

Université de Montréal

**Prolongement autoroutier et route touristique : enjeux
relatifs au prolongement de l'autoroute 20 sur la Route des
Navigateurs dans le Bas-Saint-Laurent**

par Maxime Demers-Renaud

Aménagement (Aménagement)

Faculté de l'aménagement

Mémoire présenté

en vue de l'obtention du grade de Maîtrise en Science Appliquée

en Aménagement

option Aménagement

Avril, 2018

© Maxime Demers-Renaud, 2018

Résumé

Les routes touristiques offrent l'opportunité de mettre de l'avant l'identité locale à travers plusieurs activités touristiques réparties tout au long du parcours. Aussi, différentes études ont suggéré que ces routes génèrent des bénéfices économiques et sociaux aux communautés traversées. Or, en accaparant les déplacements touristiques, en accentuant l'isolement des régions rurales et en contribuant au déplacement des activités économiques, l'arrivée d'une nouvelle autoroute pourrait réduire ces bénéfices. À travers une étude de cas de la Route des Navigateurs dans le Bas-Saint-Laurent, route touristique marquée par l'arrivée d'une nouvelle autoroute, le présent projet vise à révéler l'importance de la Route des Navigateurs, à connaître l'impact du prolongement de l'autoroute 20 et à définir les défis que cela entraîne pour cette route touristique. Les résultats obtenus montrent d'abord que la gestion centralisée de la Route des Navigateurs par l'ATR en limiterait l'adhésion des acteurs rencontrés. Ceux-ci tendent donc à travailler en faveur de leur littoral plutôt que pour la Route des Navigateurs, même si les deux reposent sur la présence du fleuve Saint-Laurent. En ce qui concerne le prolongement autoroutier, la configuration actuelle de l'aménagement du territoire et la concentration des activités touristiques ont favorisé la création d'un pôle touristique primaire par MRC. L'autoroute ne fait alors qu'accélérer un processus déjà enclenché. Finalement, les municipalités contournées par l'autoroute observent la disparition des services touristiques dépendant de la clientèle de transit sur la 132. Elles doivent donc devenir elles-mêmes des pôles d'offre afin d'attirer les visiteurs.

Mots clefs : Route touristique, autoroute, développement touristique, territoire

Abstract

The theme routes offer the opportunity to bring forward the local identity through many tourist activities along the way. Also, several studies suggest that these routes bring social and economic benefits to the communities. But the arrival of a highway may hinder these benefits by taking over the tourist travels, isolating the rural regions and contributing to the reduction of these benefits. Through a case study about the “Route des Navigateurs”, a themed route located in the Bas-Saint-Laurent tourism region and hindered by the arrival of the highway this study aims to reveal the importance of the “Route des Navigateurs”, to know the impact of highway 20 arrival and to define the challenges generated for this route. The results show that the “Route des Navigateurs” centralized management by the ATR would limit the joining of various stakeholders. These people tend to bring forward the littoral of the Saint-Lawrence river instead of the “Route des Navigateurs” even though both are based on the presence of the Saint-Lawrence river. In regards to the highway extension, the current configuration of regional planning and the concentration of tourist activities have favoured the creation of primary tourist pole by the MRC. The highway extension accelerates an already initiated process. Finally, the municipalities bypassed by the highway, are noting the extinction of tourist services on the route 132 that were depending on transit customer base. Thereby, the municipalities must become a primary tourism pole to attract visitors.

Keywords: theme route, highway, tourism development, territories

Table des matières

Résumé	ii
Abstract	iii
Table des matières	iv
Liste des tableaux	vi
Liste des figures	vii
Sigles	viii
Remerciements	ix
Chapitre 1 : Introduction	1
Chapitre 2 : Problématique	3
2.1. Les routes touristiques	3
2.1.1. Définition et typologie des routes touristiques	3
2.1.2. Impacts et bénéfices des routes touristiques	5
2.2. Le prolongement des axes autoroutiers	7
2.2.1. Des effets mitigés pour l'économie régionale.....	7
2.2.2. Concentration et centralisation des activités économiques sur le territoire	9
2.3. La Route des Navigateurs et le prolongement de l'autoroute 20	11
2.4. Questions de recherche	13
Chapitre 3 : Méthodologie	14
3.1. Territoire à l'étude	15
3.2. Sources des données	17
3.2.1. Portrait régional.....	17
3.2.2. Entrevues semi-dirigées.....	19
3.3. Analyse des résultats	22
3.3.1. Analyse de contenu	22
3.3.2. Analyse des données et codage	23
3.4. Validation des données	24
Chapitre 4 : Présentation et analyse du territoire à l'étude	26
4.1. Portrait physico-spatial	26
4.1.1. Physiographie du territoire	26
4.1.2. Utilisation du territoire.....	27
4.1.3. Axes de circulation.....	29
4.1.4. Évolution de l'achalandage routier.....	29
4.1.5. Organisation spatiale et pôles territoriaux.....	32
4.1.6. Évolution du périmètre d'urbanisation des municipalités.....	34
4.2. Portrait touristique	37
4.2.1. Le développement touristique dans le Bas-Saint-Laurent	38
4.2.2. La Route des Navigateurs	44
4.3. Conclusion	51

Chapitre 5 : Résultats des entrevues	52
5.1. L'importance de la Route des Navigateurs	52
5.1.1. Perceptions de la route	52
5.1.2. Importance politique et sociale	54
5.1.3. Une importance marquée pour la 132	56
5.1.4. Importance économique	57
5.2. Effets de l'autoroute	59
5.2.1. Modification du comportement des automobilistes	59
5.2.2. Impact du prolongement autoroutier sur les commerces.....	60
5.2.3. Bénéfices de l'autoroute.....	61
5.3. Défis dans la mise en valeur de la Route des Navigateurs	63
5.3.1. Implication des acteurs	63
5.3.2. Stimuler la demande : savoir attirer, capter et retenir les touristes	65
5.3.3. Amélioration de l'offre touristique de la Route des Navigateurs	68
5.4. Conclusion	71
Chapitre 6 : Discussion.....	73
6.1. Synthèses des résultats.....	73
6.2. Intégration de l'aménagement du territoire aux réflexions touristiques	75
6.3. Modèle de planification des régions de destinations	76
6.4. Enjeux par rapport à l'attractivité de la Route des Navigateurs.....	79
6.4.1. Désengagement et méconnaissance de la Route des Navigateurs.....	79
6.4.2. Des tendances bien ancrées dans le Bas-Saint-Laurent	81
6.4.3. L'insuffisance des outils règlementaires en aménagement.....	82
6.5. Conclusion	83
Références	86
Annexes.....	93
Annexe 1 : Définition des secteurs d'activités touristiques.....	94
Annexe 2. Compatibilité des activités et services touristiques selon les affectations du territoire	98
Annexe 3. Sources des cartes.....	106
Annexe 4. Guides d'entrevues.....	108

Liste des tableaux

Tableau I. Documents provenant des acteurs territoriaux consultés.....	18
Tableau II. Objectifs et sous-objectifs du guide d’entrevue	21
Tableau III. Activités et services touristiques permis selon les affectations	27
Tableau IV. Offre de service selon l’aire d’influence des pôles du Kamouraska.....	32
Tableau V. Services présents selon les pôles du Bas-Saint-Laurent	33
Tableau VI. Répartition des attractions touristiques du Bas-Saint-Laurent selon le type de produit.....	41
Tableau VII. Répartition des photographies des guides touristiques selon leur catégorie	42
Tableau VIII. Répartition des attractions de la Route des Navigateurs selon la municipalité..	46
Tableau IX. Répartition des attractions de la Route des Navigateurs selon le produit touristique	47
Tableau X. Répartition des photographies de la Route des Navigateurs selon leurs catégories	48

Liste des figures

Figure 1. Localisation des tronçons à l'étude dans le Bas-Saint-Laurent.....	16
Figure 2. Affectations du territoire dans le Bas-Saint-Laurent.....	28
Figure 3. Évolution de l'achalandage routier dans le Bas-Saint-Laurent, 2006-2014.....	31
Figure 4. Évolution du périmètre urbain.....	35
Figure 5. Nombre d'attractions par municipalité.....	40
Figure 6. Exemples de catégorisation de photographies présentées dans le guide touristique de l'ATR 2016-2017.....	43
Figure 7. Nuage de mots rendant compte du vocabulaire utilisé dans le guide de la Route des Navigateurs (2016).....	49
Figure 8. Exemples de catégorisation de photographies tirées du guide de la Route des Navigateurs 2016.....	50
Figure 9. Modélisation de régions réparties à l'instar de celles sur le littoral du Bas-Saint-Lauren.....	78

Sigles

ATR : Association touristique régionale

CLD : Centre local de développement

CPTAQ : Commission de la protection du territoire agricole du Québec

CRÉ : Conférence régionale des élus

MRC : Municipalité régionale de comté

MTQ : Ministère des Transport du Québec

SAD : Schéma d'aménagement et de développement

SADR : Schéma d'aménagement et de développement révisé

Remerciements

L'aboutissement d'un tel projet de maîtrise n'aurait pu être possible sans l'apport de plusieurs personnes. D'abord, je tiens à remercier mon directeur de recherche, Gérald Domon, pour son indéfectible support, ses conseils avisés et sa contagieuse passion pour les paysages et l'aménagement du territoire. Je veux aussi remercier Pascale Marcotte, co-directrice de recherche, pour m'avoir offert l'occasion de m'initier aux routes touristiques lors de mon baccalauréat et m'avoir permis, au travers d'innombrables discussions, d'approfondir ce sujet passionnant.

Merci à mes parents et à Priscilla pour m'avoir appuyé et encouragé sans cesse au travers de ces trois ans. Merci à Émilie pour l'aide lors de ma collecte de données et nos interminables discussions sur le fleuve. Merci également à Sylvie, Julie, Marlène et tous ceux que je pourrais oublier qui, par leurs connaissances et leurs compétences, ont su m'éclairer et me permettre de voir mon sujet sous des angles différents.

Finalement, un merci tout particulier à ceux qui ont accepté de me rencontrer pour une entrevue. Sans votre participation, ce projet n'aurait jamais pu se concrétiser et votre amour pour le Bas-Saint-Laurent est tout simplement contagieux.

Chapitre 1 : Introduction

« Les autoroutes, ça dit : passez, y'a rien à voir.
C'est pour les imbéciles qui veulent aller le plus vite
d'un point à l'autre. Nous on fait pas de la géométrie,
on voyage. Trouve-moi de jolis petits chemins
qui montrent bien tout ce qu'il y a à voir »
(Éric-Emmanuel Schmitt, Monsieur Ibrahim et les fleurs du Coran)

Le tourisme constitue une avenue de développement pour plusieurs régions du Québec. Seulement en 2014, les visiteurs¹ ont dépensé 13,1 milliards de dollars lors de leurs déplacements touristiques dans la province. 10,8 % des entreprises québécoises œuvrent dans l'industrie touristique et la grande majorité sont des PME situées hors des grands centres que sont Montréal et Québec (Ministère du Tourisme, 2016b). En 2010, elles ont enregistré des gains de 300 millions de dollars (Ministère du Tourisme, 2011). Il y a 10 ans, c'était la seule industrie présente dans toutes les régions du Québec et celle qui fournissait le plus d'emplois après le secteur de la construction (Ministère du Tourisme, 2006). Aujourd'hui, le tourisme représente toujours un secteur d'emplois important avec près de 9 % de tous ceux de la province (Ministère du Tourisme, 2014, 2016b). Pour que les régions puissent espérer devenir des destinations prisées, elles doivent avant tout être accessibles aux visiteurs. Ceux-ci choisissent généralement le moyen de transport qui permet un accès direct, moins cher et plus rapide (Prideaux, 2000, 2009). Au Québec, la voiture constitue le moyen de transport le plus prisé pour circuler. La province compte d'ailleurs un important réseau routier et autoroutier qui ouvre ses différentes régions aux visiteurs. Certaines régions vont aussi désigner des routes sous une thématique particulière afin de favoriser le tourisme. La popularité de ces routes touristiques au Québec ne se dément pas : le ministère du Tourisme a reconnu deux nouvelles

¹ Ce mémoire utilise la typologie du ministère du Tourisme pour définir les types de personnes qui visitent une destination. Les **touristes** font un voyage de plus d'une nuit, mais de moins d'un an, à l'extérieur de leur ville d'origine en utilisant des hébergements commerciaux ou privés. Les **excursionnistes**, quant à eux, sont des personnes qui font un aller-retour dans la même journée vers leur destination, située à plus de 40 kilomètres de leur ville d'origine. Finalement, le terme **visiteur** englobe les touristes et les excursionnistes (Ministère du tourisme, 2016a).

routes dans le Bas-Saint-Laurent et les Laurentides en 2015 et 2016, qui s'ajoutent aux 16 déjà présentes, sans compter les circuits touristiques mis en place par certaines Municipalités régionales de Comtés (MRC) ou municipalités. En parallèle, certaines régions voient apparaître de nouvelles autoroutes, construites entre autres pour des raisons économiques. Ces infrastructures représentent alors le nouveau moyen d'accès rapide, direct et peu dispendieux pour les touristes, qui ont tendance à les privilégier. Au travers d'une étude de cas, cette recherche a pour but de révéler les enjeux qu'engendre le prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles sur la Route des Navigateurs, une route touristique qui longe le fleuve Saint-Laurent dans la région du Bas-Saint-Laurent. Pour ce faire, nous circonscrivons d'abord la problématique au travers d'une revue de littérature sur les routes touristiques et l'impact des nouveaux axes autoroutiers. Nous expliquerons ensuite la méthodologie qui repose sur une approche qualitative et inductive. Conséquemment, aucun cadre conceptuel n'a été développé préalablement à la collecte de donnée, son développement étant fait à partir des résultats obtenus et des lectures menées en parallèle. Nous poursuivrons avec deux chapitres où nous analyserons les résultats provenant, d'une part, des portraits physico-spatial et touristique et, d'autre part, des entretiens semi-dirigés avec des acteurs du territoire. Nous pourrions finalement interpréter ces résultats au regard du modèle de Dredge (1999) pour mieux comprendre les observations, pour identifier les enjeux qui en émergent et pour pousser la réflexion au-delà du cas traité dans le présent mémoire.

Chapitre 2 : Problématique

Dans le cadre du présent chapitre, nous circonscrivons l'état des connaissances actuelles sur la question des routes touristiques et des autoroutes. Ainsi, nous chercherons d'abord à définir les routes touristiques ainsi que leurs retombées pour les communautés. Dans un deuxième temps, nous aborderons le prolongement des tronçons autoroutiers à travers les impacts qu'ils entraînent sur un territoire. Finalement, le cas du prolongement de l'autoroute 20 dans le Bas-Saint-Laurent sera présenté pour comprendre comment l'enjeu de la route 132 et de l'autoroute 20 s'inscrit dans cette région touristique.

2.1. Les routes touristiques

Parcourir une route touristique constitue l'une des multiples façons de découvrir les attraits d'une région. Plusieurs pays et régions ont adopté cette façon de mettre en valeur leurs produits touristiques, dont le Québec. Qu'importe l'endroit où elles sont implantées, leur définition comporte des caractéristiques semblables et elles visent des objectifs tant économiques que sociaux.

2.1.1. Définition et typologie des routes touristiques

Les organismes responsables de la dénomination et de la reconnaissance des routes touristiques diffèrent selon les pays. La littérature scientifique traitant du sujet s'intéresse plutôt aux modes de développement et de gestion optimaux de ces outils touristiques et n'apporte pas de définition générale. Elle s'appuie sur celles des organismes responsables qu'elle analyse. Cette pluralité d'acteurs à l'échelle mondiale implique de considérer d'abord la définition existante au Québec. Dans la province, c'est le ministère du Tourisme de concert avec le ministère des Transports qui doit définir ce concept. La première définition fut

élaborée en 1996 avec le projet-pilote d'implantation de deux routes touristiques, mais depuis elle fut réactualisée, la dernière version ayant été publiée en 2006 :

Une route touristique se définit comme un trajet à suivre le long d'un chemin pittoresque, axé sur une thématique distinctive et qui relie un certain nombre de sites touristiques évocateurs et ouverts aux visiteurs. On y trouve également une variété de services complémentaires, tels l'hébergement, la restauration, des postes d'essence ainsi que des services d'accueil et d'information touristiques (Dumoulin et Trépanier, p. 6).

Trois caractéristiques principales émergent de la définition : premièrement, l'itinéraire routier en soi, deuxièmement, une thématique unique pour l'ensemble du parcours et, finalement, un ensemble d'activités et de services récréotouristiques liés à cette thématique. Si les définitions utilisées dans d'autres pays insistent aussi sur ces éléments, en totalité ou en partie, la thématique en constitue généralement toujours le cœur. En Europe, la définition des itinéraires culturels mentionne qu'ils doivent mettre de l'avant leur thématique sur l'ensemble du parcours pour favoriser la coopération entre les différents acteurs (Conseil de l'Europe, 2014). Carlier (2000) (dans Beaudet, 2003) ajoute que la thématique est un « fil conducteur » qui permet de lier entre elles les activités offertes le long du parcours. Au Québec, la thématique des routes touristiques reconnues par le gouvernement doit reposer sur des « qualités intrinsèques [qui sont] représentatives de l'identité de la route touristique et de la région » (Dumoulin et Trépanier, 2006, p. 8). La thématique constitue ainsi un élément central autour duquel les activités et services touristiques peuvent se rattacher, raison pour laquelle le terme *route thématique* est aussi utilisé.

Si la primauté de la thématique est largement appuyée, la littérature scientifique semble s'être peu intéressée à la question de la typologie des routes touristiques. Lignon-Darmaillac (2015), seule source identifiée sur le sujet, fait ressortir un portrait intéressant de deux types de routes touristiques à travers l'analyse du cas de certaines routes des vins en Europe et en Amérique (tant au nord qu'au sud). Elle constate que certaines de ces routes sont plus axées sur les attractions alors que d'autres sont des destinations en soi. Dans le premier cas, les routes touristiques servent d'outil de promotion pour les différentes attractions. Des vignobles de la Napa Valley en Californie, construits dès le départ pour accueillir un nombre important

de touristes, se sont regroupés sous une route des vins pour faciliter leur intégration dans le marché œnotouristique. L'accent est donc mis sur les entreprises touristiques dont le produit commercialisé est identique et qui se regroupent volontairement afin d'accroître leur part de marché à travers une promotion conjointe. Dans le second cas, certaines routes ont pour objectif de stimuler l'offre touristique locale en s'associant à d'autres acteurs. Le vignoble n'est donc plus l'élément central de la route, mais un acteur local parmi d'autres comme des musées, des hôtels et des restaurants. Dans ce contexte, la route devient la destination, soutenue par différents produits et services touristiques. Comme le mentionne l'auteure, « [C]es territoires [les routes touristiques] se construisent au-delà de l'entreprise viticole, à l'échelle de sa région, en relation étroite avec son patrimoine architectural et paysager, à travers l'histoire et l'économie locale mise en scène par une offre culturelle revisitée » (Lignon-Darmaillac, 2015, p. 150). Si le propos de l'auteure s'illustre uniquement à partir de routes des vins des continents européens et américains, les caractéristiques typologiques fondamentales permettent de poser un regard intéressant sur l'objectif qui sous-tend le développement d'une route touristique. D'un côté, on observe une route définie par les besoins de ses entreprises et du produit à commercialiser, alors que d'un autre côté, c'est plutôt le territoire qui définit la route, l'entreprise s'inscrivant alors dans un tout indissociable de la région et de ses caractéristiques, afin de définir la route.

2.1.2. Impacts et bénéfices des routes touristiques

Qu'importe la définition retenue par les acteurs ou la forme qu'elle prend, la route touristique vise un développement économique des territoires visités. En regroupant plusieurs activités et services touristiques sur l'ensemble de la route plutôt que de les concentrer en un même point, elle permet de répartir les bénéfices économiques sur l'ensemble du trajet (Beudet, 2003; Meyer, 2004). Dans une étude sur les routes touristiques publiée par la Chaire de tourisme Transat (2013), pour le compte de Tourisme Québec, plus de 90% des promoteurs et des municipalités estimaient que la présence d'une route touristique reconnue par le gouvernement « augmente significativement le niveau d'achalandage touristique vers la région » (p. 68). De plus, 75% des entreprises considéraient que ces routes accroissent le

nombre de visiteurs. Une autre section de l'étude démontre que les visiteurs dépensent plus lorsqu'ils empruntent une route touristique qu'en toute autre forme de voyage d'agrément. Elle constitue donc un moyen pour « dynamiser l'économie régionale et locale », devenant dès lors un « levier économique » (Beaudet, 2003) pour ces régions à la condition que les attractions soient tenues par des entreprises locales.

Au-delà de la répartition des retombées économiques, les routes touristiques permettraient également un développement communautaire. Ces itinéraires constituent aujourd'hui principalement une stratégie d'affirmation d'une identité locale propre à l'espace traversé (Beaudet, 2003). L'identité d'une région étant portée par ses habitants, une recherche menée en Afrique du Sud a démontré que la participation et l'implication des membres de la communauté pour la route touristique permettaient de retisser les liens sociaux (Briedenhann et Wickens, 2004). En Europe, il a été démontré que, en matière de route touristique, la Norvège avait une stratégie plus propice au développement, car adaptable aux imprévus (Antonson et Jacobsen, 2014). Cette stratégie aurait été encore plus bénéfique pour le pays si elle avait pris en compte la population dès le début, si donc une approche « bottom-up » avait été adoptée (Antonson et Jacobsen, 2014). Au Maroc, l'autonomisation de la population par sa participation à la planification des routes aurait permis un développement social, puisque ce sont ces connaissances et ces compétences qui sont mises de l'avant et offertes comme produit touristique (Knidiri, 2012). Dans le contexte québécois, aucune donnée n'est disponible concernant les bénéfices sociaux découlant de la route touristique. Les documents gouvernementaux portant sur la planification de ces routes informent uniquement sur les objectifs à atteindre pour être reconnue et recevoir une signalisation en conséquence, sans référence à la façon dont elle doit être réfléchi. La route peut toutefois être un prétexte pour susciter la participation et l'échange des organisations. Elle peut devenir un moyen de communication tant pour les visiteurs que pour les acteurs du territoire.

En somme, en choisissant d'implanter une route touristique, une région veut mettre en valeur son identité à travers une série d'activités touristiques qui bénéficieront économiquement et socialement aux communautés locales. En incitant les gens à parcourir les routes secondaires, elle favorise une répartition des bénéfices sur l'ensemble du territoire et

peut favoriser le développement des communautés locales, si ces dernières sont intégrées (Briedenhann et Wickens, 2004).

2.2. Le prolongement des axes autoroutiers

Les routes qui accueillent un itinéraire thématique permettent aux automobilistes de s'arrêter fréquemment pour profiter des attractions touristiques. Certaines régions vont aussi privilégier le prolongement d'un tronçon autoroutier afin de stimuler leur développement. Ces nouvelles infrastructures ne sont toutefois pas sans conséquence. Si certains impacts positifs sont reconnus par la littérature, d'autres font l'objet de critiques et de questionnements par la communauté scientifique.

2.2.1. Des effets mitigés pour l'économie régionale

Lorsque le projet de prolonger un axe autoroutier est lancé, les promoteurs sont amenés à réaliser un ensemble d'études pour établir la pertinence de ces infrastructures ainsi que les impacts tant positifs que négatifs qu'elles peuvent engendrer sur l'économie et le territoire. Dans le cas du prolongement de l'autoroute 20, le Ministère des Transport a publié une étude d'impact en 2001 pour évaluer les conséquences du prolongement entre Cacouna et Trois-Pistoles. D'un point de vue socio-économique, une baisse de fréquentation des commerces de services qui dépendent de la circulation de transit sur la 132 est anticipée. Néanmoins, le promoteur croit que ces activités pourraient se « déplac[er] vers le nouveau point de chute de l'autoroute » (p. 140) que sera la ville de Trois-Pistoles (Ministère des Transports, 2001). Ainsi, en bénéficiant du seul échangeur situé en zone urbaine plutôt qu'en zone agricole protégé, « le développement économique de Trois-Pistoles va s'accroître de façon importante » (Ministère des Transports, 2001, p. 141). Certaines publications scientifiques réfutent toutefois ces arguments. Pour Barre (1997) et Plassard (1990), deux sortes d'impacts semblent émerger des différentes études produites préalablement au prolongement autoroutier : les effets indirects et les effets directs.

La première série d'effets découle du fait que les autoroutes favoriseraient automatiquement le développement économique (Barre, 1997; Plassard, 1990). Les promoteurs du prolongement de l'autoroute estiment qu'elle bénéficiera au développement économique régional, car elle engendrera de nouveaux besoins. Or, Offner (1993) apporte deux critiques à cette vision. D'une part, cette posture théorique serait fautive, car le territoire est déjà vecteur de tendances (Barre, 1997; Offner, 1993) que l'autoroute ne fait qu'accélérer en permettant d'accroître la quantité de personnes et la vitesse à laquelle elles peuvent s'y rendre (Plassard, 1990). Burmeister et al. (2003) (dans Bérion, Joignau et Langumier, 2007) appuient cette idée lorsqu'ils mentionnent que « Le développement relève davantage d'une dynamique de transformation d'éléments déjà existants et souvent immatériels que de leur création ex nihilo ». D'autre part, l'invalidité scientifique des études menées par les promoteurs se combinerait à l'utilisation « [d']une rigueur méthodologique déficiente » (Offner, 1993, p. 237). Elles mesurent les différences sur le territoire avant la présence de l'autoroute et après son passage (Offner, 1993). En s'inspirant des approches quantitatives pour établir des indicateurs numériques, cette méthode ignore les modifications sociales, politiques et économiques qui marquent le territoire. En effet, ce dernier est un espace dynamique dont les composantes évoluent. Les analyses doivent donc prendre en compte cette caractéristique et coupler des approches qualitatives qui permettent de connaître la perception des acteurs du territoire (Offner, 1993). L'apport de la nouvelle infrastructure routière au développement économique ne semble donc pas pouvoir être confirmé étant donné que les études ne parviennent pas à un consensus sur le sujet.

La seconde série concerne les retombées à court terme. Selon Barre (1997), ces effets font référence aux emplois créés lors de la construction de l'infrastructure et aux conséquences environnementales d'une importante emprise au sol. Plassard (1990), de son côté, estime plutôt que ces effets ne peuvent comprendre les emplois temporaires créés, ceux-ci devant faire l'objet d'une catégorie séparée.

2.2.2. Concentration et centralisation des activités économiques sur le territoire

Un axe autoroutier favorise une contraction de l'espace-temps, induite par la rapidité avec laquelle les automobilistes pourront dès lors rejoindre deux villes importantes éloignées l'une de l'autre (Barre, 1997). En pouvant accélérer leur déplacement, ils modifient leur comportement et délaissent les routes secondaires au profit des autoroutes. Cette réalité détourne les visiteurs des régions rurales (Plassard, 1990). Les activités se polarisent alors dans les centres urbains plus facilement accessibles et désertent les régions, qui se trouvent isolées (Mestre-Gonguet, 2002). À l'isolement des territoires ruraux s'ajoute le fait que l'attrait pour l'autoroute encourage un déplacement des activités économiques.

Des études tant américaines que françaises ou québécoises documentent l'impact du changement de comportement des automobilistes sur la localisation des activités économiques. L'autoroute est un projet exogène aux territoires ruraux traversés, qui sont localisés entre les deux centres urbains connectés. Ces régions subissent alors le tracé choisi et la présence de l'autoroute peut ne pas correspondre aux réalités économiques locales (Chandra et Thompson, 2000). Les *Counties* ruraux américains qui sont traversés par de nouvelles autoroutes n'observent pas d'accroissement net de l'activité économique régionale. Au contraire, l'autoroute favoriserait plutôt une réorganisation des activités sur le territoire et les industries tendraient à s'approcher de ces infrastructures (Chandra et Thompson, 2000). Ce déplacement intrarégional a pour effet d'encourager la concentration des activités près des centres urbains adjacents à l'axe de circulation rapide, entraînant un « déséquilibre territorial » (p.40) avec les régions périphériques. Ces dernières « ne reçoivent [alors] que des retombées très marginales du développement » (Mestre-Gonguet, 2002, p. 41). Au Québec, les travaux d'André (1996) sur les déplacements des commerces autour d'un échangeur après la construction de l'autoroute 15 à la hauteur de Saint-Jérôme illustrent bien le rapport entre autoroute et localisation des activités économiques. Son propos prend appui sur deux autres études menées dans les années 1980. Massicotte (1982) (dans André, 1996) remarque qu'après l'apparition de l'autoroute 35 en périphérie de Saint-Jean-sur-le-Richelieu, les activités se déplacent avec comme conséquences l'apparition de deux pôles dans la ville : le centre-ville, qui est faible, et

le pôle près de l'autoroute qui est plus fort. Une autre étude de Pelletier (1990) illustre que l'arrivée d'une route qui ceinture la ville de Saint-Hyacinthe a entraîné un « développement non contrôlé des activités » (André, 1996, p. 46) à cause d'un manque de planification et donc un déclin du centre-ville. La ville nuance toutefois les propos en précisant que les commerces du centre-ville se sont spécialisés et que seuls les commerces d'appoints se sont déplacés près de l'autoroute. Dans tous les cas, les commerces ne sont pas les seuls à convoiter ces nouveaux espaces, les industries et les populations veulent aussi profiter de la présence des échangeurs. Plus récemment, le cas de Cowansville est soulevé dans un rapport sur le prolongement de l'autoroute 20 réalisé par la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal (Domon et Paquette, 2013). Cette brève étude illustre que depuis la construction d'une voie de contournement, les activités de la ville se sont fortement déplacées en bordure de ce nouvel itinéraire.

Pour qu'une région attire les visiteurs et devienne une destination, elle doit posséder, en plus des attractions touristiques, un minimum de services comme des stations-service, des restaurants et des hébergements (DeGranpré, 2009). Or, ces commerces seraient les premiers à se déplacer vers l'autoroute lors d'un prolongement, car leur rentabilité dépend de l'achalandage routier (André, 1996). En se déplaçant, ils tendent alors à disparaître ou à être moins présents dans les villes (André, 1996). Ces recherches citées sur les impacts de l'autoroute apportent un éclairage intéressant sur la question, en quantifiant et cartographiant le phénomène du déplacement des activités après la construction d'un nouveau lien routier. Elles n'abordent toutefois pas la façon par laquelle ces enjeux sont perçus et vécus par les communautés ni comment elles réagissent. Par ailleurs, la littérature consultée n'apporte aucun éclairage spécifique sur l'impact des autoroutes sur l'industrie touristique et encore moins sur les itinéraires thématiques.

Dans les débats qui entourent la construction des nouveaux liens autoroutiers, certains acteurs considèrent qu'ils pourront contribuer au développement économique régional. Ces acteurs estiment que ces infrastructures pourront modifier favorablement les dynamiques territoriales. Or, d'autres auteurs estiment que seules certaines modifications peuvent être attribuées directement aux autoroutes, comme le déplacement des automobilistes des routes

secondaires vers les autoroutes (Plassard, 1990). La préférence du touriste pour un itinéraire plus rapide et direct (Prideaux, 2000, 2009) tend ainsi à accentuer l'isolement des régions rurales au profit des zones urbaines qui centralisent alors le développement (Chandra et Thompson, 2000; Mestre-Gonguet, 2002; Plassard, 1990).

2.3. La Route des Navigateurs et le prolongement de l'autoroute 20

La route 132 dans le Bas-Saint-Laurent et son pendant touristique, la Route des Navigateurs, représentent un cas intéressant d'adaptation d'une route à l'arrivée d'une autoroute. Fondée en 1996 dans le cadre d'un projet pilote du ministère du Tourisme pour évaluer les stratégies de signalisation de cette nouvelle forme de promotion touristique pour la province (Groupe de travail sur la signalisation des circuits et des routes touristiques, 1996), cette route touristique met de l'avant la proximité du fleuve et des activités qui y sont associées « depuis trois siècles d'histoire de pêcheurs, de navigateurs, de constructeurs de goélettes. » (Dumoulin, 2003, p. 11).

En parallèle au développement de la Route des Navigateurs, le gouvernement étudie l'idée dans les années 1990 de prolonger l'autoroute 20 entre Cacouna et Rimouski. En effet, dans une étude parue en 1990, il retient le prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Le Bic comme meilleure solution pour améliorer la sécurité des automobilistes qui circulent dans le Bas-Saint-Laurent, mais également pour répondre à l'accroissement de la circulation les impacts sur sa fluidité. 12 ans plus tard, en 2002, une seconde étude est menée dans le cadre de la tenue des audiences du Bureau d'Audience Publique en Environnement (BAPE) et s'intéresse aux impacts conséquents au prolongement. Elle reconnaît que ce projet aura des conséquences négatives pour l'environnement, surtout en ce qui concerne les terres agricoles. Elle reconnaît également que des commerces situés sur la 132 et qui dépendent de la circulation de transit seront affectés. Toutefois, elle estime que les terrains situés à proximité des échangeurs en zones urbaines offriront des opportunités de développement commercial. Les acteurs économiques du milieu désirent alors améliorer la sécurité des automobilistes sur

la route 132, mais aussi contribuer au développement régional. Aujourd'hui encore, la configuration de la route nationale complique la circulation durant la saison estivale, car les touristes s'ajoutent aux automobilistes locaux. Cette situation occasionne des conflits entre les automobilistes qui restent dans la région et ceux qui ne font que passer. De plus, l'ajout d'entreprises le long de la route accroît le nombre de sorties et entraîne des risques pour les automobilistes qui circulent et ceux qui désirent quitter l'entrée. L'autoroute permettrait ainsi aux automobilistes de transit d'emprunter un parcours plus rapide et plus direct, laissant ceux qui désirent prendre leur temps utiliser la 132 (MRC de Rimouski-Neigette, 2009; MRC de Rivière-du-Loup, 2004). Du coup, cela permettrait de réduire l'achalandage et d'améliorer la sécurité du parcours (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 2002). Dans un autre ordre d'idée, les promoteurs du projet, comme le gouvernement, certains préfets et autres élus, les représentants du milieu économique et certains citoyens, souhaitent aussi contribuer au développement régional. Le Bas-Saint-Laurent, desservi uniquement par la 132, devient isolé des grandes villes de Québec et Montréal (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 2002). Les responsables de la région estiment dès lors que la construction de l'autoroute permettra de relier plus rapidement la région avec les grands centres pour attirer des entreprises et donc favoriser un développement économique régional (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 2002).

Toutefois, cet appui à la nouvelle autoroute cache aussi des réactions d'opposition d'une partie de la population. Celle-ci craint que le développement des petites communautés soit limité et que le nouveau tracé affecte les terres agricoles. Lors des consultations publiques du BAPE, certains citoyens font remarquer que l'autoroute risque d'entraîner une baisse d'achalandage de la route 132 (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 2002). Or, plusieurs entreprises touristiques s'y trouvent et ont besoin de cette fréquentation. Le Regroupement pour la protection du territoire Bic-Saint-Fabien estime pour sa part que cette conséquence sera principalement significative pour la ville du Bic et la ville de Saint-Fabien (Bélanger, 2011). En plus de l'isolement des municipalités qui longent la 132, les citoyens craignent que le tracé valorisé par le MTQ pour la nouvelle autoroute vienne scinder les terres agricoles de la région (Bélanger, 2011). Selon ces citoyens, une telle situation affecterait d'abord la production agricole et acéricole, puisque l'autoroute traverserait certaines des

meilleures terres agricoles de la région (Bélanger, 2011), mais aussi des érablières avec des capacités de production commerciale (Michaud, 2011). En traversant ces terres, les citoyens craignent aussi qu'elles subissent une pression du développement urbain et commercial (Thériault, 2005).

2.4. Questions de recherche

La littérature consultée s'intéresse spécifiquement à l'apport des routes touristiques ou à l'impact de la construction de nouveaux tronçons autoroutiers. Or, même si leur cohabitation constitue une réalité pour certaines régions, aucune étude consultée ne lie ces deux éléments pour mieux saisir le phénomène. Puisque ces deux axes de circulations se côtoient dans le Bas-Saint-Laurent en engendrant certaines tensions, il importe de se demander : quelles sont les conséquences touristiques pressenties du prolongement de l'autoroute 20 sur la Route des Navigateurs et comment les acteurs régionaux comptent-ils y répondre ? Cette question soulève quatre sous-questions qui guideront la conduite de la recherche :

- Dans quel contexte territorial et touristique le Bas-Saint-Laurent évolue-t-il ?
- Comment les acteurs du territoire voient-ils la Route des Navigateurs et son apport à la région du Bas-Saint-Laurent?
- Quelles sont les modifications à la dynamique territoriale qui sont induites par l'arrivée de l'autoroute 20 dans le Bas-Saint-Laurent?
- Quelles stratégies pourraient être mises en place pour stimuler l'achalandage touristique de la Route des Navigateurs et répondre aux effets de l'autoroute ?

Chapitre 3 : Méthodologie

L'impact d'une autoroute sur une route touristique est peu documenté dans la littérature scientifique. Par contre, les nombreuses études qui portent sur les impacts d'une nouvelle autoroute en général mettent en évidence l'aspect physico-spatial et quantitatif de la question. Or, comme le précise Barre (1997), elles omettent les visions, perceptions et expériences des acteurs locaux et, conséquemment, ne peuvent pleinement assurer la compréhension des dynamiques et des enjeux qui expliquent ces déplacements territoriaux. Au Québec, les décisions concernant l'utilisation du sol en bordure de la future autoroute sont prises par les élus régionaux et locaux via les Schémas d'aménagement et de développement (SAD) et les Plans d'urbanisme. Leur vision et leur réaction deviennent alors déterminantes. Dans ce contexte, il paraît essentiel de compléter ces recherches à l'aide d'une approche qualitative, plus précisément à partir d'une étude de cas. Cette approche permet de décrire un phénomène pour mieux le comprendre lorsque les connaissances à ce sujet sont limitées (Fortin, 2010), faisant émerger le sens que prend l'arrivée de l'autoroute 20 pour les intervenants du Bas-Saint-Laurent.

L'étude de cas est une description en profondeur d'un système dont les frontières sont bien délimitées (Merriam, 2009). Pour Stake (2006) (dans Karsenti et Demers, 2011), c'est une approche qui s'intéresse principalement aux cas individuels, c'est-à-dire à des systèmes circonscrits dont les composantes (variables) sont en interactions entre elles. Avec une conception différente, Yin (2009) considère qu'elle est une étude empirique qui s'intéresse aux phénomènes contemporains lorsque la frontière entre ces phénomènes et le contexte dans lequel ils se produisent est complexe à identifier. En résumé, l'étude de cas s'intéresse avant tout au contexte (le cas) dans lequel prend place un phénomène, puisqu'il en est dépendant. Ce type de recherche, selon Yin (2009), permet de se pencher sur un seul cas à cause de son unicité. Dans le cas présent, la Route des Navigateurs est la seule route touristique reconnue par le ministère du Tourisme touchée par le prolongement d'une autoroute en parallèle à son trajet. L'unicité de cette route touristique sur cet aspect rend pertinente une approche qui tient compte du contexte territorial et touristique.

L'étude de cas est une méthode flexible qui permet l'utilisation de multiples sources de données pour « décrire en profondeur le phénomène étudié » (Fortin, 2010, p. 281). Ainsi, après une définition des limites physiques du territoire dans lequel se déroule l'étude, nous détaillerons les différentes approches pour collecter et analyser les données, mais aussi les mesures prises afin d'en assurer la rigueur.

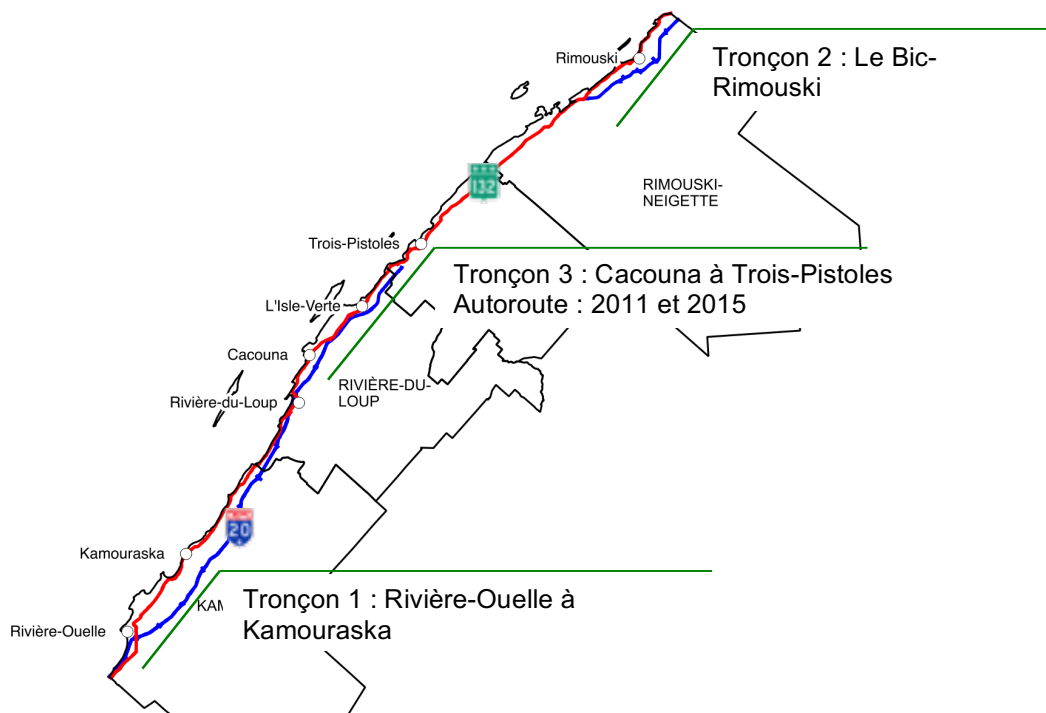
3.1. Territoire à l'étude

Le Bas-Saint-Laurent est une région administrative et touristique sise entre la région de Chaudière-Appalaches et celle de la Gaspésie sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent. À l'instar d'autres régions de la province, le Bas-Saint-Laurent possède des frontières administratives et touristiques distinctes. La région touristique inclut les MRC du Kamouraska, de Rivière-du-Loup, des Basques, de Rimouski-Neigette, de La Mitis, dont une moitié est aussi comprise dans la région touristique de la Gaspésie, ainsi que celle du Témiscouata. Puisque la présente recherche se concentre sur les MRC qui bordent le fleuve Saint-Laurent, cette dernière n'est pas incluse dans le territoire à l'étude.

Dans le Bas-Saint-Laurent, l'autoroute 20 a déjà fait l'objet de certains prolongements. Réalisés à différents moments dans le temps, ces prolongements peuvent être porteurs d'enseignements complémentaires pour la présente recherche. Ainsi, le secteur entre Cacouna et Trois-Pistoles a été relié par un prolongement de l'autoroute en 2015. Ce secteur est intéressant pour la présente étude puisque les répondants sont en mesure de nous informer quant à leurs aspirations et leurs craintes entourant l'arrivée récente de l'autoroute. Ils sont aussi en mesure de présenter ce qu'ils comptent faire pour y réagir. Cela dit, pour connaître et comprendre les stratégies déjà adoptées, il importe aussi de considérer des prolongements plus anciens. Compte tenu de l'étendue du territoire concerné, le Bas-Saint-Laurent a, pour la réalisation de la présente étude, été divisé en secteurs selon l'année d'ouverture du tronçon de l'autoroute 20, mais en tentant compte de la densité des attractions touristiques présentes et de la disponibilité des acteurs locaux pour mener les entrevues. À partir de ces critères, trois secteurs ont été délimités (figure 1).

1. Le premier s'étend de Rivière-Ouelle à Kamouraska. D'une longueur d'environ 28 km, il offre un point de vue à long terme sur la question puisque l'autoroute a été achevée dans les années 1970. Un total de 7 lieux touristiques sont référencés par le dépliant de la Route des Navigateurs.
2. Le second secteur concerne exclusivement la ville de Rimouski où une portion de l'autoroute a été implanté au début des années 2000 ; ce secteur offre alors un regard à moyen terme dans un secteur principalement urbain. Sur une distance d'une trentaine de kilomètres, 14 lieux touristiques sont référencés.
3. Finalement, le dernier secteur concerne les municipalités situées entre Cacouna à Trois-Pistoles. Il permet de connaître le point de vue de ceux qui ont été très récemment touchés par l'implantation de l'autoroute entre 2011 et 2015. D'une longueur de 36 kilomètres, il s'agit du seul secteur qui chevauche deux MRC pour y inclure la ville de Trois-Pistoles où l'autoroute s'arrête au moment de l'enquête (2017). Un total de 13 lieux touristiques sont référencés.

Figure 1. Localisation des tronçons à l'étude dans le Bas-Saint-Laurent



3.2. Sources des données

Comme précisé précédemment, l'étude de cas repose sur la combinaison de plusieurs sources de données afin d'assurer une compréhension en profondeur du phénomène et du contexte dans lequel il évolue. Nous dresserons premièrement un portrait régional pour définir objectivement, à travers différentes sources secondaires, les réalités territoriales et touristiques de la région et leur évolution. Deuxièmement, nous nous appuierons sur des entrevues semi-dirigées afin de saisir les perceptions des acteurs régionaux sur le phénomène.

3.2.1. Portrait régional

Le contexte actuel dans lequel évolue le Bas-Saint-Laurent est marqué par de multiples réalités territoriales et touristiques qu'il importe de connaître. D'abord, le portrait physico-spatial permet de saisir les réalités qui marquent l'organisation du territoire à travers la synthèse de la littérature grise provenant de l'Association touristique régionale (ATR) et des MRC (Tableau 1).

Le portrait touristique permet quant à lui de définir les produits touristiques mis de l'avant par le Bas-Saint-Laurent, de dresser l'état de l'offre et de comprendre l'image touristique induite, soit celle qui « résulte des communications des acteurs touristiques qui ont pour but de vendre et d'informer le consommateur » (Frochot et Legohérel, 2014, p. 249). Ce portrait touristique comporte une synthèse des documents du tableau 1, une analyse du contenu visuel et discursif des guides touristiques (Tableau 1) ainsi qu'une analyse statistique

Cette analyse du contenu visuel s'appuie sur les photographies insérées dans les guides de l'ATR ainsi que ceux des offices de tourisme des MRC et celui de la Route des Navigateurs. En ce qui concerne spécifiquement les guides de l'ATR et des offices de tourisme, les photographies provenant d'une publicité ou celles coiffant la présentation d'une attraction sont mises de côté pour connaître uniquement l'image véhiculée par ces organisations. Dans le guide de la Route des Navigateurs, celles associées à une attraction sont considérées puisque cette route constitue le cœur de la présente recherche et que ses attractions

la définissent directement. L'analyse discursive se concentre pour sa part uniquement sur le guide de la Route des Navigateurs afin de connaître les mots utilisés pour la promouvoir².

Tableau I. Documents provenant des acteurs territoriaux consultés

Territoire concerné	Document
Kamouraska (MRC)	<ul style="list-style-type: none"> • Schéma d'aménagement et de développement révisé (2013) • Guide touristique du Kamouraska (2016-2017)
Rivière-du-Loup (MRC)	<ul style="list-style-type: none"> • Schéma d'aménagement et de développement révisé (2013)³ • Guide touristique de Rivière-du-Loup (2017-2018)
Les Basques (MRC)	<ul style="list-style-type: none"> • Schéma d'aménagement et de développement (1987 [mise à jour 2012]) • Site internet de la municipalité de Trois-Pistoles • Site internet du Centre local de développement (CLD) des Basques • Guide touristique des Basques (2016-2017)
Rimouski-Neigette (MRC)	<ul style="list-style-type: none"> • Schéma d'aménagement et de développement révisé (2016) • Guide touristique de Rimouski-Neigette (2016-2017)
Ensemble du Bas-Saint-Laurent (ATR)	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégie de développement de l'offre touristique du Bas-Saint-Laurent 2014-2020 • Enquête sur la Route des Navigateurs (2018) • Demande d'aide financière pour la mise en valeur des routes et des circuits touristiques (2009) • Route des Navigateurs : Document d'information (Aucune date) • Guide touristique du Bas-Saint-Laurent (2015-2016) • Guide touristique de la Route des Navigateurs (2015) • Guide de la Route des Navigateurs (2017)

² Des exemples de classification des images sont présentés au chapitre 4.

³ Le SADR de Rivière-du-Loup (2013) n'est pas la version actuellement en vigueur dans la MRC. Elle permet néanmoins d'obtenir des informations actuelles sur le territoire. Toutes analyses et interprétation doivent être conduites avec précaution.

L'analyse statistique descriptive des attractions est une source complémentaire à l'analyse visuelle et à la synthèse de la littérature grise pour assurer la compréhension du contexte touristique dans lequel évolue le Bas-Saint-Laurent. Elle repose sur une recension exhaustive de toutes les attractions touristiques apparaissant dans la base de données de Québec Original⁴, du Guide touristique de l'ATR, du guide de la Route des Navigateurs ainsi que ceux des MRC de Kamouraska, de Rivière-du-Loup, des Basques et de Rimouski-Neigette. Ces attractions sont réparties entre cinq thèmes (ou produits touristiques) déterminés par Tourisme Québec et utilisés obligatoirement par les ATR dans leurs guides touristiques à savoir : les événements; la culture et le patrimoine; la nature et le plein air⁵; les saveurs régionales et, finalement, les activités diverses. Certaines attractions sont déjà classées dans les guides touristiques, mais pour d'autres, le classement est effectué par le chercheur, en se basant sur l'activité principale offerte. Puisque les thèmes déterminés par le Ministère ne possèdent pas de définition formelle, celles des Associations Touristiques Sectorielles (ATS) sont utilisées⁶. Si nécessaire, les définitions d'organismes reconnus ou provenant de la littérature scientifique sont aussi utilisées (Annexe 1).

3.2.2. Entrevues semi-dirigées

La prise en compte des perceptions et de la vision des acteurs locaux constitue le cœur de la recherche et s'exprime à travers trois de ses quatre objectifs. Dans ce cas, l'entrevue semi-dirigée ressort comme étant la meilleure méthode de collecte de données puisqu'elle permet aux acteurs locaux de partager en profondeur « [leur] expérience, [leur] savoir et [leur] expertise » (Savoie-Zajc, 2009, p. 342) du Bas-Saint-Laurent et de la Route des Navigateurs pour pouvoir en faire ressortir les conséquences tant positives que négatives de l'arrivée de l'autoroute 20 (Barre, 1997).

⁴ Québec Original est un site officiel du gouvernement du Québec, sous la responsabilité de Tourisme Québec, qui répertorie les attractions, les événements et les services (tels que l'hébergements et la restaurations) accessible dans les différentes régions touristiques du Québec.

⁵ Ce produit inclut aussi les attractions relevant du produit « plaisirs d'hiver », en conformité avec la position de Tourisme Québec.

⁶ Les ATS veillent au développement de leur produit respectif en jouant un rôle de leadership et de concertation auprès des intervenants de leur milieu (Tourisme Québec, 2017).

La population ciblée pour les entretiens se compose d'acteurs directement impliqués dans l'intervention en tourisme ou en aménagement du territoire. On y retrouve donc les maires, les préfets, les aménagistes, les agents de développement et les responsables du développement touristique des MRC traversées par la Route des Navigateurs. Puisque le territoire est divisé en trois secteurs, seuls les acteurs s'y trouvant ou les acteurs dont les interventions concernent l'un des secteurs sont considérés. La population ciblée étant importante, un échantillonnage par réseau (ou « boule de neige ») permet de rejoindre plus rapidement ceux qui ont un lien avec la Route des Navigateurs. Cette méthode part du principe que les participants aux entrevues peuvent recommander de futures personnes à rencontrer qui auraient un lien avec le sujet étudié. La composition d'un échantillon composé exclusivement de participants pertinents est alors accélérée (Fortin, 2010). Dans le présent cas, la saturation des données est atteinte avec un total de 14 répondants.

Chaque entrevue est menée dans un endroit choisi par le participant, a une durée maximale de 1 h 30 et est enregistrée afin de la retranscrire intégralement par la suite. Puisque les personnes rencontrées s'expriment en fonction du poste qu'elles occupent, un certificat d'approbation éthique a été émis par le Comité plurifacultaire d'éthique de la recherche de l'Université de Montréal. Ce dernier exige que tous signent un *Formulaire d'information et de consentement* envoyé quelques jours avant l'entrevue. Il mentionne les bénéfices et inconvénients de la participation, mais aussi les mesures utilisées afin de garantir la confidentialité.

L'entrevue est divisée en trois parties qui répondent chacune à l'une des sous-questions de recherche. La première partie est composée presque exclusivement de questions ouvertes qui permettent aux participants de s'exprimer librement sur l'importance de la Route des Navigateurs pour la région. La seconde s'intéresse à l'impact perçu de l'autoroute autant sur le territoire que sur les activités économiques. La troisième, finalement, s'intéresse aux actions déjà entreprises et à celles à entreprendre pour mettre en valeur la route touristique et y attirer les touristes, dans le contexte de l'implantation de l'autoroute. Le tableau suivant montre les

grands thèmes et sous thèmes, formulés sous forme d'objectifs, qui orientent les questions d'entrevues⁷.

Tableau II. Objectifs et sous-objectifs du guide d'entrevue

Objectifs	Objectifs spécifiques
1. Connaître l'impact de la Route des Navigateurs sur la région du Bas-Saint-Laurent	1.1. Identifier les impacts économiques et sociaux induits par la Route des Navigateurs 1.2. Localiser les endroits importants pour le tourisme sur la Route des Navigateurs
2. Connaître les effets de l'autoroute 20 sur les tronçons de la Route des Navigateurs	2.1. Identifier les modifications territoriales attribuées à l'arrivée de l'autoroute
3. Identifier les stratégies d'aménagement mises en œuvre pour stimuler l'achalandage touristique de la Route des Navigateurs et répondre aux effets de l'autoroute	3.1. Connaître les stratégies d'adaptation qui ont été mises en place face à l'arrivée de l'autoroute 20

Au cours des entrevues, deux cartes plastifiées sont disposées devant les participants : l'une illustrant le tronçon concerné et l'autre, le Bas-Saint-Laurent dans son ensemble. Elles leur permettent de s'exprimer par l'intermédiaire de la cartographie participative, qui repose sur la connaissance profonde qu'ont les participants du territoire pour la transformer en informations géographiquement localisables qu'ils peuvent commenter (Herlihy et Knapp, 2003). Ils sont encouragés à s'exprimer sur les deux cartes afin de ne pas limiter leur propos. Les réponses fournies par les participants s'avèrent compréhensibles indépendamment du support cartographique et certains signalent que leurs propos ne peuvent être spatialisés. Cet outil est utile durant les entrevues parce qu'il permet aux participants de parler plus facilement en ayant une vue d'ensemble du territoire. Toutefois, comme il n'apporte pas de profondeur supplémentaire à leur propos, il n'est pas utilisé pour l'interprétation des résultats.

⁷ Le guide d'entrevue se trouve à l'annexe 4

3.3. Analyse des résultats

La collecte fournit un grand nombre de données qui sont analysées de façon qualitative et quantitative. Toutefois, la présente recherche s'appuyant d'abord sur une méthode qualitative lors de la collecte des données, l'analyse de celles-ci la privilégie. Les analyses quantitatives apportent donc un complément d'information permettant d'approfondir les interprétations et les discussions.

3.3.1. Analyse de contenu

L'analyse de contenu est une approche permettant d'étudier un grand nombre de documents, aussi bien à travers des lunettes quantitatives pour les guides touristiques que qualitatives pour les verbatims d'entrevues.

Les données visuelles et discursives contenues dans les guides touristiques sont traitées par une analyse quantitative afin de connaître « la fréquence des thèmes, mots [et] symboles retenus » (Grawitz, 2001, p. 608) en dénombrant le nombre de photographies ou de mots pour « établir une sorte d'inventaire » (p. 616) . Dans ce contexte, les photographies sont considérées comme des enregistrements qui représentent une réalité sociale (Hesse-Biber et Leavy, 2011) dont on ne cherche pas à comprendre finement le sens, mais à déterminer les objets qui y figurent.

Les verbatims des entrevues semi-dirigées sont plutôt traités par une approche qualitative où l'importance est déterminée par l'intérêt que possède un passage, soit la valeur de son thème (Grawitz, 2001).

3.3.2. Analyse des données et codage

L'analyse des résultats repose sur plusieurs étapes simultanées : la condensation des données, leur présentation et leur interprétation (Miles et Huberman, 2003). La collecte fournit un nombre élevé de données dont l'analyse immédiate serait trop complexe. Un traitement des données doit préalablement être conduit afin de les organiser pour faciliter le travail (Fortin, 2010). Pour les guides d'informations touristiques, cette étape requiert de sélectionner les images pouvant être analysées ainsi que les passages textuels d'intérêt. Les entrevues semi-dirigées sont quant à elles retranscrites intégralement afin de conserver intacts les propos des participants.

La condensation est un processus visant à « réduire l'information » (Fortin, 2010, p. 21) par le codage des photographies et des verbatims. Celui-ci est conduit sur le logiciel Nvivo 11 pour Mac puisqu'il supporte tous les types de documents utilisés (format texte, PDF et JPEG) et permet de conduire des analyses qualitatives et quantitatives des codes créés. Il favorise aussi une approche manuelle de l'analyse où le logiciel constitue uniquement un support. Le chercheur doit alors effectuer la totalité du travail de réflexion (Roy et Gagnon, 2013).

Puisque l'information préalable est peu nombreuse ou inexistante, la stratégie de codage est la même tant pour les données qui sont traitées de façon quantitative que qualitative (Grawitz, 2001). La stratégie d'immersion et de cristallisation des données (Marshall et Rossman (2006), dans Fortin, 2010) implique que le chercheur « s'immerge » dans les données afin d'en induire les catégories. Cette stratégie itérative repose sur « une rétroaction constante entre le document, les extraits, les définitions des catégories dans lesquelles les extraits sont rassemblés et les relations entre les catégories qui constituent la classification en arbre ou en réseaux des catégories » (Sabourin, 2009, p. 432). Indépendamment de la stratégie choisie, il demeure possible de recourir à d'autres stratégies pour compléter les analyses « si les données le suggèrent » (Fortin, 2010, p. 459). Ainsi, pour l'analyse visuelle, plutôt que de procéder à partir d'une induction pure, certaines catégories sont prédéterminées à partir de celles des produits touristiques utilisés pour dresser l'état de l'offre afin de catégoriser les

photographies illustrant une pratique touristique. Finalement, ces photographies ainsi que celles présentant un paysage ou une particularité régionale sont classées selon la présence ou l'absence du fleuve dans l'image pour confirmer ou infirmer son importance dans la promotion de la Route des Navigateurs et du Bas-Saint-Laurent.

Cette codification débute par une première lecture des données pour découvrir les principaux thèmes ou similarités qui constituent les premiers codes (Fortin, 2010). S'ensuit une série d'autres lectures afin d'affiner graduellement la catégorisation, jusqu'à ce qu'elle ne puisse être précisée davantage. La présence récurrente d'une thématique parmi les photographies ou les passages en justifie ainsi la création d'un nouveau (Grawitz, 2001; Sabourin, 2009). La codification repose sur un codage descriptif assignant une étiquette résumant succinctement le thème d'un propos et d'une image ou citant littéralement une portion d'un passage afin de le résumer. Dans le cas de l'analyse des entrevues, la codification s'accompagne de la rédaction de mémo afin de réfléchir sur les connexions possibles entre les différentes catégories émergentes. La catégorisation qui ainsi effectuée est exhaustive afin de contenir l'ensemble des images et des passages. Les catégories des photographies doivent également être mutuellement exclusives, puisque pour les fins de leur analyse quantitative, une photo ne peut être codée dans deux catégories à la fois (Sabourin, 2009). Cette seconde exigence ne peut être rencontrée dans le cas des entrevues, puisqu'un même passage peut porter plusieurs significations nécessitant alors plus d'une catégorie.

3.4. Validation des données

Pour assurer la validité et la fiabilité des données et des interprétations qui émergent des analyses, différentes approches sont possibles.

Dans la présente étude, la fiabilité des données obtenues par l'analyse visuelle des outils de promotion repose d'abord sur l'utilisation des thèmes de Tourisme Québec dont les définitions encadrent ce qui est inclus, mais aussi par une codification binaire simple. Les codes obtenus sont validés par un chercheur externe. En cas de divergence, les chercheurs

expliquent leur codage et se réfèrent au cadre conceptuel pour déterminer le codage final. Sur 256 photographies, une seule a nécessité une discussion quant à son classement, c'est donc dire que les résultats d'analyse des chercheurs sont consensuels.

Les propos recueillis lors de l'entrevue semi-dirigée ainsi que l'analyse du chercheur comportent une part de subjectivité. Dans ce contexte, Stake (1995), Miles et Huberman (2003) et Fortin (2010) estiment que la validation auprès des participants et la triangulation permettent d'assurer la validité des résultats obtenus. Afin de s'assurer que la compréhension du chercheur est fidèle aux positions des acteurs rencontrés (Fortin, 2010; Stake, 1995), ces derniers ont reçu par courriel un document résumant leurs positions et leurs arguments pour en vérifier la validité. Les ajouts, corrections ou modifications proposés sont intégrés à l'analyse. Pour évaluer si les perceptions des participants sont soutenues par d'autres sources, les résultats obtenus sont comparés aux données du portrait physico-spatial et touristique, mais aussi à d'autres données gouvernementales brutes, telles que les statistiques d'achalandage des tronçons routiers du ministère des Transports du Québec (MTQ) ou l'évolution des périmètres d'urbanisation des municipalités à proximité de l'autoroute. Cette triangulation permet de faire ressortir les concordances, mais aussi les perceptions qui diffèrent, ouvrant la porte à de nouveaux questionnements (Miles et Huberman, 2003; Stake, 1995).

En somme, la compréhension du cas de l'adaptation de la Route des Navigateurs au prolongement de l'autoroute 20 repose d'abord sur une approche qualitative par l'entrevue semi-dirigée afin de connaître la perception et le vécu des acteurs. Ensuite, diverses analyses quantitatives menées à partir de la littérature grise ainsi que des guides touristiques permettent de définir le contexte territorial et touristique et complètent les entrevues.

Chapitre 4 : Présentation et analyse du territoire à l'étude

Le Bas-Saint-Laurent est marqué par une pluralité de réalités qui influence l'organisation du territoire, ses communautés et ses activités économiques. En dressant d'abord un portrait physico-spatial, nous serons plus à même de comprendre les réalités géomorphologiques, urbanistiques et routières qui façonnent actuellement la région et l'impact qu'elles peuvent avoir sur les commerces de services. Ensuite, le portrait touristique permettra de connaître les produits touristiques ainsi que les attractions touristiques que cette industrie souhaite valoriser, mais aussi de mesurer et qualifier l'offre touristique et l'image touristique qui l'anime, tant pour la région que pour la Route des Navigateurs en particulier.

4.1. Portrait physico-spatial

4.1.1. Physiographie du territoire

Région touristique bordant le fleuve Saint-Laurent, le Bas-Saint-Laurent est composé de plusieurs ensembles physiographiques, dont deux sont pertinents à la présente étude. D'abord, le littoral du Bas-Saint-Laurent est un territoire de plaine dont l'altitude varie entre 0 et 20 mètres. Porté par l'absence de relief, le regard est toutefois ponctuellement interrompu par des monadnocks isolés dont l'altitude peut atteindre 200 mètres. Ces collines, localement appelées cabourons, « constituent une véritable signature paysagère [...] et ont d'ailleurs déterminé l'emplacement originel de plusieurs noyaux villageois cherchant à profiter de l'élévation de ces abris naturels. » (MRC de Kamouraska, 2013, p. 6).

Zone de transition entre les plaines des Basses-terres du Saint-Laurent et le plateau appalachien, le piedmont constitue le second ensemble physiographique dominant du littoral Bas-Laurentien. Il se compose de terrasses, soit l'alternance de plusieurs paliers dont l'altitude

augmente progressivement jusqu'à 200 mètres par endroit, offrant un paysage plus escarpé et montagneux.

4.1.2. Utilisation du territoire

Suivant les réalités physiques du territoire et la façon dont les populations l'utilisent, les MRC définissent certaines affectation afin « d'agencer les utilisations du territoire » (Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, 2015). Le relief du littoral du Bas-Saint-Laurent favorisant la présence de terres en culture ou de larges étendues forestières, les affectations agricoles, agroforestières et forestières couvrent la majorité des terres de la région. Les autres affectations se concentrent alors principalement, mais non exclusivement, en bordure du fleuve. Chacune autorise ou limite certains usages, incluant ceux relatifs à l'industrie touristique. Le tableau 3 présente une synthèse des activités et services touristiques, culturels et récréatifs autorisés ou proscrits selon les affectations dans le Bas-Saint-Laurent.

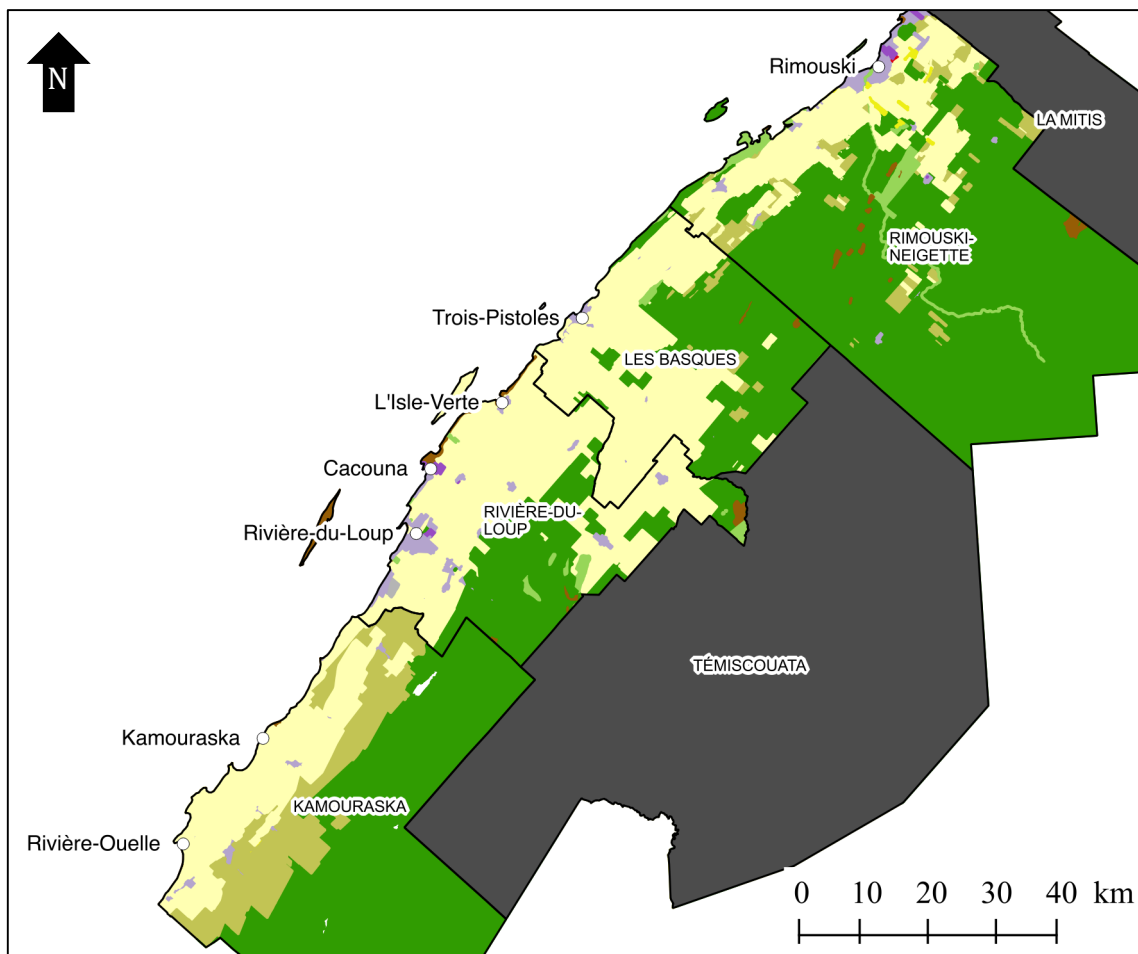
Tableau III. Activités et services touristiques permis selon les affectations

Affectations ⁸	Précisions
Urbaine	L'ensemble des activités et des services touristiques sont permis.
Résidentielle (villégiature)	À l'exception de la MRC de Rimouski-Neigette, toutes les autres MRC autorisent les activités et les services touristiques.
Récréative	L'ensemble des activités et des services touristiques sont permis. La MRC de Rimouski-Neigette restreint toutefois la pratique à des activités « nature » dans des secteurs précis.
Agricole	Les activités relevant de l'agrotourisme, du plein air extensif et de l'interprétation de la faune et de la flore sont autorisées. Les commerces et les services touristiques sont interdits, sauf aux endroits désignés.
Agroforestière	
Forestière	Les activités de plein air extensif ainsi que l'interprétation de la nature

⁸ Les affectations présentées proviennent de *Territoire*, une base de données gouvernementales regroupant les SAD et autres outils d'aménagement de toutes les MRC de la province. Le MAMOT a développé sa propre terminologie des affectations afin de mettre sur pied une carte les représentant à l'échelle de la province. L'annexe 2 regroupe les définitions de ces affectations ainsi que le processus nécessaire pour arriver au Tableau 3.

	sont permises. Les hébergements commerciaux légers ou de petite taille sont autorisés aux endroits désignés. Tout autre commerce ou service est interdit.
Conservation	Autorise uniquement les activités de plein air et d'interprétation de la faune et de la flore.
Commerciale	L'ensemble des activités et des services touristiques sont interdits.
Industrielle	

Figure 2. Affectations du territoire dans le Bas-Saint-Laurent



Légende

- | | | | | |
|--------------|----------------|-------------|---------------|------------|
| Agricole | Agroforestière | Commerciale | Conservation | Forestière |
| Industrielle | Publique | Récréative | Résidentielle | Urbaine |

Auteur : Maxime Demers-Renaud
 Source : voir annexe 3

L'affectation urbaine est donc la seule à autoriser, à l'échelle régionale, tous les services et les activités touristiques reliés à la Route des Navigateurs. Ces derniers sont aussi permis dans les affectations résidentielles et récréatives, mais avec certaines limitations dans Rimouski-Neigette. Les affectations agricoles, agroforestières, forestières et de conservation autorisent quant à elles un nombre limité d'activités touristiques et balisent la présence des services touristiques. Finalement, les affectations commerciales et industrielles interdisent l'implantation d'activités ou de services touristiques. Comme le montre la figure 2, les affectations urbaines, résidentielles et récréatives sont localisées plus ponctuellement sur le territoire, enclavant les attractions de la route touristique.

4.1.3. Axes de circulation

La route 132 et l'autoroute 20 traversent le littoral du Bas-Saint-Laurent d'ouest en est et en constituent les principales voies d'accès en connectant les MRC entre elles et avec les régions voisines. Dans le Kamouraska, la 20 est l'axe routier où « s'effectue la majeure partie des flux d'échange inter-MRC et interrégional (MRC de Kamouraska, 2013, p. 66). La MRC de Rivière-du-Loup les décrit quant à elle comme « des axes majeurs de communications » est-ouest (2013, p. 2.2), alors que la MRC de Rimouski-Neigette ajoute qu'elles « assurent le déplacement des personnes tout en possédant un caractère structurant » (2009, p. 49). Dans la MRC des Basques, la présence unique de la 132 en fait « le principal accès routier au nord de la MRC [et] permet de relier les parties les plus habitées le long du fleuve » (CLD Les Basques, 2017) Ces routes représentent alors des axes de communication et de développement majeurs pour les MRC du Bas-Saint-Laurent.

4.1.4. Évolution de l'achalandage routier

Malgré leur importance similaire pour le Bas-Saint-Laurent, l'autoroute demeure plus achalandée que la 132. La figure 3 illustre l'évolution de l'achalandage des routes dans le Bas-Saint-Laurent. À partir du débit routier journalier moyen annuel (DJMA), qui est « une

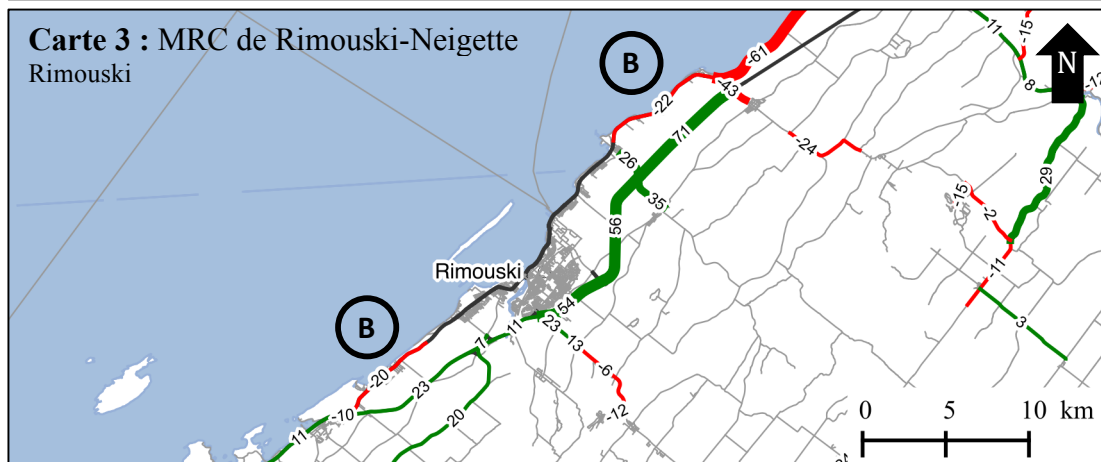
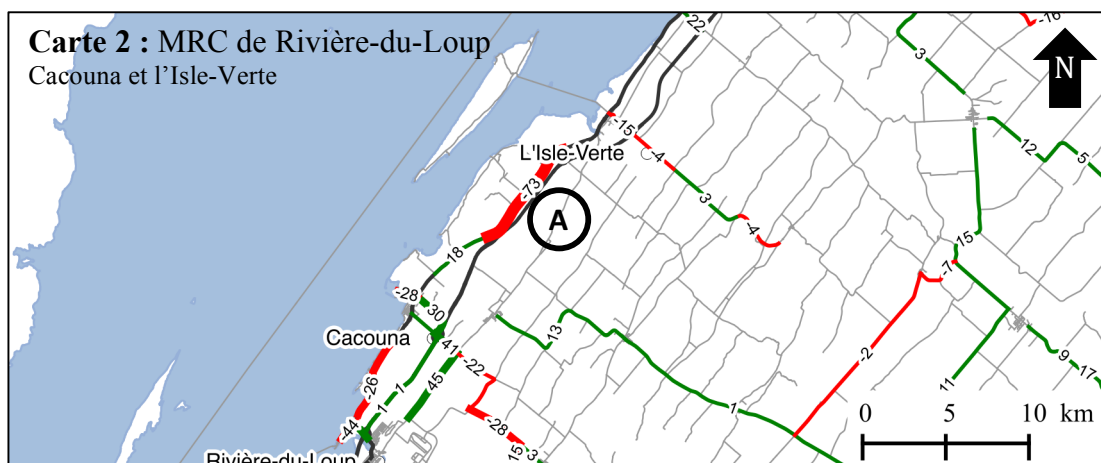
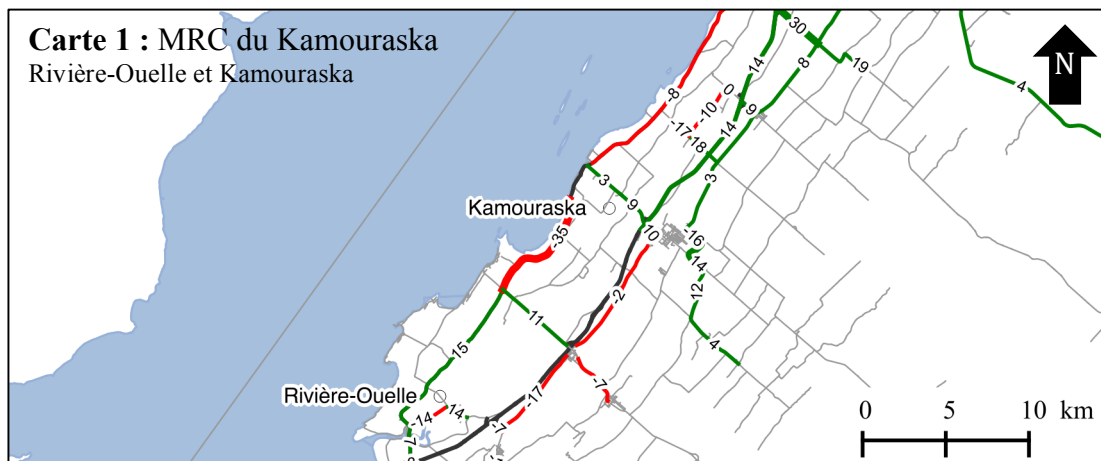
estimation du débit journalier pour une journée moyenne pour une année donnée » publiée à chaque deux ans par le MTQ (Ministère des Transports, 2015) on peut calculer le taux d'augmentation ou de diminution du nombre de véhicules entre 2006 (la première année disponible) et 2014 (la dernière année disponible). Ce pourcentage permet de repérer les tronçons où la fréquentation a augmenté et ceux où elle a diminué pour faire ressortir les tendances quant à l'utilisation du réseau routier.

Pour le Kamouraska (figure 3, carte 1), l'achalandage de la 132 diminue, alors que celui de la 20 augmente. Si la route secondaire connaît une diminution plus ou moins importante entre Kamouraska et Saint-André, le nombre d'automobiles y a plutôt augmenté entre Rivière-Ouelle et Saint-Denis. De plus, l'achalandage sur les diverses routes connectant les échangeurs à la 132 a un peu augmenté, suggérant que les automobilistes souhaitent tout de même accéder aux villages côtiers même s'ils circulent préférablement sur la 20.

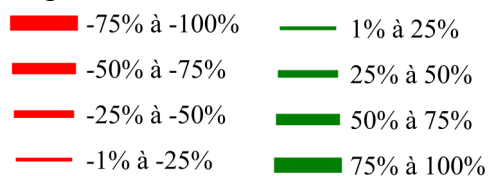
Dans le secteur de Cacouna (figure 3, carte 2), où l'autoroute a été ouverte en 2011, une partie de la 132 est passée de 6300 véhicules par jour en 2006 à 1730 en 2014, une diminution de 73% **(A)**. En fait, jusqu'en 2011, le nombre de véhicules était en légère croissance. Or, dès l'ouverture de l'autoroute, 78% des automobilistes cessent de l'emprunter, passant de 7700 véhicules en 2011 à 1680 en 2012. En contrepartie, la 20 aurait gagné un nombre d'automobilistes similaire à celui perdu par la 132. L'absence d'autres données dans le secteur sur une période équivalente impose néanmoins une certaine prudence quant aux conclusions que l'on peut en tirer.

La ville de Rimouski (figure 3, carte 3) semble elle aussi touchée par une préférence des automobilistes pour la 20. Dans ce cas, la 132 paraît touchée par une diminution d'achalandage à chacune des extrémités de la municipalité de Rimouski entre 2006 et 2014 **(B)**. Cependant, en suivant le parcours de l'autoroute vers l'est, le pourcentage d'achalandage tend à augmenter. En l'absence d'autres informations, il est permis de croire que les automobilistes quittent Rimouski par la 20 plutôt que par la 132. En résumé, l'autoroute 20 accueille un nombre de plus en plus grand d'automobiliste au détriment de la 132 et ce, dans tous les tronçons étudiés.

Figure 3. Évolution de l'achalandage routier dans le Bas-Saint-Laurent, 2006-2014.



Légende



Auteur : Maxime Demers-Renaud

Sources cartes : voir annexe 3

4.1.5. Organisation spatiale et pôles territoriaux

Ces axes routiers relient plusieurs villes et municipalités qui disposent d'une offre de services plus ou moins importante répondant aux besoins de leurs propres citoyens ou de ceux des municipalités limitrophes. D'autres municipalités par contre, possèdent une offre de services plus importante et spécialisée qui élargit leur aire d'influence (MRC de Kamouraska, 2013; MRC de Rivière-du-Loup, 2013), devenant ce que nous appellerons des pôles territoriaux pour les citoyens de la MRC ou de l'extérieur. Ainsi, plus un service offert dans une municipalité est spécialisé ou rare, plus les citoyens viendront de loin pour en profiter. On dénombre alors trois niveaux d'importance distincts pour ces pôles : local, supralocal et régional (MRC de Kamouraska, 2013; MRC de Rimouski-Neigette, 2009; MRC de Rivière-du-Loup, 2013). Le Kamouraska a développé sa propre classification (Tableau 4) des services offerts selon l'aire d'influence permettant de dresser un portrait général des caractéristiques d'un pôle.

Tableau IV. Offre de service selon l'aire d'influence des pôles du Kamouraska

Services	Aire d'influence	
	Régionale	Supralocale
Santé	<ul style="list-style-type: none"> • Hôpitaux • Cliniques vétérinaires 	<ul style="list-style-type: none"> • CLSC • Cliniques médicales
Éducation	<ul style="list-style-type: none"> • Cégep 	<ul style="list-style-type: none"> • Écoles secondaires
Commerces	<ul style="list-style-type: none"> • Grands magasins 	<ul style="list-style-type: none"> • Magasins de meubles et d'électroniques
Sport et loisir	<ul style="list-style-type: none"> • Salle de spectacle 	<ul style="list-style-type: none"> • Arénas
Autres services	<ul style="list-style-type: none"> • Services gouvernementaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Services de justice

Les municipalités de La Pocatière, Rivière-du-Loup et Rimouski sont considérées par leur MRC respective comme étant des pôles territoriaux d'envergure régionale. Une recherche rapide permet de constater que tous les services présents dans un pôle régional selon le

Kamouraska sont disponibles dans ces villes (Tableau 5). De leur côté, les municipalités de Saint-Pascal, Cacouna, L'Isle-Verte sont reconnues comme des pôles supralocaux par leur MRC respective. Comme le présente le tableau 5, les services offerts à L'Isle-Verte et Cacouna diffèrent de ceux retenus par le Kamouraska dans sa classification. Si dans le premier cas la différence est difficile à expliquer en l'absence de précision, à la lecture du SADR de Rivière-du-Loup (2013, p. 2-34), on peut supposer que l'importance industrielle de Cacouna favorise sa reconnaissance comme pôle supralocal par la MRC.

Tableau V. Services présents selon les pôles du Bas-Saint-Laurent

Services	Pôles territoriaux						
	<u>La Pocatière</u>	St-Pascal	<u>Rivière-du-Loup</u>	Cacouna	L'Isle-Verte	Trois-Pistoles	<u>Rimouski</u>
Grandes surfaces	✓	✗	✓	✗	✗	✓	✓
Hôpital	✓	✗	✓	✗	✗	✓	✓
CLSC	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓
Clinique(s) médicale(s)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Cégep	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✓
École(s) secondaire(s)	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓
Autres services gouvernementaux	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓
<u>Pôle régional</u> / Pôle supralocal							

La détermination d'un concept d'organisation spatiale constitue une nouvelle section dans les SADR adoptées récemment par les MRC. La MRC Les Basques utilise encore son SAD adopté originalement en 1987. Puisque cette édition ne possède aucun concept d'organisation spatiale, il est impossible, à partir de ce seul document, de définir l'importance de Trois-Pistoles. Néanmoins, en regroupant des informations du site internet de la municipalité et du CLD de la MRC, il est possible d'y parvenir. Si elle possède suffisamment de services spécialisés pour être définie comme un pôle territorial régional, le CLD considère plutôt Rivière-du-Loup et Rimouski comme étant les principaux pôles régionaux du Bas-Saint-Laurent. Le site internet de la municipalité affirme aussi que « le triangle naturel formé

des villes pôles de Rivière-du-Loup, Rimouski et Cabano est générateur de prometteuses occasions d'affaires régionales » (Ville de Trois-Pistoles, S.D.). Au regard de la position de ces deux acteurs, il semble ainsi plutôt préférable de considérer Trois-Pistoles comme un pôle supralocal.

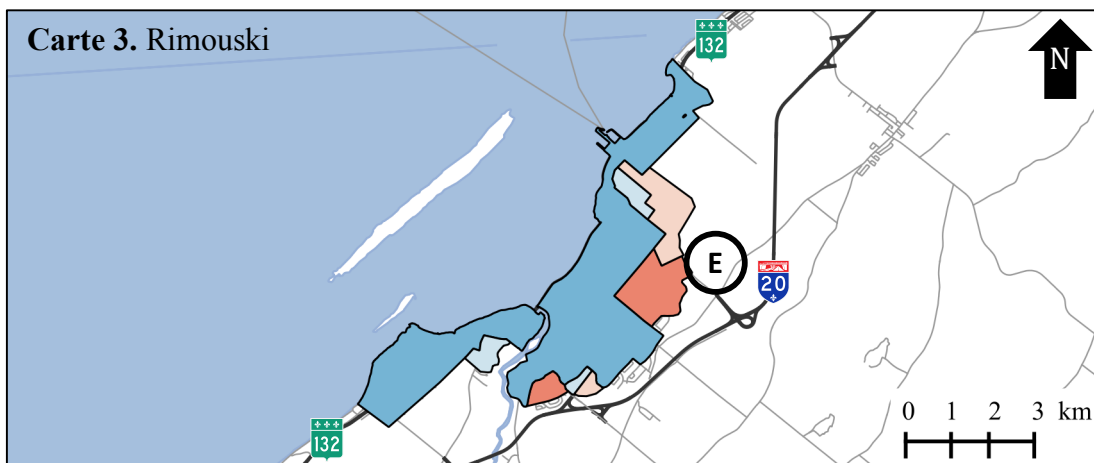
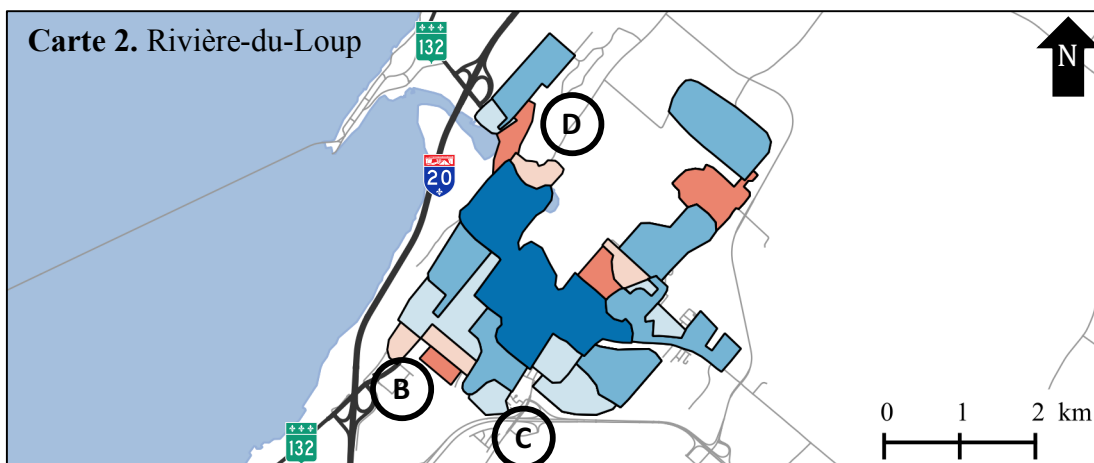
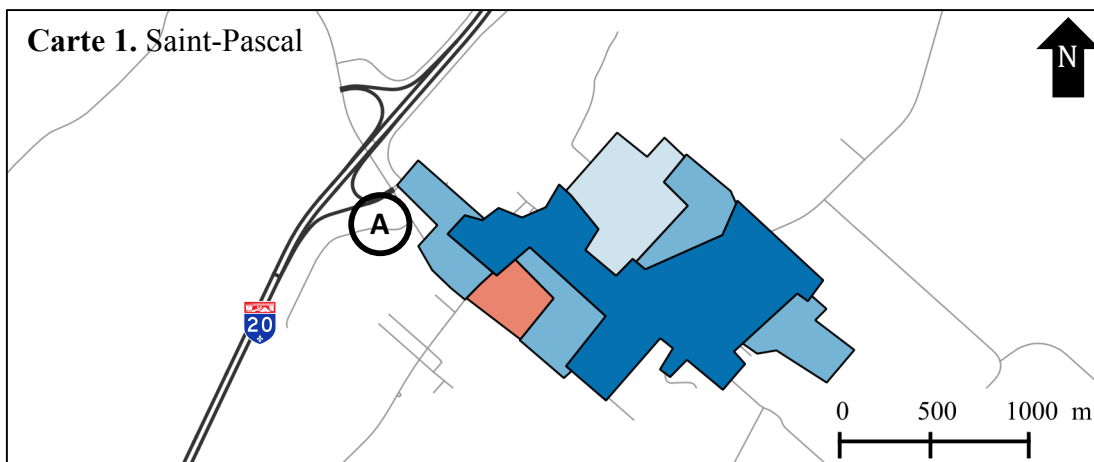
4.1.6. Évolution du périmètre d'urbanisation des municipalités

Ces pôles, comme toutes les municipalités, vivent au fil des années un développement de leur cadre bâti. Afin d'observer comment l'autoroute peut influencer la direction de ce développement, l'évolution du cadre bâti de trois municipalités limitrophes de la 20 a été cartographiée : Saint-Pascal, Rivière-du-Loup et Rimouski⁹ (voir la figure 4 à la page 35). Finalement, par une lecture de l'étude sur les impacts du prolongement de l'autoroute publiée par le MTQ en 2001, nous comprendrons comment les commerces qui bordent la 132 anticipaient le prolongement de l'autoroute.

Comme le montre la figure 4, Saint-Pascal (carte 1) s'est rapidement étendue jusqu'à l'échangeur autoroutier qui la dessert. Dès 1975, soit trois ans après l'ouverture de l'autoroute, des bâtiments sont déjà construits le long de la route qui y mène (**A**). En 1985, le cadre bâti s'étend jusqu'à l'échangeur, où le SAD adopté en 1987 fixe d'ailleurs la limite nord du périmètre urbain. La municipalité ne pouvant s'étendre davantage dans cette direction puisqu'il s'agit également de la frontière avec Kamouraska, on semble assister plutôt à une densification progressive. Une visite en 2015 a d'ailleurs confirmé que des terrains sont encore vacants et que des bâtiments commerciaux et industriels sont en construction sur la route menant de l'autoroute vers la municipalité.

⁹ Afin de limiter l'échantillon, seules celles abordées par les participants dans les entrevues et qui sont reconnues comme étant des pôles régionaux ou supralocaux par leur MRC ont été analysées.

Figure 4. Évolution du périmètre urbain



Légende



Auteur : Maxime Demers-Renaud

Sources cartes : voir annexe 3

Si Saint-Pascal s'est étendue rapidement, Rivière-du-Loup et Rimouski ont suivi un rythme plus progressif. À Rivière-du-Loup (figure 4, carte 2), l'agrandissement du périmètre urbain s'est fait conjointement en direction de la 20 et de la 85. La partie s'étendant vers l'ouest en direction de la 20 (**B**), dont l'expansion s'est poursuivie jusqu'en 2005, aurait été ciblée par les autorités municipales pour l'implantation de commerces de grandes surfaces. Celui débouchant sur la 85 serait plutôt de vocation industrielle, ce que le SAD confirme également (**C**). Un participant mentionne d'ailleurs qu'une route contournant Rivière-du-Loup par l'arrière en connectant Cacouna à la 85 aurait été construite pour permettre aux camions de circuler sans passer par la ville. Elle connecterait la seconde zone industrielle située un peu en retrait de la ville, mais présente aussi depuis longtemps. Finalement, l'échangeur le plus à l'est semble avoir connu principalement un ensemble résidentiel, bien que certains commerces se soient aussi implantés (**D**). Rimouski (figure 4, carte 3), de son côté, a connu une expansion de ses limites municipales presque uniquement le long du boulevard Industriel et commercial (**E**).

À l'exception de Saint-Pascal, dont le périmètre urbain s'est rapidement rapproché de l'autoroute, celui de Rivière-du-Loup et Rimouski s'est déplacé plus progressivement. Dans les dernières années, on trouvait encore des commerces ou des industries qui s'implantaient à proximité des autoroutes, suivant les autorisations des instances municipales et supralocales.

Ces données nous montrent que l'évolution du développement de certaines municipalités suit les échangeurs autoroutiers. Ils n'éclairent toutefois pas sur la façon dont les commerces y réagissent. Une étude commandée par le MTQ en 1995 sur l'impact du prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles nous permet de savoir comment les commerces situés sur la 132 anticipaient l'arrivée prochaine de l'autoroute.

Dans une recension menée à l'été 1995, le MTQ dénombre 34 commerces entre la fin de l'autoroute à Cacouna et la municipalité de Trois-Pistoles. Sur ces commerces, dont 27 peuvent être considérés comme des services touristiques, 19 acceptent, dans le cadre de l'étude commandée par le MTQ, de répondre à un questionnaire sur l'impact anticipé de l'autoroute. Les résultats montrent que 15 craignent de perdre une clientèle puisqu'ils dépendent principalement du transit et non pas de la population locale. Sur ces 15 commerces,

12 considèrent que l'arrivée de l'autoroute les forcerait à fermer. Un seul entrevoit se relocaliser, mais il fait partie de ceux qui ne craignent pas l'arrivée de l'autoroute. Ces résultats montrent que l'autoroute risque peu d'entraîner une relocalisation des activités, mais surtout des fermetures de commerces. Puisque les données ont été collectées il y a plus de 20 ans et que les commerces ayant répondu à l'étude ne sont pas nommés, il importe d'utiliser ces données avec prudence.

4.2. Portrait touristique

Riche de son paysage et facile d'accès, le Bas-Saint-Laurent devient rapidement une destination touristique au 19^e siècle. Dès 1890, la région est fréquentée par de riches hommes d'affaires anglophones du Canada et des États-Unis (Fortin et Lechasseur, 1993). Le développement du transport fluvial et ferroviaire aidant, l'attrait des paysages fluviaux et forestiers favorisent le développement d'un tourisme de villégiature et d'un tourisme sportif (chasse et pêche). Or, l'arrivée de la voiture personnelle autour des années 1920 vient modifier les pratiques. La villégiature ainsi que la chasse et la pêche maintiennent une certaine popularité, mais l'automobile encourage plutôt un tourisme itinérant. La Gaspésie devient la nouvelle destination et le Bas-Saint-Laurent en est la porte d'entrée, un espace de passage obligé avant de commencer le Grand-Tour. En 1950, avec la fin de la Seconde Guerre mondiale et la démocratisation du tourisme, les hôtels de luxe font définitivement place aux motels, adaptés pour un tourisme automobile. Le Bas-Saint-Laurent est alors presque exclusivement une région de transit. Le Bureau d'aménagement de l'Est du Québec (BAEQ) favorisera consciemment cette situation en privilégiant uniquement le développement touristique en Gaspésie dans les années 1970 (Gagnon, 2003). Depuis, la région tente de retrouver son identité touristique, de retrouver un achalandage et elle mise sur cette industrie comme activité principale pour le développement de la 132 (Gagnon, 2003).

4.2.1. Le développement touristique dans le Bas-Saint-Laurent

Cette volonté de s'appuyer sur la 132 pour favoriser le développement touristique dans le Bas-Saint-Laurent est toujours d'actualité. Les MRC de Kamouraska et de Rivière-du-Loup la reconnaissent comme principal axe récréotouristique dans leur SADR. Les touristes qui passent par le Kamouraska circulent principalement sur la 132 et pour Rivière-du-Loup, c'est un « axe qui relie plusieurs territoires d'intérêt historique, culturel, écologique et esthétique » (MRC de Rivière-du-Loup, 2013, p. 2-32) où les principaux attraits se concentrent. Dans les deux cas, cette route tire sa qualité des paysages auxquels elle donne accès. Sans spécifiquement référer à la 132, la MRC de Rimouski-Neigette attribue quant à elle une valeur récréotouristique au corridor joignant Saint-Fabien à Pointe-au-Père. Si le littoral du Bas-Saint-Laurent et la route 132 jouent un rôle de premier plan dans le tourisme régional, ils offrent aussi une « façade maritime » (MRC de Kamouraska, 2013, p. 64) qui facilite l'accès au fleuve Saint-Laurent.

Parmi toutes les caractéristiques physiques du Bas-Saint-Laurent, le fleuve posséderait le potentiel touristique le plus affirmé. Dans son *Plan de développement de l'offre touristique 2014-2020*, l'ATR estime qu'il « répond aux intérêts de la clientèle touristique face à la région touristique » (Tourisme Bas-Saint-Laurent, 2013, p. 4). Elle se donne alors comme vision de « positionner, d'ici 10 ans, le Bas-Saint-Laurent comme une destination de calibre international par la mise en valeur des spécificités maritimes et nautiques de son produit touristique » (p. 4), ancrant l'aspect maritime comme étant étroitement lié à la capacité de la région de se positionner comme destination internationale. De même, le cœur du positionnement de l'offre touristique du Bas-Saint-Laurent est marqué par « la découverte et l'exploration des milieux maritimes et nautiques », puisque le fleuve Saint-Laurent serait « une icône touristique de calibre international » (p. 5).

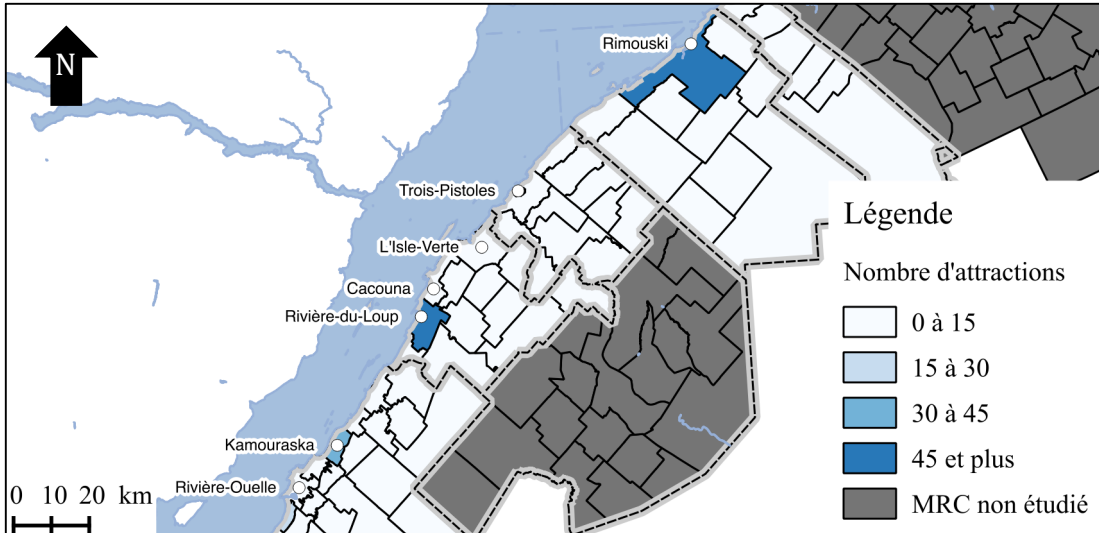
Dans le plan d'action de sa stratégie de développement de l'offre touristique, l'ATR met de l'avant trois secteurs prioritaires : le tourisme maritime, le tourisme de nature et de plein air ainsi que le tourisme culturel. Chaque secteur mise sur différents produits touristiques

qui « reli[ent] autour de thèmes les produits d'appel, les ressources de l'environnement naturel ou culturel ainsi que les activités et les services » (Tourisme Bas-Saint-Laurent, 2013, p. 12). Sur les trois secteurs, le tourisme maritime est le seul qui réfère au fleuve Saint-Laurent. À travers divers produits d'appel et de soutien, il permet « la découverte des municipalités et des villes le long de ses rives, ses produits de la mer et ses habitants » (p. 15). En somme, à la lecture des documents de l'ATR, le fleuve Saint-Laurent et le littoral représentent non seulement un point central du développement touristique, mais aussi un territoire d'importance pour le tourisme régional. Qu'en est-il dans la réalité ? Comment se caractérise l'offre touristique et quels sont les produits dominants dans le Bas-Saint-Laurent ?

Pour y répondre, il faut s'intéresser aux attractions touristiques qui se trouvent dans le Bas-Saint-Laurent puisqu'elles attirent les visiteurs dans une destination (Dredge, 1999) et qu'elles constituent le cœur de la Route des Navigateurs. Une analyse des attractions présentes sur le territoire ainsi que des guides touristiques offre un regard tant quantitatif que qualitatif sur la place qu'occupe le fleuve et la façon dont il est représenté aux touristes. La recension des attractions s'appuie sur les guides touristiques des MRC afin d'obtenir un portrait global et réaliste. Les MRC situées en bordure du fleuve regroupent un total de 456 attractions touristiques dont la répartition dans le territoire est hétérogène. Parmi toutes les attractions compilées pour l'analyse, la majorité ne sont pas membre de l'ATR (tableau 6, page 38). Comme l'illustre la figure 5, Kamouraska, Rivière-du-Loup et Rimouski agissent comme pôles d'offre touristique en possédant chacune plus de 30 attractions touristiques à l'intérieur de leurs limites municipales. Elles regroupent ainsi un total de 190 attractions, soit 42% de l'ensemble de toutes celles recensées. Les autres sont réparties à différents endroits dans les MRC étudiées. Bien qu'il ait été impossible d'obtenir la liste précise des attractions affichant une excellente performance, la consultation de sources secondaires permet de dresser un bref portrait de la situation. Dans le *Plan de développement de l'offre touristique 2014-2020* de l'ATR, le site historique de Pointe-au-Père et le Parc du Bic, tous deux situés à Rimouski, sont les seules attractions nommées spécifiquement comme produit d'appel. De plus, un échange de courriels avec l'ATR confirme que le site historique serait l'attraction la plus performante quant à sa fréquentation pour l'ensemble de la région. La concentration d'attractions touristiques ainsi que la présence de deux produits d'appel permettent ainsi de considérer que

la ville de Rimouski agirait comme pôle touristique régional principal pour le littoral du Bas-Saint-Laurent, suivi par Rivière-du-Loup et Kamouraska.

Figure 5. Nombre d'attractions par municipalité



Auteur : Maxime Demers-Renaud

Sources cartes : voir annexe 3

Toutes ces attractions sont réparties entre six produits touristiques différents. Les produits de nature et de plein air et ceux de culture et patrimoine concentrent conjointement la majorité des attractions du Bas-Saint-Laurent avec respectivement 31% et 24% des activités (tableau 6). Celles incluses dans le produit de nature et plein air, soit les croisières, les marinas, la plongée sous-marine et le tourisme d'aventure en kayak sur le fleuve, dépendent toutes du Saint-Laurent afin d'offrir leurs services. En plus de ces produits, plusieurs autres tels que la randonnée, les haltes, le cyclotourisme, les parcs nationaux et régionaux, les réserves nationales de faune, etc. comportent des attractions qui ne dépendent pas de prime abord du fleuve, mais dont la possibilité de le contempler visuellement pourrait contribuer à accroître l'expérience vécue par le visiteur. En ce qui concerne le produit de culture et patrimoine, aucune attraction ne requiert un accès direct au fleuve, mais plusieurs musées et sites historiques y sont tout de même intimement liés, car leur programmation met en valeur diverses facettes historiques et écologiques de ce cours d'eau.

Tableau VI. Répartition des attractions touristiques du Bas-Saint-Laurent selon le type de produit

Produits	Attractions membre de l'ATR				Total	
	Oui		Non			
	N	%	N	%	N	%
Nature et plein air	51	36%	91	64%	142	31%
Culture et patrimoine	50	45%	60	55%	110	24%
Événements	22	31%	50	69%	72	16%
Saveurs régionales	37	53%	33	47%	70	15%
Activités diverses	21	36%	37	64%	58	13%
Routes et circuits touristiques	1	25%	3	75%	4	1%
Total général	182	40%	274	60%	456	

Source : Guide touristique du Bas-Saint-Laurent 2015-2016. Guide touristique du Kamouraska 2016. Guide touristique de Rivière-du-Loup 2017. Guide touristique Les Basques 2016. Guide touristique de Rimouski 2016

L'analyse des photographies des guides touristiques témoigne toutefois d'une réalité bien différente. D'abord, l'aspect maritime constitue un point de divergence majeur entre la position de l'ATR et l'image projetée auprès des visiteurs. En effet, le positionnement stratégique de l'ATR insiste sur l'importance du fleuve pour la région, mais 60 photographies sur le total des 216 analysées (28%) dans les guides évoquent la thématique maritime. Dans le guide de l'ATR uniquement, on dénombre 18 photographies sur 50 (36%) qui réfèrent à cette thématique. 15 de ces 18 photos illustrent des paysages fluviaux plutôt que des activités touristiques. Pour la totalité des photos analysées (216), 69 photos se réfèrent à des activités touristiques, dont 46 (71%) renvoient spécifiquement à la nature et au plein air et 11 (15%) illustrent des événements. Pour les photographies représentant des paysages ou des particularités régionales (soit 147 des 216), seules 40 d'entre elles sont associées à l'aspect maritime. Des exemples de photographies sont fournis à la figure 6

Tableau VII. Répartition des photographies des guides touristiques selon leur catégorie

Photographies	Guides touristiques					Total	
	ATR	K	RDL	LB	R-N		
Activités touristiques	Nature et plein air	15	16	6	9	0	46
	Maritime	3	7	4	6	0	20
	Non-maritime	12	9	2	3	0	26
	Culture et patrimoine	0	7	0	1	0	8
	Maritime	0	0	0	0	0	0
	Non-maritime	0	7	0	1	0	8
	Événements	1	3	5	2	0	11
	Non-maritime	1	3	5	2	0	11
	Saveurs régionales	1	0	1	0	0	2
	Non-maritime	1	0	1	0	0	2
	Activités diverses	0	0	2	0	0	2
	Non-maritime	0	0	2	0	0	2
	Total	17	26	14	12	0	69
Paysages et particularités régionales	Maritime	15	15	5	4	1	40
	Fleuve	11	13	2	4	1	31
	Patrimoine maritime	2	1	2	0	0	5
	Faune	1	1	1	0	0	3
	Art et culture	1	0	0	0	0	1
	Pêche	0	0	0	0	0	0
	Non-Maritime	18	49	12	28	0	107
	Total	33	64	17	32	1	147
Grand total	50	90	31	44	1	216	

Source : Guide touristique du Bas-Saint-Laurent 2015-2016. Guide touristique du Kamouraska 2016. Guide touristique de Rivière-du-Loup 2017. Guide touristique Les Basques 2016. Guide touristique de Rimouski 2016.

Légende : ATR : Association touristique régionale. K : Kamouraska. RDL : Rivière-du-Loup. LB : Les Basques. R-N : Rimouski-Neigette.

Figure 6. Exemples de catégorisation de photographies présentées dans le guide touristique de l'ATR 2016-2017

sommaire

8 Trousse de voyage

découvrir la région

- 10 Les incontournables
- 12 Portrait de la région
- 13 Route des Navigateurs
- 14 Route des Frontières
- 15 Route des Monts Notre-Dame
- 16 Municipalités et attraits

visiter et s'amuser

- 102 Événements
- 110 Culture et patrimoine
- 115 Activités diverses
- 119 Nature et plein air
- 124 Plaisirs d'hiver

se loger et se restaurer

- 127 Restauration
- 135 Hébergement

renseignements utiles

- 152 Information générale
- 156 Voyager au Québec
- 157 Symboles et pictogrammes
- 158 Index
- 161 Carte régionale

> 12



→ Maritime / fleuve

> 13



→ Activités touristiques / nature et plein air / maritime

110



→ Activités touristiques / saveurs régionales / non maritime

→ Non maritime

> 119



→ Activités touristiques / nature et plein air / non maritime

Crédit photo : Nicolas Gagnon ; Jean-Guy Lavoie ; Marc Loiselle ; Pilar Macias

Guide touristique de l'ATR (2016-2017)

4.2.2. La Route des Navigateurs

Longue de 470 kilomètres, la Route des Navigateurs traverse trois régions touristiques différentes : le Centre-du-Québec, Chaudière-Appalaches et le Bas-Saint-Laurent. Le premier tronçon à recevoir son accréditation de la part du ministère du Tourisme est celui du Bas-Saint-Laurent en 1996 dans le cadre d'un projet-pilote pour évaluer les stratégies de signalisation de cette nouvelle forme de promotion touristique pour la province (Groupe de travail sur la signalisation des circuits et des routes touristiques, 1996). Aujourd'hui, Tourisme Bas-Saint-Laurent (2013) positionne la route touristique comme un produit d'appel pour le tourisme maritime dont « l'objectif principal est de faire de la Route des Navigateurs un produit touristique distinct et particulier de la région » (Tourisme Bas-Saint-Laurent, 2013, p. 4). L'aspect maritime est donc central dans la définition de la thématique de cette route, puisqu'elle « met en évidence le fleuve Saint-Laurent, l'un des grands fleuves du monde, et ses attributs. » (Tourisme Bas-Saint-Laurent, 2016, p. 13) Ce caractère maritime s'exprime à travers la culture et l'histoire locale. Dumoulin (2003) mentionne, en citant le guide touristique du Bas-Saint-Laurent de l'époque, que cette route « c'est la vie associée au fleuve depuis trois siècles d'histoire de pêcheurs, de navigateurs, de constructeurs de goélettes ». Plus récemment, le guide touristique de la Route des Navigateurs (2016b) mentionne que les visiteurs peuvent « explorer les nombreuses escales historiques, culturelles et maritimes ». L'ATR affirme également que cette route touristique « se veut le témoin de la colonisation de la région et de son attachement au milieu maritime » (Tourisme Bas-Saint-Laurent, S.D.). À cet aspect historique et culturel du fleuve s'ajoute également la contemplation des paysages, puisqu'« emprunter la Route des Navigateurs c'est goûter la splendeur des innombrables panoramas que le Saint-Laurent et ses îles [...] offrent si généreusement » (Route des Navigateurs, 2016b). L'ATR précise aussi qu'elle « permet de vivre l'expérience du littoral par les métiers qui en découlent, les vertus qui y sont associées, la beauté que la présence du fleuve confère au paysage et les activités qui peuvent y être pratiquées » (Tourisme Bas-Saint-Laurent, S.D.).

Présente depuis plus de 20 ans dans le Bas-Saint-Laurent, la Route des Navigateurs est reconnue par Tourisme Bas-Saint-Laurent, mais il s'agit là du seul acteur touristique de la région à en faire mention. En ce qui concerne les MRC, la reconnaissance de la route touristique est plus faible et elle occupe une place marginale dans les documents d'aménagement. Comme spécifié précédemment, les MRC reconnaissent le rôle de la 132 dans l'industrie touristique, or la Route touristique est peu abordée. Le Kamouraska mentionne la Route des Navigateurs à six reprises dans son SADR, en la présentant comme une route panoramique. Les MRC de Rivière-du-Loup et de Rimouski-Neigette la nomme une fois chacune, en y référant à un axe ou une route touristique. La MRC des Basques n'en fait pas mention puisque son SAD a été déposé 8 ans avant l'inauguration de la Route des Navigateurs.

Uniquement dans le Bas-Saint-Laurent, la Route des Navigateurs regroupe 50 attractions réparties presque également entre les *Ports d'attache*¹⁰ et les *Escales*¹¹. Les ports d'attache, produits d'appels de la route touristique, sont principalement situés dans les pôles d'offre touristique. Comme le montre le tableau 8, 13 des 23 ports d'attache sont localisés à Kamouraska, à Rivière-du-Loup ou à Rimouski. Les escales sont quant à elles réparties plus équitablement entre les différentes municipalités. Selon une étude publiée en 2016 et portant sur la notoriété de la Route des Navigateurs¹², Le Bic, Kamouraska, Rimouski et Rivière-du-Loup, qui font partie des 10 endroits les plus fréquentés par ceux qui empruntent la route touristique (Route des Navigateurs, 2016a), correspondent aux trois pôles touristiques du Bas-Saint-Laurent. Ultiment, la localisation des activités touristiques d'importance de la Route des Navigateurs obéit à la même logique de polarisation que l'ensemble des attractions touristiques du Bas-Saint-Laurent.

¹⁰ Les ports d'attache sont, selon le site internet de la Route des Navigateurs, des « attraits incontournables qui mettent en valeur le caractère maritime de la région », c'est-à-dire des attractions dont les activités « sont en lien direct avec la thématique maritime » (Tourisme Bas-Saint-Laurent, S.D.) et où les visiteurs peuvent en apprendre davantage sur le fleuve ou y avoir accès. On pourrait les considérer comme des produits d'appel.

¹¹ Les escales regroupent, selon le site internet de la Route des Navigateurs, des « attraits complices de la route qui agrémentent [le] parcours », mais où le lien avec la thématique est plus faible et qu'elle n'en constitue pas l'activité principale (Tourisme Bas-Saint-Laurent, S.D.). Dans ce cas, ce pourrait être des produits de soutien.

¹² Étude conduite par la Route des Navigateurs, un regroupement des trois MRC traversées par la route touristique, du 2 au 10 décembre 2016 auprès de 866 Québécois connaissant la route. Questionnaire diffusé sur Facebook et dans l'infolettre de Tourisme Chaudière-Appalaches.

Tableau VIII. Répartition des attractions de la Route des Navigateurs selon la municipalité

Localisation	Ports d'attache	Escales	Total général
Bas-Saint-Laurent	3		3
Kamouraska	3	10	13
Rivière-Ouelle		4	4
Kamouraska	2	5	7
Saint-André	1	1	2
Rivière-du-Loup	6	8	14
Notre-Dame-du-Portage		3	3
Rivière-du-Loup	3	1	4
Cacouna		1	1
L'Isle-Verte	1	3	4
Notre-Dame-des-Sept-Douleurs	2		2
Les Basques	2	3	5
Notre-Dame-des-Neiges		1	1
Trois-Pistoles	2	2	4
Rimouski-Neigette	8	4	12
Rimouski	8	4	12
La Mitis	1	2	3
Sainte-Luce	1	2	3
Total général	23	27	50

Source : Guide touristique de la Route des Navigateurs (2015)

Ces attractions se répartissent entre cinq produits touristiques, dont une majorité relève du produit *Nature et plein air*. Comme l'illustre le tableau 9 34 des 50 attractions (68%) offrent des activités de nature et de plein air alors que 9 relèvent de la culture et du patrimoine. Malgré le nombre réduit d'activités culturelles et patrimoniales, ce produit possède tout de même quelques attractions de grande renommée comme le musée de Pointe-au-Père, réputé être l'attraction la plus populaire de toute la région du Bas-Saint-Laurent (Tourisme Bas-Saint-Laurent, communication personnelle, mai 2017).

Tableau IX. Répartition des attractions de la Route des Navigateurs selon le produit touristique

Produits touristiques	Port d'attache	Escales	Total général
Nature et plein air	15	19	34
Culture et patrimoine	7	2	9
Saveurs régionales		5	5
Événements		1	1
Routes et circuits touristiques	1		1
Total général	23	27	50

Source : Guide touristique de la Route des Navigateurs (2015)

En analysant le guide touristique de la Route des Navigateurs, on peut comprendre ce qui est mis en valeur et comment. D'une part, les *Ports d'attache* sont tous décrits et illustrés alors que les *Escales* sont simplement référencées. D'autre part, les photographies font principalement référence à la nature et au plein air. Sur les 21 photographies illustrant des activités touristiques, 18 (86%) y réfèrent. Les trois restantes évoquent des aspects culturels et patrimoniaux. Pour les photographies de paysages ou de particularités régionales maritimes, 10 (55%) présentent des aspects naturels et 7 (39%) évoquent le patrimoine maritime. Au final, sur les 40 photographies analysées dans le guide de la Route des Navigateurs, 37 évoquent le fleuve ou l'aspect maritime, soit 93% des photos. Les mots utilisés dans le guide reflètent aussi cet accent porté sur l'aspect maritime du fleuve plutôt que son lien avec l'histoire régionale. Le nuage de mots suivant (figure 7) relève les mots utilisés en leur attribuant une taille de police plus importante selon la fréquence d'apparition dans le document analysé. Les mots « fleuve », « quai » et « marina », qui font directement référence au maritime, sont plus fréquemment utilisés. À l'opposé, « histoire », « historique » et les autres termes référant à cette thématique sont moins présents dans le guide. En 2016, une étude sur la notoriété touristique de la Route des Navigateurs relève que les paysages du fleuve constituent la principale motivation des touristes pour emprunter la route. Les mots référant au fleuve et à ses paysages représentent également les premiers mots qui, spontanément, font référence à la Route des Navigateurs pour les répondants. Si les paysages représentent la principale motivation des visiteurs, la thématique « maritime » de la route ne

rejoint que 3% d'entre eux, ce qui représente aussi le taux le plus bas pour cette question (Route des Navigateurs, 2016a). Dans le guide de la Route des Navigateurs publié en 2017, le texte de présentation a été modifié et met de l'avant exclusivement la beauté des paysages que le fleuve offre, délaissant l'aspect historique et patrimonial. Des exemples de photographies sont présentés à la figure 8.

Tableau X. Répartition des photographies de la Route des Navigateurs selon leurs catégories

Activités touristiques	Nb	Paysages et particularités régionales	Nb
Nature et plein air	18	Maritime	18
Maritime	17	Fleuve	9
Non-maritime	1	Patrimoine maritime	7
Culture et patrimoine	3	Faune	1
Maritime	2	Art et culture	0
Non-maritime	1	Pêche	1
Événements	0	Non-Maritime	1
Non-maritime	0	Total	19
Saveurs régionales	0		
Non-maritime	0		
Activités diverses	0		
Non-maritime	0		
Total	21		
Grand total			40

Source : Guide de la Route des Navigateur (2015)

Figure 8. Exemples de catégorisation de photographies tirées du guide de la Route des Navigateurs 2016

30

Nicolas Gagnon

PARC MARIN DU SAGUENAY-SAINTE-LAURENT
 Carrefours d'accueil et d'orientation
 189, boulevard de l'Hôtel-de-Ville, Rivière-du-Loup
 51, route 132 Ouest, Trois-Pistoles parcmarin.qc.ca
 Le parc marin du Saguenay-Saint-Laurent est une aire marine protégée incluant une portion de l'estuaire du Saint-Laurent et du fjord du Saguenay. Il vise à protéger la vie marine et à favoriser les activités éducatives et récréatives, ainsi que la recherche scientifique.
 Saguenay-St. Lawrence Marine Park Orientation Centres
 The Saguenay-St. Lawrence Marine Park is a protected marine area that includes a portion of the St. Lawrence Estuary and the Saguenay Fjord. It was created to protect marine life, promote educational and recreational activities, and foster scientific research.

RÉSEAU DES HALTES MARINES DE LA ROUTE DES NAVIGATEURS
 418 867-8882, poste 206/ext. 206 haltesmarinesbsl.ca
 Ce circuit écotouristique est un incontournable pour découvrir toutes les facettes maritimes du Bas-Saint-Laurent. En suivant ce parcours d'interprétation, vous découvrirez des sites d'intérêt aménagés ainsi que des centres éducatifs où les particularités naturelles et socioculturelles du Saint-Laurent et de ses berges vous seront révélées sous diverses formes.
 This ecotourism tour is a must for those who want to explore the maritime aspects of the Bas-Saint-Laurent. As you travel along this discovery trail, stop and explore the many points of interest and educational sites where the natural, historical and cultural features of the St. Lawrence and its shores are presented in a variety of formats.

ROUTE DES PHARES
quebecmaritime.ca/phares
 Plus de 40 phares jalonnent les côtes de l'Est du Québec et 17 proposent des activités ou services touristiques. Lieux d'exposition, auberges, cafés. C'est l'occasion d'aborder l'histoire et l'architecture d'une façon différente!
 Over 40 lighthouses dot the coast of eastern Québec, 17 of which offer activities or services for tourists including exhibits, inns and cafes. An out-of-the-ordinary way to explore the region's history and architecture!

Sonia Giroux

Tourisme Bas-Saint-Laurent

Maritime / patrimoine maritime

Activités touristiques / nature et plein air / maritime

Maritime / patrimoine maritime

4.3. Conclusion

Le littoral du Bas-Saint-Laurent est un territoire de plaine gagnant progressivement en altitude et traversé d'Est en Ouest par deux axes de communications majeurs : la 132 et l'autoroute 20; ce dernier drainant une part importante de l'affluence du premier. Ces routes connectent entre eux des pôles qui concentrent les services offerts aux populations locales et une partie de l'activité économique. De plus, la présence marquée de terres agricoles et forestières limite l'implantation d'attractions touristiques à l'intérieur de quelques affectations seulement, comme les périmètres d'urbanisation, et réparties ponctuellement dans la région. Au fil des années, certaines municipalités ont vu leur cadre bâti se développer en direction des échangeurs situés à proximité. Les commerces de service situés sur la 132 seraient toutefois moins enclins à se relocaliser suite au prolongement d'un lien autoroutier qu'à fermer à cause de la perte de leur clientèle de transit.

Dans une perspective touristique, le Bas-Saint-Laurent se veut une région axée sur le fleuve avec la volonté de promouvoir des activités qui y sont liées. La majorité de ces attractions, réparties entre trois pôles touristiques, offre aux visiteurs l'occasion de pratiquer des activités extérieures en contact avec la nature ou de découvrir la culture et le patrimoine régional. Toutefois, cette volonté de transmettre une image foncièrement maritime ne transparait pas dans le guide touristique de l'ATR ou des MRC côtières; ces guides référant à des réalités territoriales plutôt que maritimes. La Route des Navigateurs, de son côté, est considérée comme un attrait conjuguant patrimoine maritime et paysages fluviaux. Or, ses attractions ainsi que l'image qu'elle véhicule auprès des visiteurs réfèrent plutôt au fleuve et à la pratique d'activités de nature et de plein air, l'aspect historique demeure ainsi peu mis de l'avant.

Chapitre 5 : Résultats des entrevues

Le précédent chapitre nous offre une lecture des réalités territoriales et touristiques qui marquent le Bas-Saint-Laurent et la Route des Navigateurs tout en mesurant et en observant les effets du prolongement de l'autoroute 20. Or, cette région est également gérée, développée et aménagée par des acteurs dont les perceptions sur la Route des Navigateurs et le prolongement autoroutier influencent les décisions qui sont ou seront prises. Ce chapitre cherche donc à révéler ces perceptions pour comprendre quelle importance représente cette route touristique pour les acteurs locaux et régionaux du Bas-Saint-Laurent, mais aussi pour connaître les impacts touristiques qu'ils attribuent à l'arrivée de ce lien rapide. Une fois ces éléments circonscrits, il est alors possible de déterminer les actions à poser afin d'inciter les touristes à privilégier l'axe touristique plutôt que l'autoroute.

5.1. L'importance de la Route des Navigateurs

Les acteurs régionaux rencontrés perçoivent la Route des Navigateurs de diverses manières. Ces perceptions portent autant sur la route en elle-même que sur l'importance politique et sociale, l'attachement que lui porte les participants ainsi que les retombées économiques pour le Bas-Saint-Laurent.

5.1.1. Perceptions de la route

Tel que spécifié dans le cadre du portrait touristique, l'ATR souhaite que cet axe soit un attrait, un produit touristique pour bonifier l'offre du Bas-Saint-Laurent. Or, cette perception de la route n'est pas partagée par les différents acteurs rencontrés durant les entrevues. Plusieurs estiment que cette route est plutôt un outil de promotion et de mise en valeur pour les attraits, mais aussi pour les paysages et le territoire dans son ensemble. Un

participant¹³ exprime clairement cette position en affirmant que « pour nous autres, c'est un bon outil pour faire découvrir la région, mais également [...] cette route-là prend encore plus de valeur en lien avec la promotion du fleuve ». Pour un autre, l'opportunité de promotion qu'en retirent les attractions « est plus intéressante que d'être seul pis de faire [sa] promotion tout seul ». Ce serait donc d'abord une route qui permet à ceux qui en font partie de se vendre conjointement plutôt que par une stratégie individuelle. Outre cette perception, d'autres la voient aussi comme un système de signalisation qui suit une partie de la 132 et regroupe des attraits. Certains, finalement, la considèrent comme un itinéraire imagé par son nom qui permet aux visiteurs de découvrir les territoires et les villages traversés. La Route des Navigateurs serait donc avant tout une opportunité de promotion conjointe pour les attractions, mais aussi une occasion pour les touristes de s'y rendre. Même si les attractions constituent le cœur du propos des participants, ceux-ci considèrent aussi que la route est le reflet d'une réalité géographique dominante dans le Bas-Saint-Laurent.

Produit d'appel pour la région, le fleuve Saint-Laurent constitue la principale caractéristique régionale que la Route des Navigateurs met de l'avant. Cet itinéraire aurait été réfléchi autour de cet élément. Un participant affirme que les « touristes [...] sont intéressés, intrigués et fascinés par la route qui longe le fleuve parce que c'est le paysage que ça offre ». Ainsi, le fleuve est mis en valeur à partir de la route par des percées visuelles qui permettent aux voyageurs de l'observer régulièrement et par quelques attractions qui offrent l'opportunité d'y accéder. Si le fleuve occupe une place dominante dans le discours des participants, la façon dont ils le perçoivent varie selon le tronçon d'étude. Celle d'un fleuve comme étant un paysage qui s'offre à voir aux touristes est exprimée principalement dans le premier et le troisième tronçon. Or, pour le second tronçon, celui de Rimouski, c'est l'aspect maritime qui prédomine. La navigation occupe une place plus importante dans le discours des participants à cause de l'activité portuaire et l'orientation des attractions touristiques vers cette thématique. La Route des Navigateurs à Rimouski serait donc le reflet de cette importance. Un participant du Kamouraska a d'ailleurs l'impression que le terme « Navigateurs ça a vraiment la connotation Rimouski ». L'importance qu'occupe le fleuve pour les acteurs, même si sa

¹³ Afin de préserver l'anonymat des participants, seul le masculin sera utilisé.

perception diffère dans l'espace, est partagée avec une reconnaissance du caractère historique de cette route touristique.

Route importante dans l'histoire de la région, la 132 est perçue comme l'axe fondateur du Bas-Saint-Laurent, que « c'est par là que ça a commencé ». Un autre participant la voit comme « la première dorsale terrestre qui s'est créée ». C'est une route le long du fleuve « qui desservait les gens qui se sont installés là en commençant ». Cet axe routier constitue alors, pour les acteurs, le berceau de la région et elle concentre sur son tracé de nombreuses maisons et autres bâtiments patrimoniaux qui permettent aux touristes de « travers[er] l'histoire » lorsqu'ils empruntent la 132.

En somme, la Route des Navigateurs serait d'abord un outil de promotion pour les attractions qui en font partie, mais qui permet aussi de mettre en valeur le fleuve, produit d'appel du Bas-Saint-Laurent, ainsi que l'histoire régionale.

5.1.2. Importance politique et sociale

La Route des Navigateurs traverse plusieurs MRC et municipalités du Bas-Saint-Laurent où autant d'acteurs, qui peuvent être partie prenante de ce projet, sont présents. Qu'elle serve de véhicule de promotion pour des attraits ou qu'elle constitue un attrait distinct, cette route touristique reste d'abord pilotée par l'ATR du Bas-Saint-Laurent, qui l'a imaginée et mise sur pied en 1996. C'est donc elle qui, comme le signale un répondant, est responsable de son développement en « intégr[ant] les attraits [et les] partenaires qui ont un lien avec le touriste ». Ces partenaires sont d'abord les entreprises et organismes ayant payé une cotisation pour être membre. À l'échelle des MRC, les seuls acteurs qui sont en communication avec l'ATR sont les différents offices de tourisme. Les MRC et les municipalités, ce qui implique autant les élus que les professionnels qui y travaillent, auraient alors une participation moindre, voire inexistante, dans la gestion et le développement de cette route.

Si les offices de tourisme affirment être en communication avec l'ATR, ce n'est pas le cas des acteurs supralocaux et locaux. Un intervenant du Kamouraska mentionne que : « l'ATR c'est vraiment une structure [dont on] entend très peu parler. Tout ce dont on entend parler c'est "envoyez-nous votre texte et votre cash pis on va vous mettre dans le guide ».

Cette impression d'isolement est partagée dans la MRC, où la presque totalité des participants rencontrés considère la route comme un outil « externe », quelque chose de « délocalisé » qui évolue « dans un monde fermé ». Dans le second tronçon, un participant a l'impression que la Route des Navigateurs est un projet segmenté qui manque de mobilisation autour du fleuve. L'Association reconnaît d'ailleurs que le mode de gestion de sa route n'est pas inclusif, contrairement à la Route des Frontières qui privilégie une approche différente. Des propos semblables n'ont pas été soulevés en regard des autres tronçons étudiés. Des participants reconnaissent toutefois que les projets de développement touristique mis sur pied ne visent pas la Route des Navigateurs, mais plutôt le développement touristique de leur territoire respectif. Par exemple, Tourisme Rivière-du-Loup tient à chaque cinq ans des forums qui regroupent un ensemble d'acteurs régionaux et locaux comprenant ceux de l'industrie touristique, comme l'ATR, des agents de développement et des élus municipaux, afin de définir les priorités touristiques pour les prochaines années. Lors de la précédente édition, des projets d'accès au fleuve auraient émergé. Dans le Kamouraska, des projets pilotés par *Promotion Kamouraska* (l'office de tourisme local) et regroupant la MRC ainsi que divers intervenants locaux pour faciliter l'accès au fleuve sont en cours. La Route des Navigateurs serait donc un outil géré uniquement par l'ATR et ses membres. Cette délocalisation favoriserait alors un développement touristique local parallèle à la route thématique dans certaines MRC.

Créatrice de la Route des Navigateurs, l'ATR entretiendrait des liens plus étroits principalement avec les offices de tourisme des MRC traversées. En dehors de ces derniers, les liens se limiteraient toutefois à la transmission d'informations de part et d'autre, limitant la capacité de ces acteurs supralocaux et locaux à entretenir une perception positive de l'initiative et à la voir comme un projet touristique fédérateur.

5.1.3. Une importance marquée pour la 132

En l'absence d'une adhésion de certains acteurs à la Route des Navigateurs, ceux-ci reconnaissent peu ou pas à son appellation. Un participant du Kamouraska résume bien cette situation lorsqu'il affirme qu'il « y'a peu de monde qui vient nous voir pour nous parler de la Route des Navigateurs. C'est pas un appel vraiment fort touristique. On ne se fie pas là-dessus, on utilise peu ce mot-là ». Un participant de Rivière-du-Loup mentionne que la Route des Navigateurs est « une façon de simplifier la lecture du produit touristique. Quand on travaille sur le terrain, on ne la nomme pas comme ça ». Ailleurs, un autre considère que la Route des Navigateurs existe seulement lorsque l'autoroute passe à proximité de la 132. L'appellation touristique de cet axe est ainsi évacuée de leurs conversations quotidiennes et professionnelles.

En délaissant le nom « Route des Navigateurs », les répondants vont plutôt lui préférer son nom usuel de « Route 132 », même si aujourd'hui l'une et l'autre ne suivent pas le même tracé. Un participant exprime clairement cette préférence lorsqu'il mentionne que « [ce sera] toujours la route 132 plutôt que la Route des Navigateurs ». Cet axe routier devient alors le point central du développement, celui autour duquel les acteurs s'entendent pour intervenir, comme le mentionne un participant : « La mise en valeur de la 132 et qu'est-ce qu'on peut faire à tous les niveaux, dans chacune des municipalités, comme au niveau de la MRC, qu'est-ce qu'on peut faire, on en parle ». L'importance et la préférence pour la 132 reposent alors sur sa fonction structurante pour la région, autant aujourd'hui que par le passé. C'est elle qui relie entre eux les villages, qui a permis le développement de la région et qui permet de vivre le territoire. Elle fait partie du vécu des populations et des acteurs locaux.

Même si elle fait partie intégrante du Bas-Saint-Laurent depuis plus de 20 ans, la Route des Navigateurs ne rallie pas les différents acteurs du territoire. Ces derniers maintiennent plutôt un attachement à la 132, devenant par moment la seule dénomination qu'ils vont utiliser dans leur conversation ou dans les documents diffusés.

5.1.4. Importance économique

Attirés par le fleuve Saint-Laurent et ce qu'il a à offrir, les touristes affluent au Bas-Saint-Laurent. Il est si important qu'un répondant désigne d'ailleurs cette étendue d'eau comme étant « les poumons touristiques du Bas-Saint-Laurent », car ce serait un secteur vital de cette industrie et il oriente la thématique du produit touristique. Pour plusieurs répondants, si le fleuve est le produit d'appel de la région, la 132, qui est le seul itinéraire possible pour en profiter, constitue quant à elle le principal endroit où se concentre l'activité touristique. Si l'importance touristique de la 132 ne semble plus à faire, celle de la Route des Navigateurs demeure un mystère et certains hésitent à en faire une cause de la popularité du littoral. Un seul participant affirme, en la nommant, qu'elle occupe un rôle de premier plan pour l'activité touristique, mais plusieurs autres préfèrent jouer de prudence à cet égard. Selon certains, même si la route touristique chevauche la 132 sur une grande partie de son itinéraire, il faut éviter de lier trop rapidement les retombées économiques favorisées par la présence d'attractions autour de la 132 à la présence de la Route des Navigateurs. Un participant illustre ce dualisme lorsqu'il mentionne « [qu'] entre le produit "Route des Navigateurs" pis la route, y'a vraiment une distinction ». On ne peut comparer unilatéralement leur importance économique respective, car les outils de mesure ne permettent pas d'obtenir une telle réponse. Un participant exprime d'ailleurs cette problématique :

On a quelque chose comme 60 millions en retombées économiques pour la MRC de Rivière-du-Loup. C'est l'ensemble de la MRC, c'est le tourisme d'agrément et le tourisme d'affaires. Quelle est la partie reliée à la Route des Navigateurs ? C'est impossible [à calculer].

En effet, les statistiques collectées dans les attractions et les hébergements permettent uniquement d'estimer la fréquentation de ces lieux par les touristes. Elles ne permettent pas de savoir quelle proportion est venue pour la Route des Navigateurs. Ainsi, même si la route touristique suit généralement la 132, qui est très fréquentée par les touristes, il est impossible de savoir si ceux-ci venaient pour la Route des Navigateurs ou si d'autres motivations animent leur présence dans la région.

Depuis son apparition en 1996 la Route des Navigateurs n'aurait pas engendré de redynamisation touristique par l'apparition de nouvelles entreprises touristiques. Pour un répondant, c'est plutôt le fleuve qui incite la mise sur pied de nouvelles attractions. Une fois mises en place, elles pourront possiblement s'intégrer à la Route si ce qu'elles offrent comme produit touristique correspond à la thématique. Enfin, pour un autre participant, la Route des Navigateurs n'attirerait pas de nouvelles entreprises touristiques, car les incitatifs ne sont pas assez motivants et que l'achalandage n'est pas assuré. Toutefois, la Stratégie maritime du gouvernement provincial, qui permet aux projets sélectionnés d'obtenir des fonds, peut entraîner la création de nouveaux produits. Certaines attractions présentes sur le territoire pourraient alors être tentées de profiter de ces subventions afin de modifier leur offre actuelle pour s'ajuster à la stratégie et donc à la Route des Navigateurs qui en partage la thématique. D'un point de vue économique, l'importance de la Route des Navigateurs reste donc complexe à poser. Aucune donnée ne permet de mesurer l'achalandage de l'itinéraire thématique, et ce, même si l'on sait que la 132 reste une route très fréquentée. De plus, sa forme actuelle ne représenterait pas un incitatif suffisant à l'implantation de nouveaux produits. Ceux-ci s'implanteraient dans le Bas-Saint-Laurent pour d'autres raisons et s'intégreraient a posteriori à l'axe touristique, si leur produit concorde avec la thématique de la route.

Vitrine sur le fleuve et sur le patrimoine local, la Route des Navigateurs constituerait un outil de promotion des attraits qui la composent. En dehors de ces deux éléments, sa reconnaissance serait plutôt partagée, et sa capacité mobilisatrice non reconnue. Peu de projets locaux s'arrimeraient à la route et pour certains, sa gestion par l'ATR en ferait un outil déconnecté du territoire. Le sentiment d'appartenance y serait donc plutôt faible et les acteurs n'utiliseraient pas ce nom dans le cadre de leur travail. La 132 reste alors le lien le plus valorisé, et constitue l'itinéraire prisé des touristes. Or, si cette route nationale est achalandée, il demeure impossible d'en évaluer l'incidence de la Route des Navigateurs, car les données actuelles ne permettent pas de mesurer sa popularité.

5.2. Effets de l'autoroute

Même si certains participants n'adhèrent pas à la Route des Navigateurs, tous estiment que le tourisme demeure une activité importante qu'il faut préserver. Or, le prolongement de l'autoroute 20 engendre des craintes chez certains à propos de la baisse d'achalandage de la 132 et de l'impact qui en résultera sur les services touristiques. Ceci dit, ils reconnaissent néanmoins que l'autoroute pourra aussi avoir des effets positifs pour les industries non-touristiques, mais également sur l'expérience vécue par les visiteurs empruntant la 132.

5.2.1. Modification du comportement des automobilistes

Avant que l'autoroute 20 soit prolongée à partir de Cacouna, les touristes qui circulaient dans le Bas-Saint-Laurent depuis cette municipalité jusqu'à Trois-Pistoles devaient obligatoirement passer par la 132. C'était alors la seule route qu'ils pouvaient emprunter pour traverser la région et se rendre à leurs destinations. Avec le prolongement de l'autoroute, des participants craignent aujourd'hui que les visiteurs modifient leur pratique et préfèrent l'emprunter afin d'accélérer leur déplacement. S'ils croient tous que l'achalandage touristique diminuera, ce que confirment les statistiques, ils ne s'entendent toutefois pas sur les types de touristes qui sont le plus à même de privilégier l'autoroute. Pour certains acteurs, ceux qui souhaitent se rendre en Gaspésie percevraient l'autoroute 20 comme un nouvel itinéraire plus rapide et plus direct vers leur destination. Ces automobilistes de passage seraient donc les premiers à désertir la 132. Ceux qui désirent visiter le Bas-Saint-Laurent la privilégieraient donc toujours.

D'autres acteurs craignent plutôt que les touristes délaissent la 132 lors de leur déplacement à l'intérieur du Bas-Saint-Laurent. Cette appréhension est portée principalement par les participants du premier tronçon, car ils constatent que les visiteurs empruntent l'autoroute pour se rendre dans la municipalité de Kamouraska, d'où ils repartiront par le même chemin. Un participant mentionne que les touristes « arrêtent, par exemple, à la maison touristique à La Pocatière et ils s'en vont ? Où est-ce qu'ils s'en vont ? directement à

Kamouraska. Alors s'ils ne passent pas par la 132, ils vont passer par la 20 pour se rendre à Kamouraska visiter ça...pis y'a pu rien à faire au Kamouraska après ça ». Une fois la visite du village terminée, ils reprennent la 20 pour sortir de la MRC, comme si tout ce qu'il y avait à voir avait été vu. Ils court-circuitent ainsi la municipalité de Rivière-Ouelle. Une peur similaire semble également se manifester à L'Isle-Verte, puisqu'elle n'est pas considérée comme une destination et qu'elle est maintenant contournée par l'autoroute depuis l'automne 2015.

5.2.2. Impact du prolongement autoroutier sur les commerces

L'une des hypothèses de départ était que le territoire allait voir les services touristiques ainsi que d'autres commerces et industries se rapprocher de l'autoroute afin de suivre leur clientèle. Toutefois, les modifications territoriales induites par l'arrivée de l'autoroute ont été peu abordées par les participants. En effet, ceux-ci ignoraient bien souvent si de tels changements dans le territoire ont eu lieu. Si le portrait touristique s'appuie uniquement sur les attractions, puisque ce sont elles qui ont la capacité d'attirer un visiteur dans la région, les propos des participants se concentrent uniquement sur les services. À Rivière-du-Loup et à Rimouski, des participants évoquent l'apparition de nouveaux commerces à grande surfaces ou de nouvelles industries à proximité de certains échangeurs. Pour Rimouski, un participant mentionne également que selon les dispositions du plan d'urbanisme et du SAD de la MRC, seuls des commerces sans vocation touristique, tels que les grandes surfaces, devraient se trouver à cet endroit. Dans le Kamouraska, des participants estiment pour leur part que si des déplacements ont eu lieu, ceux-ci, se cantonnent exclusivement dans des municipalités où l'autoroute passe à proximité de leur périmètre urbain, comme Saint-Pascal et Saint-Philippe-de-Néri. Ces municipalités sont toutefois situées à l'intérieur des terres et ne sont pas traversées par la Route des Navigateurs. Celles qui sont sur le trajet de la route touristique sont plus éloignées de l'autoroute et leurs limites municipales n'incluent pas d'échangeurs autoroutiers.

En ce qui concerne spécifiquement les services touristiques, les acteurs rencontrés révèlent que le prolongement de l'autoroute depuis Cacouna jusqu'à Trois-Pistoles entraîne des difficultés économiques pour certains et que d'autres ont dû fermer définitivement leur commerce. Pour illustrer ce fait, tous les participants du troisième tronçon citent en exemple l'échangeur du Bois-des-Belles à Cacouna, qui a été touché par le prolongement de la 20 en 2012 et où se trouvent encore une crèmerie et une station-service. Ils mentionnent que la crèmerie vivrait actuellement des difficultés économiques importantes depuis le passage de l'autoroute et que son chiffre d'affaires aurait énormément diminué. À ce même endroit, un restaurant et une station-service ont fermé leur porte depuis que la 20 contourne leurs commerces. Ces commerces en difficulté se trouvent d'ailleurs exactement sur le tronçon touché par une baisse drastique d'automobiles, comme mentionné dans le précédent chapitre. À l'Isle-Verte, quelques kilomètres plus loin, un participant craint aussi que des commerces de proximité ferment, puisque le tourisme constitue une part importante de leur achalandage. Cette position est nuancée par un autre répondant qui avance que les problèmes de ces commerces sont présents depuis longtemps et ne sont pas reliés à l'autoroute. Il ne nie toutefois pas que le village devrait connaître une baisse de fréquentation. Ces réalités, mais aussi les anticipations qu'elles entraînent dans d'autres secteurs, concernent uniquement le troisième tronçon, celui touché par le plus récent prolongement. Les participants de Rimouski n'ont pas relevé de telles difficultés et ceux du Kamouraska n'étaient bien souvent pas en mesure de le faire, car l'autoroute est présente depuis plus de quarante ans sur le territoire. Les quelques situations relevées étaient toutes aussi anciennes et s'étaient stabilisées avec le temps.

5.2.3. Bénéfices de l'autoroute

Loin d'être toujours négatif pour tous les participants, le prolongement d'une autoroute apparaît comme étant bénéfique pour l'économie régionale aux yeux de certains. La 20 relie entre elles les villes importantes du Bas-Saint-Laurent et des régions avoisinantes, mais elle donne aussi accès aux marchés de Québec et d'autres grandes villes et métropoles. L'accès aux grands centres ainsi que le transit commercial et industriel entre le Bas-Saint-Laurent et

les autres régions s'en trouveraient alors facilités pour les automobilistes locaux et les véhicules lourds. Un participant illustre bien cette situation lorsqu'il affirme que l'autoroute « est un facilitateur pour l'accès [...], pour le transit. » Il poursuit en ajoutant que « Pour ce qui est produit ici, le fait d'être en interconnexion avec les autres régions, y'a des bénéfices en lien avec ça ». Cette connexion des pôles économiques de la région avec l'extérieur permettrait aussi au tourisme d'affaires d'y trouver son compte, car l'autoroute offre l'opportunité à ceux qui « s'en vont à [Rimouski] en congrès, ou qui sortent de là en congrès [de sauver] une demi-heure ».

Lorsque la 132 était la seule route disponible pour voyager entre les grands centres, ces utilisateurs y augmentaient l'achalandage. Or, en ayant accès à une alternative, ces derniers vont préférer la 20 et la densité de circulation de la 132 se trouvera diminuée. La route secondaire deviendra alors un axe où les vitesses de circulation seront plus acceptables. La possibilité de l'autoroute 20 de faciliter le transit des personnes et des biens dans la région et à l'extérieur de celle-ci permet de réduire le trafic sur la 132. La circulation automobile réduite, l'expérience vécue en empruntant la 132 pour les touristes se trouve améliorée.

Avec un axe routier moins achalandé, les touristes peuvent vivre une meilleure expérience en circulant sur la 132. Celle-ci devient en effet un axe routier plus paisible, calme, tranquille et invitant pour les usagers, les touristes et les cyclistes. De plus, la sécurité des automobilistes, mais aussi des touristes et de la population locale qui doivent emprunter ou traverser la 132 est améliorée. D'abord, la sécurité des cyclistes est accrue, car « [la route] est pavée, l'accotement est pavé des deux côtés, c'est large et comme on a l'autoroute 20 qui voyage, l'autoroute va prendre toute la circulation lourde des camions et tout ça. ». De plus, les touristes qui désirent s'arrêter à un endroit pour traverser la route peuvent le faire sans crainte. Pour la population locale, cette amélioration s'exprime par une plus grande sécurité pour les autobus scolaires, mais aussi pour les véhicules agricoles qui circulent plus lentement. Comme le soulève un participant, « Ça va être une libération sans nom », car ils doivent composer avec le mécontentement de ceux qui souhaitent rouler rapidement. Lors de tempêtes hivernales, la 132 se trouve régulièrement fermée à la circulation. Certains participants

estiment alors que l'autoroute 20 offrira une alternative si la 132 doit être fermée à cause des conditions météorologiques ou parce qu'un accident s'y est produit.

Puisque les populations locales et les véhicules lourds qui désirent se rendre plus rapidement vers leurs destinations empruntent dorénavant la 20, les touristes bénéficient d'une 132 plus tranquille et sécuritaire afin d'y circuler autant en voiture qu'en vélo. De plus, lors d'épisodes météorologiques exceptionnels, tous tirent avantage que l'autoroute reste ouverte si la 132 doit être fermée.

5.3. Défis dans la mise en valeur de la Route des Navigateurs

L'un des objectifs de la recherche consistait à faire ressortir les stratégies appliquées ou prévues afin de valoriser la Route des Navigateurs. Cependant, les participants ont plutôt fait ressortir des défis au lieu de réelles stratégies de mise en valeur. La Route des Navigateurs n'étant pas encore valorisée par les répondants, peu avaient une idée claire de ce qui devait être fait. Ils étaient néanmoins en mesure d'identifier les défis auxquels ils devraient faire face. Ils considèrent qu'une plus grande participation de leur part au développement de la route constitue le principal défi, mais aussi la première étape de tout projet de développement. S'ensuivent une stimulation de la demande ainsi qu'un travail sur l'offre.

5.3.1. Implication des acteurs

Les décisions qui concernent le développement de la Route des Navigateurs sont prises presque uniquement par l'ATR. Ce mode de gestion centralisé n'est pas apprécié de tous et la route est alors perçue comme un outil externe pour lequel des participants considèrent qu'ils pourraient avoir un apport intéressant. Certains croient que si l'ATR souhaite mettre en valeur la Route des Navigateurs, elle devra avant tout mieux les impliquer dans le processus, car ils peuvent avoir de bonnes idées et en faire la promotion. Au-delà de l'apport en idées créatives, la participation de chacun serait essentielle afin que se développe un sentiment

d'appartenance, car, comme l'avance un participant : « Comment tu veux mettre en valeur la Route des Navigateurs si pour toi c'est pas la Route des Navigateurs, si pour toi c'est la 132. ». Cette revalorisation de la route auprès des intervenants rejoint aussi les propos d'une autre personne qui estime qu'il faut démontrer aux différents acteurs l'importance de s'attacher au nom de la route. Le risque, en ne les intégrant pas, est qu'ils croient que c'est une stratégie développée par l'ATR seule dans ses bureaux. Même si elle n'est pas encore appliquée dans le développement de la Route des Navigateurs, l'importance de travailler conjointement avec d'autres acteurs pour développer le tourisme est une notion déjà mise en œuvre dans certaines MRC. Dans le Kamouraska, des municipalités se sont alliées pour mettre sur pied un projet de circuits et d'accès au fleuve. Cette association entre municipalités s'observe aussi dans le partenariat entre l'Isle-Verte et Notre-Dame-des-Sept-Douleurs pour la création d'un pôle touristique des Îles-Vertes. Dans une perspective plus régionale, le projet des haltes marines dans la MRC de Rivière-du-Loup regroupe plusieurs acteurs dont des agents de développement, le politique, des organismes scientifiques et le milieu académique. Quelques-uns de ces projets sont des réponses directes à l'arrivée de l'autoroute 20 sur le territoire, mais ils restent avant tout des initiatives conduites par les acteurs locaux dans l'intérêt de leur communauté. Malgré tout, des répondants ont aussi présenté des idées quant à la façon dont pourrait se déployer une approche de participation et de concertation entre les acteurs expressément pour la Route des Navigateurs. Une personne croit que l'ATR devrait tenir un exercice de priorisation semblable à celui ayant mené à la mise sur pied du projet des Haltes marines dans Rivière-du-Loup. Il s'agirait de déterminer de façon commune les actions à entreprendre pour développer la Route des Navigateurs. Pour être efficace, elle croit que l'association devrait toutefois sortir de sa logique de *membership* pour donner une voix à tout le monde. Elle donne ainsi l'exemple de l'Isle-Verte où seulement deux joueurs de l'industrie sont membres, alors que pourtant la municipalité en contient beaucoup plus. À une échelle plus réduite, un répondant estime pour sa part que les municipalités du Kamouraska doivent travailler ensemble et avec tous les acteurs pour développer un tourisme plus durable et avec moins de frictions entre les populations locales et les touristes. En ayant la participation du plus d'intervenants possible dans le Kamouraska, il serait ainsi possible d'améliorer la cohésion territoriale.

Les discours des participants laissent supposer que le fait d'intéresser les acteurs territoriaux et favoriser un travail concerté autour de la Route des Navigateurs constitue une étape préalable à la mise en valeur de la route touristique. Cette étape complétée, il reste encore à inciter le touriste à délaisser l'autoroute.

5.3.2. Stimuler la demande : savoir attirer, capter et retenir les touristes

Le choix des touristes de privilégier la 20 pour circuler dans le Bas-Saint-Laurent constitue la principale crainte des différentes personnes rencontrées. Plusieurs répondants estiment alors que les deux principaux défis seront d'améliorer la promotion à l'intérieur du Bas-Saint-Laurent et d'accroître la promotion à l'extérieur de la région

Promotion à l'intérieur du Bas-Saint-Laurent

En voulant promouvoir la Route des Navigateurs au sein même de la région touristique du Bas-Saint-Laurent, les acteurs désirent inciter les touristes qui y sont déjà et qui empruntent l'autoroute 20 à préférer la Route des Navigateurs en utilisant la signalisation ainsi que les haltes routières et touristiques.

L'itinéraire de la Route des Navigateurs est ponctué de panneaux de signalisation qui informent le visiteur qu'il circule sur une route touristique reconnue par Tourisme Québec ou qui l'informent des diverses attractions et services qu'il croisera. Pour certains répondants, ces panneaux sont adéquats, car ils remplissent leur rôle de guider les touristes vers la route touristique et qu'ils répondent aux normes du ministère du Transport encadrant l'affichage en bordure des routes. Pour d'autres, une amélioration de la signalisation pour se démarquer de celle du ministère du Transport est toutefois nécessaire, car « les pancartes bleues de la Route des Navigateurs sont drabes et on finit par ne plus les voir ». Ce nouvel affichage devrait donc être plus promotionnel avec un visuel et un graphisme plus intéressant afin de capter les automobilistes et de les diriger dans le territoire.

Quelques projets locaux, même s'ils ne sont pas liés directement à la Route des Navigateurs, bénéficient d'une signalisation afin d'inciter les touristes à s'arrêter ou pour faciliter la localisation des attractions. Dans le Kamouraska, les municipalités possèdent actuellement chacune leur signalisation et donc « tout le monde s'affiche à peu près n'importe comment ». Puisque cette situation peut entraîner de la confusion chez le touriste et qu'elle le détourne de ce qui doit être signalé, un participant croit qu'il serait pertinent « [d']uniformiser notre affichage pour l'accès au fleuve ». L'unique autre projet de signalisation mentionné concerne celui de l'Isle-Verte. Il s'agit de la première étape de l'important projet que mènent les deux Îles Vertes pour devenir un pôle touristique important. Selon un répondant, l'affichage doit avant tout promouvoir le territoire. Il est possible qu'un panneau soit installé près du nouvel échangeur construit à la hauteur de la municipalité.

Proposer une nouvelle signalisation implique néanmoins la prise en compte de certaines limites, dont les acteurs sont conscients. Le coût élevé des panneaux officiels du ministère des Transports mettrait en doute la pertinence d'en implanter de nouveaux en bordure de l'autoroute. Dans ce cas, leur prix devrait être réduit pour les municipalités qui seront touchées par le prolongement de l'autoroute. Outre l'augmentation des coûts, une multiplication de l'affichage aurait un impact visuel sur les paysages. À cet effet, un participant mentionne que « des pancartes y'en a beaucoup, partout. Si on veut pas briser nos paysages, y faut concentrer notre signalisation, y faut savoir comment on la fait pour que monsieur tout le monde oublie, mais que le touriste la voit bien », ce qui implique d'être « imagitatif pour pas que ce soit polluant [visuellement] ».

Toute nouvelle signalisation devrait donc avoir comme objectif de promouvoir le territoire plutôt que de simplement diriger le touriste. Si, presque tous reconnaissent son importance, plusieurs admettent néanmoins que les coûts élevés et l'impact sur les paysages demandent une réflexion plus poussée sur la mise en place de la signalisation. À l'image des deux projets illustrés, cet affichage doit aussi faire partie d'une planification d'ensemble. Elle doit être une étape dans un processus plus large de réflexion.

La seconde approche la plus régulièrement mentionnée consiste à utiliser les bureaux d'informations touristiques ou des haltes touristiques afin d'informer et de diriger les touristes. Principalement exprimée par les participants de Rimouski, cette approche peut autant concerner des haltes situées sur la 132 que celles sur l'autoroute. Pour le premier cas, un participant illustre son propos par l'exemple du bureau d'informations touristiques de Saint-Fabien, une municipalité située quelques kilomètres plus à l'ouest de Rimouski. Celui-ci informe principalement les touristes sur les activités et les attraits à proximité. Or, il devrait avoir une vocation plus régionale et ainsi faire en sorte que ceux qui n'ont pas planifié leur voyage commencent à savoir ce qu'ils peuvent faire dans les villes autour, mais aussi à Rimouski. Cette perspective de donner de l'information touristique sans tenir compte des limites municipales est aussi exprimée par un participant du Kamouraska, qui précise qu'il ne faut pas avoir peur de diriger un touriste dans une autre municipalité si celle-ci possède une attraction susceptible de l'intéresser afin de montrer que la région forme un tout. Dans le cas d'une halte routière installée sur l'autoroute, un participant mentionne qu'il avait eu l'idée d'en installer une, doté d'un bureau d'informations touristiques, sur la 20 à Rimouski sur les hauteurs d'un plateau ouvert sur le paysage environnant afin de « signaler la présence d'attraits qui sont dans la région ». Les bureaux d'informations touristiques, qu'ils soient seuls ou inclus dans une halte routière, devraient être une occasion d'arrêter le touriste et de l'informer de ce qu'il peut faire, non seulement à l'endroit où il est, mais aussi dans les autres municipalités et régions qu'il pourra croiser sur son passage.

La signalisation et les bureaux d'informations touristiques sont complémentaires pour informer le visiteur à propos de ce qu'il peut faire lorsqu'il est dans le Bas-Saint-Laurent. Ce sont des outils qui peuvent l'inciter à faire quelques arrêts de plus. S'il est avisé de promouvoir la route touristique directement dans le Bas-Saint-Laurent, encore faut-il être en mesure d'inciter le touriste à parcourir la Route des Navigateurs lorsqu'il planifie ses prochaines vacances.

Promotion à l'extérieur du Bas-Saint-Laurent

Être en mesure de capter les touristes qui sont déjà dans le Bas-Saint-Laurent est une chose, mais encore faut-il convaincre les visiteurs potentiels de visiter la région. La promotion

effectuée par l'ATR, selon des participants, se concentre actuellement sur la région du Bas-Saint-Laurent. Or, elle devrait aussi améliorer le positionnement de la Route des Navigateurs et déterminer comment en faire la promotion pour que ceux qui planifient leur voyage sachent qu'elle existe et prévoient le temps nécessaire pour la parcourir. Pour ce faire, elle devrait concevoir une stratégie de communication axée sur la Route et non pas uniquement sur le Bas-Saint-Laurent. La route pouvant même devenir un outil de promotion.

Les principaux défis soulevés, qu'il s'agisse de l'amélioration de la signalisation et la redéfinition de la mission des bureaux d'informations touristiques ou d'un repositionnement marketing de la Route des Navigateurs à l'extérieur du Bas-Saint-Laurent, visent à informer et vendre l'itinéraire aux touristes qui passent ou prévoient passer dans la région.

5.3.3. Amélioration de l'offre touristique de la Route des Navigateurs

En intervenant sur la demande touristique, l'ATR peut fidéliser ou accroître la clientèle qui fréquente le Bas-Saint-Laurent et la Route des Navigateurs. Toutefois, il importe aussi d'intervenir sur ce qui attire les visiteurs dans la région. Pour ce faire, les participants estiment que les principales actions à faire en ce sens sont de miser sur les interventions réglementaires tout en améliorant l'accès au fleuve.

Interventions réglementaires

Le tourisme partage le territoire avec une pluralité d'autres industries. Pour aider le tourisme, les acteurs en aménagement et les élus vont réglementer afin d'encadrer la localisation des entreprises dans l'espace et préserver les produits d'appels qui incitent le visiteur à choisir la destination. La présence de plusieurs industries différentes dans certaines municipalités les encourage à utiliser leur règlement de zonage respectif pour en déterminer la localisation à l'intérieur de leur limite municipale. Avec l'arrivée de l'autoroute en 2015, l'Isle-Verte souhaitait implanter une zone industrielle près du nouvel échangeur qui desservira la municipalité. Ce nouveau zonage devait permettre d'ouvrir de nouveaux espaces aux industries, qui n'ont plus de place à l'intérieur du périmètre urbain tout en faisant de la 132 un

axe touristique. Toutefois, ce projet ne pourra probablement pas voir le jour étant donné que la demande de dézonage agricole a été rejetée par la Commission de Protection du Territoire agricole du Québec (CPTAQ)¹⁴. Par ailleurs, la MRC de Rimouski-Neigette et la ville de Rimouski ont, de leur côté, adopté des règles d'aménagement qui encadrent l'implantation d'industries et de commerces non touristiques. Ceux-ci peuvent uniquement s'installer sur la Montée Industrielle-et-commerciale dans l'est de la ville. Cette réglementation interdit aussi aux petits commerces, comme la restauration et la restauration rapide, ainsi qu'aux hébergements touristiques de s'implanter dans ce secteur. En intervenant ainsi par une approche réglementaire afin de répartir les activités économiques dans le territoire, les acteurs souhaitent conserver les services touristiques près de la 132, l'axe touristique principal, et dans le centre-ville pour Rimouski.

Les visiteurs qui circulent dans le Bas-Saint-Laurent peuvent contempler tant des paysages fluviaux qu'agricoles, montagneux ou patrimoniaux. Ces paysages constituent des produits d'appel pour la région, mais afin qu'ils préservent leur qualité, des répondants estiment que des règlements doivent les encadrer et que les autres acteurs doivent être sensibilisés à leur importance. Cette responsabilité reviendrait aux professionnels de l'aménagement du territoire et aux élus, car il reste encore de « l'amélioration de la réglementation à faire au niveau de l'affichage, au niveau de la protection des paysages, des carrières, des sablières [et] de l'entreposage extérieur ». En effet, ces sites nuiraient à la qualité des paysages et limiteraient la possibilité pour les touristes de les admirer. Un participant estime que pour les entreprises qui sont déjà implantées, mais dont les infrastructures ne s'intègrent pas dans le paysage, des réalisations architecturales ou artistiques servant à les cacher pourraient être menées afin de limiter les impacts sur le paysage. Il donne en exemple une meunerie près de Rimouski : « [il faudrait] enlever le caractère industriel à cette structure-là. Ça, c'est peut-être le point le plus banal qu'on retrouve. À côté c'est quoi ? C'est le parc du Bic !... Voyons, c'est quoi l'idée ? ». Si la réglementation peut aider, il faut aussi essayer de

¹⁴ « La Commission de protection du territoire agricole du Québec, créée en 1978 en vertu de cette loi, a pour fonction d'assurer la protection du territoire agricole et de surveiller l'application des lois sous sa responsabilité. » (Commission de protection du territoire agricole, 2007)

sensibiliser les autres MRC et municipalités à la protection des paysages. La Charte des paysages du Bas-Saint-Laurent serait une première étape de sensibilisation, mais avec la dissolution de la Conférence Régionale des Élus (CRÉ), dont c'était le mandat, il est difficile de savoir où en est le projet. En somme, les différentes interventions législatives mises en place par les MRC ou les municipalités visent d'une part à encourager ou à maintenir la concentration des activités et des services touristiques en bordure de la 132 en limitant l'implantation d'autres industries. D'autre part, elles aspirent à protéger les paysages emblématiques que les visiteurs peuvent apercevoir à partir de la route touristique.

Amélioration de l'accès au fleuve

Si l'intervention des acteurs suffit par l'encadrement des pratiques des industries à aider le tourisme, dans d'autres cas, des acteurs estiment que certains endroits doivent être réaménagés afin de les rendre plus attractifs et accroître leur potentiel touristique. Pour un participant du Kamouraska, il s'agit du quai de Kamouraska, car il est actuellement peu fréquenté. Dans Rivière-du-Loup, le Carrefour maritime doit être réaménagé même s'il attire déjà des touristes, car il serait « laid ». Dans la MRC de Rimouski-Neigette, les municipalités de Sainte-Luce et de Rimouski ont toutes deux des promenades sur le bord du fleuve qui donnent un accès au fleuve et contribuent ainsi à améliorer le produit. Au regard de ces réaménagements, on constate que ce sont principalement des interventions ponctuelles sur le territoire afin d'améliorer l'accès au fleuve ou pour redynamiser des endroits appréciés des touristes.

Dans certains cas, ce sont plutôt des projets d'accès au fleuve à grande échelle qui sont mis en place. Deux seraient actuellement en développement dans le Bas-Saint-Laurent. Le premier est situé dans le Kamouraska et est piloté par Promotion Kamouraska en partenariat avec les municipalités de Rivière-Ouelle, de Kamouraska, de Saint-Denis et de Saint-André-de-Kamouraska afin de mettre en valeur le potentiel touristique de la MRC. Ce serait un projet principalement axé sur de la signalisation afin de faciliter l'accès physique au fleuve. Le second projet est celui des Haltes marines. Il s'agit d'un projet pour mettre en valeur le fleuve qui a démarré depuis quelques années, mais qui a été repris par certains acteurs du territoire

dernièrement. L'importance qui est accordée au fleuve se manifeste dans les interventions qui sont présentées par les acteurs. Quelle que soit l'échelle à laquelle le projet est réfléchi, il semble avoir systématiquement comme objectif d'améliorer l'accès au fleuve.

5.4. Conclusion

En somme, la Route des Navigateurs est davantage perçue par les acteurs comme un outil de promotion touristique qui permet aux entreprises qui en sont membres de se vendre de façon conjointe. Elle représente aussi un outil de mise en valeur du fleuve Saint-Laurent ainsi que de l'histoire régionale. Malgré son implantation sur l'ensemble du Bas-Saint-Laurent, la route demeure gérée uniquement par l'ATR, qui consulterait peu les acteurs locaux. Ces derniers en développeraient une plus faible appropriation et préféreraient l'appeler par le nom de route 132. D'un point de vue économique, l'absence de statistiques d'achalandage limite la possibilité d'en évaluer l'importance pour le tourisme. Puisqu'elle ne fournit aucun incitatif aux nouvelles entreprises, la Route des Navigateurs ne favoriserait pas l'implantation de nouvelles attractions. D'autres mesures gouvernementales externes joueraient un rôle plus important que la route en ce sens.

Malgré cette perception négative de la Route des Navigateurs, le tourisme demeure une industrie importante pour la région. L'arrivée d'une nouvelle autoroute suscite donc la crainte que le prolongement de l'autoroute 20 entraîne une baisse d'achalandage sur la 132, puisque plusieurs entreprises et services touristiques en dépendent. Les données du MTQ présentées au chapitre précédent ont d'ailleurs confirmé cette perception que les visiteurs contournent les municipalités en passant par la 20. De plus, le passage d'une autoroute, mais surtout la présence d'un échangeur près d'une municipalité semble favoriser l'accroissement des limites municipales dans cette direction. Si ces déplacements sont réels, certains acteurs ont de la difficulté à les percevoir, probablement car ils s'échelonnent sur une longue période ou parce que les limites municipales avaient été fixées, dès les premiers schémas d'aménagement, en tenant compte de l'autoroute ; même si à l'époque les municipalités n'avaient aucun bâtiment à proximité. Pour les autres, ce sont des déplacements qui ont été prévus par des adaptations

dans les documents d'aménagement. L'arrivée d'une nouvelle autoroute ne rime toutefois pas nécessairement avec contrainte. La réduction de l'achalandage réduit la vitesse sur la 132, ce qui en fait un axe touristique plus sécuritaire et adapté pour la pratique du cyclotourisme.

L'importance mitigée de la Route des Navigateurs combinée aux craintes engendrées par le prolongement de l'autoroute 20 fait émerger plusieurs défis qui attendent les participants afin d'assurer la pérennité du tourisme sur cette route. Les communautés qu'elle traverse considèrent qu'elles ne sont pas incluses dans les projets de développement, les participants considèrent ainsi que la première étape sera d'améliorer la concertation entre l'ATR et les acteurs non touristiques afin d'accroître le sentiment d'appartenance et la cohésion régionale envers la Route des Navigateurs. Les visiteurs de passage dans le Bas-Saint-Laurent ainsi que ceux qui planifient de futures vacances doivent être informés de l'existence de la Route des Navigateurs et de ce qu'elle a à offrir. Dans ce contexte, il importe d'améliorer l'information et la promotion tant à l'intérieur de la région que dans les marchés visés. Afin d'assurer la présence de visiteurs sur la 132, des MRC et des municipalités estiment qu'elles doivent légiférer afin d'encourager et de maintenir la présence d'attractions et de services en bordure de la 132 ainsi que pour protéger les paysages qui attirent les visiteurs dans la région. Le fleuve étant le plus attractif des paysages, certains considèrent finalement que son accès doit être amélioré en construisant ou en réaménageant des espaces sur ses berges.

Chapitre 6 : Discussion

6.1. Synthèses des résultats

Les deux chapitres précédents ont permis de faire la lumière sur les réalités physico-spatiales et touristiques qui marquent le Bas-Saint-Laurent, mais également de faire émerger les perceptions d'acteurs locaux et régionaux à propos de la Route des Navigateurs, de l'arrivée de l'autoroute 20 et des défis qui les attendent dans ce contexte. L'analyse de ces résultats fait ressortir plusieurs éléments intéressants desquels nous retiendrons trois constats principaux : d'abord, les décisions en matière de gestion et de développement de la Route des Navigateurs sont uniquement entre les mains de l'ATR. Ensuite, le prolongement de l'autoroute 20 accentue la perception de la polarisation des activités touristiques. Finalement, la préférence des automobilistes pour l'autoroute 20 représente un coup dur pour certaines municipalités, qui se doivent de réagir.

Les résultats obtenus témoignent d'une participation plus ou moins importante au développement de la Route des Navigateurs selon l'échelle d'intervention des acteurs rencontrés (régional, MRC, municipalité). L'ATR la développe en impliquant les attractions membres ainsi que certains acteurs touristiques du territoire. Certains élus et les professionnels des MRC ou des municipalités, quant à eux, se sentent exclus. Or, en ne créant pas d'opportunités pour ces acteurs locaux de participer au développement de la Route touristique, celle-ci a peu de chance d'être reconnue comme étant un élément touristique important dans la région. Au contraire, les acteurs vont préférer et valoriser la 132, un axe dont l'importance économique, historique, touristique et structurante pour le territoire est démontrée et auquel ils s'identifient. Conscients de l'importance du tourisme et de la capacité d'attraction du fleuve, ils mettent sur pied divers projets touristiques pour valoriser le littoral en concertation avec les acteurs de leur MRC. Pour certains, l'ATR est invitée à participer alors que pour d'autres, les acteurs locaux et supralocaux travaillent seuls. Ces projets visent pourtant à mettre en valeur

un même produit touristique, soit le fleuve Saint-Laurent. Des acteurs prennent ainsi les devants et conçoivent des projets en silo dans leur MRC respective.

Ces mêmes acteurs craignent que le prolongement de l'autoroute depuis Cacouna n'entraîne des effets négatifs pour le tourisme sur la 132. Si leurs craintes sont en partie fondées, il importe de considérer qu'une grande part des conséquences tire son origine de l'aménagement du territoire et du développement touristique passé. Si les nouveaux tronçons drainent effectivement une part importante des automobilistes qui circulaient anciennement sur la 132, cette autoroute ne peut porter l'entière responsabilité de l'abandon des petites municipalités par les visiteurs au profit des pôles. D'une part, la configuration actuelle des affectations du territoire concentre le développement d'attractions touristiques liées à la Route des Navigateurs et au fleuve presque exclusivement au sein des noyaux villageois ou urbains. D'autre part, les activités économiques et touristiques, dont les *Ports d'attache* de la Route des Navigateurs, se concentraient déjà dans trois pôles avant même l'arrivée de l'autoroute. Cette dernière ne fait qu'accentuer et accélérer la polarisation offrant la possibilité aux automobilistes de s'y rendre plus rapidement.

Certaines municipalités ont néanmoins voulu tirer profit de l'autoroute en intégrant ces échangeurs dans leur périmètre d'urbanisation. Leur cadre bâti commercial et industriel s'est donc progressivement agrandi dans leur direction. Si cette ouverture de nouveaux espaces peut constituer une opportunité pour d'autres industries, les commerces touristiques locaux situés le long de la 132 ferment plutôt que de se déplacer, puisque leur clientèle favorise maintenant l'autoroute 20.

Au regard de ces résultats, il émerge que la situation actuelle de la Route des Navigateurs par rapport au prolongement de l'autoroute 20 paraît inhérente à son mode de gestion et au contexte dans lequel elle évolue. L'autoroute devient alors un élément supplémentaire dont les acteurs responsables du développement de la route touristique doivent prendre en compte. Si la route touristique demeure marquée par les réalités administratives et touristiques, il apparaît que l'aménagement du territoire joue également un rôle et qu'elle ne peut donc pas se détacher des réalités du territoire dans lequel elle s'inscrit.

6.2. Intégration de l'aménagement du territoire aux réflexions touristiques

Les défis qui ressortent des entrevues avec les participants afin d'améliorer la valorisation de la Route des Navigateurs touchent tant le marketing que le développement touristique et l'aménagement du territoire. Or, sur le terrain, l'ATR s'occupe du tourisme et de la promotion du Bas-Saint-Laurent alors que les MRC s'occupent de l'aménagement du territoire. Faute de communication entre les deux, l'articulation entre le développement touristique et l'aménagement se fait difficilement. Dans le contexte actuel du Bas-Saint-Laurent, comment y parvenir ? Divers auteurs se sont penchés sur la questions et ont élaboré des modèles explicatifs. Lue, Crompton et Fesenmaier (1993) énoncent un modèle d'organisation spatiale des destinations composées de cinq types, dont quatre reposent sur la visite de plusieurs destinations. Soit le visiteur part de chez lui afin de se rendre à sa destination en en visitant diverses autres en chemin ou en périphérie de celle-ci, soit il effectue un tour en partant et revenant chez lui, mais en visitant un ensemble de destinations au cours de son voyage. Ces voyages comportant plusieurs destinations requièrent, selon ces auteurs, qu'elles travaillent en coopération afin de définir le mode de développement favorisant un meilleur retour financier, mieux saisir les besoins des visiteurs, permettre une promotion conjointe et mieux saisir les bénéfices économiques que peuvent en retirer les communautés.

D'autres auteurs s'intéressent spécifiquement à ces destinations et à la façon de les construire. Gunn (1972, 1988, 1993, dans Dredge (1999) conçoit une destination comme une région délimitée par des frontières ouvertes aux marchés touristiques par quelques accès. Elle comporte plusieurs nœuds, soit un agglomérat d'attractions ainsi que de services. Chacun de ces nœuds possède également un *nucleus*, un élément attractif pour les visiteurs comme une attraction ou une particularité régionale. Ces nœuds, connectés entre eux par le réseau routier, sont séparés par des espaces sans services ou attractions touristiques. Leiper (1990), en s'inspirant de Gunn, définit plutôt les destinations, ou systèmes d'attractions touristiques, comme une relation entre les visiteurs, provenant d'un marché d'origine, un noyau (attraction) et des marqueurs (promotion) hiérarchisés selon leur importance.

Selon Dredge (1999), le développement touristique s'inscrit dans une logique de stimulation des marchés potentiels, dont l'objectif est d'accroître les bénéfices économiques pour les régions de destination. Elle cite diverses études montrant que cette approche ne serait pas la plus durable d'un point de vue environnemental et social. De fait, puisque cette industrie dépend des ressources humaines et naturelles, sa planification devrait être intégrée dans celles des régions, dont l'aménagement du territoire. En s'intéressant à la façon dont est utilisé le territoire, il devient également possible de poser une réflexion à des échelles locales et régionales, comparées à la prise en compte exclusive des marchés, qui favorisent une prise en compte à une échelle régionale ou plus élevée. Dredge (1999) propose alors un cadre conceptuel destiné spécifiquement aux professionnels de l'aménagement afin d'intégrer le tourisme dans la planification de l'utilisation des territoires, principalement par les outils fonctionnels et normatifs que sont, par exemple, les schémas d'aménagement et de développement ainsi que les plans d'urbanisme au Québec.

6.3. Modèle de planification des régions de destinations

Comme le montre la figure 9, le tourisme repose sur la fréquentation d'une région de destination par des visiteurs provenant d'un marché touristique, qui réfère à leur lieu de résidence, mais aussi aux motivations et préférences qui guident leur choix de visiter une région. Ils s'y rendent pour visiter spécifiquement les *nœuds* en empruntant des routes qui les connectent entre eux. C'est également en suivant les axes interrégionaux que les visiteurs accèdent à la région par des « portes d'entrée » (Gateways) qui en marquent l'arrivée.

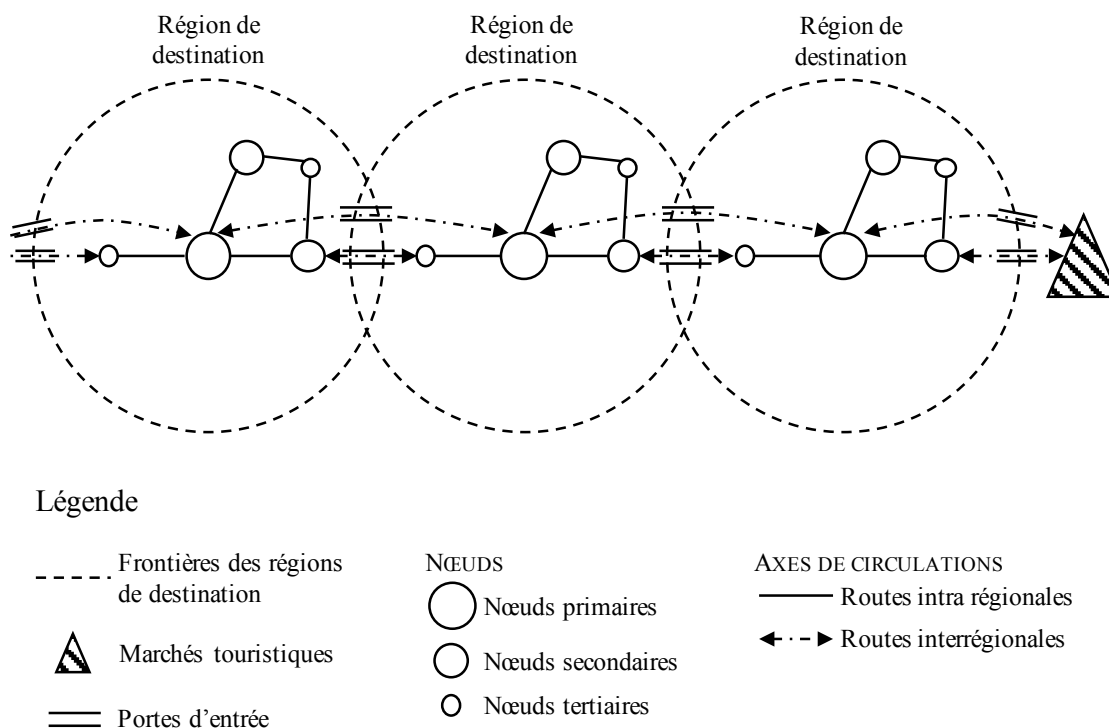
S'appuyant sur les travaux de Gunn (1972) et de Lieper (1990), l'auteure mentionne que les nœuds comportent un système d'attractions et de services touristiques. Le système d'attractions se compose des touristes qui le visitent, d'un *nuclei* et des *markers*. Le *nuclei* réfère à « n'importe quelle caractéristique ou particularité d'un endroit que les visiteurs veulent voir » (traduction libre ; Lieper, 1990), qui les motive à se rendre à cet endroit plutôt qu'un autre. Ce choix est influencé par un ensemble de *markers*, référant à la promotion à l'extérieur de la région (ex. : guides touristiques, publicités, etc.) et à l'intérieur (ex. : affiches

et bureau d'information touristique). Cela dit, la capacité d'un nœud à attirer les visiteurs dépend de son *nuclei*. Plus celui-ci est connu et attractif, plus le nœud gagne en importance. Le nœud primaire en comporte un connu des visiteurs avant même leur voyage et qu'ils souhaitent visiter. Le nœud secondaire en possède également un connu, mais il ne représente pas la principale raison de la visite. Finalement, un nœud tertiaire possède un *nuclei* dont les visiteurs ont appris l'existence lorsqu'ils circulaient dans la région, ce qui peut les encourager à prolonger leur séjour.

En regroupant les attractions le long d'un parcours, les routes touristiques peuvent correspondre aux « regional tour pattern » ou « trip chaining pattern » défini par Lue et al. (1993). Dredge (1999) intègre ces voyages à plusieurs destinations en précisant que les régions de destination « peuvent s'intégrer dans un système plus grand de destinations liées » (traduction libre, p.788).

Le modèle de Dredge se transpose dans les réalités touristiques et administratives du Bas-Saint-Laurent, tant pour la répartition des pôles et leur organisation que pour les routes qui traversent la région. Chaque MRC, qui, à prime abord, correspondrait aux régions de destination, possède des frontières administratives délimitant le territoire d'intervention des élus et des professionnels, mais également des offices de tourisme. Les municipalités qui prennent place dans ces régions équivaldraient quant à elles aux nœuds touristiques. Dredge (1999) mentionne que les systèmes d'attractions, localisés dans les nœuds, se composent d'un *nuclei*, de *marker* et de visiteurs. Or, dans le Bas-Saint-Laurent, le fleuve Saint-Laurent constitue l'élément attractif de toutes les municipalités littorales. De plus, elles sont toutes signalées et les guides touristiques en effectuent la promotion. Dans ce contexte, seules la présence des touristes et la quantité d'attractions, qui mettent de l'avant les caractéristiques régionales, permettraient de considérer une municipalité comme un nœud. Certaines sont plus importantes que d'autres, permettant ainsi de les classer. Celles de Kamouraska, Rivière-du-Loup et Rimouski sont ainsi les seules à pouvoir être considérées comme des nœuds touristiques primaires du Bas-Saint-Laurent. Les autres sont des nœuds secondaires ou tertiaires.

Figure 9. Modélisation de régions réparties à l’instar de celles sur le littoral du Bas-Saint-Laurent¹⁵



Le réseau routier connecte les différentes villes, mais également les régions, entre-elles. La route 132 fut quelque temps l’unique lien du Bas-Saint-Laurent avec les autres régions. Elle connectait également presque tous les pôles du littoral bas-laurentien, qu’ils soient primaires, secondaires ou tertiaires. Elle faisait donc office de lien intra et inter-régional. Les automobilistes qui l’empruntaient s’arrêtaient nécessairement dans des municipalités, leur assurant un achalandage minimal. Le prolongement de l’autoroute 20, parallèle à la 132, change toutefois les dynamiques territoriales. Ce lien autoroutier ayant été construit pour améliorer les connexions interrégionales, il n’a pas comme objectif de relier les pôles secondaires ou tertiaires entre eux. Tant les perceptions des participants que les données gouvernementales sur l’achalandage s’accordent sur le fait que la 132 est de moins en moins

¹⁵ Inspiré de Dredge (1999)

fréquentée depuis le passage de l'autoroute, les automobilistes lui préférant la 20 et contournant les pôles secondaires ou tertiaires au profit des pôles touristiques primaires.

6.4. Enjeux par rapport à l'attractivité de la Route des Navigateurs

La situation actuelle du Bas-Saint-Laurent, exposée dans les précédents paragraphes et mise en lumière au travers du modèle de Dredge (1999), fait émerger trois enjeux qui doivent être considérés par les acteurs régionaux et locaux afin d'assurer l'attractivité touristique de la Route des Navigateurs.

6.4.1. Désengagement et méconnaissance de la Route des Navigateurs

Comme nous l'avons montré précédemment, les MRC occupent une place importante dans le développement touristique du Bas-Saint-Laurent puisqu'elles sont toutes impliquées dans la promotion et le développement du tourisme sur leur territoire. Dredge (1999) mentionne qu'une région de destination est un endroit où se rendent les visiteurs pour découvrir une caractéristique d'intérêt, telle que le fleuve dans le Bas-Saint-Laurent. Dépendantes d'abord des pratiques touristiques, les frontières des régions de destinations touristiques peuvent alors différer des limites administratives que possèdent, par exemple, les MRC. Les visiteurs empruntant la 132, ou la Route des Navigateurs, pour le fleuve, elle devrait dès lors être perçue comme une destination distincte qui s'étend au-delà des frontières des MRC à l'intérieur du Bas-Saint-Laurent. La Route des Navigateurs traversant plusieurs MRC et municipalités, le nombre d'acteurs pouvant être impliqués de près ou de loin est important. Dans ce contexte, la communication entre ceux-ci et l'ATR, responsable de la route touristique, apparaît essentielle, mais difficile en l'absence d'une structure de concertation. En effet, certains acteurs politiques et professionnels considèrent que les responsables de la Route des Navigateurs les intègrent peu dans les stratégies de développement. La littérature

scientifique sur le sujet mentionne que la participation des acteurs du territoire devrait pourtant constituer un aspect central des routes touristiques (Lemky, 2016; Meyer-Cech, 2005); non seulement parce qu'elle en représente une bonne pratique (Antonson et Jacobsen, 2014) permettant de juger du succès ou de l'échec de la route (Meyer-Cech, 2005), mais aussi parce que la route touristique elle-même devrait être un outil favorisant la participation (Briedenhann et Wickens, 2004; Knidiri, 2012; Meyer, 2004).

Pour ce faire, l'adhésion des acteurs repose d'une part sur la connaissance des objectifs et les retombées; donc, des avantages qu'ils pourront ultimement retirer (Meyer-Cech, 2005). Or, dans le Bas-Saint-Laurent, les résultats montrent un écart perceptuel entre la volonté de l'ATR d'en faire un produit et les répondants, qui la voit comme un outil de promotion commun. De plus, les retombées économiques réelles de la Route des Navigateurs sont complexes à quantifier, puisqu'il est actuellement impossible de les mesurer, ce qui laisse planer une incertitude chez les acteurs rencontrés quant aux avantages réels que représente la Route des Navigateurs. Dans ce contexte, l'arrivée de données reposant principalement sur la perception des propriétaires d'attractions ou de services touristiques pourrait constituer un pas dans la bonne direction. D'autre part, l'ouverture des responsables de la route aux idées soumises par les partenaires constitue aussi un aspect jouant dans la volonté d'adhérer (Lemky, 2016), ce que clament également les participants. Ceux-ci estiment que leurs idées pourraient être utiles pour l'ATR et la Route des Navigateurs. Les projets semblent donc émerger localement pour être annexés *a posteriori* à la Route des Navigateurs, plutôt que ce travail se fasse directement en concertation avec les acteurs concernés, donc en amont du projet, afin de l'intégrer directement à la route. Pourtant, la Route des Navigateurs offre aux acteurs impliqués dans la mise en valeur du fleuve une structure qui s'affranchit des frontières encadrant le travail des MRC. L'ATR possède dès lors un moyen d'affirmer son rôle de concertation et de développement touristique de la route, dans ce contexte particulier.

6.4.2. Des tendances bien ancrées dans le Bas-Saint-Laurent

La situation actuelle de l'aménagement du territoire au Québec joue un rôle important. Si on tient compte de la zone agricole, très étendue dans le Bas-Saint-Laurent et dont la gestion et le contrôle revient la CPTAQ, mais également des routes à numéros, comme la 132, qui sont sous le contrôle du MTQ, la portion de territoire dont la gestion relève directement des MRC se restreint généralement aux affectations urbaines, commerciales/industrielles, récréatives et finalement résidentielles. En considérant les municipalités où les attractions liées à la Route des Navigateurs peuvent s'implanter, soit presque uniquement les périmètres urbains des municipalités, le développement touristique s'y trouve alors circonscrit et polarisé. De plus, la répartition des attractions est elle aussi plutôt inégale, puisque la majorité se concentre dans Kamouraska, Rivière-du-Loup et Rimouski. La répartition actuelle des activités dans le Bas-Saint-Laurent favorise la création de pôles touristiques. Considérant que les visiteurs fréquentent les lieux où se trouvent les attractions touristiques, leur préférence pour les pôles primaires peut expliquer le choix d'emprunter l'autoroute 20 pour s'y rendre. L'organisation territoriale et touristique du Bas-Saint-Laurent favorise d'emblée une polarisation des activités où les pôles touristiques primaires que sont Kamouraska, Rivière-du-Loup et Rimouski correspondent presque tous également aux pôles de services principaux des MRC, accentuant leur importance dans le territoire. Puisque ces pôles (ou nœuds primaires) ont la capacité d'attirer les visiteurs dans la région (Dredge, 1999), avec ou sans autoroute, ce sont pour ces municipalités que les visiteurs viennent dans le Bas-Saint-Laurent. L'autoroute constituerait dès lors un axe de circulation alternatif favorisé par les visiteurs parce qu'il les connecte directement avec les endroits auxquels ils souhaitent se rendre (Dredge, 1999; Prideaux, 2000, 2009). L'autoroute représenterait donc un lien alternatif, une autre possibilité plutôt que la Route des Navigateurs (route 132) aux yeux des automobilistes pour se rendre vers leur destination. Concentrant ses attractions dans presque uniquement trois pôles, la Route des Navigateurs s'éloigne de son objectif théorique de répartir les activités touristiques sur l'ensemble du territoire couvert (Beaudet, 2003; Meyer, 2004). Elle devrait donc se positionner comme alternative à l'autoroute 20 en misant davantage sur les pôles secondaires et tertiaires qui se trouvent également sur son itinéraire.

6.4.3. L'insuffisance des outils règlementaires en aménagement

L'arrivée d'une autoroute incite certaines municipalités ayant un échangeur sur leur territoire à étendre leur périmètre urbain dans cette direction dans l'espoir de favoriser l'implantation de commerces ou d'industries. Les études recensées montrent que l'ouverture d'une nouvelle infrastructure routière rapide encouragerait un déplacement des activités économiques des territoires non desservis par les autoroutes vers les échangeurs (Barre, 1997; Chandra et Thompson, 2000; Mestre-Gonguet, 2002; Plassard, 1990). Au Québec, tant Saint-Hyacinthe que Cowansville ont également vécu un déplacement de leurs activités économiques (Pelletier (1990) dans André, 1996; Domon et Paquette, 2013), celles-ci passant du cœur des municipalités vers les abords des nouveaux axes de circulation. Dans cette logique, les intervenants locaux privilégient l'adoption de nouveaux règlements de zonage afin de maintenir les activités touristiques à proximité de la 132 et d'encourager les industries et les commerces autres à s'implanter à proximité des échangeurs. Par ces moyens, ils espèrent maintenir la fréquentation touristique au cœur de la municipalité en conservant les activités et les services touristiques le long de la 132. Or, les services touristiques situés dans le cœur des pôles secondaires et tertiaires, comme les commerces de l'échangeur du Bois-des-Belles de Cacouna, risquent de disparaître plutôt que de se déplacer. Cet exemple montre également que même lorsque les commerces sont situés directement à la sortie d'un nouvel échangeur, les automobilistes s'y arrêtent moins. Dans ce contexte, l'utilisation unique du zonage ne peut être suffisant, puisqu'il permet uniquement de « contrôler l'usage des terrains » (Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, 2010), mais ne peut à lui seul limiter les impacts de l'accélération des réalités du territoire induite par l'arrivée de l'autoroute ou attirer de nouveaux services touristiques. Les municipalités concernées doivent plutôt chercher à s'affirmer comme pôle touristique. Si les pôles primaires du Bas-Saint-Laurent sont affirmés et reconnus, les pôles secondaires et tertiaires auraient également un rôle à jouer en encourageant la prolongation des séjours à travers diverses attractions ou une offre de services complémentaires (Dredge, 1999). Sans *nuclei*, les municipalités ne pourraient toutefois pas être considérées comme des pôles touristiques. Celles qui désirent être reconnues comme un pôle ou consolider leur position en travaillant sur le développement et la mise en valeur de

leurs attractions liées au fleuve font ainsi un pas dans la bonne direction. Pour certaines, il s'agit de revaloriser des sites touristiques déjà fréquentés, mais ayant besoin d'attention pour répondre aux besoins des visiteurs actuels. Pour d'autres, il s'agit de devenir un pôle en se positionnant dans le marché et en repensant l'offre d'attraction pour attirer les visiteurs. Dans tous les cas, il en ressort un enjeu d'affirmation d'une municipalité comme pôle touristique.

6.5. Conclusion

Chaque MRC possède des frontières administratives qui délimitent le territoire d'intervention des élus et des professionnels, mais également des offices de tourisme. Si les projets de développement dépendent de décisions prises par les intervenants et se restreignent aux territoires sur lequel ils ont autorité; le fleuve, les valeurs qu'on lui attribue et sa réputation auprès des visiteurs sont indépendants de toutes frontières administratives. L'image promotionnelle que transmet la Route des Navigateurs aux visiteurs se concentre sur les entreprises membres et s'affranchit de toutes frontières administratives, mais son mode de gestion ne lui permet pas d'apparaître comme une plateforme de communication intrarégionale favorisant un travail horizontal en concertant les acteurs locaux et supralocaux pour la mise en valeur du fleuve. En améliorant sa communication avec les élus ainsi que les professionnels de l'aménagement et du développement des municipalités et des MRC, la Route des Navigateurs pourra probablement se défaire de son image de « simple » outil de promotion des attraits membres pour la substituer à celle d'une structure proactive et mobilisatrice. Lemky (2016) affirme que l'exemplarité de la Cabot Trail en matière de mobilisation, dont la valorisation du littoral et le nombre de municipalités traversées sont similaires à la Route des Navigateurs, repose d'ailleurs sur cette concertation entre l'organisme responsable de la gestion de la route et une pluralité de partenaires touristiques, communautaires et politiques. Une véritable communication à double sens, où l'organisme responsable se montre ouvert aux idées de ses partenaires, s'implante.

Cette ouverture à la participation des acteurs des MRC et des municipalités est d'autant plus importante dans le Bas-Saint-Laurent que les réalités touristiques actuelles sont

influencées en partie par l'aménagement et l'organisation du territoire; ces décisions relevant d'abord des MRC au Québec. Actuellement, les activités touristiques se concentrent dans trois pôles touristiques tous situés dans une MRC différente. C'est donc dire qu'une majorité d'attractions se trouvent dans une minorité de municipalités. De ces trois municipalités, Rivière-du-Loup et Rimouski correspondent également à des pôles de services régionaux. On assiste donc à un clivage entre les pôles d'un côté, attractifs et bien desservis, et les municipalités périphériques de l'autre. L'autoroute encourage alors les visiteurs de passage à se diriger directement vers ces pôles. La portion littorale du Bas-Saint-Laurent repose essentiellement sur l'agriculture, la vaste majorité de ce territoire étant donc sous l'égide de la CPTAQ et hors du contrôle des MRC. Leur pouvoir, surtout pour les activités en lien avec la thématique de la Route des Navigateurs, se concentre ainsi presque uniquement au périmètre urbain des municipalités côtières. Si le tourisme s'avère aussi important pour plusieurs municipalités afin de maintenir en vie certains commerces de services, plusieurs Schémas d'aménagement et de développement se contentent de localiser les pôles d'activités et d'expliquer les raisons qui sous-tendent ce choix. Or, si elles répondent à l'aspect « aménagement » du document, elle laisse l'aspect « développement » à leur office de tourisme alors même que ces deux aspects s'inter-influencent l'un et l'autre. Les décisions prises en aménagement influencent la façon dont le développement touristique pourra se faire, mais ce dernier marque également la répartition des activités dans le territoire. Le soutien aux municipalités et attractions situées en dehors des pôles relève effectivement du rôle de développement touristique d'une organisation responsable de la gestion de la route touristique, comme dans le cas de l'ATR avec la Route des Navigateurs. L'adaptation aux réalités physico-spatiales implique, quant à elle, la participation directe d'acteurs capables d'influencer les décisions afin de stimuler le développement touristique.

Le fleuve Saint-Laurent est au cœur de la Stratégie maritime du Gouvernement du Québec et sa mise en valeur à des fins touristiques est reconnue. Si elle s'appuie sur un développement touristique concentré entre quelques pôles principaux, l'un de ces axes d'intervention repose sur l'apport des routes touristiques pour valoriser les attractions et les municipalités situées en périphérie. L'arrivée de l'autoroute offre l'opportunité à la Route des Navigateurs de s'affirmer comme route touristique exemplaire capable de valoriser ses pôles,

mais surtout leur périphérie afin de limiter les impacts économiques du prolongement de l'autoroute pour les municipalités rurales contournées. L'ATR, de concert avec les acteurs politiques et professionnels, devrait chercher à encourager le développement touristique des municipalités côtières périphériques et de faire de la mise en valeur du fleuve, et par conséquent de la Route des Navigateurs, un projet territorial collectif et concerté.

L'approche qualitative de la présente recherche permet de comprendre en profondeur comment l'arrivée de l'autoroute est vécue régionalement et comment la Route des Navigateurs peut contribuer à en réduire les impacts. Le nombre réduit de répondants rencontrés et leur répartition inégale selon les tronçons d'étude ne permettent pas de poser des affirmations unilatérales sur la situation. Or, leurs propos font ressortir les grandes tendances en matière de perception ainsi que leur adéquation aux réalités du territoire. L'étude permet donc de fixer les premières pierres d'un questionnement d'envergure, mais propres uniquement au Bas-Saint-Laurent. En effet, se concentrer sur l'étude d'un cas unique au Québec limite la transférabilité des résultats. Si les principes généraux qui s'en dégagent peuvent s'appliquer dans d'autres contextes, les réalités propres aux Bas-Saint-Laurent doivent s'analyser uniquement dans un contexte politique, spatial et temporel défini.

Références

- André, F. (1996). *Les effets des autoroutes sur la localisation des activités commerciales : analyse du pouvoir attractif des échangeurs*. (Mémoire de maîtrise inédit, Université de Montréal).
- Antonson, H. et Jacobsen, J. K. S. (2014). Tourism development strategy or just brown signage? Comparing road administration policies and designation procedures for official tourism routes in two Scandinavian countries. *Land Use Policy*, 36, 342-350. doi: 10.1016/j.landusepol.2013.09.003
- Barre, A. (1997). Le réseau autoroutier français : un outil rapidement valorisé, des effets controversés. *Annales de Géographie*, 106(593), 81-106. doi: 10.3406/geo.1997.20766
- Beaudet, G. (2003). Les routes touristiques à thème : entre marketing territorial et valorisation identitaire. *Téoros*, 22(2), 5.
- Bélanger, G. (2011, 4 juillet). Prolongement de l'autoroute 20 dans le Bas-Saint-Laurent - L'aménagement du territoire en pleine déroute. *Le Devoir*, p. A7.
- Bérion, P., Joignau, G. et Langumier, J.-F. (2007). L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : Enrichir les approches du développement territorial. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 651-676.
- Briedenhann, J. et Wickens, E. (2004). Tourism routes as a tool for the economic development of rural areas—vibrant hope or impossible dream? *Tourism Management*, 25(1), 71-79. doi: 10.1016/s0261-5177(03)00063-3
- Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. (2002). Rapport # 168. Projet de prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles. Repéré à <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape168.pdf>
- Chaire de tourisme Transat. (2013). Volet 4 : Rapport des sondages menés auprès des promoteurs, des municipalités, des entreprises touristiques et des associations touristiques régionales (ATR). Repéré à

<http://www.tourisme.gouv.qc.ca/publications/media/document/etudes-statistiques/rapports-CDTT/Volet-4-rapport-sondages-intervenants-mai-2013.pdf>

Chandra, A. et Thompson, E. (2000). Does public infrastructure affect economic activity ? Evidence from the rural interstate highway system. *Regional Science and Urban Economics*, 30, 457-490.

CLD Les Basques. (2017). Milieu physique. Repéré à <http://cld-basques.qc.ca/territoire/milieu-physique/>

Comission de protection du territoire agricole. (2007). Historique. Repéré à <http://www.cptaq.gouv.qc.ca/index.php?id=28>

Conseil de l'Europe. (2014). Accord Partiel Élargi sur les itinéraires culturels. Repéré à http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/culture/routes/default_fr.asp

DeGranpré, F. (2009). Modélisation du système touristique régional (M.T.R.) : Application québécoise. *Tourisme et Territoire*, 1(1), 6-66.

Domon, G. et Paquette, S. (2013). *Analyse des enjeux des paysages de la zone d'étude du projet de prolongement de l'autoroute 20 entre Trois-Pistoles et Rimouski (Secteur du Bic)*. Document inédit.

Dredge, D. (1999). Destination Place Planning and Design. *Annals of Tourism Research*, 26(4), 772-791.

Dumoulin, J. (2003). Les routes touristiques au Québec : de la conception à la signalisation. *Téoros*, 22(2), 34-40.

Dumoulin, J. et Trépanier, S. (2006). *Politique de signalisation touristique : Routes et circuits touristiques*. Québec: Ministère du Tourisme et Ministère des Transports du Québec,.

Fortin, J.-C. et Lechasseur, A. (1993). *Histoire du Bas-Saint-Laurent*. Boisbriand, QC: Diffusion Prologue Inc.

Fortin, M.-F. (2010). *Fondement et étape du processus de recherche : Méthodes quantitatives et qualitatives*. (2^e éd.). Montréal, QC: Chenelière Éducation.

Frochot, I. et Legohérel, P. (2014). *Marketing du tourisme*. (3^e éd.). Paris, France: Dunod.

- Gagnon, S. (2003). *L'échiquier touristique québécois*. Québec, QC: Presses de l'Université du Québec.
- Grawitz, M. (2001). *Méthodes des sciences sociales*. (11^e éd.). Paris, France: Dalloz.
- Groupe de travail sur la signalisation des circuits et des routes touristiques. (1996). *Rapport du Groupe de travail sur la signalisation des circuits et des routes touristiques*. Document inédit.
- Herlihy, P. H. et Knapp, G. (2003). Maps of, by, and for the People of Latin America. *Human Organization*, 62(4), 303-312.
- Hesse-Biber, S. N. et Leavy, P. (2011). *The practice of qualitative research*. (2^e éd.). Los Angeles, CA: SAGE.
- Karsenti, T. et Demers, S. (2011). L'étude de cas. Dans T. Karsenti & L. Savoie-Zajc (dir.), *La recherche en éducation : Étapes et approches* (3^e éd.). Montréal, QC: ERPI.
- Knidiri, A. (2012). Les itinéraires culturels, moyens de valorisation des ressources territoriales pour un développement local et humain. Dans L. Bourdeau, P. Marcotte & M. H. Saidi (dir.), *Routes touristiques et itinéraires culturels, entre mémoire et développement* (Vol. 2, p. 31-37). Québec, QC: Presses de l'Université Laval.
- Leiper, N. (1990). Tourist attractions system. *Annals of Tourism Research*, 17, 367-384.
- Lemky, K. (2016). The revitalisation of a heritage travel route : Canada's Cabot Trail. *Journal of Heritage Tourism*, 12(5), 526-535.
- Lignon-Darmaillac, S. (2015). Trouver sa route ou se perdre dans un vignoble. Dans L. Bourdeau & P. Marcotte (dir.), *Les routes touristiques* (p. 254). Québec, QC: Presses de l'Université Laval.
- Lue, C.-C., Crompton, J. L. et Fesenmaier, D. R. (1993). Conceptualization of multi-destination pleasure trips. *Annals of Tourism Research*, 20, 289-301.
- Merriam, S. B. (2009). *Qualitative Research : A Guide to Design and Implementation*. San Francisco, CA: Jossey-Bass.
- Mestre-Gonguet, C. (2002). Autoroute et recompositions spatiales : l'exemple du Val de Durance. *Géocarrefour*, 77(1), 37-44.

- Meyer, D. (2004). Tourism routes and gateways : Key issues for the development of tourism route and gateways and their potential for Pro-Poor Tourism. Repéré à <https://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/odi-assets/publications-opinion-files/4040.pdf>
- Meyer-Cech, K. (2005). Regional cooperation in rural theme trails. Dans d. Hall, I. Kirkpatrick & M. Mitchell (dir.), *Rural tourism and sustainable business* (p. 137-148). Bristol, Royaume-Uni: Chennel View Publication.
- Michaud, P. (2011, 26 juin). Une autre embûche pour le projet de la "20". *Progrès-Échos*, p. 5.
- Miles, M. B. et Huberman, M. (2003). *Analyse des données qualitatives*. (2^e éd.). Bruxelles, Belgique: De Boeck.
- Ministère de l'Agriculture des pêcheries et de l'Alimentation du Québec. (2016). Agrotourisme et tourisme gourmand. Repéré à <http://www.mapaq.gouv.qc.ca/fr/Regions/mauricie/Pages/agrotourisme.aspx>
- Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire. (2010). Règlement de zonage. Repéré à <https://www.mamot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/reglementation/reglement-de-zonage/>
- Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire. (2015). Grandes affectations du territoire. Repéré à <http://www.mamot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/grandes-affectations-du-territoire/>
- Ministère des Transports. (2001). Étude d'impact sur l'environnement : Prolongement de l'autoroute 20 de Cacouna à Trois-Pistoles. Rapport principal. Repéré à <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/archives/autoroute20/docdeposes/documdeposes/pr3-etude-impact.pdf>
- Ministère des Transports. (2015). [Site internet]. Repéré à <http://transports.atlas.gouv.qc.ca/Infrastructures/InfrastructuresRoutier.asp>

- Ministère du Tourisme. (2006). Le tourisme, une industrie importante pour le Québec. .
Repéré à <http://www.tourisme.gouv.qc.ca/publications/media/document/etudes-statistiques/IndustrieImportante2006.pdf>
- Ministère du Tourisme. (2011). L'impact économique du tourisme au Québec en 2010. Repéré à <http://www.tourisme.gouv.qc.ca/publications/media/document/etudes-statistiques/Impacts-economiques-2010.pdf>
- Ministère du Tourisme. (2014). Les plus récentes données sur le tourisme au Québec. Repéré à <http://www.tourisme.gouv.qc.ca/publications/media/document/etudes-statistiques/recentes-donnees-avril-2014.pdf>
- Ministère du tourisme. (2016a). Le tourisme en bref en 2014. Repéré à <https://www.tourisme.gouv.qc.ca/publications/media/document/etudes-statistiques/Tourisme-Bref-2014.pdf>
- Ministère du Tourisme. (2016b). Portrait de l'industrie touristique en 2014. Repéré à <https://www.tourisme.gouv.qc.ca/publications/media/document/etudes-statistiques/tourisme-chiffres-sept-2014.pdf>
- MRC de Kamouraska. (2013). Schéma d'aménagement et de développement révisé. Repéré à https://www.mrckamouraska.com/documentation/1_Document_principal_chapitres_1_a_17.pdf
- MRC de Rimouski-Neigette. (2009). Schéma d'aménagement et de développement révisé.
Repéré à <https://www.mrcrimouskineigette.qc.ca/amenagement-et-urbanisme/schema/>
- MRC de Rivière-du-Loup. (2004). Schéma d'aménagement et de développement. Repéré à http://www.riviereduloup.ca/documents/pdf/MRC/2017/schema_ame_mrc_rdl-2017-11-02.pdf
- MRC de Rivière-du-Loup. (2013). Schéma d'aménagement et de développement révisé.
Repéré à http://riviereduloup.ca/documents/pdf/MRC/Projet_schema_amenag_d%C3%A9v_rev.pdf
- Offner, J.-M. (1993). Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique. *Espace géographique*, 22(3), 233-242. doi: 10.3406/spgeo.1993.3209

- Plassard, F. (1990). Axes autoroutiers et développement des régions. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*(22), 81-98.
- Prideaux, B. (2000). The role of the transport system in destination development. *Tourism Management*, 21, 53-63.
- Prideaux, B. (2009). Transport – A Key Element in Destination Development and Operations. Dans B. Prideaux (dir.), *Resort destination : evolution, management and development* (p. 79-111). Oxford, Royaume-Uni: Butterworth-Heinemann.
- Route des Navigateurs. (2016a). *Enquête sur la Route des Navigateurs*. Document inédit.
- Route des Navigateurs. (2016b). Route des Navigateurs [Guide touristique]. Repéré à https://issuu.com/chaudiere-appalaches/docs/brochure_route_des_navigateurs_2016
- Route des Navigateurs. (S.D.). La Route [Site internet]. Repéré à <https://www.routedesnavigateurs.ca/fr/coups-de-coeur/>
- Roy, N. et Gagnon, R. (2013). Étude comparative des logiciels d'aide à l'analyse de données qualitatives : de l'approche automatique à l'approche manuelle. *Recherches Qualitatives*, 32(1), 154-180.
- Sabourin, P. (2009). L'analyse de contenu. Dans B. Gauthier (dir.), *Recherche sociale : de la problématique à la collecte des données* (p. 415-444). Québec, QC: Presses de l'Université du Québec.
- Stake, R. E. (1995). *The Art of Case Study Research*. Los Angeles, CA: SAGE
- Thériault, C. (2005, 13 novembre). Terres agricoles sous pression. *Le Soleil*, p. A16.
- Tourisme Bas-Saint-Laurent. (2013). Stratégie de développement de l'offre touristique du Bas-Saint-Laurent 2014-2020. Repéré à <http://www.bassaintlaurent.ca/documents/membres/strategie-de-dev-de-l-offre-bsl-2014-2020.pdf>
- Tourisme Bas-Saint-Laurent (2016). *Bas-Saint-Laurent : Guide touristique officiel 2016-2017*. Rivière-du-Loup, QC: Tourisme Bas-Saint-Laurent.
- Tourisme Bas-Saint-Laurent. (S.D.). *Route des Navigateurs : Document d'information*. Document inédit.

Tourisme Québec. (2017). Associations touristiques sectorielles. Repéré à

<http://www.tourisme.gouv.qc.ca/repertoires/ats/touristiques-sectorielles.html>

Ville de Trois-Pistoles. (S.D.). Environnement économique. Repéré à [http://www.ville-trois-](http://www.ville-trois-pistoles.ca/affaire/e_econo/index.php)

[pistoles.ca/affaire/e_econo/index.php](http://www.ville-trois-pistoles.ca/affaire/e_econo/index.php)

Yin, R. K. (2009). *Case Study Research : Design and Methods*. San-Francisco, CA: SAGE
Publication.

Annexes

Annexe 1 : Définition des secteurs d'activités touristiques

Les produits touristiques dans lesquels sont classés les attractions touristiques recensées dans le Bas-Saint-Laurent se composent de plusieurs secteurs d'activités distincts. Le tableau suivant présente les définitions de ces secteurs.

Définition des secteurs d'activités touristiques utilisés dans le cadre de la recherche

Secteurs d'activités	Définition
Produit : Nature et plein air	
Tourisme de Nature	Correspond à toute forme de tourisme qui dépend principalement d'un milieu naturel en tant que principal attrait ou site pour prendre forme. Le tourisme de nature incorpore différentes formes de tourisme et d'expériences en milieu naturel, comme le tourisme d'aventure et l'écotourisme. (p.7) Source : Tourisme Québec. (2003). Écotourisme et tourisme de nature : orientation et plan d'action 2003-2008. Repéré à https://www.tourisme.gouv.qc.ca/publications/media/document/etudes-statistiques/planeco.pdf
Écotourisme	L'écotourisme est une forme de tourisme qui vise à faire découvrir un milieu naturel tout en préservant son intégrité. Il comprend une activité d'interprétation des composantes naturelles ou culturelles du milieu tout en favorisant une attitude de respect envers l'environnement. De plus, il fait appel à des notions de développement durable et entraîne des bénéfices socioéconomiques pour les communautés locales et régionales. (p.8) Source : Tourisme Québec. (2003). Écotourisme et tourisme de nature : orientation et plan d'action 2003-2008. Repéré à https://www.tourisme.gouv.qc.ca/publications/media/document/etudes-statistiques/planeco.pdf
Tourisme d'aventure	Est une activité physique de plein air ou combinaison d'activités se déroulant dans un milieu naturel particulier (endroit inusité, exotique, isolé, inhabituel ou sauvage). En tourisme d'aventure, on utilise des moyens de transport non conventionnels, soient motorisés (motoneige, quad, etc.) ou non-motorisés (marche, canot, kayak, etc.). De plus, l'activité implique nécessairement un niveau de risque, lequel peut varier selon l'environnement (isolement, caractéristiques géographiques, etc.) ou selon la nature des activités et des moyens de transport impliqués. Source : Association Écotourisme Québec. (S.D.). Foire aux Questions. Repéré à http://aeq.aventure-ecotourisme.qc.ca/aeq/foire-aux-questions
Navigation de plaisance	La navigation de plaisance concerne l'activité nautique pratiquée sur les bateaux, à voile ou à moteur, pour le plaisir. (p.8) Source : Association Maritime du Québec. (2011). Tourisme nautique au Québec : Études sur les marchés potentiels. Repéré à http://www.nautismequebec.com/files/files/RAPPORT.pdf
Sports et loisirs	Concernent les activités se pratiquant sur et dans l'eau tel que le ski

nautiques	nautique, la planche à voile, le kitesurf, le wakeboard, le canot, le kayak, l'aviron, la motomarine, la plongée, la pêche sportive, ainsi que tout autre activité nautique sportive ou de loisir. (p.8) Source : Association Maritime du Québec. (2011). Tourisme nautique au Québec : Études sur les marchés potentiels. Repéré à http://www.nautismequebec.com/files/files/RAPPORT.pdf
Tourisme cynégétique et halieutique	Le tourisme cynégétique et halieutique est une activité de loisir permettant aux participants de procéder à différentes formes de prélèvements fauniques, en milieu naturel essentiellement. Source : Tranquard, M. (2013). Le tourisme cynégétique et halieutique face au défi de la durabilité. Téoros, 32(1), 3. ¹⁶
Produit : Culture et patrimoine	
Arts de la scène	Ce domaine comprend les établissements dont l'activité principale est l'organisation, la production, la diffusion, la distribution ou la promotion de spectacles de théâtre, de théâtre lyrique, de musique, de danse ou de variétés. Sont inclus les artistes indépendants qui créent et (ou) interprètent les œuvres présentées en spectacle, les établissements qui gèrent la carrière de ces artistes, les individus qui fournissent les compétences artistiques, créatrices ou techniques requises pour la présentation des spectacles et enfin les établissements de formation professionnelle en arts de la scène. Source : Observatoire de la culture et des communications du Québec. (2004). 12. Arts de la scène. Repéré à http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/culture/scaccq/principale.htm
Patrimoine, institutions muséales et archives	Ce domaine comprend les établissements (y compris les travailleurs indépendants) dont l'activité principale porte sur la gestion, la protection, la conservation, la diffusion ou la promotion du patrimoine, des institutions muséales et des archives. Par établissements du patrimoine, on entend les établissements dont l'activité principale consiste à étudier, acquérir, gérer, conserver, restaurer, protéger, entretenir des biens et des sites patrimoniaux, transmettre la culture traditionnelle, promouvoir et enfin mettre en valeur par des actions de sensibilisation, de diffusion et d'animation le patrimoine national, régional ou local. Le champ d'intervention de ces établissements correspond à ce que l'UNESCO appelle le patrimoine culturel matériel et immatériel, et les paysages culturels. Le patrimoine se définit comme un ensemble d'éléments matériels et immatériels, d'ordre culturel, chargés de significations multiples, à dimension collective, et transmis de génération en génération. Par institutions muséales, on entend les établissements à but non lucratif, musées, centres d'exposition et lieux d'interprétation, qui, outre les fonctions d'acquisition, de conservation, de recherche et de gestion de collections assumées par certains, ont en commun d'être des lieux d'éducation et de diffusion consacrés à l'art, à l'histoire et aux sciences. Par centres et services d'archives, on entend les

¹⁶ Unique source identifiée proposant une définition du tourisme de chasse et de pêche. Non reconnue par la Fédération des pourvoiries du Québec.

	<p>établissements dont l'activité principale consiste à acquérir, traiter, conserver et diffuser des documents inactifs de valeur permanente (archives historiques) et à gérer des documents actifs et semi-actifs. Sont inclus les établissements de formation professionnelle en patrimoine, en archivistique et en muséologie.</p> <p>Source : Observatoire de la culture et des communications du Québec. (2004). 13. Patrimoine, institutions muséales et archives. Repéré à http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/culture/scaccq/principale.htm</p>
Arts visuels, métiers d'art et arts médiatiques	<p>Ce domaine comprend les établissements dont l'activité principale est la création, la production, la diffusion, la distribution ou la vente d'œuvres d'art originales ou de produits résultant de l'exercice des arts visuels, des métiers d'art ou des arts médiatiques. Sont inclus les artistes indépendants qui créent les œuvres, les établissements qui gèrent la carrière de ces artistes et les établissements de formation professionnelle. Par arts visuels, on entend la peinture, la sculpture, l'estampe, le dessin, la photographie, les arts textiles, l'installation, la performance, la vidéo d'art ou toute autre forme d'expression de même nature. Par métiers d'art, on entend la production artisanale d'œuvres utilitaires, décoratives ou expressives à travers l'exercice d'un métier relié à la transformation du bois, du cuir, des textiles, des métaux, des silicates ou de toute autre matière. Par arts médiatiques, on entend la création d'œuvres d'expression, à caractère expérimental ou de recherche, impliquant l'utilisation du cinéma, de la vidéo, de l'enregistrement audio ou du multimédia.</p> <p>Source : Observatoire de la culture et des communications du Québec. (2004). 11. Arts visuels, métiers d'art et arts médiatiques. Repéré à http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/culture/scaccq/principale.htm</p>
Produit : Saveurs régionales	
Agrotourisme	<p>L'agrotourisme est une activité touristique complémentaire de l'agriculture ayant lieu sur une exploitation agricole. Il met en relation des producteurs agricoles avec des touristes ou des excursionnistes, permettant à ceux-ci de découvrir le milieu agricole, l'agriculture et sa production par l'accueil et l'information que leur réserve leur hôte.</p> <p>Source : Ministère de l'Agriculture des pêcheries et de l'Alimentation du Québec. (2016). Agrotourisme et tourisme gourmand. Repéré à http://www.mapaq.gouv.qc.ca/fr/Regions/mauricie/Pages/agrotourisme.aspx</p>
Tourisme gourmand	<p>Le tourisme gourmand permet de découvrir une région à partir des expériences culinaires distinctives ainsi que des activités agrotouristiques et bioalimentaires qui mettent en valeur le savoir-faire de ses artisans. Il permet d'apprécier les produits et les plats qui sont propres à la région.</p> <p>Source : Ministère de l'Agriculture des pêcheries et de l'Alimentation du Québec. (2016). Agrotourisme et tourisme gourmand. Repéré à http://www.mapaq.gouv.qc.ca/fr/Regions/mauricie/Pages/agrotourisme.aspx Ministère de l'Agriculture des pêcheries et de l'Alimentation du Québec (2016)</p>
Événements	
Événements	Une activité ou un ensemble d'activités d'animation se déroulant

	<p>autour d'un thème central et selon une programmation ayant une durée limitée</p>
--	---

Source : Festivals et événements Québec. (2012). Définitions. Repéré à <http://www.attractionsevenements.com/accueil/a-propos/definitions.html>

Annexe 2. Compatibilité des activités et services touristiques selon les affectations du territoire

Grille de compatibilité des usages selon l'affectation du territoire

Usages	Agricole	Agroforestière	Forestière	Conservation	Récréative	Urbaine	Résidentielle	Commerciale	Industrielle
MRC du Kamouraska									
Commerces et services	◆ ¹	◆ ¹	■	■		●	◆ ²		
Loisir et culture	■	■	■	■		●	◆ ³		
Tourisme	◆ ⁴	◆ ⁴	◆ ⁵	◆ ⁶		●	◆ ⁷		
Plein air extensif	◆ ⁸	●	●	◆ ⁹		●	●		
MRC de Rivière-du-Loup									
Commerces et services	◆ ¹⁰	◆ ¹⁰	■	■	◆ ¹¹	◆ ¹²	◆ ¹¹	◆ ¹³	◆ ¹⁴
Récréation intensive et villégiature	◆ ¹⁵	◆ ¹⁵	●	■	●	●	◆ ¹⁶	■	■
Récréation extensive et conservation	●	●	●	●	●	●	◆ ¹⁶	■	■
MRC des Basques									
Commerces et services	◆		◆			●	●		
Récréation	◆ ¹⁷		◆ ¹⁷			●	●		
MRC de Rimouski-Neigette									
Activités agrotouristiques	●	●	■	■	■	■	■	■	■
Commerces et services	◆ ¹⁸	◆ ¹⁸	◆ ¹⁹	■	◆ ²⁰	◆ ²¹	◆ ²²	◆ ²³	■
Conservation et interprétation de la faune et de la flore	◆ ²⁴	◆ ²⁴	●	◆ ²⁵	●	●	■	■	■
Loisir et récréation intensive	■	■	■	■	◆ ²⁶	●	■	■	■
Plein air et récréation extensive	◆ ²⁷	◆ ²⁷	●	●	◆ ²⁸	●	◆ ²⁹	■	■

Source : MRC du Kamouraska (2013) Schéma d'aménagement et de développement révisé; MRC de Rivière-du-Loup (2013). Schéma d'aménagement et de développement révisé; MRC des Basques (1987) Schéma d'aménagement et de développement; MRC de Rimouski-Neigette (2016) Schéma d'aménagement et de développement révisé

● : Compatible

- ◆ⁿ : Partiellement compatible (numéro de la condition en exposant)
 ■ : incompatible

Grille de compatibilité touristique¹⁷

Ce tableau a été élaboré à partir de la *Grille de compatibilité*, référençant la compatibilité réelle des usages touristiques pour chacune des affectations dans les MRC. Le tableau ci-dessous est une simplification permettant de faciliter la classification de la compatibilité des affectations avec les usages spécifiquement touristiques.

Usages	Agricole	Agroforestière	Forestière	Conservation	Récréative	Urbaine	Résidentielle	Commerciale	Industrielle
MRC du Kamouraska									
Commerces et services	■ ¹	■ ¹	■	■		●	● ²		
Loisir et culture	■	■	■	■		●	◆ ³		
Tourisme	● ⁴	● ⁴	● ⁵	■ ⁶		●	● ⁷		
Plein air extensif	◆ ⁸	●	●	● ⁹		●	●		
MRC de Rivière-du-Loup									
Commerces et services	◆ ¹⁰	◆ ¹⁰	■	■	● ¹¹	◆ ¹²	● ¹¹	■ ¹³	■ ¹⁴
Récréation intensive et villégiature	◆ ¹⁵	◆ ¹⁵	●	■	●	●	● ¹⁶	■	■
Récréation extensive et conservation	●	●	●	●	●	●	● ¹⁶	■	■
MRC des Basques									
Commerces et services	◆		◆			●	●		
Récréation	◆ ¹⁷		◆ ¹⁷			●	●		
MRC de Rimouski-Neigette									
Activités agrotouristiques	●	●	■	■	■	■	■	■	■
Commerces et services	◆ ¹⁸	◆ ¹⁸	◆ ¹⁹	■	● ²⁰	● ²¹	● ²²	■ ²³	■

¹⁷ Ce tableau s'intéresse exclusivement aux usages touristiques du territoire. Par exemple, les commerces et services sont généralement permis dans une affectation commerciale. Or, puisque les commerces touristiques sont interdits, cette affectation sera alors considérée comme incompatible avec la présence de commerces ou des services spécifiquement touristiques.

Usages	Agricole	Agroforestière	Forestière	Conservation	Récréative	Urbaine	Résidentielle	Commerciale	Industrielle
Conservation et interprétation de la faune et de la flore	● ²⁴	● ²⁴	●	● ²⁵	●	●	■	■	■
Loisir et récréation intensive	■	■	■	■	◆ ²⁶	●	■	■	■
Plein air et récréation extensive	● ²⁷	● ²⁷	●	●	◆ ²⁸	●	■ ²⁹	■	■

- : Compatible (les activités ou les services touristiques sont explicitement permis)
- ◆ⁿ : Partiellement compatible (numéro de la condition en exposant) (Les activités ou les services touristiques font l'objet de limitation)
- : incompatible (les activités ou les services touristiques sont spécifiquement interdits)

Compatibilités par affectation

Le tableau suivant illustre les usages touristiques permis, limités ou interdits selon les affectations du territoire. Ce tableau dresse un portrait général des usages permis ou non dans les différentes affectations du territoire dans le Bas-Saint-Laurent. Il ne considère pas les autorisations spéciales ni les limitations imposées par les MRC à certains sites spécifiques.

●	Urbaine	L'ensemble des activités et des services touristiques sont permis.
◆	Résidentielle (villégiature)	À l'exception de la MRC de Rimouski-Neigette, toutes les autres MRC autorisent les activités et les services touristiques.
	Récréative	L'ensemble des activités et des services touristiques sont permis. La MRC de Rimouski-Neigette restreint toutefois la pratique à des activités « nature » dans des secteurs précis.
	Agricole	Les activités relevant de l'agrotourisme, du plein air extensif et de l'interprétation de la faune et de la flore sont autorisés. Les commerces et les services touristiques sont interdits, sauf aux endroits désignés.
	Agroforestière	Les activités relevant de l'agrotourisme, du plein air extensif et de l'interprétation de la faune et de la flore sont autorisés. Les commerces et les services touristiques sont interdits, sauf aux endroits désignés.
	Forestière	Les activités de plein air extensif ainsi que l'interprétation de la nature sont permises. Les hébergements commerciaux légers ou de petites tailles sont autorisés aux endroits désignés. Tout autre commerce ou service est interdit.
	Conservation	Autorise uniquement les activités de plein air et d'interprétation

		de la faune et de la flore.
■	Commerciale	L'ensemble des activités et des services touristiques sont interdits.
	Industrielle	

Conditions à la compatibilité des usages

1. « Seulement dans le cas de commerces et services en lien avec les activités agricoles. Lorsque prévus au chapitre 19 et conformes aux dispositions qui y sont énoncées, certains usages commerciaux et de services peuvent aussi être autorisés dans les secteurs d'usage urbain hors périmètre urbain spécifiquement désignés à cet effet au document complémentaire. De plus, des services professionnels, techniques et personnels ainsi que de métiers d'art qui respectent les conditions suivantes peuvent aussi être compatibles : a) être localisé à l'intérieur d'une résidence unifamiliale tout en occupant une superficie inférieure aux espaces résidentiels (à l'exception d'un atelier de métiers d'art qui peut être localisé dans un bâtiment complémentaire); b) ne comporter aucun entreposage ni aucune exposition sur une base annuelle à l'extérieur des bâtiments; c) l'affichage est limité à une seule enseigne extérieure. » (Chapitre 18, p.14)
2. « Seulement dans le cas de commerces et services de proximité associés à la villégiature dont la superficie ne dépasse pas les 400m². » (Chapitre 18, p.14)
3. « Seuls les salles de spectacles et d'expositions, piscines et terrains de jeu et de sport s'ils sont directement associés à un établissement ou un complexe de villégiature commerciale (hôtellerie, camping, base de plein air, centre de santé, colonie de vacances) ou s'ils sont localisés à l'intérieur d'un bâtiment existant avant l'entrée en vigueur du schéma. Tout évènement ponctuel est autorisé. Compatible si les bâtiments et l'utilisation du sol sont associés à une activité agrotouristique. » (Chapitre 18, p.14)
4. « Seulement dans le cas des bâtiments et utilisations du sol associés à l'agrotourisme*, soit les activités complémentaires à l'agriculture (telles visite et animation à la ferme, hébergement (gites d'au plus 5 chambres), autocueillette, promotion et vente de produits agroalimentaires). » (Chapitre 18, p.15)
5. « Hébergement commercial léger et intermédiaire entièrement compatible. Malgré ce qui précède, l'hébergement commercial lié à un territoire faunique structuré (ZEC, pourvoirie avec ou sans droit exclusif, etc.) est autorisé. » (Chapitre 18, p.17)
6. « Non compatibles, sauf dans la zone de conservation du lac de l'Est où l'implantation d'un complexe de tourisme, comprenant un établissement hôtelier haut de gamme peut être développé sur une superficie maximale de 4 ha. » (Chapitre 18, p.16)
7. « Entièrement compatible, sauf pour l'hébergement commercial associé aux établissements hôteliers de plus de 10 chambres. » (Chapitre 18, p.17)
8. « Seulement les activités de plein air extensif nécessitant uniquement des aménagements ou équipements légers (sentiers, pistes cyclables, belvédères, sites d'observation, etc.) sont autorisées. » (Chapitre 18, p.15)
9. Protection intégrale : « seulement dans le cas de l'observation et de l'interprétation de la nature. » Conservation : « compatible. Toutefois, à l'île aux lièvres, les activités de

villégiature commerciale et la restauration associée aux activités de plein air extensif de la pourvoirie sont limitées aux lots 47, 48, 49 et 50 ; sur l'archipel du Brandy Pot cette même limitation s'applique aux lots 37, 38 et 39 du Pot du phare. Sur les lots 549 et 550 des Pèlerins du Milieu et du Jardin, les bâtiments d'hébergement doivent être limités à une densité de 1 par 20 ha et comprendre au plus 5 chambres. » (Chapitre 18, p.15)

10. « Seuls les commerces, les services et industries qui répondent aux dispositions contenues dans la section 6.6 du chapitre 6 sont autorisés. De même que les usages autorisés aux sections 14.7 et 14.8 du présent document. » (p.14-9)
11. « Les usages « restauration et hébergement » sont autorisés. Quant aux autres usages de la classe « commerce et service » ils peuvent être autorisés si l'usage est en lien avec les défis soulevés par cette affectation. » (p.14-9)
12. « Les commerces et services sont autorisés seulement en bordure de la route 185. » (p.14-10)
13. « Tous les types de commerces sont prohibés sauf les commerces à grande surface identifiés au tableau 3-2 du chapitre 3. » (p.14-10)
14. « Seuls les commerces et services complémentaires aux activités industrielles sont autorisés. Toutefois, si la municipalité a délimité une concentration d'usages commerciaux existants à l'intérieur de l'aire d'affectation industrielle, elle pourra autoriser l'usage commercial dans cette délimitation. » (p.14-9)
15. « Seuls les usages récréatifs, tels que les étangs de pêche, les parcs à gibier avec chasse en enclos et les centres équestres dotés d'infrastructures sont autorisés. Ces usages sont autorisés à la condition d'être exercés sur un terrain d'une superficie d'au moins 10 hectares. » (p.14-10)
16. « Sur le territoire de la municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, l'usage « sentier de randonnée en véhicule récréatif motorisé » est spécifiquement interdit. » (p.14-10)
17. « S'ajoute à la première condition, ce qui suit: "ou l'usage permet de mettre en valeur des potentiels naturels ou patrimoniaux qui sont particuliers; ou encore, l'usage ne nuit pas à la qualité de vie des résidents et consolide, en étant adjacent au périmètre urbain, les équipements récréatifs d'une localité". » (p.42)
18. « Seules les activités professionnelles réalisées à titre d'usages complémentaires à l'intérieur des résidences existantes à la date d'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé (le 25 mars 2010) sont autorisées. Par ailleurs, en reconnaissance du droit acquis pour un usage commercial sur une superficie de 10 000 mètres carrés reconnu par la CPTAQ dans le dossier 368128, les usages « gîte touristique » et « résidence de tourisme » sont permis de façon spécifique au Domaine du Perchoir situé au 593, chemin des Près Ouest, soit sur le lot 3 181 914 du cadastre du Québec de la ville de Rimouski. Enfin, seuls les refuges communautaires et les résidences de tourisme sont autorisés aux endroits suivants : le long des routes 232 et 234; à Esprit-Saint le long du 1er Rang de Chénier; à La Trinité-des-Monts le long chemin du Cenellier; à Saint-Narcisse-de-Rimouski le long de la route du Fond d'Ormes et le long du chemin Duchénier; à Saint-Marcellin le long du chemin et le 10e Rang Est. Au surplus, l'usage « résidence de

tourisme » est autorisé uniquement en bordure des chemins publics dont l'entretien s'effectue toute l'année, incluant la période hivernale. (Règlement 2-16) » (Note 31)¹⁸

19. « Seuls les refuges communautaires, les résidences de tourisme et les auberges possédant un maximum de 10 chambres sont autorisés aux endroits suivants : sur le TNO du Lac-Huron; sur le territoire de la Réserve faunique Duchénier; de chaque côté de la rivière Rimouski; le long des routes 232 et 234; à Esprit-Saint le long du 1er Rang de Chénier; à La Trinité-des-Monts le long du chemin du Cenellier; à Saint-Narcisse-de- Rimouski le long de la route du Fond d'Ormes et le long du chemin Duchénier; à Saint-Marcellin le long du chemin du 5e Rang, de la route du Roi (route du lac Noir), de la route de l'Église, le 10e Rang Est et au pourtour du lac Noir. Au surplus, l'usage « résidence de tourisme » est autorisé uniquement en bordure des chemins publics dont l'entretien s'effectue toute l'année, incluant la période hivernale. » (Note 15)
20. « Seuls les « commerces et services d'orientation touristique » sont autorisés comme usage complémentaire à une activité de « récréation intensive » ou à des activités de « plein air et de récréation extensive ». De plus, l'hébergement rustique (auberge, chalet en location et centre de villégiature) est autorisé du côté sud de la rue du Givre à Val-Neigette dans le district de Sainte-Blandine/Mont-Label de la Ville de Rimouski. » (Note 3)
21. « Pour le périmètre urbain de la ville de Rimouski, les sous-groupes d'usages permis de façon spécifique sont les suivants (Commerce de desserte locale; Commerce artériel et commerce de gros; Commerce d'orientation touristique; Commerce des produits de l'essence; Centre commercial et immeuble commercial; Hébergement et restauration; Services professionnels, personnels et domestiques; Services communautaires privés ; Services gouvernementaux et paragouvernementaux ; Service de réparation mécanique). Par ailleurs, pour tous les périmètres urbains des villages, les sous groupes d'usages permis de façon spécifique sont les suivants : (Commerce de desserte locale; Commerce d'orientation touristique; Commerce des produits de l'essence; Immeuble commercial ; Hébergement et restauration; Services professionnels, personnels et domestiques ; Services communautaires privés ; Services gouvernementaux et paragouvernementaux; Service de réparation mécanique). » (Note 9)
22. « Les usages commerciaux existants sont permis à titre d'usage « spécifiquement » autorisés aux endroits suivants :(Baie Rose, à Bic ; Boulevard Saint-Germain et Anse-au-Sable, à Rimouski ; Chemin des Pointes, à Rimouski (district de Sainte-Odile) ; Route 232/chemin du 3e rang, à Rimouski (district de Mont-Label)). De plus, seuls les « commerces et services d'orientation touristique » ainsi que l'hébergement rustique (auberge, chalet en location et centre de villégiature) qui respectent les objectifs et les moyens d'action prévus à la section 7.7.4 du schéma d'aménagement révisé sont permis dans les aires d'affectation rurale suivantes : (Saint-Fabien-sur-mer à Saint-Fabien ; Secteur Val-Neigette à Rimouski; La pointe à Santerre du quartier Le Bic, à Rimouski; La

¹⁸ Les pages comportant les notes de compatibilité partielle du SADR de Rimouski-Neigette ne sont pas numérotées. Pour les fins de référence, nous nous référerons donc aux numéros des notes utilisés à l'annexe 1 du SADR.

pointe aux Anglais du quartier Le Bic, à Rimouski; Le secteur de la Baie-Rose du quartier Le Bic, à Rimouski.) » (Note 10)

23. « Seuls les usages suivants sont autorisés : (« Commerce structurant » de plus de 2500 mètres carrés; Immeuble commercial de plus de 1000 mètres carrés; Cinémas de plus de 1500 mètres carrés; Commerce de vente, de location et de réparation d'automobiles de plus de 1500 mètres carrés. Poste d'essence avec ou sans dépanneur ou lave-auto. Ces usages sont autorisés seulement qu'aux intersections formées de deux voies publiques comprenant un feu de circulation. Cette condition ne s'applique pas aux postes d'essence rattachés à un commerce structurant d'une superficie minimum de 2500 mètres carrés. Restaurants et les restaurants intégrés à un « commerce structurant ». Services bancaires, d'optométrie, pharmaceutique et de coiffure intégrés à un « commerce structurant »). Les groupes d'usages suivants sont « spécifiquement » interdits : (Les activités industrielles ; Les activités institutionnelles ; Les services professionnels, personnels et domestiques ; Services communautaires privés ; Les services gouvernementaux et paragouvernementaux ; Les services d'hébergement.) » (Note 8)
24. « Les usages du groupe conservation et interprétation de la faune et de la flore sont autorisés à l'exception de toute construction associée à un immeuble protégé défini au document complémentaire. » (Note 36)
25. « Une autorisation du ministère de l'Environnement est requise pour fréquenter le site de la réserve écologique Charles-B.-Banville, située sur le territoire non organisé du Lac-Huron. » (Note 4)
26. « Les usages de ce groupe sont autorisés uniquement avec des lieux ou des attraits reliés à la fois à des activités sportives et récréotouristiques, il s'agit du secteur Val-Neigette (station de ski et terrain de golf), du Musée de la mer et des installations portuaires (nautiques) de Rimouski. » (Note 17)
27. « Les usages du groupe plein air et récréation extensive sont autorisés à l'exception de toute construction associée à un immeuble protégé défini au document complémentaire. » (Note 35)
28. « Les usages de ce groupe sont autorisés uniquement avec des produits « nature » et touristiques, uniquement aux endroits suivants : il s'agit du Parc national du Bic, du Domaine des Portes de l'Enfer, des chutes de la rivière Neigette, de l'île Saint-Barnabé, de l'îlet Canuel, des abords de la rivière Rimouski et du secteur de la crête rocheuse à Bic. Par ailleurs, le sous- secteur du « coteau du sud » de la crête rocheuse à Bic peut être aménagé en conservant obligatoirement une « zone tampon » (zone naturelle intacte) de 100 mètres de profondeur à partir de la limite sud de l'affectation récréative. Les sports motorisés sont autorisés dans l'aire récréative située au sud du village de Saint-Eugène-de-Ladrière. » (Note 18)
29. « Le groupe d'usage plein air et récréation extensive est permis de façon spécifique à la pointe à Santerre. » (Note 33)

Annexe 3. Sources des cartes

Figure 2. Affectation du territoire dans le Bas-Saint-Laurent

Source de la carte

- Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire. AffectationsTerritoire_prov_s . 2018

Figure 3. Évolution du périmètre urbain

Sources cartes

1. *St-Pascal*

- Ressources naturelles Canada. 1974. Carte topographique du Canada à l'échelle de 1:50 000. 21-N-12, St-Pascal
- Ressources naturelles Canada. 1984. Carte topographique du Canada à l'échelle de 1:50 000. 21-N-12, St-Pascal

2. *Rivière-du-Loup*

- Ressources naturelles Canada. 1975. Carte topographique du Canada à l'échelle de 1:50 000. 21-N-13, Rivière-du-Loup
- Ressources naturelles Canada. 1985. Carte topographique du Canada à l'échelle de 1:50 000. 21-N-13, Rivière-du-Loup

3. *Rimouski*

- Ressources naturelles Canada. 1974. Carte topographique du Canada à l'échelle de 1:50 000. 22-C-07, Rimouski
- Ressources naturelles Canada. 1980. Carte topographique du Canada à l'échelle de 1:50 000. 22-C-07, Rimouski
- Ressources naturelles Canada. 2001. Carte topographique du Canada à l'échelle de 1:50 000. 22-C-07, Rimouski

Autres années

- Google Earth

Figure 4. Évolution 2006-2014 de l'achalandage routier dans le Bas-Saint-Laurent

Source de la carte

- Ministère des Transport du Québec. Division de la géomatique. CIRSectiondetrafic_20160203. 2017

Figure 5. Nombre d'attractions par municipalité

Sources de la carte

- Tourisme Kamouraska (2016). Guide touristique du Kamouraska 2016-2017
- Tourisme Rivière-du-Loup (2017). Guide touristique de Rivière-du-Loup 2017-2018
- Tourisme Les Basques (2016). Guide touristique des Basques 2016-2017

- Tourisme Rimouski-Neigette (2016). Guide touristique de Rimouski-Neigette 2016-2017
- Association touristique du Bas-Saint-Laurent (2015). Guide touristique du Bas-Saint-Laurent 2015-2016
- Association touristique du Bas-Saint-Laurent (2015). Guide de la Route des Navigateurs 2015
- Ministère du tourisme du Québec (S.D.). Attractions touristiques du Québec. Retiré en ligne des Données ouvertes du Gouvernement du Québec en 2016.

Annexe 4. Guides d'entrevues

Guide d'entretien semi-dirigé (Tronçon #1 et #3)

Objectif 1 : Connaître l'impact de la Route des Navigateurs sur la région

À dire au participant : cette première section sert à mieux connaître la Route des Navigateurs ainsi que son importance pour la région du Bas-Saint-Laurent.

Objectif spécifique 1 : Identifier les impacts économiques et sociaux induits par la Route des Navigateurs (impacts de la route touristique).

<i>Q1 : Qu'est-ce que la Route des Navigateurs pour vous ?</i>	
Quoi faire : 1. Rien	Matériels : Rien
But : Comprendre comment la personne se représente la Route des Navigateurs, la signification qu'elle lui donne.	

<i>Q2 :</i> <i>A. Quelles retombées économiques peuvent être attribuées à la Route des Navigateurs ?</i> <i>B. Quelle part occupe la Route des Navigateurs dans l'ensemble des retombées touristiques de la région (de la MRC ? de la municipalité ?)</i>	
Quoi faire : 1. Rien	Matériels : Rien
But : Connaître et comprendre les retombées économiques de la Route des Navigateurs et sa proportion dans celle de la région. (Importance économique de la route).	

<i>Q3 :</i> <i>A. Quelles caractéristiques identitaires régionales (paysages, produits locaux, culture, histoire, etc.) est-ce que la Route des Navigateurs met de l'avant ?</i> <i>B. Comment les met-elle de l'avant ?</i>	
Quoi faire : 1. Rien	Matériels : Rien
But : Connaître les caractéristiques identitaires du Bas-Saint-Laurent qui se retrouvent dans la Route des Navigateurs et comment elles sont mises de l'avant. (Importance culturelle de la route)	

<i>Q4 :</i> <i>A. Comment sont intégrés les différents acteurs du territoire (commerçants, population, élus, professionnels, etc.) dans le développement de la Route des Navigateurs ?</i> <i>B. Pour quelles raisons ceux désirant faire partie de la Route des Navigateurs en</i>	
---	--

<i>font-ils la demande ?</i>	
<i>C. Quelle influence cette approche peut-elle avoir sur l'engagement communautaire, le sentiment d'appartenance envers la région.</i>	
Quoi faire : 1. Rien	Matériels : Rien
But : Connaître qui est impliqué dans le développement de la Route des Navigateurs et à quel niveau (importance sociale et politique de la route)	

<i>Q5 : La dénomination officielle a-t-elle eu un effet sur l'apparition de nouveaux produits, services, attractions, etc. ?</i>	
Quoi faire : 1. Rien	Matériels : Rien
But : Savoir si la route a pu contribuer à la présence de nouveaux produits (ou services) touristiques.	

Objectif spécifique 2 : Localiser les tronçons de la Route des Navigateurs principalement touchés par ces impacts (localisation de ces impacts).

<i>Q6 :</i>	
<i>A. Identifier les secteurs importants de la route des Navigateurs.</i>	
<i>B. Pourquoi ces tronçons vous apparaissent-ils important ? (Faire parler les gens en fonction de l'ordre des numéros, en prenant soin de toujours spécifier le numéro.)</i>	
(Matériel : cartes de la route des Navigateurs, collants)	
Quoi faire : 1. Remettre au répondant la carte du secteur et le papier calque pour y inscrire ses réponses. 2. Demander au répondant d'encercler en vert et de chiffrer les lieux qu'il considère comme important pour la Route des Navigateurs. 3. Lui demander de mentionner le chiffre lors de sa mention de l'espace dans sa réponse verbale	Matériels : 1 carte 1 papier calque 1 crayon vert 1 paquet de petits ronds verts (au cas où)
But : Comprendre pourquoi certaines portions de la Route des Navigateurs sont valorisées	

Objectif 2 : Connaître les effets de l'autoroute sur le tronçon de la Route des Navigateurs étudié

À dire au participant : cette section sert à connaître les effets que la présence de l'autoroute 20 entraîne pour la Route des Navigateurs.

Objectif spécifique 1 : Identifier les modifications territoriales attribuables à l'arrivée de l'autoroute.

<p><i>Q8 :</i></p> <p>A. <u>Localiser les endroits ayant subi des modifications reliées à l'autoroute</u></p> <p>B. <u>Qu'est-ce qui, selon vous, fait en sorte que ces modifications sont attribuables à l'autoroute ? (Pourquoi ces modifications sont attribuables à l'autoroute ?)</u></p>	
<p>Quoi faire :</p> <ol style="list-style-type: none"> Remettre au répondant la carte du secteur et le papier calque pour y inscrire ses réponses. Demander au répondant d'indiquer en rouge et de chiffrer les lieux qu'il considère comme ayant subi des modifications. Lui demander de mentionner le chiffre lors de sa mention de l'espace dans sa réponse verbale. 	<p>Matériels :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 carte 1 papier calque 1 crayon rouge 1 paquet de petits ronds rouges (au cas où)
<p>But : comprendre comment les tronçons ont évolué géographiquement après l'arrivée de l'autoroute</p>	

<p><i>Q10 : Comment l'autoroute a influencé la localisation des hébergements, des services, des commerces et des attractions touristiques ? (Être spécifique sur les aspects susceptibles d'être touchés --> voir texte DeGrandpré)</i></p>	
<p>Quoi faire :</p> <ol style="list-style-type: none"> Rien 	<p>Matériels :</p> <ul style="list-style-type: none"> Rien
<p>But : comprendre l'influence de l'autoroute sur la réorganisation spatiale des activités touristiques.</p>	

<p><i>Q11 : Croyez-vous que des bénéfices puissent être attribuables au prolongement de l'autoroute ? (Ouvrir la porte sur du positif).</i></p>	
<p>Quoi faire :</p> <ol style="list-style-type: none"> Rien 	<p>Matériels :</p> <ul style="list-style-type: none"> Rien
<p>But : Comprendre les avantages que l'autoroute peut avoir pour une région.</p>	

Objectif 3 : Identifier les stratégies d'aménagement mises en œuvre pour stimuler l'achalandage touristique sur la Route des Navigateurs et répondre aux effets de l'autoroute.

À dire au participant : cette section sert à connaître les stratégies de mise en valeur de la Route des Navigateurs qui ont été développées pour stimuler l'achalandage touristique.

Objectif spécifique 1 : Connaître les stratégies d'adaptation qui ont été mises en place face à l'arrivée de l'autoroute 20 (connaître ce qui a été fait).

<i>Q11 :</i>	
<p>A. <i>Quelles actions (aménagements?) ont été prises pour attirer et retenir les touristes vers la route touristique?</i></p> <p>B. <i>Localiser les endroits où des actions ont été prises pour attirer et retenir les touristes vers les routes touristiques.</i></p> <p>C. <i>Pourquoi spécifiquement ces endroits?</i></p> <p>D. <i>Quelles actions y ont été entreprises ?</i></p>	
<p>Quoi faire :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Remettre au répondant une carte du secteur et le papier calque pour y inscrire ses réponses. 2. Demander au répondant d'indiquer en noir et de chiffrer les lieux physiques qui ont été adaptés ou qui ont eu une intervention. 3. Lui demander de mentionner le chiffre lors de sa mention de l'espace dans sa réponse verbale. 	<p>Matériels :</p> <p>1 carte 1 papier calque 1 crayon noir</p>
<p>But : Localiser et expliquer pourquoi certains endroits ont été privilégiés et comment</p>	

<i>Q12 : Des stratégies relevées précédemment, lesquelles ont eu un impact positif sur le tourisme et comment?</i>	
<p>Quoi faire :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Demander à la personne de référer aux chiffres noirs indiqués sur la carte 	<p>Matériels :</p> <p>1 carte 1 papier calque</p>
<p>But : Connaître les stratégies gagnantes</p>	

<i>Q13 :</i>	
<p>A. <i>Quelles sont les actions qui n'ont pas été faites, mais qui devraient être entreprises pour mettre en valeur la Route des Navigateurs ?</i></p> <p>B. <i>Pourquoi ces actions doivent-elles être entreprises ?</i></p> <p>C. <i>Où devraient-elles être localisées ?</i></p>	
Quoi faire :	Matériels :

<ol style="list-style-type: none"> 1. Remettre la carte et le papier calque 2. Demander d'indiquer à l'aide d'une lettre les espaces où des améliorations devraient être faites et les nommer (si l'action peut être localisée). 3. Chercher à comprendre pourquoi ils estiment que de telles interventions sont importantes. 	<p>1 carte 1 papier calque 1 crayon noir</p>
<p>But : Connaître les endroits où une action devrait être posée et pourquoi.</p>	

<p><i>Q14 : À quoi aspirez-vous comme développement touristique pour la Route des Navigateurs ?</i></p>	
<p>Quoi faire :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rien 	<p>Matériels :</p> <p>Rien</p>
<p>But : Connaître les aspirations des répondants en matière de développement touristique</p>	

Guide d'entretien semi-dirigé (Tronçon #2)

Objectif 1 : Connaître l'impact de la Route des Navigateurs sur la région

À dire au participant : cette première section sert à mieux connaître la Route des Navigateurs ainsi que son importance pour la région du Bas-Saint-Laurent.

Objectif spécifique 1 : Identifier les impacts économiques et sociaux induits par la Route des Navigateurs (impacts de la route touristique).

<i>Q1 : Qu'est-ce que la Route des Navigateurs pour vous?</i>	
Quoi faire : 2. Rien	Matériels : Rien
But : Comprendre comment la personne se représente la Route des Navigateurs, la signification qu'elle lui donne.	

<i>Q2 :</i> C. <i>Quelles retombées économiques peuvent être attribuées à la Route des Navigateurs?</i> D. <i>Quelle part occupe la Route des Navigateurs dans l'ensemble des retombées touristiques de la région (de la MRC ? de la municipalité ?)</i>	
Quoi faire : 3. Rien	Matériels : Rien
But : Connaître et comprendre les retombées économiques de la Route des Navigateurs et sa proportion dans celles de la région. (Importance économique de la route).	

<i>Q3 :</i> C. <i>Quelles caractéristiques identitaires régionales (paysages, produits locaux, culture, histoire, etc.) est-ce que la Route des Navigateurs met de l'avant?</i> D. <i>Comment les met-elle de l'avant?</i>	
Quoi faire : 2. Rien	Matériels : Rien
But : Connaître les caractéristiques identitaires du Bas-Saint-Laurent qui se retrouvent dans la Route des Navigateurs et comment elles sont mises de l'avant. (Importance culturelle de la route)	

<i>Q4 :</i> D. <i>Comment sont intégrés les différents acteurs du territoire (commerçants, population, élus, professionnels, etc.) dans le développement de la Route des Navigateurs?</i> E. <i>Pour quelles raisons ceux désirant faire partie de la Route des Navigateurs font-ils la demande ?</i> F. <i>Quelle influence cette approche peut-elle avoir sur l'engagement communautaire, le sentiment d'appartenance envers la région?</i>	
Quoi faire :	Matériels :

2. Rien	Rien
But : Connaître qui est impliqué dans le développement de la Route des Navigateurs et à quel niveau (importance sociale et politique de la route)	

<i>Q5 : La dénomination officielle a-t-elle eu un effet sur l'apparition de nouveaux produits, services, attractions, etc. ?</i>	
Quoi faire : 2. Rien	Matériels : Rien
But : Savoir si la route a pu contribuer à la présence de nouveaux produits (ou services) touristiques.	

Objectif spécifique 2 : Localiser les tronçons de la Route des Navigateurs principalement touchés par ces impacts (localisation de ces impacts).

<i>Q6 :</i> <i>C. Identifier les secteurs importants de la route des Navigateurs.</i> <i>D. Pourquoi ces tronçons vous apparaissent-ils importants? (Faire parler les gens en fonction de l'ordre des numéros, en prenant soin de toujours spécifier le numéro.)</i> (Matériel : cartes de la route des Navigateurs, collants)	
Quoi faire : 4. Remettre au répondant une carte du secteur et le papier calque pour y inscrire ses réponses. 5. Demander au répondant d'encercler en vert et de chiffrer les lieux qu'il considère comme importants pour la Route des Navigateurs. 6. Lui demander de mentionner le chiffre lors de sa mention de l'espace dans sa réponse verbale	Matériels : 1 carte 1 papier calque 1 crayon vert 1 paquet de petits ronds verts (au cas où)
But : Comprendre pourquoi certaines portions de la Route des Navigateurs sont valorisées	

Objectif 2 : Connaître les effets de l'autoroute sur le tronçon de la Route des Navigateurs étudié

À dire au participant : cette section sert à connaître les effets que la présence de l'autoroute 20 entraîne pour la Route des Navigateurs.

Objectif spécifique 1 : Identifier les modifications territoriales attribuables à l'arrivée de l'autoroute.

<i>Q8 :</i>	
<i>A. Quelle incidence l'autoroute pourrait-elle avoir sur le territoire?</i>	
<i>B. Pour la portion construite, y a-t-il des modifications que vous pouvez localiser sur la carte ? (Est-ce que des modifications sont déjà perceptibles).</i>	
Quoi faire :	Matériels :
1. Rien	Rien
But : comprendre les effets territoriaux de la présence de l'autoroute	

<i>Q10 :</i>	
<i>A. Quels pourraient être les effets de la présence de l'autoroute sur la localisation des commerces, des hébergements, des services et des attractions touristiques? (Être spécifique sur les aspects susceptibles d'être touchés --> voir texte DeGrandpré)</i>	
<i>B. Pour ce qui est de la portion déjà construite, est-ce que de tels éléments ont déjà été affectés ?</i>	
Quoi faire :	Matériels :
1. Rien	Rien
But : comprendre l'influence de l'autoroute sur la réorganisation spatiale des activités touristiques.	

<i>Q11 : Croyez-vous que des bénéfices quelconques puissent être attribuables au prolongement de l'autoroute? (Ouvrir la porte sur du positif).</i>	
Quoi faire :	Matériels :
2. Rien	Rien
But : Comprendre les avantages que l'autoroute peut avoir pour une région.	

Objectif 3 : Identifier les stratégies d'aménagement mises en œuvre pour stimuler l'achalandage touristique sur la Route des Navigateurs et répondre aux effets de l'autoroute.

À dire au participant : cette section sert à connaître les stratégies de mise en valeur de la Route des Navigateurs qui ont été développées pour stimuler l'achalandage touristique.

Objectif spécifique 1 : Connaître les stratégies d'adaptation qui ont été mises en place face à l'arrivée de l'autoroute 20 (connaître ce qui a été fait).

<i>Q13 :</i>	
<i>D. Qu'est-ce qui peut être fait pour mettre en valeur la Route des Navigateurs? (Est-ce que des actions ont déjà débuté ?)</i>	
<i>E. Pourquoi ces actions doivent-elles être entreprises?</i>	
<i>F. Où devraient-elles être localisées?</i>	
Quoi faire :	Matériels :
4. Remettre la carte et le papier calque	1 carte
5. Demander d'indiquer à l'aide d'une lettre les espaces où des améliorations devraient être faites et les nommer (si l'action peut être localisée).	1 papier calque
6. Chercher à comprendre pourquoi ils estiment que de telles interventions sont importantes.	1 crayon noir
But : Connaître les endroits où une action devrait être posée et pourquoi.	

<i>Q14 : À quoi aspirez-vous comme développement touristique pour la Route des Navigateurs?</i>	
Quoi faire :	Matériels :
2. Rien	Rien
But : Connaître les aspirations des répondants en matière de développement touristique	