louis gâche cette vue magnifique.

Puisque le village est déjà commercialisé et détient des installations coûteuses, il est à suggérer que son futur emploi soit comme centre administratif et commercial de la station touristique.

- Anse-Pleureuse

Cette vallée étroite et tortueuse est dotée d'un beau lac encaissé entre les montagnes. Le lac est clair et profond, avec une brise permanente.

La route en asphalte vers Murdochville longe la vallée et le lac.

Du côté sud-est et du côté nord-ouest du lac se trouvent les sites propices pour un développement touristique d'une importance restreinte.

Près du lac, au bord de la décharge et du chemin, est située une scierie moderne. Son dépôt est trop vaste par rapport à la quantité des billots qui sont entreposés. Pendant l'été, ce dépôt est souvent vide et offre un aspect désolé de l'endroit.

De l'autre côté du chemin, vis-à-vis de la scierie, existe une ancienne sablière qui augmente le panorama funèbre.

Dans le village de Ruisseau-des-Olives se trouve caché un ancien moulin, faisant partie du lit du ruisseau. La machinerie du moulin est en bon état et sa préservation s'impose.

Au bord du lac, la possibilité d'aménagement d'une marina, d'organisation de navigation à la voile, de terrains de camping et de pique-nique semble très réaliste.

b. Conception du développement

Appuyé sur les Monts Chic-Chocs, les Quatre-Vallées, avec ses attraits particuliers et sa position spéciale dans le corridor, se montre non seulement une étape mais surtout un centre touristique, avec un développement très considérable et un lieu où les touristes viendront se récréer et demeurer pour une période plus longue.

La conception du développement est basée sur l'unité des lieux et le partage de leurs tâches:

Mont Saint-Pierre, le centre;

Rivière-à-Claude, dépendance du Mont Saint-Pierre;

Mont-Louis, village d'entretien;

Anse-Pleureuse, usage récréatif diurne.

Les endroits récréatifs de la station seront complétés par les lacs et les montagnes du parc Chic-Chocs.

Puisque la température du fleuve est de 60° F. pendant les mois les plus chauds, l'utilisation balnéaire des belles baies et de ses plages se limite aux promenades sur les plages et les bains au soleil. A cause de ce fait, le développement de la station doit être tourné vers l'intérieur et cette station doit utiliser les beautés naturelles des environs au maximum. La baignade peut être facilitée par l'aménagement de bassins à eau chaude salée qui offriront les mêmes commodités que les bains en Floride.

c. Aménagement proposé

- Rivière-à-Claude

Tout le développement dans la vallée est subordonné au Mont Saint-Pierre.

On y prévoit:

- Regroupement du village du côté ouest de la baie.

- Achat du terrain autour de l'embouchure de la rivière entre la route et la baie et déménagement des maisons.

- Construction de deux petits terrains de stationnement près des entrées dans la vallée.

- Aménagement de la plage et du terrain de pique-nique.

- Construction d'un camp de vacances pour les jeunes ou les gens âgés, dans la vallée à un mille de la route.

- Deux emplacements pour la construction des établissements hôteliers:

- un à la pointe entre le fleuve et la route, à un demi-mille avant d'entrer dans la vallée du côté Ouest;

- l'autre, un noyau de motels à l'Est de la baie, au bord du chemin près du présent motel, ou sur le plateau qui surplombe la baie.

- Un terrain de jeux, une étable et des sentiers panoramiques avec des belvédères.

- Mont Saint-Pierre

La position para-centrale de cette plus belle vallée, son nom touristique déjà établi et sa liaison facile avec le Parc Chic-Chocs ont stipulé son choix pour l'emplacement du centre touristique.

Le climat et la température des eaux fluviales et le passage de la route au bord de la plage ont suggéré l'orientation du développement du village touristique vers la vallée plutôt que vers la baie.

On prévoit le développement suivant:

- Une rue parallèle à la route n° 6.

- Une rue perpendiculaire à la route n° 6 au milieu de la vallée.

- Un marché à l'intersection de ces deux rues, avec des boutiques, des magasins, une pharmacie, etc.

- La construction d'un lac artificiel de 100 acres, rejoignant la rivière.

- Le développement des services d'hébergement autour du lac artificiel. Ces services seront composés d'hôtels, de motels et de chalets. Plusieurs de ces établissements auront des piscines à eau chaude.

- La reconstruction et le pavage de deux chemins d'entrée dans la vallée.

- La construction d'un terrain de camping-caravaning de 330 emplacements pour tentes et de 80 sites pour roulottes. Son aménagement doit être élaboré, c'est-à-dire qu'il doit comprendre l'électricité, les services sanitaires et l'eau chaude. Les emplacements pour les roulottes posséderont des prises d'eau, d'électricité et d'égoûts.

- Un parc pour promenades sera aménagé au centre.

- Les sentiers de ce parc borderont la rivière et le lac artificiel et lieront le village avec les pistes de promenade sur les chaînes de montagnes qui dominent le village. Plusieurs belvédères et quelques bancs seront aménagés vers les pointes prédominantes de ces montagnes.

- Le déménagement du garage lequel est présentement sur la plage.

- La construction d'un havre pour les bateaux de plaisance. Il faut faire attention de ne pas laisser couler les eaux de la rivière à travers le havre car il y aura à prévoir un nettoyage des débris qui se seront accumulés à cet endroit.

- Mont-Louis

Le plus gros village de la station touristique avec ses établissements portuaires, commerciaux et d'entretien servira mieux dans l'ensemble touristique comme un centre de services.

Toutefois, il serait souhaitable d'avoir un marché avec des boutiques, un restaurant de fruits de mer et aménagé près du dépôt des pêcheurs sur le barachois.

- Anse-Pleureuse

- L'ancien chemin entre Mont-Louis et Ruisseau-des-Olives doit être asphalté et le dépotoir aménagé à l'endroit le moins nuisible au tourisme.

- Le vieux moulin sera conservé et proclamé monument historique.

- L'ancienne sablière sera aplanie et reboisée.

- La scierie moderne doit montrer plus de volonté dans la réorganisation de ses entrepôts afin d'obtenir une vue plus appétissante.

- Un port pour bateaux de plaisance, un terrain de pique-nique, un casse-croûte et un stationnement pour voitures sont à aménager au bout nord du lac près de la décharge.

- Le camping de 50 emplacements pour tentes, une rampe de lancement des bateaux, un noyau sanitaire et le terrain de pique-nique devront être aménagés au bout sud du lac.

6. MADELEINE

a. Description du site

Présentement, un beau et petit village touristique sert déjà comme étape pour les touristes itinérants.

Les attraits des alentours sont magnifiques:

- Le phare sur le banc marin domine l'embouchure de la rivière Madeleine et le plus beau barachois en sable blanc du corridor.

- La vue, vers le village et les parois abruptes des montagnes en arrière, est excellente.

- Le village est linéaire avec un tout petit centre commercial auquel s'attache le noyau touristique.

- Deux belles baies avec des plages en sable flanquent un promontoire plat.

- Une vallée arrondie s'appuie sur la plus large plage du côté ouest et sur les montagnes.

- Sur la rivière Madeleine, à six milles de la Côte, une grande chute arrête la montée du saumon. Après la première guerre mondiale, une hydrocentrale et une usine de pâte à papier étaient bâties et exploitées pendant une courte période de temps.*

b. Aménagement proposé

Ce bel endroit a un potentiel qui se classe, grâce à sa qualité, un peu en arrière de la station touristique de Quatre-Vallées.

On y prévoit:

- L'aménagement du terrain de pique-nique près du pont du côté gauche de la rivière, à l'emplacement de l'ancienne sablière.
- L'aménagement du terrain de stationnement et la construction d'un casse-croûte sur le barachois.
- Le déménagement du cimetière d'autos situé près de la plage, entre les motels, au milieu du village.
- La construction d'un centre commercial avec un marché et des restaurants au bord de la petite baie.
- La construction d'un havre pour les bateaux de sport et de la pêche dans la petite baie.
- La construction d'un centre d'hébergement sur le promontoire (16 acres). Prévoir une piscine à eau chaude.
- La construction du terrain de camping-caravaning pour l'accommodation de 120 tentes et de 120 roulottes. L'aménagement doit être pourvu d'eau, d'électricité et de noyaux sanitaires avec les douches chaudes.
- L'aménagement d'un belvédère près de la route sur la terrasse surplombant la Côte et la vallée.
- La construction d'un chemin d'accès à la chute et l'aménagement d'un stationnement près de cette chute.
- La construction de sentiers et de pistes d'équitation près de la rivière.

* Revue d'histoire de la Gaspésie, Volume II, n° 2.

7. GRANDE-VALLEE

a. Description du site

Il est considéré que l'étape Madeleine sera secondée par Grande-Vallée.

Ce village de pêcheurs et d'exploitants forestiers est assez dispersé.

Un beau havre et l'industrie de la pêche sont ses principales attractions. Les vignaux sont dispersés partout dans le village.

Un chemin forestier traverse d'abord une colonie, monte vers la partie supérieure de la rivière Madeleine et continue vers Murdochville.

Un beau pont couvert sur l'ancien chemin est encore utilisé.

b. Conception de l'aménagement

- Le zonage d'activités dans le village et le groupement des maisons, des services d'entretien et de l'hébergement dans la plaine entre l'embouchure et le port.

- Le dégagement des bords du havre des habitations facilite le libre accès des touristes vers le fleuve.

c. Aménagement proposé

- La concentration des services commerciaux à l'intersection des chemins (la route n° 6 et le chemin vers Murdochville).

- La reconstruction du chemin vers le port et son pavage, et aussi la construction d'une rue parallèle faciliteront l'expansion du village.

- Le dégagement des bords du havre vis-à-vis du marché et l'aménagement d'un stationnement pour voitures.

- La place des vignaux et des frigorifiques devrait être près de l'embouchure de la rivière Grande-Vallée.

[Faint, illegible text covering the page]

- Tout le développement d'hébergement doit être entre le chemin vers Murdochville et le marché.

- La construction d'un restaurant de classe, de fruits de mer sur le promontoire du côté ouest surplombant le havre.

- Le maintien du pont couvert en bon état et sa protection comme attrait particulier du village.

8. GRAND-ETANG

a. Description du site

Grand-Etang est la dernière étape dans le corridor.

Un lac encaissé entre les montagnes à la proximité de la mer est longé par la route.

Les collines autour du lac sont arrondies et boisées. Elles laissent la vue ouverte vers le fleuve.

Au bord du lac, il y a sept chalets et le pavillon. Tous ces bâtiments ne sont pas dans le meilleur état. Le lac et les chalets sont la propriété de la seigneurie Grand-Etang. La surface totale de la seigneurie est de près de 10 milles carrés.

b. Conception du développement

On peut développer la petite plaine et les abords du lac ou encore concevoir le développement sur les collines et laisser la plaine vide.

La proposition considère que l'étape ne doit pas être grande à cause de la proximité ouest de la Madeleine et de Grande-Vallée et à l'est, du Parc Gaspé et que le développement dans la plaine suffira pour cette destination.

c. Aménagement proposé

- L'achat de la seigneurie et la création du parc provincial.

- La construction de l'hôtel avec les unités des motels et des chalets près du lac.

- La construction des chalets - ces chalets étant dépendants de l'hôtel - sur la colline surplombant l'entrée dans la petite baie.
- L'aménagement du camping avec 50 emplacements pour tentes.
- L'aménagement du terrain de pique-nique au bord du fleuve et du petit lac.
- La construction d'une étable.
- La construction de sentiers pour chevaux et pour piétons et l'aménagement de belvédères.

IV. MOYENS D'APPLICATION DU PLAN

1. ZONAGE

La préservation d'un beau panorama ou de l'image touristique est étroitement liée avec le zonage des sites.

Le développement et la croissance normale des sites touristiques déjà choisis, des étapes et de la station touristique seront assurés à l'avenir seulement avec le zonage des terrains par le mode d'affectation du sol et par les activités liées à l'emploi des fonds.

Le groupement et la ségrégation des services, des habitations, des activités industrielles et touristiques bien conçus, doivent présenter une image claire aux touristes; ils doivent faciliter son orientation dans un endroit étranger et l'aide à trouver facilement les services ou les activités recherchées. Un développement d'activités de toutes sortes et d'orientation confuse laissera une mauvaise expérience au touriste qui, de son côté, fera une mauvaise propagande pour l'endroit.

Le zonage doit aider la préservation du panorama et des endroits naturels du corridor. Le démenagement de dépôts d'ordures situés près de la route et de la plage (avant d'arriver à Méchins), ou près du chemin (Mont-Louis); celui d'un garage sur la plage (Mont Saint-Pierre), d'un cimetière d'autos près des motels (Madeleine), etc. pourront être stipulés par les ordonnances des municipalités.

2. SERVITUDES D'ESTHETIQUE

Un autre mode d'aménagement du territoire, lié étroitement avec le zonage, est la servitude esthétique.

Chaque propriété est composée d'une quantité de droits. L'acquisition de ces droits donne au propriétaire "le droit de propriété" c'est-à-dire de disposer de son bien de son propre gré. Une servitude est le prélèvement d'un droit quelconque d'un bien foncier, pour le bénéfice d'un ou plusieurs usagers. Une fois une

servitude greffée sur la propriété, son propriétaire se voit privé d'un ou de plusieurs droits. Cette privation ou partage du droit absolu avec les autres diminue la valeur de la propriété.

Le droit des servitudes d'esthétique imposent au propriétaire foncier certaines restrictions dans l'exercice de ses droits, dans l'usage de ses biens, en vue de préserver l'image d'un panorama naturel, d'un village ou d'un monument historique pour un temps indéfini, pour le bénéfice du public.

Cette charge ou la diminution du droit foncier d'un bien peut être aiguisée par plusieurs moyens: soit par l'achat^{*}, la diminution ou l'exemption complète de l'impôt^{xx} ou soit par le zonage.

Il appartient aux autorités responsables de décider lequel des moyens est le plus opportun dans chacun des cas.

Ce désir de préserver la beauté était introduit dans les lois françaises au début de ce siècle. Au commencement, elles s'appliquaient aux monuments historiques, biens artistiques, etc.; en ce moment, une telle législation est désignée pour la préservation de l'image du paysage naturel.^{xxx}

Aux Etats-Unis, la politique des servitudes d'esthétique (scenic easement) est pratiquée dans tous les Etats, spécialement dans ceux de New York, Pennsylvanie, Maryland et Californie.

3. PUBLICITE

La publicité est d'une importance majeure dans le développement touristique.

^{*} On achète les servitudes d'esthétique ou la propriété entière. Dans le cas de l'achat des servitudes, le prix est la différence entre les valeurs marchandes avant et après l'imposition des servitudes.

^{xx} En France, les propriétaires des monuments historiques ou d'autres biens greffés par les servitudes d'esthétique sont exempts complètement ou partiellement de l'impôt.

^{xxx} Aménagement et la nature: mars 1966, Paris, France.

C'est pourquoi elle doit être bien organisée, équilibrée et honnête.

La publicité peut être organisée de façon dispersée ou centralisée. Par publicité dispersée, on entend celle qui est menée par plusieurs organismes. Ces organismes doivent être munis de cadres spécialisés. Or, il se trouve que dans le Corridor, on ne trouve pas de tels cadres. Nous préconisons donc la centralisation de la publicité dans le Ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, qui a d'ailleurs déjà prouvé l'efficacité de ses services grâce à ses cadres spécialisés.

La publicité a tout intérêt à utiliser également les journaux, revues, dépliants et moyens audio-visuels.

Mais si la publicité doit se faire à l'extérieur du Corridor par l'organisme ci-haut mentionné, elle dépend tout autant, sinon davantage, des gens du Corridor. En effet, la satisfaction du touriste l'amènera à retourner dans le Corridor et surtout à inviter ses connaissances à en faire la visite. Mais pour qu'il y ait satisfaction chez le touriste, il doit être accueilli cordialement, doit obtenir des services adéquats aussi bien au restaurant qu'au garage. De tels services ne pourront être fournis que si le Corridor est muni de bons cadres touristiques.

4. CADRES TOURISTIQUES

L'industrie touristique doit s'attacher tout particulièrement à la formation de ses cadres.

Il est un fait indiscutable que le bon accueil, la propreté des chambres dans les motels et hôtels, la bonne nourriture et les plats typiques dans les restaurants, la qualité et la rapidité dans la réparation d'automobiles font que le touriste est heureux et satisfait dans le parcours d'une région.

Or, de tels services ne seront offerts que par un personnel compétent, ou autrement dit par des cadres spécialisés.

Une carence de tels cadres se fait sentir dans le Corridor. Les services n'atteignent souvent pas le niveau des exigences du touriste nord-américain.

Pour pallier à cette lacune, des cours de perfectionnement du personnel de l'industrie touristique s'imposent. Ils pourraient être dispensés pendant l'hiver et même en été. D'ailleurs, la formation d'une école des cadres moyens serait souhaitable pour la station de Quatre-Vallées.

5. ORGANISMES ET AUTORITES

La promotion du tourisme dans le corridor est l'affaire de tout le monde. Tous les organismes privés, semi-privés et publics doivent se préoccuper de sa promotion. Aucun projet n'est de longue durée s'il n'est appuyé par tous. Seulement si la population du corridor désire avoir une industrie touristique de classe, il sera possible aux autorités supérieures de guider et de promouvoir le plan du développement touristique.

Une liaison et une collaboration étroite sans jalousie entre tous les intéressés sont nécessaires à cause de la diversité et de la complexité des problèmes.

Plusieurs échelles du gouvernement seront secondées par la population.

Le conseil municipal est le plus près et il est en relation étroite avec l'endroit. Il est aussi un des stimulants constants pour toutes les autorités supérieures. Il est le premier appelé à la promotion de la partie de ce plan concernant son territoire.

La politique totale d'application du plan sera mieux jugée par les autorités supérieures pour lesquelles le corridor forme un ensemble. Ces autorités seront à même de juger de l'opportunité du commencement des travaux à un endroit déterminé.

Dans l'échelle provinciale, il y aura plusieurs ministères en charge de certains domaines du développement:

Ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche;

Ministère de la Voirie;

Ministère de l'Agriculture et de la Colonisation et sa Direction ARDA;

Ministère des Terres et Forêts;

Ministère des Affaires culturelles;

Ministère des Affaires municipales;

Ministère des Richesses naturelles et d'autres services du gouvernement provincial.

Un apport appréciable sera apporté par les organismes privés sans but lucratif: les Chambres de commerce, la Chambre de commerce des jeunes, l'Association des hôteliers, le Syndicat des pêcheurs, le Syndicat des producteurs de bois pour la pâte, etc.

La synthèse des efforts de toutes ces autorités sera la mieux résolue par un organisme gouvernemental régional; à défaut de cet organisme, le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche prendra charge de la coordination et de la direction des travaux.

6. FINANCEMENT

Le financement doit être privé ou public. La priorité de l'investissement doit avoir l'initiative privée partout où elle trouve la rentabilité dans l'exploitation de ses services. Le capital privé doit être encouragé par les renseignements, par le crédit à moyen terme (maximum de 20 ans), par l'impôt et d'autres moyens de la politique financière.

L'institution d'un organisme spécialisé dans le crédit hôtelier doit être la première marche à faire. Cet établissement, à l'échelle provinciale, servira non seulement le Corridor mais l'épanouissement de l'industrie touristique au Québec.

Certaines étapes et leur développement demandent des sommes importantes pour être mises en oeuvre. Les entrepreneurs particuliers

THE
JOURNAL
OF
THE
AMERICAN
MEDICAL
ASSOCIATION
PUBLISHED WEEKLY
CHICAGO, ILL., U.S.A.
Vol. 41, No. 1, January 1, 1929
Subscription price, \$5.00 per annum in advance
Single copies, 15 cents
Entered as Second-Class Matter, June 26, 1902
Postage paid at Chicago, Ill., and at additional mailing offices
Postmaster: Send address changes to JOURNAL OF THE AMERICAN MEDICAL ASSOCIATION, 535 N. Dearborn St., Chicago 10, Ill.
Acceptance for mailing at special rate of postage provided for in Act of October 3, 1917 authorized on July 16, 1928
Copyright, 1929, by American Medical Association
Printed at the American Medical Association, 535 N. Dearborn St., Chicago 10, Ill.

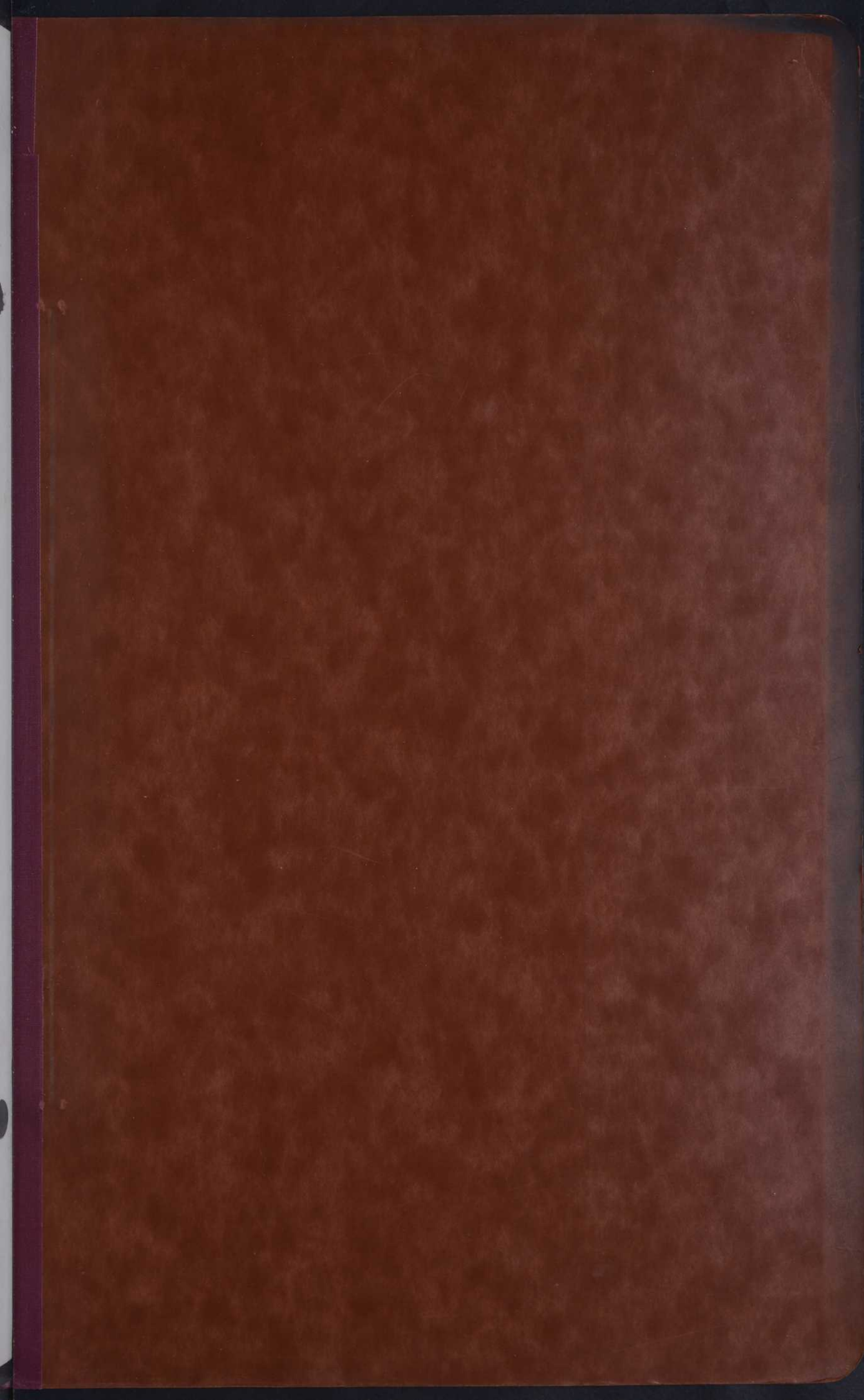
aurent certaines difficultés d'entreprendre seuls leur aménagement (Quatre-Vallées, Madeleine); un appel vers les corporations et les compagnies spécialisées dans le développement entier des stations touristiques aidera à résoudre ce problème. Certains travaux doivent être entrepris par la fonction publique.

Le financement public doit se préoccuper de l'aménagement

- a. des attractions touristiques: les sentiers, les belvédères, les chutes, les parcs, la pêche, etc.;
- b. de la route et des endroits de repos;
- c. des services portuaires pour accommoder les bateaux de plaisance;
- d. des accommodations nécessaires pour le séjour des touristes, mais sans rentabilité.

Une coordination du financement public est essentielle. Elle doit se faire à travers le MTCP ou l'organisme chargé de l'exécution du plan du "Territoire pilote".*

* Organisme régional, successeur du BAEQ



BNQ



000 162 178