

A38A42  
A29\E803  
OFF



Bibliothèque  
et Archives  
nationales

Québec 

142  
3  
ATARI PROPOS

Le présent document intitulé "Les centres prioritaires de développement touristique situés dans le territoire-pilote" constitue un complément au Cahier de Tourisme de l'Esquisse du Plan.

Ce document est d'une importance capitale. C'est en effet le numéro deux du document de cette nature que les

LES CENTRES PRIORITAIRES DE DEVELOPPEMENT

TOURISTIQUE DU TERRITOIRE-PILOTE

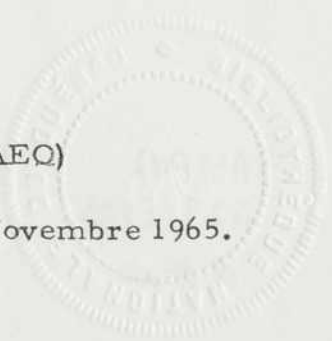
Que les considérations que ce document confirme s'ajoutent aux 415 insérées au Cahier de Tourisme de l'Esquisse du Plan. (suite à l'Esquisse du Plan: cahier VI)

Ce document constitue en quelque sorte le résultat des travaux de quelques années effectués au B.A.E.Q. au service de l'élaboration de la rédaction du Cahier de Tourisme de l'Esquisse du Plan.

En outre à ce document, vous trouverez la lettre intitulée "Le Projet du Nouvel-Logis tel que soumis par la Société Dynamique, commerciale et d'expansion", texte qui constitue la consultation que le B.A.E.Q. a soumise au Gouvernement du Québec, à la demande de ce dernier, sur le projet en question.

Bureau d'Aménagement de l'Est du Québec Inc. (BAEQ)

Novembre 1965.



AVANT-PROPOS



Le présent document intitulé "Les centres prioritaires de développement touristique du territoire-pilote" constitue un complément au Cahier du Tourisme de l'Esquisse du Plan.

Ce document est d'une importance capitale. C'est en effet à la lumière d'un document de cette nature que des ordres de priorités peuvent être fixés, en matière d'investissements touristiques pour le territoire-pilote. Comme tel, il constitue donc une étape essentielle entre l'Esquisse du Plan, Cahier du Tourisme, et le plan touristique lui-même.

Que les considérations que ce document renferme n'aient pas été incorporées au Cahier du Tourisme de l'Esquisse du Plan ne doit surprendre personne. Ce cahier de l'Esquisse du Plan a en effet été parachevé tôt au début de l'année 1965.

Ce document constitue en quelque sorte le résultat des travaux de synthèse effectués au BAEQ, en matière de tourisme depuis la rédaction du Cahier du Tourisme de l'Esquisse du Plan.

En annexe à ce document, vous trouverez un texte intitulé "Le Projet du Mont-Logan tel que soumis par la Société Dynamie: commentaires et discussion", texte qui constitue la consultation que le BAEQ a donné au Gouvernement du Québec, à la demande de ce dernier, sur le projet en question.

## INTRODUCTION

Les divers cahiers de l'Esquisse du Plan indiquent que, parmi les secteurs de base de l'activité économique régionale, le tourisme se dégage comme un des secteurs où les possibilités de développement sont les plus considérables.

Jusqu'à date, le développement de l'industrie touristique s'est fait d'une façon anarchique, multipliant des équipements modestes tout le long du parcours principal.

La planification du développement futur du potentiel touristique de la région doit se baser sur la mise en place de quelques centres bien équipés. "Vouloir développer également toutes les parties du territoire et tenter de satisfaire les aspirations de toutes les localités relèvent plus de l'utopie que d'un sain réalisme". (1).

La localisation objective des sites les plus prometteurs prend alors une grande importance. Les caractéristiques spécifiques de chacun de ces sites détermineront le type d'équipement à organiser et à développer et, par la suite, les priorités à rencontrer dans la réalisation du plan touristique dont l'objectif premier demeure d'accroître le nombre de touristes et la durée de leur séjour.

### I. - IMPORTANCE DE L'INDUSTRIE TOURISTIQUE POUR LA REGION.

Parce que le tourisme implique un déplacement de l'habitat coutumier vers des habitats différents, il amène un transfert d'argent d'une région à une autre et peut contribuer de façon importante à diminuer le déséquilibre

---

(1) Esquisse du Plan: Tourisme BAEQ, page 61.

économique entre les régions fortement industrialisées et les régions moins développées. Les régions moins développées peu susceptibles d'être industrialisées ont donc tout intérêt à développer leur potentiel touristique lorsqu'elles en ont un, et à drainer au maximum les dépenses des habitants des régions mieux favorisées économiquement, surtout si l'on considère l'effet multiplicateur de ces dépenses sur le revenu de la population régionale.

De plus, parce qu'elle est en grande partie constituée de services (hôtellerie, restaurants, équipements sportifs et culturels etc..) l'industrie touristique est une activité qui emploie beaucoup de main-d'oeuvre et qui ne subit que très faiblement l'influence de l'automatisation. La réorganisation prévue par le Plan des secteurs traditionnels de l'économie régionale (agriculture et forêt principalement) va libérer une partie de la main-d'oeuvre actuellement occupée (à temps partiel seulement) dans ces secteurs. Le tourisme pourra donc absorber une partie de cette main-d'oeuvre.

En 1964, environ 240,000 touristes ont visité la région. Ils ont dépensé à peu près \$15,000,000.00 et y sont demeurés en moyenne 4.7 jours. L'objectif d'atteindre le million de touristes et d'allonger la durée de leur séjour, peut faire grimper ce chiffre à au moins \$75,000,000.00. Présentement, plus de 3,200 emplois sont reliés aux services touristiques directs; le fait de quadrupler le montant des dépenses représente non seulement un accroissement de revenu pour cette main-d'oeuvre, mais aussi une création importante d'emplois nouveaux. De plus, en développant les activités dont les produits sont vendus à l'industrie touristique (artisanat, meubles, équipements d'hôtel, de camping, etc.) on peut accroître les effets sur le revenu régional de ces dépenses touristiques.

## II. - THEORIE DU DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DANS LE TERRITOIRE-PILOTE.

La réalisation rapide de cet objectif exige la mise en place d'une structure d'accueil touristique nouvelle et originale qui mette en valeur les attractions spécifiques de la région. Le type d'équipement touristique à mettre en place sera conditionné par les catégories de touristes visés et les goûts ou exigences de ces mêmes touristes.

Dans les années d'après-guerre le tourisme a subi une transformation radicale. En effet, le marché touristique n'est plus constitué exclusivement d'une classe riche de voyageurs. Bien au contraire, aujourd'hui tout le monde voyage et le riche américain est perdu dans la masse de vacanciers en possession de leur chèque de congé payé.

Cette transformation implique, il va sans dire, un changement important dans les goûts et les exigences de la masse de touristes et ce, tant du côté divertissements et loisirs que du côté hébergement.

Quant au mode de transport, l'automobile a pris la plus grande place. C'est pourquoi, sans délaisser pour autant l'étude des perfectionnements souhaitables et possibles dans les divers autres modes de transport dans le but d'augmenter le nombre de touristes par la diversification des moyens de déplacements, il est apparu réaliste dans une première action planifiée, de concentrer les efforts du côté du tourisme routier. D'autant plus qu'en développant le tourisme routier on peut utiliser davantage les différentes ressources du territoire soit par des circuits spécialisés, soit par des étapes le long du parcours principal reliant les principaux centres. La configuration particulière du territoire-pilote se prête bien à ce type de développement.

Enfin, la grande masse des touristes prennent leurs vacances durant la saison estivale. Bien qu'il ne faille pas négliger pour autant les efforts de diversification des saisons touristiques, il reste que le gros des efforts devra porter en

priorité sur le tourisme estival surtout si l'on considère l'absence quasi totale de mise en valeur touristique dans la région présentement.

Diverses enquêtes nord-américaines indiquent que les touristes proviennent en grande partie du milieu urbain et qu'ils souhaitent durant leurs vacances se retremper dans la nature (sites pittoresques, sportsexérieurs, etc.). Une enquête menée au niveau de la région confirme que ce sont là les raisons principales qui dirigent les touristes vers la Gaspésie: contempler le paysage de mer et de montagne et surtout Percé. (1).

Il suffit cependant d'une courte enquête pour se rendre compte que de nombreux attraits potentiels ne sont en aucune façon mis en valeur et qu'ils échappent complètement aux touristes qui fréquentent actuellement la région. Fort heureusement, cependant, la majorité de ces attraits se trouvent à portée de la route de ceinture qui est la seule vraiment utilisable par la majorité des vacanciers.

La théorie de base du développement touristique du territoire-pilote est qu'en priorité il faut mettre en valeur les concentrations d'attraits à portée de la route d'accès et développer l'équipement d'accueil en fonction de ces concentrations d'attraits.

Le pôle touristique principal du territoire-pilote est de toute évidence Percé. On vient en Gaspésie pour voir Percé. La publicité touristique est axée entièrement sur Percé.

Il existe cependant d'autres concentrations d'attraits dignes d'être mises en valeur. Il faut également des facilités d'hébergement réparti le long du trajet de 500 milles Québec-Percé. Il faut donc envisager également le développement de centres et d'étapes le long de la route d'accès.

---

(1) Esquisse du Plan Tourisme: Distribution des voyageurs par lieu d'arrêt, page 12.

Bien que ces sites soient à développer en priorité, cela ne signifie en aucune façon qu'on ne puisse éventuellement développer d'autres sites plus éloignés du circuit principal mais qui comportent un intérêt certain. Ces sites feraient partie de circuits spécialisés rattachés à des centres du circuit principal.

Il faut cependant remarquer que la chasse et la pêche ne seront jamais des attraits majeurs pour attirer le touriste dans le territoire-pilote, sauf pour la pêche au saumon qui, de toute façon, est reliée au circuit principal. Le chevreuil et l'orignal (de même que la truite) sont beaucoup plus abondants ailleurs dans la province et dans les Etats américains voisins. Le cheptel suffit à peine à satisfaire la demande locale et celle de quelques fidèles habitués de l'extérieur de la région.

### III. - PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE.

L'inventaire global des sites, effectué par la recherche touristique, a permis d'isoler certains espaces exceptionnels comme élément d'attrait touristique. Ces espaces sont les suivants:

- 1) Le pôle de Percé, allant de Fort Prével à Cap-d'Espoir. Il faut non seulement préserver Percé, mais en orienter rigoureusement le développement par un plan directeur. Un équipement d'accueil typique et un grand éventail de divertissements sont nécessaires pour faire de Percé un véritable centre touristique nord-américain.
- 2) La presqu'île de Forillon qui par ses petits havres de pêche, ses paysages et formations géologiques exceptionnels, peut devenir un parc naturel et historique (découverte du Canada).
- 3) Le centre du côté nord, à mi-chemin entre Percé et Ste-Flavie est l'Anse de Mont St-Pierre qui, avec Mont-Louis et l'Anse-Pleureuse, se distinguent par

ses paysages de mer et de montagne. On y trouve des plages magnifiques, des vallées abritées pour le camping, et non loin, à Rivière-à-Claude, le point de départ vers le Mont Jacques-Cartier, l'un des plus beaux sommets des Chics-Chocs.

- 4) Du côté de la Baie-des-Chaleurs, à cause de la distance, il convient également de songer au développement d'un centre. On y trouve de très belles plages et plusieurs rivières à saumon. Mais l'inventaire de ce secteur n'est pas assez avancé pour pouvoir à l'heure actuelle fixer le choix du centre.
- 5) Les monts Chics-Chocs.

On trouve dans le territoire-pilote les montagnes les plus impressionnantes du Québec méridional: sur les sommets, on trouve une végétation arctique, un troupeau de caribous et un panorama exceptionnel. Donc, tous les éléments pour un magnifique parc naturel du type des parcs nationaux.

Les parcs nationaux sont un des types d'attrait touristiques le plus recherché aujourd'hui en Amérique (1).

Un des attrait dominants de ces montagnes pourrait être le ski d'automne et de printemps (2).

- 
- (1) La province d'Alberta estime à près de \$6,000,000.00 les recettes annuelles touristiques apportées par le "Banff National Park".
  - (2) A la demande du Gouvernement Fédéral, une étude détaillée des possibilités de ski au Mont-Logan a été effectuée par la Société DYNAME (Montréal). On trouvera en "Annexe II" le rapport du BAEQ sur cette étude.

6) Dans le Bas St-Laurent, une zone est particulièrement remarquable. C'est l'arête rocheuse qui s'étend de Trois-Pistoles au Cap-à-l'Orignal, ainsi que la Baie des Îles du Bic. Cette zone est située à proximité d'une concentration urbaine. Son développement sera donc orienté en fonction des besoins du tourisme mais aussi en tenant compte des besoins récréatifs de la population locale.

7) La vallée du Témiscouata:

Avec ses lacs et ses plages, la vallée du Témiscouata est en dehors du circuit touristique de la Gaspésie. Cependant, la route trans-canadienne traverse cette région qui, par le fait même, se trouve sur le circuit des Maritimes. Les provinces maritimes ont attiré, cette année, plus d'un million de touristes. La vallée, avec ses lacs rubannés, offre des possibilités considérables de développement pour les sports aquatiques et la vie en plein air.

#### IV. - PLAN-DIRECTEUR DE DEVELOPPEMENT.

Il ne suffit pas cependant de localiser sommairement les points saillants du territoire. Il faut aller plus loin, analyser en détail chacun des sites, et préparer un plan directeur de développement qui assure une valorisation maximum des attraits du site et une planification de l'équipement d'accueil en harmonie avec le site (1). Car celui-ci, quelles qu'en soient les qualités, peut être complètement gâché si son développement est laissé au hasard ou à l'initiative improvisée des pouvoirs ou de l'entreprise privée. La région en contient déjà des exemples notoires.

---



(1) Voir "Annexe I": Introduction méthodologique à la planification d'un site.

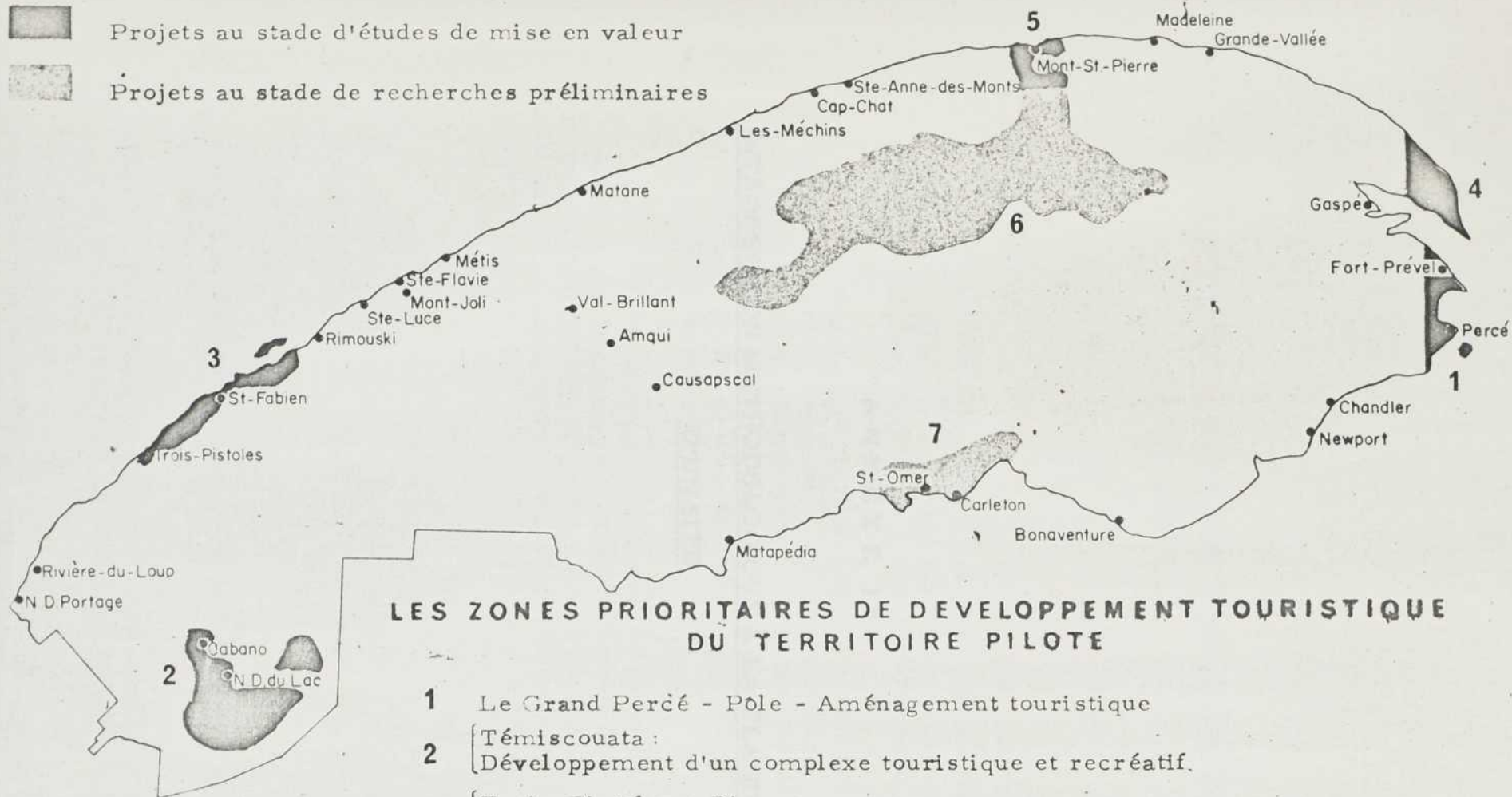
L'analyse détaillée de la plupart de ces 7 projets est commencée; certains sont exécutés par le BAEQ lui-même, d'autres par des firmes spécialisées sous la directive du BAEQ. Chacun de ces plans dégagera des investissements d'infrastructures à être effectués par le gouvernement ou les municipalités. Il va sans dire que les entrepreneurs touristiques de la région auront un rôle important à jouer pour mettre en place les équipements de type privé (hôtels, motels, camping, restaurants, et divertissements de toutes sortes) autour de ces infrastructures. Les investissements gouvernementaux et privés seront complémentaires et non concurrentiels.

Les problèmes d'exécution et de financement de ces divers projets seront traités dans un prochain texte du BAEQ sur les structures d'exécution du plan.

#### CONCLUSION

Le développement de l'industrie touristique est sans contredit l'une des priorités du plan régional. Les populations résidant près de ces centres prioritaires de développement touristiques seront plus directement impliquées, mais l'accroissement du volume de touristes que ces divers projets susciteront dans la région, aura, de toute évidence des effets bénéfiques non seulement à l'intérieur des sites prioritaires mais aussi sur l'ensemble de la région.

-  Projets au stade d'études de mise en valeur
-  Projets au stade de recherches préliminaires



### LES ZONES PRIORITAIRES DE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DU TERRITOIRE PILOTE

- 1 Le Grand Percé - Pôle - Aménagement touristique
- 2 [Témiscouata :  
Développement d'un complexe touristique et récréatif.
- 3 [Trois-Pistoles - Bic :  
Aménagement parc récréatif et touristique
- 4 [Presqu'île Forillon :  
Aménagement d'un parc naturel et historique
- 5 [Complexe Nord :  
Planification d'un centre touristique nord.
- 6 Parc des Chics-Chocs
- 7 Complexe Sud.

## " ANNEXE I "

### INTRODUCTION METHODOLOGIQUE A LA PLANIFICATION D'UN SITE.

#### Avant-Propos

L'importance globale des sites affectés par la recherche touristique, à travers d'études variées à aspects méthodologiques, nous a conduit à cette introduction.

## " ANNEXE I "

Ces espaces seront utiles d'études orientées vers la recherche des données les plus précises à donner à l'étude de nos visiteurs, leurs motivations, leur comportement.

### INTRODUCTION METHODOLOGIQUE A LA PLANIFICATION D'UN SITE

Il s'agit de ce travail logique, substantiel et complet, qui doit servir de base à l'étude de nos visiteurs, leurs motivations, leur comportement, et qui doit être influencé par les données de valeur et de qualité des caractéristiques propres au site touristique.

### CADRE TYPE POUR L'ETUDE D'UN PLAN PRELIMINAIRE DE MISE EN VALEUR D'UN SITE

#### Principes généraux

Il s'agit de l'étude de nos visiteurs, leurs motivations, leur comportement, et qui doit être influencé par les données de valeur et de qualité des caractéristiques propres au site touristique.

A) L'objectif principal de cette phase consiste à identifier les données, et à qualifier les conditions suivantes:

## " ANNEXE I "

### INTRODUCTION METHODOLOGIQUE A LA PLANIFICATION D'UN SITE

#### Avant-Propos

L'inventaire global des sites effectué par la recherche touristique, a permis d'isoler certains espaces exceptionnels comme élément d'attrait touristique.

Ces espaces feront l'objet d'études orientées vers la recherche des moyens les plus propices à donner à ces espaces une véritable valeur touristique tout en sauvegardant les richesses du site. Ceci ne peut se faire que par un cadre rigide de développement et de mise en valeur rationnelle et ordonnée.

Pour aboutir à un travail logique, cohérent et complet, ces études doivent passer en revue tous les aspects qui peuvent de loin ou de près influencer cette mise en valeur et aussi toutes les caractéristiques propres au site lui-même.

#### CADRES TYPES POUR L'ETUDE D'UN PLAN PRELIMINAIRE DE MISE EN VALEUR D'UN SITE

##### Première phase

Analyse préliminaire et transposition sur carte des éléments existants.

A) L'activité principale de cette phase consiste à inventorier le terrain, et à qualifier les conditions suivantes:

- 1- L'examen de l'aspect physiographique général du site et une analyse de ses qualités physiques.
- 2- La localisation des aires du site ayant un potentiel de développement.
- 3- La localisation des points de repère, des élévations, des sites historiques tels que ponts couverts, maisons, églises, vieux moulins, etc.
- 4- La localisation des équipements touristiques existants (hôtels, motels, restaurants, boutiques, marinas).
- 5- Une analyse générale de l'utilisation du sol et de l'état actuel des villages à l'intérieur du site.
- 6- La localisation des facilités récréatives déjà existantes (plages, terrains de camping, terrains de pique-nique, etc.).
- 7- La condition du réseau routier à l'usage du tourisme récréatif et la possibilité de réorienter le réseau selon les besoins des touristes.
- 8- L'analyse du potentiel de récréation en plein air: exploitation actuelle, condition de l'espace employé à cette fin.
- 9- L'analyse de l'exploitation forestière: l'opération, le mode de gestion, les espèces, les problèmes (une analyse générale).
- 10- L'analyse de l'exploitation agricole: le mode de gestion, les variétés, les problèmes (une analyse générale).
- 11- Le climat.
- 12- Autres données pertinentes: études démographiques, historiques, économiques, etc.

B) Ces données sont compilées et transposées sur des cartes, et graphiques. Ce matériel sert de base à la planification du site.

C) L'analyse du potentiel des activités touristiques qui pourraient être développées à l'intérieur du site et le caractère particulier des aires du site s'adaptant le mieux à chacun de ces besoins:

1) Lieu de séjour

2) Motel - Hôtel - Auberge

3) Activités culturelles

4) Camps de chasse et pêche

5) Différents types de camping et autres équipements récréatifs en plein air.

6) Plages, points de vue, sentiers, circuits en forêts, etc.

A partir de la visite du terrain et de l'examen critique des matériaux disponibles sur le site lui-même, commence la véritable étude du plan.

#### MATERIEL NECESSAIRE A LA PHASE D'ETUDES PRELIMINAIRES.

- 1 - Cartes de base de 1/50,000<sup>e</sup> en couleurs.
- 2 - Cartes de base de la région, 1/50,000<sup>e</sup> noir et blanc.
- 3 - Photos aériennes de la région.
- 4 - Plans de cadastres et le nom des propriétaires de chacune des propriétés.

- 5 - La carte agricole d'utilisation du sol.
- 6 - Le potentiel d'utilisation du sol.
- 7 - Carte d'inventaire forestier.
- 8 - Autres matériaux et documents pouvant servir au projet tel que: carte de navigation, plans et photos montrant les bâtiments, les routes et les structures existantes, l'étude sur la circulation routière montrant la localisation, la date et la période de l'étude. Les données climatologiques du site, la température moyenne et les températures par jour, les directions du vent, les cartes de végétation, les cartes du mode d'exploitation de la forêt, les droits miniers et autres droits aux ressources du site, etc.

#### Deuxième phase

Le point de départ de cette phase est de rechercher un système qui relierait les différentes concentrations de ressources du site.

Cette recherche se fait en quatre temps:

- 1 - Dans un premier temps il s'agit de développer trois schémas couvrant toute la région à l'étude, reliant les concentrations réelles des sites et les concentrations possibles.

Le but de ce premier temps ou esquisse est d'employer d'une façon aussi efficace que possible les facilités déjà existantes et d'exploiter tout le long de l'élaboration du procédé les qualités naturelles du paysage.

- 2 - Les trois alternatives sont résumées en un plan de façon à localiser les espaces communs aux trois esquisses dans le but de découvrir les sites prioritaires.

#### PREMIERE REVISION:

A ce stade ici, l'étude s'engage définitivement vers la solution finale de développement du site. Une revision du travail est faite par un comité de coordination des études (1). Ce comité a la tâche de situer le projet par rapport aux autres projets touristiques d'une même région et d'arbitrer les priorités de développement des divers projets par rapport au plan global de développement.

- 3 - Elaboration des critères de base des différentes possibilités d'un site défini comme prioritaire.

(Prenant pour acquis que le premier développement élaboré sur une base aussi large que possible exigera des investissements pour l'équipement et le réseau routier, le plan d'ensemble comportera les critères de base sur lesquels seront faits ces investissements et quand et comment ils seront faits).

#### DEUXIEME REVISION:

Le Comité de Coordination étudie la progression de l'étude et se prononce sur les critères de base de développement du site.

- 4 - Un site peut comprendre plusieurs projets différents qui seront appelés à être développés sur une période de temps.

Il s'agit ici d'élaborer les critères de base pour les projets qui suivront les premiers développements et de préciser les idées qui influenceront le développement plus ou moins rapide de certains projets.

---

(1) Pour le cas de la région-pilote ce travail de revision sera fait par le BAEQ.

- 5 - Evaluation des sites inventoriés et localisation schématique du réseau de communication reliant ces différents sites.
- 6 - Plan schématique d'une variété d'améliorations pouvant s'appliquer sur des sites choisis.
- 7 - Idées générales pour le développement de circuits routiers, sites historiques et points d'attrait particuliers.
- 8 - Présentation d'un rapport architectural de développement.

#### TROISIEME REVISION:

Le comité étudie le travail à date et avec ou sans l'aide d'experts supplémentaires appelés à cette fin.

Cet examen critique est la dernière intervention du comité avant la présentation du plan préliminaire de développement du site.

La remise du plan sous format relié accompagné d'une documentation illustrée pouvant servir aux plans et devis d'exécution.

" ANNEXE II "

LE PROJET DU MONT-LOGAN TEL QUE SOUMIS PAR

LA SOCIETE DYNAMIE

Commentaires et discussion

## SOMMAIRE

Introduction.

I.- Le projet du Mont-Logan: Possibilités physiques  
et Le projet du Mont-Logan tel que

soumis par la Société Dynamé:

II.- commentaires et discussion.

III.- Le projet du Mont-Logan sans lien avec le développement socio-économique de la région.

Conclusion.

B.A.E.Q.

Mont-Joli, septembre 1965

## LE PROJET DU MONT-LOGAN

### C O N T E N U

#### INTRODUCTION

#### Introduction.

Le Bureau d'aménagement de l'Est du Québec a reçu le mandat de préparer un plan global de développement socio-économique pour le territoire-pilote, lequel doit être compatible avec les secteurs de l'économie régionale, dont le tourisme, mais ce plan sectoriel des infrastructures devra être pensé en fonction des autres secteurs et du plan d'ensemble.

#### I.- Le projet du Mont-Logan: Possibilité physique et rentabilité.

#### II.- Le projet du Mont-Logan dans le développement touristique de la région.

#### III.- Le projet du Mont-Logan dans l'ensemble du développement socio-économique de la région.

#### Conclusion.

Le présent rapport a été préparé avant tout dans une perspective de ce que nous devons discuter de ce projet du Mont-Logan tel que proposé par la Société immobilière. Cependant, après nos études attentives de ce projet, nous croyons nécessaire de mentionner quelques observations sur l'état des possibilités physiques et de la rentabilité de ce projet en lui-même.

Le rapport qui suit comprendra deux volets  
parfaits.

---

1° Une appréciation de l'état des possibilités physiques et de la rentabilité.

## LE PROJET DU MONT-LOGAN

### INTRODUCTION

Le Bureau d'Aménagement de l'Est du Québec a reçu le mandat de préparer un plan global de développement socio-économique pour le territoire-pilote. Evidemment ce plan global comprendra un plan de développement pour chacun des secteurs de l'économie régionale, dont le tourisme, mais ce plan sectoriel devra être pensé en fonction des autres secteurs et du plan d'ensemble.

Dans la programmation établie pour la réalisation du Plan, l'ordre de priorité dans les secteurs à développer et dans les investissements à l'intérieur de chacun des secteurs sera également établi en fonction du Plan global. Les investissements jugés les plus moteurs ou comme ayant le plus grand effet d'entraînement pour l'ensemble de l'économie de la région seront évidemment recommandés les premiers.

Il nous semble donc que c'est avant tout dans cette perspective que nous devons discuter du projet du Mont-Logan tel que soumis par la Société Dynamie. Cependant, après une étude attentive du projet, nous croyons nécessaire et justifié de faire quelques commentaires sur l'étude des possibilités physiques et de la rentabilité du projet en lui-même.

Le rapport qui suit comprendra donc trois parties:

- 1<sup>o</sup> Une appréciation du projet en lui-même: possibilité physique et rentabilité.

- 2° Relations entre ce projet et le plan de développement touristique élaboré par le B.A.E.Q.
  - 3° Importance et effets des investissements proposés pour ce projet par rapport à l'ensemble du développement socio-économique de la région
-

## I.- POSSIBILITE PHYSIQUE ET RENTABILITE DU PROJET EN LUI-MEME.

Il faut noter, tout d'abord, que le projet proposé par la Société Dynamie comprend deux éléments: un centre de ski important pensé en fonction du ski de fin de semaine pour des touristes éloignés et une combinaison de parc et d'organisation de chasse et pêche qui utiliserait l'équipement hors-saison et concourrait pour 40% aux revenus annuels du centre.

Il est évident qu'un parc national bien aménagé attirerait de nombreux touristes; mais le centre d'équipement proposé au Mont-Logan n'est nullement nécessaire pour accueillir ces touristes. D'un autre côté, les possibilités de chasse et de pêche sont très limitées dans cette région comme attraction touristique. Elles ne justifient donc pas non plus l'équipement important proposé.

La seule justification de tels investissements reste donc la possibilité de créer un centre de ski de haut calibre qui attirerait des hordes de touristes, surtout américains, en fin de semaine et pendant six à sept mois de l'année. C'est donc sur cet élément précis du projet que porteront nos commentaires.

### A.- Postulats de base du projet.

De l'étude du rapport de la Société Dynamie, il ressort que le projet d'aménagement d'un centre de ski au Mont-Logan repose sur les présomptions suivantes:

- 1.- Le cadre physique des Chics-Chocs se prête à l'établissement d'un centre de ski de haut

calibre qui opérerait de six à sept mois par année et attirerait les skieurs de loin.  
Donc:

- a) Des pentes exceptionnelles et un bon enneigement sur six ou sept mois.
- b) Un climat supportable pour les skieurs et les résidents et permettant un service aérien régulier et ce, pour six ou sept mois.

2.- Il existe dans le Nord-Est américain une clientèle potentielle suffisante pour alimenter ce centre de ski et justifier les investissements proposés.

- a) Il s'agit d'une clientèle de skieurs de fin de semaine qui doit perdre le minimum de temps pour le voyage lui-même. A cause de son éloignement, il lui faut donc un transport aérien.
- b) Cette clientèle doit provenir surtout des grandes régions urbaines (New-York, Boston, etc.) si elle doit utiliser l'avion.
- c) La clientèle sera relativement à l'aise, riche, car elle devra dépenser un minimum de \$40. par jour pour faire du ski au Mont-Logan.
- d) Enfin, cette clientèle sera constituée surtout de skieurs d'une habileté supérieure à la moyenne et de mordus du ski.

- 3.- Pour répondre à la demande de cette clientèle, il faut créer un centre autonome sur le site même, centre qui comprendra un village considérable, un aéroport et des routes des plus modernes.

B.- Examen critique de ces postulats.

A la lumière des études exécutées à date au B.A.E.Q. et d'autres études, dont le rapport même de Sno-Engineering Inc. auquel se réfèrent les consultants, il nous apparaît nécessaire de formuler quelques remarques.

1.- Le cadre physique.

a) Possibilité de ski.

Il est incontestable que, du point de vue qualité de pentes et conditions de neige, le site offre des possibilités de ski exceptionnelles dans le contexte Nord-Est américain. Les données avancées dans le rapport sur la dénivellation effective, la couverture de neige, la durée de l'enneigement, le prouvent amplement.

b) Conditions climatiques.

Mais ces considérations ne sont pas suffisantes. Il faut également considérer le climat dans son ensemble puisqu'il affectera le confort des skieurs et des habitants, la construction et les services, de même que les conditions d'envol pour le transport aérien.

Et ici, les données générales de l'Atlas du Canada ainsi que celles de stations comme

Trout Depot, Berry Mountain ou St-Jean-de-Cherbourg ont peu de valeur. Les stations mentionnées sont toutes situées à une altitude de 1000 pieds ou moins, alors que les pistes de ski sont prévues entre 2000 et 3500 pieds.

Les données les plus valables sont celles de la station du Mont-Logan (alt. 3500 pieds) qui malheureusement cependant ne fonctionne que depuis 2 ans. \*

- (1) Les données disponibles pour le Mont-Logan indiquent un climat équivalent à celui de Wabush, de Knob-Lake et de Goose Bay. La température maximum moyenne pour les mois de décembre, janvier et février est de 6.5<sup>0</sup>F, 4.5<sup>0</sup>F et 1<sup>0</sup>F respectivement, avec de 11 à 15 jours par mois où le mercure n'a pas dépassé 0<sup>0</sup>F.

De plus, pendant ces mois, le vent dépasse 4<sup>0</sup> milles à l'heure un jour sur deux, ce qui, par une température de 0<sup>0</sup>F produit une température effective pour le skieur de -4<sup>0</sup>F par l'effet de "Wind Chill". On peut alors s'interroger sur le nombre de skieurs prêts à affronter de telles rigueurs.

- (2) Ces mêmes vents, souvent orientés nord ou sud, rendront difficile l'atterrissage des avions. Si l'on ajoute de 15 à 25 jours par mois de nébulosité de plus de 90%, de même qu'un haut indice de turbulence dans ce secteur, on peut se demander s'il sera possible d'assurer un

---

\* Il est évident que pour une étude climatique complète et valable, il faudrait échelonner des stations météorologiques entre les altitudes 2000 et 3500 pieds et recueillir des données pour une période de cinq (5) ans au minimum.

service régulier. D'ailleurs, la lettre du Ministère des Transports, à l'annexe III du cahier sur le transport aérien fait état de la fréquence des jours à plafond bas.

## 2.- Le marché du ski dans le nord-est américain.

Il semble que les statistiques les plus récentes sur ce marché proviennent d'une enquête de Sno-Engineering Inc. qui s'est poursuivie d'une façon continue de 1961-1964. On peut cependant en analyser les données de plus d'une façon.

Ainsi si l'on se base sur le nombre de skieurs-jours, l'enquête révèle que 62.5% des skieurs-jours se situent en fin de semaine, 23% en milieu de semaine et 13.8% en vacances de ski. Les fins de semaine sont donc des périodes de pointe pour le ski et la capacité installée, d'après l'enquête, ne suffisait qu'à 82% de la demande, alors qu'en milieu de semaine et pour des vacances de ski la capacité installée est plus que suffisante. La Société Dynamé en conclut qu'il faut au Mont-Logan combler la demande pour le ski de fin de semaine.

Mais la même enquête révèle également que les lieux fréquentés par les skieurs de fin de semaine sont ceux qui sont les plus rapprochés du lieu de résidence, qui offrent des pentes ordinaires et un équipement d'accueil minimum. Les skieurs n'ont pas à se déplacer sur de longues distances et n'ont qu'un ou deux repas à prendre hors de chez-eux. Pour le logement, surtout ils utilisent

un chalet privé soit qu'ils reviennent chaque soir à la maison. Le transport coûte de \$2. à \$4.00 par jour et la nourriture de \$6. à \$8.00 au maximum.

Ce sont des skieurs ordinaires, à revenus moyens. Seulement 10% dépensent plus de \$30.00 par jour.

Or, tout skieur qui viendrait de New-York par avion pour pratiquer le ski au Mont-Logan devrait dépenser par jour \$24.00 pour le transport, au minimum \$10.00 pour la nourriture et le logement et \$5.00 pour les remontées mécaniques, ce qui fait déjà \$39.00 sans compter les autres menues dépenses. Il semble donc que seulement 10% des skieurs de fin de semaine pourraient se permettre ce voyage.

Il est à noter également que malgré les facilités de liaison aérienne entre le Nord-Est américain et Montréal et Québec, les américains n'ont fourni au total que 118,700 skieurs-jours au Québec. Le chiffre de 2,850,000 skieurs-jours hors région ne nous semble pas significatif car il est souvent plus facile, par exemple, pour un skieur du Vermont d'aller au New-Hampshire parce qu'il y existe un centre de ski plus près que ceux de son propre Etat.

En admettant que tous les skieurs venant des Etats-Unis au Québec soient des skieurs de fin de semaine et qu'ils dépensent tous plus de \$30.00 par jours, il semblerait logique de considérer le chiffre de 118,700 skieurs-jours comme une évaluation plus juste du marché potentiel qu'aurait à se partager un centre au Mont-Logan avec ceux du Nord de Montréal, des Cantons de l'Est, du Lac Beauport, de Stoneham

et du Mont-Ste-Anne. En admettant même qu'une bonne publicité puisse attirer tout le 10% des skieurs de fin de semaine qui dépensent plus de \$30.00 par jour, le potentiel demeurerait quand même à 178,600 skieurs-jours et non 564,000 comme il est mentionné dans le rapport de la Société Dynamé.

### 3.- Infrastructure.

Enfin, même s'il existait de véritables possibilités physiques et une clientèle assurée, on peut se demander s'il est réaliste de songer à établir un village entier dans les montagnes de l'intérieur, de même qu'un aéroport moderne. Que l'on songe seulement à Murdochville qui est pourtant basée sur une industrie stable opérant à l'année longue et qui est située dans une zone où le climat est moins rigoureux. Les Gaspésiens qui travaillent pour la compagnie minière préfèrent habiter au bord de la mer bien que Murdochville offre des services supérieurs à la plupart des localités de la périphérie.

Sans compter que la construction de bâtiments et l'installation et l'entretien des services seraient difficiles et coûteux dans un climat aussi rude. Quant aux investissements considérables requis, nous y reviendrons plus loin.



## CONCLUSIONS.

L'analyse sommaire qui précède semble démontrer qu'il n'y a qu'une chose dont on soit parfaitement sûrs: il y a des pentes et un enneigement exceptionnels.

Par contre, il n'est pas du tout démontré que l'on puisse y faire effectivement du ski 6 ou 7 mois par année ni qu'il existe une clientèle possible suffisante pour occuper le centre proposé durant les fins de semaine.

A cet effet, il nous apparaît opportun qu'un comité soit formé pour étudier plus en profondeur les possibilités de ski du Mont-Logan et reformuler le projet dans une optique plus globale. Ainsi, il nous semble plus réaliste de songer au ski de printemps principalement qui serait un attrait touristique complémentaire pour la côte nord de Gaspé. Si un équipement d'accueil additionnel est nécessaire, il devrait être développé du côté de la mer, L'idée d'un village et d'un gros aéroport à l'intérieur devrait être abandonnée au départ.

## II.- LE PROJET DU MONT-LOGAN DANS LE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DE LA REGION

Bien qu'on ne trouve nulle part dans le rapport de la Société Dynamie un énoncé des principes sous-jacents à ce projet, la nature même du projet proposé et le fait que le Gouvernement en ait demandé l'étude laissent supposer une conception particulière du développement touristique du territoire-Pilote.

Cette conception pourrait se résumer ainsi: l'élément-clé du développement touristique du territoire c'est la diversification des saisons, l'ouverture de l'intérieur et la clientèle de luxe.

Comment justifier autrement des investissements aussi considérables en priorité pour créer un village de ski et construire un aéroport moderne à l'intérieur de la péninsule?

Une enquête menée aux Etats-Unis par l'"Outdoor Recreation Resources Review-Commission" en 1962, révèle que le ski est d'un intérêt minime pour la masse des touristes. Ceux-ci prennent leurs vacances en été, voyagent en automobile, recherchent les beaux paysages et l'eau avec toutes ses possibilités de récréation. Tout près de nous, plus d'un million de touristes ont visité les Maritimes à l'été de 1964 pendant que nous n'en recevions que quelque 200,000. Si dans le territoire-pilote les attractions qui intéressent ces touristes étaient déjà mises en valeur et que l'équipement d'accueil était adéquat pour les recevoir, il serait alors justifiable d'orienter les investissements majeurs vers la diversification des saisons et le développement de l'intérieur.

Or, tel n'est pas le cas. Le secteur tourisme est vierge et en priorité, il nous paraît

nécessaire de miser sur la masse des touristes routiers d'été et de développer au plus tôt les attractions qui répondent à leurs désirs. (Voir annexe I)

Les mêmes investissements ainsi employés pourraient, semble-t-il, attirer au moins 5 fois plus de touristes que nous en avons actuellement. Et ces touristes circuleraient à la grandeur du territoire.

Evidemment, l'ouverture de l'intérieur et la diversification des saisons ne sont pas à négliger. Un premier débouché, peu dispendieux, sur l'intérieur pourrait être la création d'un Parc National dans les Chics-Chocs. L'aménagement d'un tel parc serait une attraction majeure si l'on en juge d'après les statistiques nord-américaines sur les parcs. Tel que mentionné plus haut, le ski de printemps pourrait être développé dans ce Parc.

Mais dans aucun cas il ne sera nécessaire ou souhaitable d'ouvrir un nouveau village en plein coeur de la Péninsule.

En conclusion, si le projet proposé pour le Mont-Logan était réalisé, il bloquerait en grande partie le développement touristique du reste du territoire en immobilisant la plus grande partie des argents disponibles pour ce développement.

### III.- LE PROJET DU MONT-LOGAN DANS L'ENSEMBLE DU DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE DU TERRITOIRE.

Le projet du Mont-Logan doit être considéré non seulement en relation avec le plan de développement touristique mais également dans l'ensemble du plan de développement socio-économique de la région.

En effet, considérant les moyens financiers limités des gouvernements, il faudra prévoir judicieusement l'ordre de priorité des investissements majeurs dans la région. Il est fort possible que le lancement d'un tel projet compromette la réalisation même du plan. Les gouvernements considèreraient alors que c'est la meilleure façon de dépenser les premiers \$30,000,000. pour accélérer le développement économique de la région.

En poursuivant ce projet, ils accepteraient qu'un aéroport moderne à l'intérieur de la Gaspésie, créé en fonction d'un tourisme saisonnier, est plus important qu'un aéroport sous-régional entre Gaspé et Chandler ou Matane et Ste-Anne-des-Monts. Ils accepteraient aussi qu'il est plus important de construire de nouvelles routes modernes en fonction de besoins saisonniers à l'intérieur plutôt que de parfaire une route convenable sur tout le pourtour de la Gaspésie et de terminer la route transgaspésienne.

Ce serait un choix très grave de conséquence pour l'économie de la région.

L'idée d'implanter un village au coeur de la Péninsule va également à l'encontre de l'hypothèse du B.A.E.Q. de la concentration de la population sur la côte et de la consolidation des municipalités existantes. On semble compter sur l'effet d'entraînement d'un tel village pour relancer l'économie de la région.

Or, une étude du B.A.E.Q. sur Murdochville, en voie de publication, révèle que Murdochville est restée une enclave isolée et n'a eu que très peu d'effets d'entraînements sur l'économie globale de la région bien que 1,000 emplois nouveaux aient été créés à Murdochville même, qui touchent des salaires de l'ordre de \$4,500,000.

D'un autre côté, il semble que le gouvernement ait voulu s'engager dans un projet majeur de portée régionale impliquant dans son exécution une coordination administrative importante, une sorte de projet-pilote. Or, il semble peu justifiable d'engager des investissements considérables dans un projet aussi aléatoire dans un tel but, alors qu'il existe déjà des projets plus importants et réalisables immédiatement qui fourniraient la même opportunité.

Enfin, le projet proposé semble avoir été conçu comme une alternative à l'approche du B.A.E.Q. soit l'approche par projets individuels grandioses sans planification vs un plan de développement global. Il est encore trop tôt pour se prononcer là-dessus, le Plan n'ayant pas encore été produit et, à plus forte raison, n'ayant pas encore été mis à l'essai. On peut tout de même se référer à l'exemple de Murdochville.

CONCLUSION.

A cause de la nature même du projet et de ses implications au point de vue investissements et orientation du développement régional, il nous semble très risqué de le poursuivre dans sa formulation actuelle.

D'une part, la possibilité physique et la rentabilité du projet sont loin d'être prouvées. D'autre part, nous ne croyons pas que la clientèle touristique visée par ce développement soit celle que nous devions conquérir en priorité.

Enfin, à la suite de l'étude de Murdochville, nous ne croyons pas à une nouvelle tentative d'implantation d'un centre à l'intérieur de la Péninsule.

Il nous apparaît également irréaliste d'investir dans une infrastructure nouvelle et dispendieuse pour une utilisation spécifique, alors que ne sont pas encore en place les infrastructures minima essentielles au développement économique global de la Gaspésie.

Par contre, nous sommes convaincus que la zone étudiée possède un potentiel touristique important. Nous croyons qu'on devrait y étudier la possibilité d'implantation d'un Parc National des Chics-Chocs à l'intérieur duquel on pourrait développer principalement le ski de printemps. Le tout serait conçu comme une attraction complémentaire au développement côtier et l'équipement d'accueil principal resterait concentré sur la côte.

GL/gr

(9111)

Mont-Joli, 28 septembre 1965



CONCLUSION

A part de la nature même du projet et de ses implications, les conditions de son exécution sont telles qu'il est impossible de le réaliser dans les délais prévus.

Il est donc nécessaire de réviser le programme et de modifier les délais de réalisation. Les travaux de planification et de suivi doivent être effectués en conséquence.

Les conclusions de l'étude de faisabilité sont donc positives et permettent de recommander la poursuite de l'étude.

Il est recommandé de poursuivre les études de détail et de procéder à la mise en œuvre dès que possible.

En conclusion, le projet est réalisable et les conditions de son exécution sont satisfaisantes. Les conclusions de l'étude de faisabilité sont donc positives et permettent de recommander la poursuite de l'étude.



Signature  
Date



BAnQ



000 566 333