

# Le tourisme en Gaspésie

MARIO MIMEAULT



**L**e tourisme, en Gaspésie, est un phénomène qui apparaît au XIX<sup>e</sup> siècle, à la suite de la convergence de plusieurs facteurs économiques et sociaux. Quelques générations vont cependant s'écouler avant qu'une activité touristique dite industrielle ne prenne forme. Il faudra, pour cela, que des centres d'attraction se développent et que des services d'accueil et d'hébergement soient mis en place. En attendant, la fréquentation assidue de toute une gamme de visiteurs saisonniers contribue à éveiller chez les Gaspésiens la conscience qu'une nouvelle richesse est à leur portée.

## Le tourisme religieux

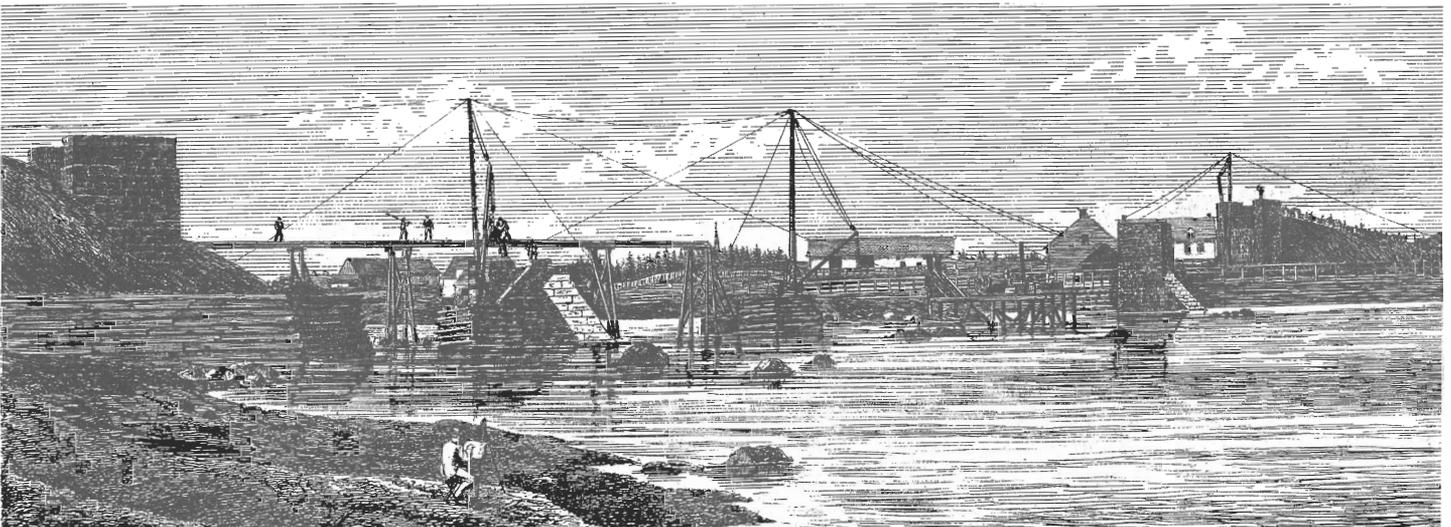
Le premier et le plus surprenant des types de visiteurs apparus au XIX<sup>e</sup> siècle est probablement celui issu des pèlerinages religieux. Les années 1870 voient, en effet, fleurir au Québec un tourisme de dévotion à sainte Anne. Ce phénomène religieux doit son éclosion à l'intervention active des évêques de

la province en faveur de la Basilique de Sainte-Anne-de-Beaupré. Plusieurs de leurs actions déclenchent, puis alimentent la ferveur des itinérants catholiques: construction d'une église neuve en 1872, lancement des **Annales de la Bonne Sainte Anne** en 1873 et proclamation, trois ans plus tard, de la mère de Marie en tant que divine protectrice de la province de Québec<sup>1</sup>. S'en suivent de longs chapelets de pèlerins qui viennent d'aussi loin que les États-Unis pour visiter le plus ancien des lieux saints québécois.

Cette manifestation de dévotion populaire engendre un apport financier important pour le petit village concerné, mais les répercussions débordent de loin la côte de Beaupré. Profitant de la ferveur chrétienne, d'autres sanctuaires voient le jour au cours des décennies suivantes, comme ceux de Notre-Dame-du-Cap au Cap-de-la-Madeleine, l'Oratoire Saint-Joseph à Montréal, le sanctuaire de Sainte-Anne

à Chicoutimi-Nord. L'ensemble de ces lieux de dévotion attire des pèlerins par dizaines de milliers. Le couronnement d'une statue à Sainte-Anne-de-Beaupré, en 1887, rassemble 10 000 visiteurs en une seule journée. L'inauguration, la même année, d'une chapelle dédiée à Notre-Dame de Lourdes à Montréal se fait en présence de 13 000 personnes. Ces assistances témoignent du fait que c'est le début d'un nouveau champ d'activités économiques pour les Québécois, avec un nombre de visiteurs qui ne cesse de croître pour atteindre les 625 000 pèlerins en 1929<sup>2</sup>. Ce flux de touristes oblige les localités hôtes à développer un service d'hébergement, mais il engendre aussi la création d'emplois auparavant inexistantes et l'injection d'argent nouveaux dans les économies locales.

Les lieux de culte consacrés à sainte Anne se multiplient aussi dans l'est du Québec avec des incidences



Le pont du chemin de fer Intercolonial à Rimouski pendant sa construction vers 1876. Le prolongement de l'Intercolonial permet aux touristes de se rendre jusqu'à Mont-Joli en utilisant le train. (tirée de **L'Opinion publique**, 19 décembre 1872, collection Mario Mimeault).

notables. Le plus ancien est situé sur la réserve micmaque de Ristigouche, dans la Baie des Chaleurs. La mission établie par les pères récollets possède une église dédiée à sainte Anne depuis la fin du régime français et la paroisse elle-même a été placée sous son vocable. Des célébrations sont organisées en son honneur à chaque année et l'amour filial que lui porte le peuple autochtone attire un grand nombre de congénères. Cette dévotion à la mère de Marie connaît son sommet en 1910 lors des festivités entourant le 300<sup>e</sup> anniversaire du baptême du grand chef Membertou. Cette rencontre de tous les Micmacs des Maritimes est le moment choisi pour ériger un monument à la sainte patronne. Pendant plusieurs années encore, disent les pères capucins, désormais responsables de la mission, la fête de sainte Anne est l'occasion de retrouvailles annuelles pour tous les Micmacs<sup>3</sup>.

En 1873, un autre sanctuaire dédié à sainte Anne ouvre ses portes à Pointe-au-Père, près de Rimouski, puis un troisième en 1884, au sommet de la montagne située derrière le village de Percé. On est, ici, en plein cœur du monde maritime. La grand-mère de Jésus y est donc considérée avant tout comme protectrice des navigateurs et

des pêcheurs. C'est à ce titre que la statue érigée en son honneur au sommet du mont Sainte-Anne est bénite par l'évêque du diocèse de Québec en 1892. Ce nouveau lieu saint enregistre un succès de foule à chaque fête. Quelques 2 000 pèlerins le visitent en 1943 et, semble-t-il, autant en 1946.

*Il nous fut possible, écrit cette année-là un pèlerin présent aux cérémonies, de prendre part à ce pèlerinage... C'était pour des yeux neufs un spectacle peu ordinaire que ces centaines de grimpeurs, bâton rustique d'une main et rosaire de l'autre, s'obstinant à gravir le mont sacré, priant et chantant, afin d'y déposer leurs hommages aux pieds de Sainte-Anne (sic)<sup>4</sup>.*

La dévotion à sainte Anne suscite aussi une grande ferveur sur le versant nord de la péninsule et attire, bien sûr, du monde. En 1886, la paroisse de Sainte-Anne-des-Monts élève une statue à l'image de celle qui assure la protection de ses enfants en mer. La représentation de la sainte patronne devient vite l'objet d'une grande ferveur dans la région, au point où les chroniques touristiques présentent la petite localité comme le «*lieu de pèlerinage favori des marins gaspésiens*»<sup>5</sup>. On y vient d'autant plus

volontiers que l'église possède une très précieuse relique de la sainte Mère de la Bienheureuse Vierge Marie, un morceau d'os d'un des doigts de sainte Anne<sup>6</sup>. En 1955, les célébrations de la Sainte-Anne se déroulent en présence d'invités épiscopaux venus d'aussi loin que Halifax. Les rues du village débordent et les hôtels ne suffisent pas à héberger les pèlerins. Comble du bonheur, leur divine protectrice les gratifie d'une guérison miraculeuse<sup>7</sup>.

À Carleton, l'oratoire Notre-Dame du Mont-Saint-Joseph, dont la construction remonte à 1935, se taille rapidement une réputation enviable. Les visiteurs y affluent à telle enseigne que l'évêque de Gaspé élève quelques années plus tard la petite chapelle au rang de sanctuaire diocésain. À l'extrémité de la péninsule, à Pointe-Navarre, tout près de Gaspé, les pères Servites de Marie érigent en 1942 un temple consacré à Notre-Dame-des-Sept-Douleurs. Profitant du courant touristique en progression, la petite église acquiert rapidement elle aussi une renommée qui traverse les frontières provinciales, voire même nationales. L'objet de cette vénération, qui attire tant de voitures et d'autobus bondés de dévots, tient surtout aux guérisons attribuées à son fondateur, le père Watier.

#### Les précurseurs d'un tourisme de masse

Il y a donc à la fin du siècle dernier et au début du siècle actuel un courant de touristes qui découvrent la Gaspésie à la faveur des pèlerinages. Ce mouvement de foi populaire n'est pas sans évoquer, non sans un peu d'exagération, peut-être, les voyages de piété à Saint-Jacques le Majeur à Compostelle et à Sainte Anne d'Auray ou à Sainte-Anne-la-Palud en Bretagne. À cette époque, les visiteurs empruntaient les routes de campagne et se déplaçaient à pied. Autres temps, autres moeurs, ils ont ici, à l'opposé, emprunté la mer et voyagé sur les navires des compagnies de transport maritime. Des bateaux à vapeur, comme le *Campana*, le *Miramichi* et plus tard le *Lady Eileen* et l'*Admiral*, font, en effet, régulièrement la navette entre la vallée du Saint-Laurent et les Provinces



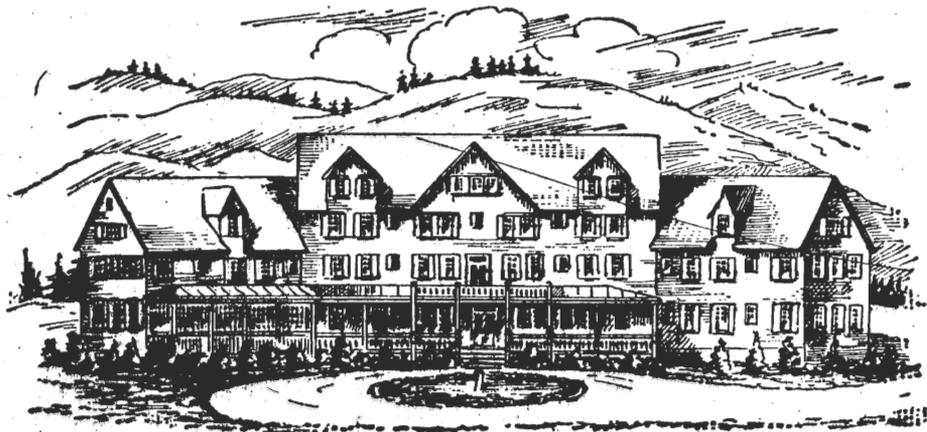
L'anse du Nord-Ouest à Percé en 1877 (tirée de *L'Opinion publique*, 22 novembre 1877, collection Mario Mimeault).

atlantiques, s'arrêtant dans presque tous les gros villages de la côte gaspésienne pour y livrer des marchandises ou embarquer des stocks de morue. Il arrive aussi que des capitaines de voilier amènent des passagers avec eux. Ce sont, bien souvent, des journalistes ou des chroniqueurs à la recherche de sujets d'écriture intéressants. La mode est d'ailleurs, à cette époque, aux récits de voyage.

C'est ainsi qu'une littérature issue d'une certaine élite plaisancière a préparé le terrain à un tourisme de villégiature. Jean-Baptiste Ferland publiait en 1861 un récit de voyage ayant comme fond de scène une Gaspésie riche d'histoire et pleine d'attraits. Le genre est repris avec succès dans les décennies suivantes par de nombreux émules, dont James McPherson-Le Moine et Faucher de Saint-Maurice. En 1864, le photographe gaspésien Thomas Pye met sur le marché un recueil de gravures agrémentées de textes explicatifs sur la région. George Monro Grant lance, dans le même style, son **Picturesque Canada** en 1882, contribuant lui aussi à vendre les beautés de la Gaspésie par tout le pays<sup>8</sup>.

D'autres voyageurs, attirés aussi par les paysages pittoresques de la péninsule, empruntent les voitures d'eau. Parmi eux, les peintres apparaissent très tôt dans le décor gaspésien. Ils se rassemblent principalement à Percé où ils font déjà, en 1860, commerce de leurs talents. Leur présence serait si importante que le conseil municipal, toujours à l'affût d'une entrée d'argent, juge bon de tirer profit de la situation. Les conseillers décrètent le 7 avril 1862 que *«tout artiste venant ici pour une période de deux ou trois mois... devra payer une licence de six dollars»*<sup>9</sup>. Grâce à certains d'entre eux, des journaux canadiens publient à chaque semaine un supplément illustré dans lequel les paysages de la Gaspésie occupent une bonne place, telle cette double page centrale de **L'Opinion publique** du 22 novembre 1877 présentant les plus beaux sites et phares de la péninsule à ses lecteurs.

Ces villégiateurs, qu'ils soient



L'Hôtel Normandie de Percé (tirée de **L'Action catholique**, vol. 5, no 36, 7 septembre 1941, p. 3, collection Mario Mimeault).

voyageurs de croisière ou artistes, n'ont pas enrichi la péninsule par la durée de leur séjour, mais l'effet de leur plume et de leur pinceau a fait autant pour l'économie gaspésienne qu'une campagne de publicité bien orchestrée. Il ne fallait pas se surprendre, conséquemment, de voir apparaître à leur suite une masse de villégiateurs venue de nulle part. La plus grande partie de cette clientèle fuyait les grands centres urbains, malsains et souvent ravagés par les épidémies. Ces touristes ont d'abord amené femme et enfants en périphérie de Québec puis, avec le temps, ils sont descendus plus loin le long du fleuve Saint-Laurent.

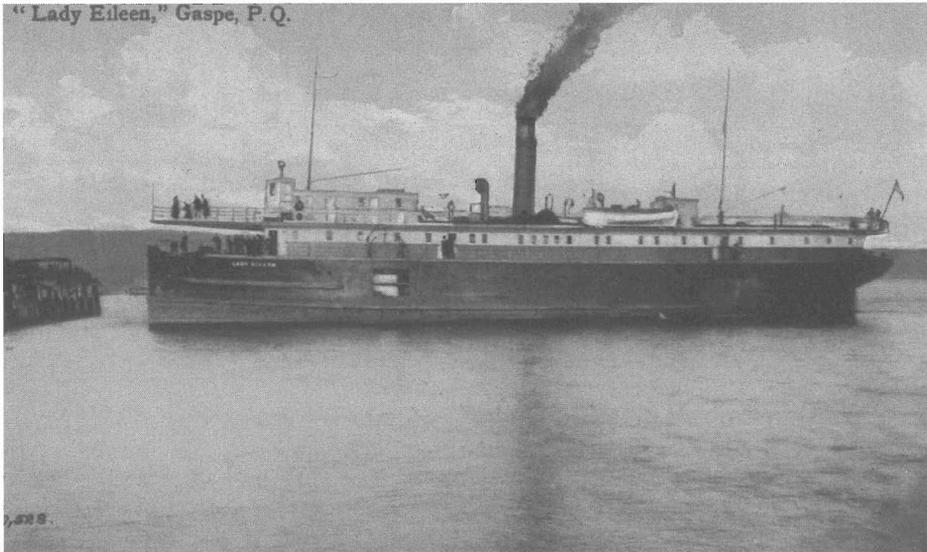
#### L'impact du chemin de fer

Ces déplacements en famille deviennent de plus en plus populaires au cours des années 1850, grâce surtout à la construction du chemin de fer Le Grand Tronc qui relie le Canada depuis Sarnia jusqu'à Rivière-du-Loup. Au bout de la ligne, vers l'est, se trouvent plusieurs petits villages côtiers, dont Kamouraska, Notre-Dame-du-Portage et Cacouna, encore vierges de toute contamination urbaine. Ces avant-postes du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie reçoivent les premiers contingents de citadins en quête d'une meilleure qualité de vie. Il s'agit, dans l'ensemble, d'un tourisme anglophone, issu des classes aisées ou dirigeantes du pays. Ces villégiateurs, pour la plupart sédentaires, se construisent des résidences souvent somptueuses, particulièrement dans la région de Cacouna (les Molson, Montague-Allen, Montrose, Hamilton). Des hôtels de plus

en plus nombreux offrent à peu de frais disponibilité et confort aux clients moins fortunés que les wagons du chemin de fer déversent sur les débarcadères locaux<sup>10</sup>.

Des visiteurs saisonniers se rendent encore plus loin et s'installent à la porte de la Gaspésie, à Trois-Pistoles, au Bic et à Métis-sur-Mer. Un petit noyau d'Écossais a pris racine à ce dernier endroit dans les années 1820 et constitue un pôle d'attraction pour la clientèle anglophone. On y retrouve des gens aussi importants que sir William Dawson, géologue de renom et Principal de l'Université McGill, qui entraîne nombre de ses confrères à sa suite. Plusieurs descendent à Métis-sur-Mer en bateau. D'autres estivants débarquent du train à Rivière-du-Loup et se rendent à Métis Beach en calèches. Ils reprennent le train en 1876, quand on construit l'Intercolonial. La ligne de chemin de fer passe alors à huit milles dans l'arrière-pays de Métis, mais qu'à cela ne tienne! Cette clientèle fortunée loue les services d'habitants pour se faire conduire en voiture à cheval jusqu'au Turrif Hall. Nombreux! Peu importe. Le Cascade Hotel et, plus tard, le Seaside Hotel les recevront<sup>11</sup>.

Mais la voie ferrée bifurque à Mont-Joli et prend la direction de la vallée de la Matapédia à partir de 1876. À la fin des années 1880, un tronçon secondaire longe la rive nord de la Baie des Chaleurs depuis le village de Matapédia pour atteindre la pointe de Gaspé en 1911. Carleton, New Carlisle, Percé et Gaspé offrent leur air salin et les plaisirs de la mer. Une campagne de



Le Lady Eileen vers 1908. Les navires de ligne amènent des passagers dont des journalistes et des chroniqueurs à la recherche de sujets d'écriture (collection Mario Mimeault).

publicité organisée par le gouvernement Mercier met à contribution les différents bureaux de ses ministères. Il faut savoir que le Premier ministre est député du comté de Bonaventure et qu'il a séjourné à plusieurs reprises à Carleton d'où il est revenu avec l'impression la plus favorable, écrit Alfred Pelland, un de ses publicistes du ministère des Mines et des Pêcheries<sup>12</sup>. La petite **Esquisse de la Gaspésie**, d'un autre publiciste, celui-ci du ministère des Terres et Forêts, Jean-Chrysostôme Langelier, connaît quatre éditions en trois ans. Ce succès de librairie contribue on ne peut mieux à vendre

Carleton comme place d'eau:

*Protégé du côté nord par les montagnes contre les vents froids qui soufflent de cette direction, écrit Langelier, (le banc de Carleton) n'est exposé qu'aux brises rafraîchissantes et si hygiéniques qui viennent de la mer... Du côté de la baie, ajoute-t-il, la grève a très peu de déclivité, se compose d'un gravier fin, libre de cailloux et offre l'un des endroits les plus favorables, les plus agréables, les moins dangereux et les plus propres pour prendre les bains de mer<sup>13</sup>.*

Qui n'aurait pas envie après cela d'aller passer son été à Carleton! Et

effectivement, l'arrivée du chemin de fer amène un lot de visiteurs vite devenus des habitués. Il ne restait plus qu'à développer des infrastructures d'accueil et de récréation, ce qui ne tarde évidemment pas. Carleton, qui ne possédait que quelques pensions pour recevoir les voyageurs en 1880, compte cinq hôtels en 1936 et peut alors offrir le gîte et le couvert à plus de 400 estivants en même temps<sup>14</sup>. Les maisons d'hébergement comme l'Hôtel des Sables rouges et le Wilfred Hotel sont à la fine pointe du modernisme et produisent leur électricité. Qui plus est, ce dernier établissement voisine une station service, dernier cri dans le développement des infrastructures à caractère touristique<sup>15</sup>. On ne s'ennuie pas, non plus, à Carleton. Les clients et les villégiateurs peuvent adhérer au Carleton Gulf Club et avoir accès à des cours de tennis, se livrer à l'horticulture ou à la baignade. Il leur est possible d'alterner entre la randonnée en mer ou la marche en forêt aussi bien qu'entre la baignade ou la séance de bronzage naturel. Aussi, n'est-il pas surprenant que la renommée de la place devienne telle qu'elle attire d'illustres visiteurs. Outre le premier ministre du Québec, Honoré Mercier, déjà cité, on y rencontre Sir Vincent Meredith, président de la banque de Montréal, la famille Bélanger de L'Islet, le sénateur Dandurand, l'honorable Hector Laferté, président du Conseil législatif,<sup>16</sup> etc.

#### La clientèle sportive

La pêche au saumon constitue un attrait supplémentaire pour toute la péninsule. Un homme d'affaires des grands centres canadiens, George Stephen, futur président du Canadien Pacifique et aussi futur Lord Mount Stephen, vient passer ses étés dans la Matapédia. Il acquiert en 1871 de nombreuses terres le long de la Causapsal pour y pêcher à sa convenance. Il cède en 1880 une partie de sa propriété à un club d'Américains de New York qui fondent le prestigieux Restigouche Salmon Club<sup>17</sup>. En 1905, ce dernier groupe de plaisanciers vend à son tour une partie de son territoire au Matamajaw Salmon Club dont les membres viennent d'aussi loin que Boston, Chicago, New York et Toronto.



Petit-Métis vers 1900, avec en arrière-plan, le Seaside Hotel (collection Mario Mimeault).



L'Hôtel Château Blanc de Bonaventure. La pêche sportive, la plage, les excursions en bateau, les randonnées en forêt attirent une clientèle qui trouve les infrastructures nécessaires (collection Mario Mimeault).

On vient même des vieux pays pour taquiner le poisson de la Gaspésie. Par exemple, à Sainte-Anne-des-Monts, l'homme d'affaires Théodore-Jean Lamontagne reçoit à chaque année la visite de riches industriels britanniques qui pêchent le saumon à quelques pas de son château.

En 1886, pas très loin de chez lui, le même George Stephen qui s'est installé à Causapscal, achète les droits de propriété sur l'embouchure de la rivière Métis. Il restaure le lit et les berges du cours d'eau en vue d'y pratiquer une pêche sportive et se construit un chalet à proximité, le

Estevan Lodge. Il n'exploitera cependant cette propriété que pendant deux ans, avant de retourner en Angleterre. Son chalet d'été deviendra par la suite la résidence principale d'Elsie Reford, lorsque celle-ci en aura reçu cadeau de son oncle. Sans le savoir, toutefois, George Stephen se trouvait ainsi à l'origine d'un autre type de tourisme gaspésien à venir, intéressé celui-ci à l'horticulture<sup>18</sup>.

Au plan sportif, le retour régulier des pêcheurs et des visiteurs de luxe donne naissance à un courant touristique de plus en plus important. Lord Dufferin, gouverneur général du

Canada, vient lancer sa ligne sur la rivière Saint-Jean, dans la baie de Gaspé, entre 1872 et 1878. Il est sans doute le plus prestigieux client de la région avant qu'on ne trouve, un siècle plus tard, le président des États-Unis, Jimmy Carter, sur une autre rivière de la Gaspésie. La région profite d'ailleurs du travail d'un journaliste et sportif britannique, John J. Rowan, auteur en 1876 d'un guide de pêche vantant les attraits de ses rivières<sup>19</sup>. L'affluence devient telle qu'un jeune hôtelier de Gaspé, John Baker, décide de miser essentiellement sur les sportifs attirés par la pêche au saumon et la chasse au gros gibier pour développer sa clientèle. Il offre à ses hôtes le premier forfait connu de l'histoire touristique de la région: l'hébergement à son hôtel est assorti d'un permis de pêche valable sur l'une ou l'autre des rivières avoisinantes. Il ne s'est d'ailleurs pas trompé. Le saumon se capture par centaines sur ces cours d'eau. Il s'en est pris plus de quatre cents à Gaspé en 1917<sup>20</sup>. Baker agrandit ensuite la maison de pension héritée de sa mère au fur et à mesure que croît la demande en hébergement. C'est ainsi que prend forme le Baker's Hotel, à l'architecture si particulière et dont Margaret MacWhirter dit, en 1919, qu'il a atteint une renommée continentale<sup>21</sup>. Il achète en plus les hôtels de ses concurrents et finit presque par monopoliser les infrastructures d'accueil. On peut estimer qu'au tournant du XXe siècle, grâce au travail de cet hôtelier, la ville de Gaspé dispose d'un service à la table de plus de 900 repas par jour et de quelque 100 chambres luxueuses destinées à une clientèle non moins choisie<sup>22</sup>.

La chasse représente un autre des attraits non négligeables de la Gaspésie. La poursuite du gros gibier se révèle cependant préjudiciable pour le milieu. Laissés à eux-mêmes, les chasseurs ont en effet mis en péril son équilibre écologique. L'histoire du caribou, un des cervidés les plus particuliers de la province, illustre bien ce propos. Son habitat, restreint et totalement coupé du grand nord canadien, où on le trouve normalement, rend ce gibier vulnérable, mais le troupeau de bêtes demeure toujours

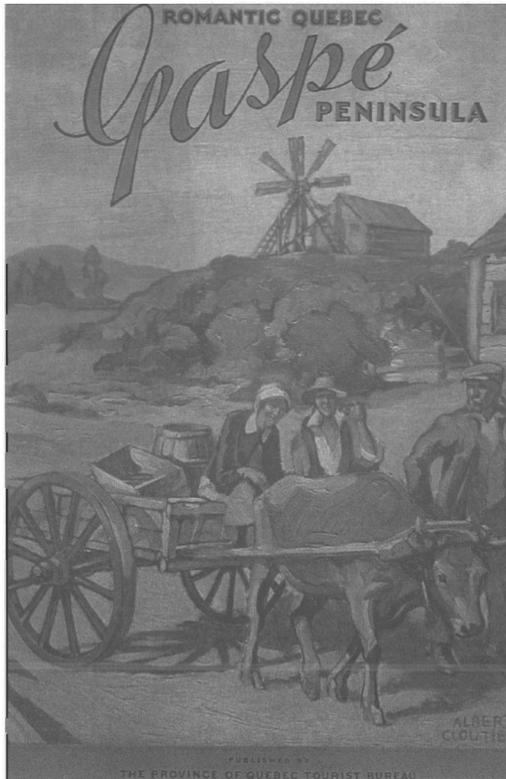


Hôtel Baker vers 1940-1950. John Baker fonde vers 1900 son hôtel qui traversera la plus grande partie du siècle actuel (collection Mario Mimeault).

abondant à cette époque. Une loi en permet l'abattage, mais sans limite quant au nombre. Aussi, tolère-t-on une vente commerciale de sa viande, ce qui permet au marchand annemontois Théodore-Jean Lamontagne d'écouler en toute légalité plus de 1 500 livres de viande de caribou au marché Bon-Secours de Montréal<sup>23</sup>.

Son commerce ne représentait qu'un prélèvement de cinq ou six bêtes par année. Il n'y aurait pas eu de quoi interdire la poursuite de ce gibier n'eut été que d'activités limitées comme celle-ci. Toutefois, les chasseurs sportifs sont aux aguets et ils exercent leurs activités sans pratiquement aucune surveillance. Le chroniqueur James McPherson Lemoine signale en 1878 que des carnages ont laissé de nombreuses carcasses de cet animal presque intactes dans l'arrière-pays de Nouvelle et de la Ristigouche, sacrifiées uniquement pour leur trophée et leur fourrure<sup>24</sup>. C'est par wagons entiers de la Compagnie du Chemin de fer de la Baie des Chaleurs qu'on transporte, dans les années 1910 à 1920, les venaisons de caribou vers les États-Unis<sup>25</sup>. Un déclin du cheptel, que la création du parc de la Gaspésie en 1937 freine à peine, est inexorablement enclenché. Esdras Minville signale, en 1942, que l'espèce ne compte plus en Gaspésie que 1 500 individus de sorte que le gouvernement doit décréter l'arrêt définitif de sa chasse sept ans plus tard<sup>26</sup>. L'abondance de ce gibier et sa facilité d'accès ont vite attiré un tourisme sportif, mais la péninsule avait perdu le contrôle de la situation.

Une bonne partie de ces gens a été attirée par la publicité qui s'est faite dans des journaux et des revues de renom comme le **Canadian Geographical Journal** et le **Geographic Magazine**. Ces deux mensuels ont consacré dans les années 1930 deux importants articles à la Gaspésie. Le premier en 1931, quelques mois après l'ouverture officielle du boulevard Perron, vante la chaleur de l'accueil gaspésien, et le second, après les fêtes du 400<sup>e</sup> anniversaire de la prise de



Romantic Québec Gaspé Peninsula 1938. Le gouvernement organise la mise en valeur du territoire par la publication des premiers guides touristiques (collection Mario Mimeault).

possession du Canada par Cartier, capte principalement l'attention de nos voisins du sud. Ce dernier texte leur présente la Gaspésie comme rien de moins que la «*newest wonderland of North America*».<sup>27</sup>

#### Le tourisme petit-bourgeois

En 1911, le chemin de fer avance jusqu'à Gaspé par le sud de la péninsule en passant par le village de Percé. C'est le début du tourisme commercial à cet endroit. Il n'y avait pas d'hôtel avant, mais les résidants ouvraient leurs portes aux visiteurs en leur offrant chambres et pension. Robert de Rocquebrune, homme de lettres québécois, a su raconter à merveille son séjour chez la famille De Larosbie<sup>28</sup>. Le voyageur qui débarquait du train pouvait, en arrivant, se sustenter au café Arbour, situé sur le site de l'actuel Gargantua, avant de gagner ses quartiers à l'Hôtel Percé Rock (l'actuel Hôtel de ville) ou à l'Hôtel Bisson. C'était l'époque où le joyau de la Gaspésie retrouvait le gratin québécois à chaque été, raconte une habituée, citant les noms des «*juges*

*Chauvin, Panneton, Mgr Gauthier, Messieurs Édouard Monpetit, Archambault, Lasalle, Dansereau, Honoré Parent...*», et la liste s'étire. On ne s'ennuyait pas à ces hôtels. Les soirées de danse succédaient aux excursions en bateau, aux parties de tennis, aux excursions de pêche et aux promenades en forêt, sans compter les pique-niques, les soirées costumées et les flirts sur la plage<sup>29</sup>.

Le Percé qui suit immédiatement cette époque, celui de l'entre-deux guerres, demeure encore un village de pêcheurs et d'agriculteurs, se rappelle Pierre Dansereau.

*Certains jours, se remémore-t-il, un pêcheur (par arrangement spécial) nettoyait tant bien que mal sa barque et faisait faire le tour de l'île à un groupe de villégiateurs. Des fermiers à la petite semaine cultivaient des potagers peu diversifiés, moissonnaient un foin serti de mauvaises herbes. Quelques dames anglaises transformaient leur salon en «*tea room*» pour notre plus grand bonheur. Le Docteur Mirault, patriarche à houlette, conduisait les patients pas très malades de son Sanatorium au Mont-Sainte-Anne*»<sup>30</sup>.

Sur le versant nord de la péninsule, la Gaspésie garde aussi ce cachet campagnard recherché par les gens de la ville. En 1904, année où Effie Bignell, une jeune Américaine de famille aisée, visite la région, la route carrossable prend fin à Métis. L'absence d'un chemin pour voitures automobiles ne rebute pas le jeune fille. Au contraire, elle recherche les espaces moins fréquentés. Elle se fait donc mener en charrette par monts et par vaux depuis l'arrêt du train jusqu'à la pension du père Rémi Pelletier, en plein cœur du village de Sainte-Anne-des-Monts. Elle passe deux étés sur la côte gaspésienne et publie son journal de voyage aux États-Unis. Son récit témoigne non seulement de la vitalité du milieu, mais aussi des fructueuses activités de chasse auxquelles on se livre dans la région et des nombreux voyages de pêche au saumon sur la rivière Sainte-Anne, ce qui renforce la réputation de la côte nord de la Gaspésie comme paradis perdu, mais quand même accessible à peu de frais<sup>31</sup>.

### Le tourisme motorisé

Le tourisme populaire prend véritablement son élan dans l'est du Québec avec l'extension du réseau



Un attelage de chien vers 1930-1940. Voilà le type d'image sur laquelle va longtemps miser l'industrie touristique avant de moderniser son message (collection Mario Mimeault).

routier provincial. Ce dernier commence à prendre de l'expansion à partir des années 1910 avec la prolifération des voitures automobiles. Les utilisateurs de ce moyen de transport nouveau genre se concentrent alors plutôt sur les portions de routes construites entre Montréal et la frontière américaine. En d'autres mots, ce n'est pas immédiatement la manne pour les régions excentriques de la province.

Il en ira autrement lorsque le

gouvernement prolongera ses routes jusque dans les régions éloignées. Vers l'est, la route nationale arrive à Rimouski vers 1920 et parvient à Matane

en 1925. De là, il faut avoir l'esprit d'aventure si on veut continuer en automobile, mais le ministère de la Voirie du Québec entreprend aussitôt la réfection des bouts de chemin locaux pour en faire une voie de ceinture carrossable. Les travaux durent quatre ans. Ils s'achèvent le 25 juillet 1929 par l'inauguration officielle de ce qui s'appellera désormais le boulevard Perron. Cette nouvelle voie de circulation est ainsi baptisée du nom de son promoteur, le ministre de la

Voirie de l'époque, Joseph-Léonide Perron. Les résultats ne se font pas attendre. Alors qu'une centaine de touristes aventuriers se lancent sans attendre sur le tracé en voie d'achèvement en 1927, 3 500 villégiateurs empruntent le boulevard l'année suivante<sup>32</sup>.

Voyager en automobile relevait alors de l'exploit. Il y a d'ailleurs un tel engouement pour ce moyen de transport que les journaux de l'époque publient des chroniques de l'automobile. Les excursions en voitures motorisées, le «motoring» ou «motor-trips», constituent une attraction que les hôteliers récupèrent immédiatement. Par exemple, le White House à New Carlisle et le Percé Roch House, à Percé, offrent de telles promenades d'agrément à leur clientèle<sup>33</sup>. Il faut dire que ce ne sont pas toutes les familles qui ont le moyen de se payer une automobile et que les adeptes de ce moyen de transport sont souvent considérés comme des sportifs haut de gamme. Cela fait donc bon chic bon genre que de se livrer à ce passe-temps.

À l'opposé de ces activités de type individuel, les excursions de groupes constituent un excellent moyen de visiter la région pour les gens moins fortunés. L'engouement pour les voyages organisés amène, dans une des premières tournées en autobus, un groupe d'étudiants du Séminaire de Sainte-Thérèse de Blainville aussi tôt qu'en 1933. «*Jamais personne, avant nous, ne s'était aventuré dans la dangereuse Gaspésie. Comment nous en tirer?*», se demande anxieusement le chroniqueur du groupe avant de partir<sup>34</sup>. La crainte des excursionnistes motorisés était sans doute exagérée. Le touriste avait déjà l'opportunité de faire un tour de la Gaspésie en réservant sa place à bord de l'une des automobiles de la «Gaspé Tour Lines» de Mont-Joli et aucun incident majeur n'avait encore été rapporté. Cette compagnie, née à la suite d'une campagne de publicité locale militant en faveur du développement touristique gaspésien, avait obtenu une franchise de la Compagnie de chemin de fer Canadien National, nouvellement implantée en région. Une



Voiture Ford de Earl Kruse, Gaspé 1919. Voyager en voiture dans les années 1910 relevait de l'exploit (collection Mario Mimeault).

agence concurrente dont le siège social se trouvait à Québec, la «Quebec Railway Motor Tours», offrait le même service à la clientèle des hôtels de la vieille capitale. Les voyageurs qui désiraient visiter la péninsule à partir de cette ville pouvaient le faire soit en réservant leur place sur l'un des trois autobus nolisés par cette compagnie à chaque semaine, soit en louant une voiture, s'ils préféraient voyager en famille<sup>35</sup>.

### Publicité gouvernementale et littérature sympathique

Une fois la route de ceinture en place, le gouvernement organise la mise en valeur du territoire en créant un Bureau provincial du Tourisme. Ce n'était encore qu'un office du ministère de la Voirie, mais le nouveau bureau effectue un travail d'une rare efficacité. Il publie dès 1929 son premier guide touristique, **Romantic Quebec, Gaspé Peninsula**, lancé à 100 000 exemplaires. Sa publication visait évidemment la clientèle anglophone, mais l'organisme gouvernemental rejoint le marché québécois l'année suivante avec le lancement de son pendant en français, **La Gaspésie - Histoire, légendes, ressources, beautés**. Ainsi, s'ajoute désormais au traditionnel voyage de noces aux chutes Niagara le choix, pour les nouveaux mariés du Québec, de faire le tour de la Gaspésie, une alternative vite devenue populaire.

Et puis, en 1933, le même Bureau du Tourisme fait paraître 2 000 réclames publicitaires vantant les attraits de la Gaspésie dans les journaux de la Nouvelle-Angleterre et invite la clientèle franco-américaine à renouer avec sa terre ancestrale<sup>36</sup>. La campagne de publicité québécoise atteint pleinement son but. Les visiteurs américains répondent promptement et se font de plus en plus nombreux sur nos routes malgré les effets de la crise économique. Selon l'abbé Charles-Eugène Roy, alors curé de Percé, l'achalandage touristique est, cette année-là, en hausse du tiers en Gaspésie alors qu'il est en chute libre dans le reste du Canada. Et l'année suivante, en 1934, Percé accueille plus de 25 000 touristes pendant la saison estivale<sup>37</sup>.

Plus le temps avance et plus le tourisme américain prend de l'importance, au point de constituer, du moins en Gaspésie, la quasi-majorité de la clientèle estivale. Un journaliste de **L'Action catholique**, G.-E. Marquis, s'est amusé, en faisant le tour de la région en 1941, à relever les licences des automobiles rencontrées lors son voyage et il dit avoir dénombré 180 voitures américaines pour 192 voitures canadiennes<sup>38</sup>.

Plusieurs de ceux qui viennent découvrir les beautés de la région ajoutent à leur tour leur propre publicité. L'influence de nombreux écrivains, comme Margaret G. Mac Whirter, John Mason Clark et Dorothy Child Hogner, n'est certainement pas à négliger si on veut expliquer l'engouement des Américains pour notre région<sup>39</sup>. Leurs livres présentent les Canadiens français et le Québec comme un phénomène social particulier à la partie nord-est de l'Amérique. On nous y fait voir comme les frères séparés des Franco-américains ou un rameau de la vieille France qui a réussi à survivre en Amérique. C'est le discours de Wilfrid Bovey dans l'introduction de son livre **The French Canadians To-Day - A people on the March**<sup>40</sup>. Cependant, l'intérêt de son ouvrage vient surtout du fait que la plus grande partie de

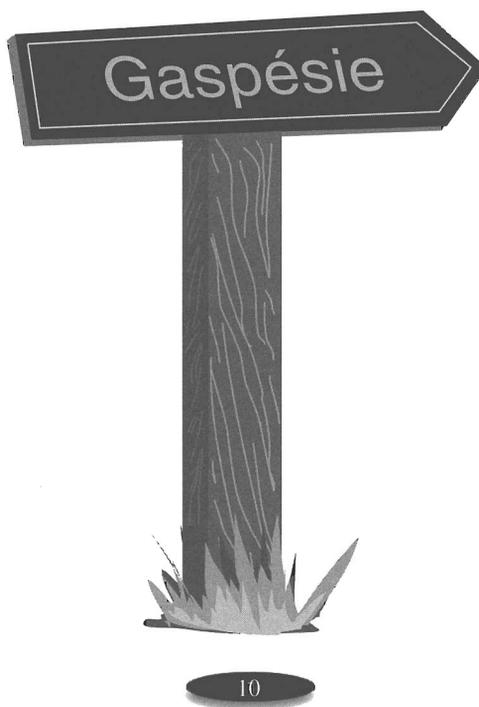
l'iconographie utilisée représente des personnes et des scènes gaspésiennes, bien qu'il parle de la province en général. Cela traduit bien l'attrait que la péninsule suscite chez les touristes et renforce en même temps, par la visibilité offerte, le courant de visiteurs qui commencent à affluer dans l'est du Québec.

D'autres touristes sont des artistes de la photographie. Comme une image vaut mille mots, il est aisé de comprendre que le travail des visiteurs en quête de beaux paysages a permis à la région de se faire connaître sur tout le continent. Certains d'entre eux ont d'ailleurs compris plus rapidement que d'autres le potentiel commercial que leur offrait l'industrie touristique naissante. La diffusion de cartes postales, particulièrement le grand tirage de la série de photos aériennes de Jacques de Lesseps, permet de diffuser un portrait invitant de la Gaspésie. Mme E. Lespérance, qui possède ses studios à Gaspé, et Hedley V. Henderson, photographe de Bathurst, au Nouveau-Brunswick, sont au rang des premiers artistes qui ont vendu la péninsule. D'autres photographes, comme Bertram Willmott, de New York, ont certainement joué un certain rôle dans la publicité informelle qui a pu se faire à la suite de visites estivales, mais on ne peut mesurer l'effet de façon certaine<sup>41</sup>.

### La mise en place d'une infrastructure d'accueil

Douze ans après son inauguration officielle, le boulevard Perron offre dans son ensemble un parcours encore digne d'améliorations, mais la circulation y est déjà importante. «*C'est sans doute, à l'heure actuelle, le tour le plus populaire dans la province de Québec*», écrivait à ses lecteurs le journaliste G.-E. Marquis en 1941.

La Gaspésie commence d'ailleurs à s'équiper pour recevoir tout ce monde. Le chroniqueur de **L'Action catholique**, rapporte qu'on trouve, dans un tour complet de la Gaspésie, à l'aller-retour depuis Québec, quelque 860 chambres dans des chalets ou «cabines». Il s'agit là d'un tout nouveau concept d'hébergement pour la



province, à tout le moins pour l'est du Québec. Du nombre d'unités disponibles, près de la moitié, soit 425 chambres, se trouve dans la péninsule même, à l'intérieur de la boucle Sainte-Flavie-Sainte-Flavie. Et le double de places est offert par les hôtels de la région ajoute Marquis. Le journaliste signale, de plus, que les hôteliers gaspésiens ne sacrifient pas la qualité de l'hébergement au nombre d'unités offertes aux villégiateurs. *«Il n'y a que l'embarras du choix, suivant les bourses, quoique partout l'on trouve le confort et la plus grande urbanité»*, ajoute-t-il<sup>42</sup>. Et ce n'est pas trop. Déjà à la veille de la Deuxième Guerre mondiale, en 1939, il était venu plus de 50 000 touristes à Percé, ce qui donne une idée du trafic que l'on pouvait croiser sur une route encore faite de gravier<sup>43</sup>. Le tourisme est alors définitivement devenu une des ressources de la Gaspésie, reconnaît le doyen de la Faculté des lettres de Grenoble et directeur de l'Institut de géographie alpine, Raoul Blanchard<sup>44</sup>. Malheureusement, les années 1939-1945 allaient tout arrêter.

#### **Les débuts d'un entrepreneuriat local**

Le grand nombre de visiteurs apparus antérieurement au deuxième conflit mondial entraîne très rapidement l'apparition en région d'une petite industrie basée sur l'artisanat local. Cette activité d'appoint permet aux familles de pêcheurs moins fortunés d'arrondir leurs revenus en vendant des souvenirs à leurs visiteurs. En grugeant sur les temps morts de l'hiver, plusieurs Gaspésiens habiles de leurs mains fabriquent qui de petits voiliers de bois, qui des oiseaux et les font vendre par leurs enfants le long de la route nord de la péninsule pendant la belle saison. À Percé, la demande est telle, de la part des touristes, que le premier comptoir d'artisanat ouvre ses portes dès 1934 sous le nom, clientèle oblige, de «Blackwhale»<sup>45</sup>.

À Percé, toujours, la présence d'un paysage maritime unique avait conduit des propriétaires de bateaux à offrir un service de navettes entre l'île Bonaventure et la terre. D'autres organisaient pour le profit des visiteurs



Le manoir Le Boutillier en 1990. On retrouve plusieurs centres d'interprétation en Gaspésie. (collection Mario Mimeault).

de petites croisières tout autour de l'île, mais la concurrence est vive. La création d'un sanctuaire d'oiseaux sur l'île Bonaventure en 1937 amène tous ces petits entrepreneurs à mieux s'organiser en créant le Syndicat du tour de l'île. C'est pour la place un début de structuration qui a comme résultat de contrôler la concurrence et de donner une meilleure image du village.

#### **Le tourisme des années 1950-1960**

Le tourisme de l'après-guerre est relancé par des publications du gouvernement québécois en même temps qu'une réfection complète de la route de ceinture de la péninsule est commencée. Les travaux ont débuté aussitôt après la guerre, en 1945, et se sont terminés trois étés plus tard, en 1947. Le gouvernement de Maurice Duplessis a investi dans ce laps de temps près de 300 000 \$ dans la construction de ponts, l'élargissement et le redressement du tracé routier ainsi qu'à son pavage sur une distance d'une centaine de milles<sup>46</sup>. C'est l'époque où des familles gaspésiennes, comme les Adams de Gaspé, se lancent dans la restauration. D'abord à petite échelle, sagement, à la limite de leurs moyens financiers, puis suivant la demande de la clientèle qui va en

croissant avec les décennies.

C'est aussi l'époque où le Bureau d'aménagement de l'Est du Québec (le BAEQ) consacre, en 1962, la vocation touristique de la Gaspésie. Tout en recommandant la fermeture des paroisses de l'arrière-pays gaspésien, il tente d'orienter les efforts de développement régional vers le tourisme. Il cible certains points forts de la péninsule: Percé, Mont-Saint-Pierre et Carleton<sup>47</sup>. Les années suivantes semblent, en fait, lui donner raison. L'Exposition universelle de 1967 verra douze des trente millions de visiteurs qui se rendent à Montréal prendre ensuite la route de la Gaspésie. Une entente Canada-Québec, signée l'année suivante, engage des dépenses fédérales de l'ordre de vingt-deux millions dans le développement touristique de l'Est du Québec. Renouvelée en 1978, elle donnera naissance au parc Forillon et à l'injection de trente-huit millions de dollars additionnels dans notre économie, une bien triste consolation en regard du prix humain à payer. La province de Québec favorisera pour sa part le développement de l'arrondissement de Percé et du parc de l'île Bonaventure<sup>48</sup>.

Au plan sportif, d'importants changements s'amorcent dans la

propriété des sites d'exploitation touristique. Avec les années, les clubs privés avaient concentré 80 % des territoires de chasse et de pêche sportive entre les mains d'une élite canadienne ou américaine. Cela amenait, bien sûr, de nombreux estivants financièrement à l'aise, mais la clientèle québécoise se trouvait exclue de ces sites récréatifs et la Gaspésien n'échappe pas au phénomène. Sur 220 territoires de pêche et de chasse de l'Est du Québec, 187 appartiennent à des groupes d'accès restreints en 1960. Avec la démocratisation de la province, à la suite de la Révolution tranquille, et sous la pression populaire, le gouvernement s'engage politiquement à redonner accès à ces rivières et territoires de chasse. Il commence le déclubage en 1977. L'année suivante apparaissent les ZEC (Zones d'exploitation contrôlées) qui contribuent à l'avènement d'un tourisme plus éclectique, mais aussi plus massif<sup>49</sup>.

### Une nouvelle industrie

Jusqu'à-là, le développement de l'industrie récréotouristique régionale était principalement le fait des offices gouvernementaux. Le milieu gaspésien commence à s'organiser à partir de la fin des années 1970 avec la création de l'Association touristique régionale (en 1978). De nombreux guides touristiques, y compris celui de l'ATR, ont depuis été publiés sur la région et ont contribué à vendre la Gaspésie aux visiteurs<sup>50</sup>.

Les années 1980-1990 voient apparaître une meilleure planification des efforts de développement régional. La Gaspésie et le Bas-Saint-Laurent

unissent leurs forces pour vendre leur région réciproque. On a lancé en 1989 un Plan de concertation de Tourisme impliquant conjointement le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie avec, comme mandat, de trouver le moyen de prolonger la saison touristique et d'augmenter la clientèle étrangère, européenne en particulier. La stratégie de commercialisation a fait, de plus, se tourner les intervenants du tourisme vers le réseau de distribution des voyages d'agrément. Un groupe de gens d'affaires de Gaspé s'est aussi rendu à

années 1980. Ils présentent diverses facettes de la vie gaspésienne, presque toutes tournées vers la mer: Musée du vent et de la Mer, Centre d'interprétation des phares et des balises, Centre d'interprétation explorama, Site historique du Banc de Paspébiac, Le Centre d'interprétation des pêches de Rivière-au-Renard, etc. D'autres se donnent comme mission de mettre en évidence l'apport des grands Gaspésiens et Gaspésiennes: le manoir Le Boutillier, la maison Hamilton, le site Mary Travers...



La gare de Trois-Pistoles en 1901 avec son chef de gare Émile Côté (à droite) qui regarde descendre les voyageurs (collection Mario Mimeault).

Avec les années, le cercle des intervenants touristiques s'élargit. Le premier kiosque touristique de Bonaventure ouvre ses portes à l'été 1968, une initiative de la municipalité et de la Chambre de commerce locale qui permet d'enregistrer 300 touristes dès le premier mois de ses opérations<sup>52</sup>. Les autres municipalités de la Gaspésie suivent le mouvement à plus ou moins brève échéance. Dans les années 1990, la population amérindienne participe

à son tour à la mise en place d'infrastructures touristiques avec la création du Centre d'interprétation Gespeg à Pointe-Navarre et la reconstitution d'une fortification française du XVII<sup>e</sup> siècle à Ristigouche.

Au plan récréatif, des clubs locaux aménagent des sentiers qui ouvrent la Gaspésie aux villégiateurs pédestres, cyclistes ou motorisés. Par exemple, le premier excursionniste à venir des États-Unis à pied a planté sa tente dans le parc Forillon au début d'octobre 1997<sup>53</sup>. Actuellement, le cyclotourisme est une autre des

à son tour à la mise en place d'infrastructures touristiques avec la création du Centre d'interprétation Gespeg à Pointe-Navarre et la reconstitution d'une fortification française du XVII<sup>e</sup> siècle à Ristigouche.

Au plan récréatif, des clubs locaux aménagent des sentiers qui ouvrent la Gaspésie aux villégiateurs pédestres, cyclistes ou motorisés. Par exemple, le premier excursionniste à venir des États-Unis à pied a planté sa tente dans le parc Forillon au début d'octobre 1997<sup>53</sup>. Actuellement, le cyclotourisme est une autre des

facettes de l'exploitation récréo-touristique en train de prendre forme. Les clubs de vélo gaspésien planifient la mise en place d'un réseau cyclable appelé «La Route verte» grâce à laquelle les adeptes de ce sport découvriront les beautés de la Gaspésie<sup>54</sup>. Toute une gamme d'activités de plein air, centrées sur la spéléologie, la course de traîneaux à chiens, le ski de fond et de montagne, l'équitation, l'observation des mammifères marins, l'ornithologie ou la plongée sous-marine, entre autres, captent l'intérêt des visiteurs tout en diversifiant une industrie touristique en train d'acquiescer ses lettres de noblesse.

Désormais, les organisations à caractère municipal font leurs réunions et congrès de manière à servir les intérêts de leur communauté ou de la région. La Chambre de commerce de Bonaventure avait déjà donné l'exemple en 1947 en organisant chez elle le premier congrès régional des chambres de commerce en même temps que s'y tenait celui de la Chambre de commerce du Québec<sup>55</sup>. Naît ainsi, avec le temps, un tourisme d'affaires qui tourne autour de ces rencontres. Le Congrès des Caisses populaires Desjardins, les conventions des enseignants de la péninsule, les expositions agricoles régionales, les salons du meuble, de l'informatique et du livre alternent depuis d'une ville à l'autre ou cherchent à étendre leurs activités de manière à saupoudrer les retombées économiques attachées à ces événements.

### La farandole des festivals

À un autre niveau, les paroisses et les localités de la côte gaspésienne ont senti le besoin de s'impliquer à leur tour dans le tourisme si elles voulaient tirer profit de la nouvelle industrie. Chacune a organisé des festivals et des événements culturels ou sportifs propres à lui attirer une partie des visiteurs.

Il s'est agi, souvent, d'intéresser une clientèle régionale, mais il arrive que les activités dépassent les frontières de la Gaspésie. Les exemples abondent. La Journée du saumon a amené «des foules records» à Carleton

en 1968<sup>56</sup>. Le Festival de la crevette de Matane a pendant plusieurs années présenté une image de la région à l'échelle nationale. Actuellement, le Festival international de la voile libre de Mont-Saint-Pierre remplit les mêmes objectifs et le Festival en chanson de Petite-Vallée est en voie de devenir un événement culturel et promotionnel de même importance tant pour la région que pour ses lauréats. Dans ce dernier cas, l'effort des organisateurs a fait qu'en 1998 le budget des festivités dépassera celui de la municipalité<sup>57</sup>.

Ailleurs, le Tintamarre des Acadiens de Bonaventure suscite la participation des communautés de la côte nord du Nouveau-Brunswick. Il y a eu les régates de Gaspé qui, dans les années 1910, ont attiré des concurrents de toute la péninsule<sup>58</sup>. Un succès de foule marque la reprise des années 1960 alors que se marient compétitions de voiliers, courses de chevaux, parades de majorettes, repas gastronomiques et soirées dansantes<sup>59</sup>. Reprises dans les années 1980, les régates de Gaspé faisaient les manchettes provinciales et il en est maintenant de même avec le triathlon organisé à chaque été autour du bassin de la rivière York.

### Bilan

Le tourisme gaspésien s'est donc développé en s'appuyant sur une clientèle diversifiée. Dévots, pêcheurs, routiers, estivants, plaisanciers, chasseurs, sportifs, hommes d'affaires ont défilé tour à tour ou simultanément sur les routes de la péninsule. Timides au départ, les activités touristiques ont pris de l'ampleur à la faveur des développements dans les moyens de transport. Voiliers, bateaux à vapeurs, automobiles, chemin de fer, autobus et maintenant avions, motoneiges et vélo ont amené ou amènent les touristes jusqu'à nous. Plus de quinze clubs de motoneige sont, par exemple, actuellement impliqués dans l'entretien de sentiers qui couvrent toutes les parties de la Gaspésie. Ils battent quotidiennement les pistes en saison hivernale et maintiennent ouverts des abris chauffés pour les voyageurs. Cette activité, qui repose en grande partie sur le bénévolat, génère en région de

trois à quatre millions de dollars par année, selon les représentants du CRCD<sup>60</sup>.

Avant que ne soient inventées les campagnes de publicité modernes, la Gaspésie a bénéficié d'un appui venant de l'extérieur pour se vendre. Des récits de voyages, des chroniques, des recueils de gravures, des cartes postales, des articles de journaux et de revues promotionnelles lui ont permis de recruter sa clientèle. Après la Deuxième Guerre mondiale, le gouvernement appuie le développement régional, mais les intervenants locaux commencent à s'organiser. D'un côté, la province et le fédéral investissent dans des campagnes de publicité et dans la mise en place d'infrastructures touristiques. De l'autre, les commerçants de la région se regroupent en association touristique afin de mieux cibler leur clientèle et d'orchestrer leurs campagnes de publicité.

Avec le déclin de l'industrie forestière et la rupture des stocks qui grève maintenant l'industrie halieutique, le tourisme demeure la seule ressource renouvelable et à la fois inépuisable sur laquelle l'économie de la Gaspésie peut encore se reposer pour maintenir sa vitalité.

### Notes

- 1 Guy Laperrière, «Pèlerinage en terre québécoise», **Cap-aux-Diamants**, no 37 (printemps 1994): 40 s.
- 2 Jean-François Larose, «À l'aventure! Les débuts du tourisme routier», **Cap-aux-Diamants**, no 45 (printemps 1996): 29.
- 3 Anselme Chiasson et Albert Landry, **Ristigouche-Centenaire des Capucins 1894-1994**, Québec, Ristigouche, 1992, p. 153, 152, 157; Père Armand, «Ristigouche et sa mission indienne», **La Gaspésie**, (20 février 1960): 6-7.
- 4 Charles-Eugène Roy, **Percé, sa nature, son histoire**, Percé s. éd., 1947, p. 31; M. Stucker, «Pèlerinage à Percé», **La Patrie**, (27 août 1944); Alphonse Loiselle, **La Gaspésie d'aujourd'hui (La Bretagne canadienne)**, Montréal, 1948, p. 112.
- 5 Coureur des bois, «Tourisme et villégiature - Le tour de la Gaspésie», **Le Devoir**, vol. XXXVI, (24 juin 1945).
- 6 Québec, **La Gaspésie-Histoire, légendes, ressources, beautés**, Québec, ministère de la Voirie (Bureau du Tourisme), 1930, p. 92.

- 7 Anonyme, «*Miracle à Sainte-Anne-des-Monts*», **Ma Gaspésie**, (les 2, 9, et 16 septembre 1955).
- 8 L'ensemble de ces oeuvres est relevé par Marc Desjardins dans sa **Bibliographie de la Gaspésie**, Québec, IQRC, 1987, p. 46 ss.
- 9 Cité dans Charles-Eugène Roy, **Percé, sa nature, son histoire**, Percé s. éd., 1947, p. 52.
- 10 Collaboration, **Cacouna 1825-1975**, s. l., Imprimerie du Saint-Laurent, 1975, 140 p.
- 11 Cynthia Hyde, Gustavo Zambrano et Denis Lemieux, «*Métis-sur-Mer, Un lieu unique à découvrir*», **Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent**, vol. XVI, no 2 (43) (juin 1993): 9-17.
- 12 Alfred Pelland, **Vastes champs offerts à la colonisation et à l'industrie - La Gaspésie, Province de Québec**, Québec, ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, 1914, p. 62.
- 13 Pascale Gagnon, «*D'un jeu à l'autre - Regard sur les sports et les loisirs en Gaspésie*», **Gaspésie**, vol. XXXI, no 2 (juin 1993): 33-40; Joseph-Charles Langelier, **Esquisse sur la Gaspésie**, Québec, C. Darveau, 1884, p. 30.
- 14 Michel Landry et Jean Lavoie, **Histoire de Carleton-Tracadie 1766-1996**, Montréal, Septentrion, 1997, p. 283.
- 15 **Ibid.**, p. 283 ss.
- 16 **Ibid.**
- 17 Brigitte Jean, **D'eau et de lumière 1896-1996 - Histoire de Causapsal**, Rimouski, Les Associés, 1996, p. 163.
- 18 Ateliers Plein Soleil, **Métis, Hier... aujourd'hui - Reford Estate**, Mont-Joli, Ateliers Plein Soleil, 1976, p. 23-25.
- 19 John J. Rowan, **The Emigrant and Sportsmen in Canada**, London, Edward Stanford, 1876, p. 405, cité dans Monique Bourget, **Le Ash Inn et l'essor de la villégiature à Gaspé**, Gaspé, Musée de la Gaspésie, 1990, p. 40.
- 20 Margaret Grant MacWhirter, **Treasure Trove in Gaspé and the Baie des Chaleurs**, Québec, The Telegraph Printing, 1919, p. 19.
- 21 **Ibid.**, p. 8.
- 22 Anonyme, **The Gaspe Vacationland. Where the Tourist's Dreams Come True**, Campbellton, Graphic Print, ca 1920, p. 34.
- 23 Lettre de Théodore-Jean Lamontagne à Elzéard Lamontagne, Sainte-Anne-des-Monts, le 9 février 1887, Fonds Omer Saint-Pierre. Cette lettre fait état de la livraison de huit carcasses de caribou dont la viande, plus de 1 600 livres, se vend 45 cents la livre.
- 24 James McPherson Lemoine, **The Chronicles of the St. Lawrence**, N. Y., John W. Lowell, 1878, p. 19.
- 25 Gaston Moisan, «*Le caribou de la Gaspésie*», **Le naturaliste canadien**, p. 9-10.
- 26 François Boulanger, «*Le Parc de la Gaspésie, 50 ans d'histoire*», **Gaspésie**, vol. XXV, no 3 (septembre 1987): 19; Esdras Minville, **Pêche et chasse**, Montréal, Fides, 1946, p. 327; Pascale Gagnon, **op. cit.**, p. 35.
- 27 Marius Barbeau, «*Gaspe Peninsula*», **Canadian Geographic Journal**, vol. 3, no 2 (août 1931): 79-92; Wilfrid Bovey, «*The Gaspé Peninsula Wonderland*», **National Geographic Magazine**, vol. LXVIII, no 2 (août, 1935): 209.
- 28 Robert de Roquebrune, «*Mélina*» et Charles Soucy, «*Une visite à la mer*» dans G. Robert McConnell, **Québec raconte**, Montréal, Éditions Aquila Ltée, 1974, p. 95-103 et 15-23.
- 29 Eugénie L. Ranger, «*Il y a cinquante ans à Percé*», **Revue d'histoire de la Gaspésie**, vol. III, no 2 (avril-juin 1965): 91; Anonyme, **The Gaspe Vacationland. Where the Tourist's Dreams Come True**, p. 26.
- 30 Pierre Dansereau, «*L'Aube sur le Rocher-Percé: 1918*», **Gaspésie**, vol. XIX, no 1 (hiver 1981): 55.
- 31 Effie Molt-Bignell, **La vie quotidienne en Gaspésie au début du siècle**, Sainte-Anne-des-Monts, SHAM, 1983, 158 p.
- 32 **La Voix de Gaspé**, (13 septembre et 27 décembre 1928), cité dans Bélanger, Desjardins, Frenette, **Histoire de la Gaspésie**, p. 595.
- 33 Anonyme, **The Gaspe Vacationland. Where the Tourist's Dreams Come True**, p. 15-16, 27.
- 34 Lionel Gauthier, «*Excursion dans la Gaspésie - 28 juin au 8 juillet 1933*», **Revue d'histoire de la Gaspésie**, vol. XI, no 4 (octobre-décembre 1973): 236-241.
- 35 Jacques Thériault et alii, **Mont-Joli: Histoire et illustration de son premier cent ans (1880-1980)**, Mont-Joli, Plein Soleil, p. 149; Québec, Tourist Bureau, **Romantic Quebec, Gaspé Peninsula**, Québec, 1938, p. 20.
- 36 Québec, **La Gaspésie - Histoire, légendes, ressources, beauté**, Québec, ministère de la Voirie (Bureau du Tourisme), 1930, 258 p.; Jean-François Larose, «*À l'aventure! Les débuts du tourisme routier*», **Cap-aux-Diamants**, no 45 (printemps 1996): 26-29.
- 37 Charles-Eugène Roy, **Percé, sa nature, son histoire...**, p. 53.
- 38 G.-E. Marquis, «*Le tour de la Gaspésie*», **L'Action catholique**, vol. V, no 36 (5 septembre 1941): 2 du supplément.
- 39 Pour les autres auteurs, le lecteur peut en référer à Desjardins, **op. cit.**
- 40 Wilfrid Bovey, **The French Canadians To-Day - A people on the March**, Toronto, J. M. Dent & Sons (Canada) Ltd, 1938, 362 p.
- 41 Jean-Marie Fallu, «*Coup d'oeil du photographe G. B. Wilmott - La Gaspésie des années 1930*», **Gaspésie**, vol. XXXI, no 1 (mars 1993): 25-28.
- 42 G.-E. Marquis, «*Le tour de la Gaspésie*», **L'Action catholique**, p. 2.
- 43 Roy, **op. cit.**, p. 53.
- 44 Anonyme, «*La Côte Nord-Est et la Gaspésie*», **Le Devoir**, (15 octobre 1945).
- 45 Roy, **Percé...**, **op. cit.**, p. 54.
- 46 Alphonse Loisel, **La Gaspésie d'aujourd'hui - La Bretagne canadienne**, Montréal, Laplante et Langevin, 1948, p. 35-42.
- 47 Jean Larrivée, «*Tourisme et loisir dans le Bas-Saint-Laurent 1960-1986*», **Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent**, vol. 13, no 2 (printemps 1988): 31.
- 48 Serge Ouellet, «*Le Bas-Saint-Laurent: d'hier à aujourd'hui*», **Théoros**, vol. 13, no 1 (mars 1994): 3-5.
- 49 Jean Larrivée, **op. cit.**, p. 33 s.
- 50 Le dernier en titre, qui vend la Gaspésie historique, est né de la plume de plusieurs collaborateurs de la **Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent** regroupés autour de Paul Larocque et de Jean Larrivée, **Parcours historiques dans la région touristique de la Gaspésie**. Rimouski, GRIDEQ, 1997, 433 p.
- 51 René Trépanier, «*Le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie se concertent pour conquérir les marchés internationaux*», **Théoros**, vol. 13, no 1 (mars 1994): 22 s.
- 52 Anonyme, «*Kiosque touristique à Bonaventure*», **Chronique gaspésienne**, (19 septembre 1968): 1.
- 53 Bernard Bélanger, «*John Brinda au parc national Forillon - 1er à franchir le sentier international des Appalaches*», **La Péninsule**, (le 10 octobre 1997): 1.
- 54 Michèle Lemieux, «*La Route verte: une voie cyclable autour de la Gaspésie*», **Le Pharillon**, vol. 25, no 16 (23 novembre 1997): 2.
- 55 Anonyme, «*Congrès de la Chambre de Bonaventure*», **Le Devoir**, (9 septembre 1947).
- 56 Anonyme, «*La Journée du saumon a attiré des foules records*», **La Chronique gaspésienne**, (18 août 1968): 7.
- 57 Bulletin de nouvelles, Radio-Canada, 14 novembre 1997.
- 58 Marcel Lamoureux, «*La belle époque des régates de Gaspé 1904-1914*», **Gaspésie**, vol. XXVII, no 2 (juin 1989).
- 59 Anonyme, «*Succès de foule aux régates de Gaspé*», **Chronique gaspésienne**, (15 août 1968): 13.
- 60 Nicolas Méthot, représentant du CRCQ, à l'émission Mer et Monde, parlant du Colloque de la motoneige tenu à Carleton le 22 novembre 1997 afin de mettre sur pied un Plan de développement de la motoneige, Radio-Canada, le 22 novembre 1997.