Document generated on 07/09/2025 10:08 p.m.

Téoros
Revue de recherche en tourisme

Petite-Rivière-Saint-François : station de sports d'hiver
Une localisation dans une région

Charles Dupont

Volume 5, Number 1, March 1986

Tourisme et régions

URI: https://id.erudit.org/iderudit/1080586ar
DOI: https://doi.org/10.7202/1080586ar

See table of contents

Publisher(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (print)
1923-2705 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Dupont, C. (1986). Petite-Rivière-Saint-François : station de sports d'hiver : une localisation dans une région. *Téoros*, *5*(1), 9–12. https://doi.org/10.7202/1080586ar

Tous droits réservés © Université du Québec à Montréal, 1986

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

Une localisation dans une région

Petite-Rivière-Saint-François: station de sports d'hiver

*par Charles Dupont**

La presse nous informe de façon sporadique depuis plus de dix ans d'un projet de création d'une station de sports d'hiver de "calibre international" à Petite-Rivière-Saint-François au Québec. Le projet pourrait représenter un investissement (en dollars d'aujourd'hui) de 300 M$.

Le but du présent article est de faire le point sur l'état du dossier et, à la lumière des études réalisées, des observations recueillies et des écueils qui guettent généralement ce genre de projet, d'en analyser l'impact socio-économique.

Nos hypothèses sont les suivantes: a) le projet aura peu de retombées économiques pour les habitants actuels du village; b) la réalisation du projet impliquera des coûts sociaux et culturels importants.

Pour documenter notre travail, nous avons surtout procédé à une recherche documentaire (fichiers du CET, banque de données de l'OTC, index de l'Actualité de 1972 à 1984). Nous avons aussi effectué une visite à Petite-Rivière et rencontré, de façon informelle, des gens intéressés au projet de façon à traiter de manière critique les documents consultés.

Nous n'étudions pas ici la pertinence de créer une station de ski à Petite-Rivière. Nous postulons que le site est propice (morphologie de la montagne, climat, vents, neige, etc.), que les équipements prévus sont adéquats et que la demande existe. Enfin, nous excluons le fait qu'on désire créer une destination quatre saisons, car l'élément vital du projet est la viabilité de Petite-Rivière à titre de station de ski.

Essor et déclin d'une communauté isolée

Petite-Rivière est située sur la rive nord du Saint-Laurent dans la région de Charlevoix qui s'étend de Saint-Tite-des-Caps à Baie-Sainte-Catherine (estuaire de la rivière Saguenay). La localité est à 95 km à l'est de Québec et à 15 km à l'ouest de Baie-Saint-Paul.

Le village s'allonge dans une seule rue sur une terrasse encaissée entre le fleuve et la montagne, et n'est relié à la route 138, qui passe sur la montagne, 800 m plus haut, que par un seul chemin appelé La Martine. Cela crée une atmosphère d'isolement qui a pu modeler l'esprit et le caractère des villageois.

L'histoire de Petite-Rivière débute en 1603 avec Samuel de Champlain qui y donna son nom. Toutefois, c'est vers 1685 que les premiers colons (des Bouchard, des Simard et des Tremblay) s'y établirent vraiment. Ces familles forment toujours la majorité de la population du village.

À partir de 1855, date de constitution de la municipalité, l'activité économique prend un certain essor. On exporte des produits agricoles, du poisson (surtout de l'anguille) et du bois, lequel est transporté sur des goélettes construites au chantier naval local. La prospérité ne dure qu'un siècle. Dès 1950, toutes les industries de base périclitent et *"le nombre d'habitants ne cesse de diminuer"*.[1]

Selon une étude[2] de Bureau portant sur le projet collectif de Charlevoix, l'agriculture et la pêche n'avaient de sens que dans un contexte de recherche de subsistance. Bureau rapporte que *"l'activité agricole est perçue comme un phénomène du passé"*[3] et que *"vouloir à tout prix sauvegarder dans son ensemble le patrimoine agricole de Charlevoix, c'est d'aller à l'encontre de cette conscience collective qui, en règle générale, a rompu depuis longtemps ses liens avec l'agriculture comme objet de valorisation"*.[4]

La construction navale et le transport maritime ont été victime de l'arrivée des bateaux de fer qui ont remplacé les goélettes. D'ailleurs, la dernière goélette construite dans Charlevoix, l'a été à Petite-Rivière en 1959[5]

L'activité forestière demeure la principale industrie de la région. Toutefois, Petite-Rivière a été victime du passage *"de la polyvalence artisanale à la spécialisation industrielle"*.[6]

Une autre ressource dont on n'a pas fait mention dans les industries de base, parce qu'elle n'y figurait pas entre 1950 et 1970, est le tourisme. Pourtant, *"l'activité touristique, à plus forte raison si on lui greffe le domaine de l'artisanat, est perçue comme l'élément individuel le plus fort de la trame économique de Charlevoix (et) /.../ plonge ses racines dans un passé relativement lointain, bien au-delà du siècle"*.[7] On peut aussi lire dans la brochure du Musée Laure-Conan de La Malbaie:

"À partir de 1850, la villégiature au Canada connaît un essor grandissant dans plusieurs régions. Cependant, dès 1780, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à cent cinquante kilomètres en aval de Québec dans Charlevoix, les seigneurs Malcolm Fraser et John Nairne accueillent déjà des voyageurs dans leurs manoirs de l'ancienne seigneurie de La Malbaie qui allait dorénavant être mieux connue sous le nom de Murray Bay. Plus tard, vers 1840, les bateaux-vapeur amèneront des excursionnistes de Toronto, de Montréal et de Québec sur les bords du fleuve jusqu'au Saguenay. De toutes les stations touristiques qu'ils fréquentent, Murray Bay devient la favorite..."

Il s'agissait d'une activité estivale concentrée jusqu'à ces dernières années à La Malbaie, à l'Ile-aux-Coudres et à Pointe-au-Pic.

Mais la région à l'ouest de Baie-Saint-Paul demeure toujours une zone de passage et le secteur de Petite-Rivière *"reste entièrement à développer"*.[8] Cette situation s'explique si on note que Petite-Rivière compte ni plaque et monument historique, aucun bâtiment résidentiel, religieux ou industriel historique, aucun musée, aucune goélette et aucune maison centenaire[9]. Et la superstructure se limite encore à un seul établissement d'hébergement (10 chambres) et un seul restaurant. Bref, la situation actuelle laisse voir à quel point Petite-Rivière était éloignée d'une vocation touristique en 1970.

Charles Dupont travaille à Air Canada et est inscrit au programme de 2e cycle "Diploma in management (Tourism)" de l'Université McGill. Les données utilisées dans le présent article proviennent d'une recherche faite dans le cadre du cours *Sociology of Tourism* (automne 84).

Évolution du projet

Période 1970-1974

L'idée d'aménager la montagne pour le ski est généralement attribuée à Aimé Racine, alors maire de Petite-Rivière. À l'exemple de Beaupré (Mont Ste-Anne), le maire voulait miser sur les attraits naturels des massifs de Petite-Rivière. Il fit voter des crédits pour une étude préliminaire et créa un comité de promotion de la station.

L'étude[10] remise en 1973 permit de définir le potentiel d'aménagement physique d'une station de ski (relief, abondance de la neige, etc.), mais aussi d'identifier les obstacles à sa réalisation. Parmi les principaux, on notait le coût (entre 8 et 10 M $), les droits de propriété sur les massifs (deux grands propriétaires, soit le Séminaire de Québec et K.C. Irvings) et, enfin, la réaction de la population face au projet. L'étude identifiait aussi le concept à retenir: une station s'intégrant aux activités du village et misant sur deux éléments d'accès originaux, soit la route 138 au sommet et le service ferroviaire déjà en place.

Le projet intéressa le gouvernement du Québec qui procéda à l'expropriation d'une large partie des massifs (confiée au MLCP) et chargea l'OPDQ de la réalisation d'une étude d'aménagement poussée.

Période 1974-1980

L'étude commandée par l'OPDQ fut remise en 1975 et donna lieu à quelques démarches de la part de la municipalité, de l'OPDQ et du MLCP.

La population s'est également manifestée. Des citoyens préparèrent un document intitulé **Étude critique du plan d'aménagement d'un parc et d'un centre de ski à Petite-Rivière** (document introuvable au moment de la recherche). Mais deux commentaires recueillis par Bureau démontrent les opinions partagées des citoyens.

"On semble avoir trouvé quand même la vocation de Charlevoix qui sera nécessairement une vocation touristique. On mise également sur le tourisme avec le développement du mont St-François, ça amènera certainement des touristes neuf mois par année, au lieu d'en avoir deux mois comme actuellement".[11] *"Prends le centre de ski de Petite-Rivière, ça c'est le maire et la mission de l'OPDQ qui sont là-dedans. C'est leur bébé... je ne sais pas s'ils veulent s'en faire une gloire avec cette affaire-là...".*[12]

Le dossier olympique avec son déficit et l'élection du parti Québécois 76 ont aussi influé sur la situation. Deux décisions furent cependant prises: la Société de développement du Massif obtint du MLCP l'autorisation d'aménager quelques pistes pour une exploitation à petite échelle et le gouvernement décréta en 1980 un moratoire de cinq ans.

Petite-Rivière-Saint-François: ce village est-il destiné à une vocation touristique?

Période 1981-1984

Cette période est marquée par l'ouverture du domaine skiable durant l'hiver 81-82. Courte expérience, car on dut annuler les services pour la saison 82-83 à cause du manque de neige partout au Québec. L'exploitation reprit à l'hiver 83-84 (4900 journées-skieurs) et on prévoyait doubler ce nombre en 84-85.

Le fonctionnement de la station est particulier. Le domaine ne compte aucune remontée mécanique et les skieurs stationnent au sommet de la montagne près de la route 138. Un guide accompagne les skieurs qui sont ramenés au point de départ en autobus par le chemin de La Martine. Les contacts avec la population de Petite-Rivière sont inexistants et les skieurs ne voient le village qu'au moment où ils le traversent en autobus.

Des intérêts financiers se sont intéressés au projet durant cette période. En 1982 par exemple, le groupe Maheux, un promoteur immobilier, cherche avec des appuis étrangers à obtenir du MLCP la concession pour l'exploitation globale de la station. Le groupe promettait 100M$ d'investissements pour la construction d'un véritable village de vacances ouvert toute l'année et la création de 2000 emplois directs et indirects. De peur d'un mouvement spéculatif, l'offre ne fut pas retenue.

Période 1985-1990

On ne sait pas quel sera l'avenir à court terme du domaine skiable, sauf qu'on a fait suffisamment de publicité pour maintenir une exploitation. Mais le MLCP peut mettre fin aux opérations de la SDM avec un préavis de 30 jours.

Le moratoire venant à échéance en 1985, des pressions se sont exercées pour lancer ou fermer Petite-Rivière; la construction, à l'été 84, d'un chalet au haut de la montagne donne espoir à certains sur les intentions du MLCP. Par contre, l'abandon du projet de candidature de la ville de Québec pour les Jeux d'hiver de 1996 enlève un élément clé dans l'étude de commercialisation de la station de ski.

L'impact économique du projet

Le projet *"va dans le sens des recommandations de la mission de Charlevoix sur la nécessité de diversifier et de reconvertir l'économie de la région de Petite-Rivière. Cet objectif est d'autant plus d'actualité que les activités traditionnelles (forêt, agriculture, cabotage) sont totalement disparues ou à leur déclin".*[13]

Mais comment un village de 870 habitants peut-il espérer contrôler les retombées économiques d'un tel projet? *"Ici, rien ne peut réussir: l'on a peur de ce qui sort des habitudes... Ce climat fataliste n'est pas de nature à susciter des initiatives nouvelles. On s'en remet facilement à l'État..."*[14]

La société Urbanex identifie également bien qui profitera des retombées quand elle écrit:

"Dans la mesure où des intérêts financiers suffisants consentiront à investir dans ce projet, il ne fait aucun doute que l'entreprise générera rapidement des retombées positives; Charlevoix sera davantage connu, ce qui profitera à l'ensemble du comté, et la région de Québec consolidera son domaine skiable, ce qui ne saurait qu'être bénéfique à l'industrie touristique

du Québec /.../ Dans les environs immédiats, un dynamisme accru sera connu au niveau de l'hébergement, de la restauration et des services commerciaux connexes, contribuant ainsi à confirmer la vocation touristique du pôle de Baie-Saint-Paul".[15]

On peut en conclure que, d'une part, le capital viendra de l'extérieur et, d'autre part, que c'est surtout la région qui en bénéficiera. Bien qu'on puisse reprendre l'interrogation de Greenwood *"economic growth, but fot whom"*[16] l'apport à la région n'est pas totalement négatif car Krippendorf affirme que:

"La planification des loisirs ne peut se limiter aux seules communes. La politique de clocher et l'esprit petit bourgeois sont ici déplacés. Si les régions appartenant à une même aire de détente ne définissent pas des objectifs communs et négligent de coordonner leur politique de développement, il arrive que leurs efforts se neutraliseront réciproquement ou iront à fin contraire".[17]

Et cela est présent dans l'esprit des gens de Charlevoix, car Bureau rapporte dans son étude le commentaire suivant:

"Il y a quand même eu un changement, ici, dans la région. En tout cas, comparativement à ce que c'était il y a cinq ou six ans, il y a eu un gros changement. Les gens sont un petit peu plus capables de penser région"...[18]

Dans cette perspective on serait tenté de parler de la contribution de Petite-Rivière à l'essor économique de Charlevoix, mais aussi du Québec et du Canada. Il est évident, dans les études réalisées, que le projet est évalué du point de vue de sa rentabilité macro-économique: accroissement des recettes fiscales tirées des facteurs de production, réduction des allocations sociales et/ou des allocations de chômage, soulagement de la balance touristique. Dans les deux cas on pense à l'effet multiplicateur et au PIB. Cette situation (les retombées sont surtout pour des gens hors de la municipalité) devrait amener la population à s'assurer que le principe *"qui profite paie"*[19] sera appliqué.

Le concept d'aménagement permet aussi de prévoir qui bénéficiera des retombées économiques. Une étude préparée pour l'OTC[20] indique qu'on vise à développer à Petite-Rivière une station intégrée. Mais Pearce affirme que la station intégrée est une station de troisième génération et que *"the term "integrated" /.../ implies a very compact, coherent resort and one which is undertaken by a single developer. /.../ This generally excludes participation by local or regional concerns and leads to the inflow of capital and techniques from distant metropolitan center".*[21]

Dans la localité on parle d'intégration, mais d'intégration des activités et de la vie de la station à celles du village. On préconise *"l'utilisation du village comme centre nerveux"*[22] afin qu'on y trouve là hébergement, boutiques, magasins, etc., mais sans exclure la construction d'hôtels au pied des pistes. Ce scénario implique toutefois un difficile équilibre à maintenir entre les deux pôles d'hébergement: si on privilégie le village, l'investisseur hôtelier risque d'être difficile à attirer et, dans le cas contraire, les villageois risquent de subir une concurrence qui minera la rentabilité de leur entreprise.

L'absence d'autres industries à Petite-Rivière risque de condamner la localité à la dépendance économique et politique vis-à-vis les centres industriels comme Duranleau[23] l'a noté dans une étude sur certaines localités des Laurentides. L'inflation est un autre problème auquel ne pourra échapper Petite-Rivière si elle devient une station courue.

Mais ces dangers ne semblent pas inquiéter les gens de Charlevoix ou de Petite-Rivière parce que 1) les racines du tourisme dans Charlevoix remontent au XVIIIe siècle (grâce à une clientèle d'élite) et 2) la région n'a jamais connu le tourisme de masse.

Impacts sur l'environnement

Sur le plan de l'**infrastructrure**, le village n'a pas actuellement de services d'égout et d'aqueduc. Dans la mesure où l'on construit des hôtels et crée des lotissements, ces services et d'autres devront être fournis. S'ils sont payés suivant le principe mentionné plus tôt, ce sera un élément positif pour la population.

Une voie ferrée inutilisée passe dans le village (parcours La Malbaie-Québec). Le rétablissement du service donnerait à la station un cachet unique dans l'est du Canada et des E.U. et assurerait les skieurs d'un moyen de transport par tous temps. Le train pourrait aussi limiter la construction de terrains de stationnement dans le village. Mais cela ne sera possible que si on rend le service si peu coûteux qu'il "faudra" laisser sa voiture à Québec. Le train aurait de plus une utilité sociale pour les habitants du village.

Pour ce qui concerne la **superstructure**, le consultant[24] reconnaît que l'hébergement pourrait s'avérer la pierre d'achoppement de la station. Actuellement, on compte à Petite-Rivière 40 chambres, 125 résidences secondaires; c'est peu même si on trouve environ 125 chambres de plus dans un rayon de 20 km. D'autre part, on ne peut plus parler de station intégrée si les skieurs sont hébergés dans toutes les localités environnantes. Faute d'hébergement en dur au début, on a aussi pensé à utiliser des trains pour héberger les skieurs pendant leur séjour à Petite-Rivière. Formule originale, les skieurs logeraient et prendraient leurs repas à bord de voitures stationnés à proximité des pistes.

L'**environnement** et la **spécificité du village** seront aussi affectés par la création de la station de sports d'hiver. Bureau a étudié l'environnement de Petite-Rivière et il fait le commentaire suivant:

"Le littoral au sud-ouest de Saint-Irénée se caractérise à la fois par l'ampleur du paysage (ainsi à Petite-Rivière) que par la combinaison harmonieuse des paysages agraires et forestiers adossés à la montagne et ouverts sur le fleuve et la succession des caps. /.../ Petite-Rivière se classe toutefois à part en raison de l'étroitesse de son site et de son isolement, à l'écart des voies de circulation principales. Ces zones n'ont pas encore trop souffert des assauts de l'urbanisation et leurs paysages ont gardé une authenticité qu'il faudrait préserver".[25]

De même, *"l'avenir du tourisme dépend beaucoup plus de la sauvegarde du paysage naturel, que d'une mise en valeur intensive. Cela signifie que la protection des paysages reste en toute circonstance prioritaire sur les besoins économiques et techniques de l'industrie touristique".*[26]

À cet égard, le stationnement présente toujours un problème pour une grande station de ski. Le village risque même l'asphyxie. Il faut offrir un service permanent d'autobus entre le village et les terrains de stationnement du sommet. Sur cette question, il ne faut pas craindre d'imposer car on dit que "les stations sans voitures représentent sans doute la formule d'avenir".[27] Mais peut-on espérer l'entendre ainsi en Amérique du Nord.

Un autre projet, une route reliant Petite-Rivière et Baie-Saint-Paul par le littoral (un raccourci de 8 à 10 km) menace le caractère unique du village. Si cette route est construite, on crée une *"banlieue"* de Baie-Saint-Paul avec toutes ses conséquences.

La population est toutefois consciente de la menace que posent ces questions sur l'environnement, car Burau[28] rapporte que des enquêtés insistent sur la relation pouvant exister entre l'activité touristique, la dégradation du milieu et la vassalisation de la population.

Enfin, il faudra veiller à ne pas dépasser la capacité de charge du site comme cela se fait trop souvent, car *"il est indispensable d'analyser les aptitudes touristiques du site et, surtout, de fixer une limite aux sollicitations qu'on pourra lui imposer".*[29]

Selon Kadt[30], le contact touristique se fait à trois occasions: 1) lorsque le touriste achète de l'habitant; 2) lorsque le touriste et l'habitant se côtoient dans leurs activi-

tés; 3) lorsque le touriste et l'habitant échangent des renseignements et des idées. À Petite-Rivière, la première relation aura le plus souvent cours car le tourisme sera du type "loisir" et il est peu propice aux contacts visités-visiteurs.[31]

L'impact social, quelques notes

L'arrivée des touristes risque fort de changer la mentalité des gens du village, un peu *esprit de clocher*. Des horizons nouveaux s'ouvriront. À long terme, lorsque la station aura pris de l'importance, des membres de professions libérales s'installeront à Petite-Rivière, diversifiant ainsi la base sociale du village.

Une manifestation de la culture à Petite-Rivière est la traditionnelle partie de sucre. Celle-ci semble perçue comme une attraction par les promoteurs qui pensent même l'offrir toute l'année. Dans ces circonstances le caractère culturel et amical de la partie de sucre sera perdu; il ne s'agira plus que d'un repas dans un restaurant au décor particulier, soit une affaire strictement commerciale pour les touristes.

Le déclin de la population est aussi un problème social grave. Et il ne fait pas de doute que de ce point de vue, la création d'une station de sports d'hiver serait un facteur suffisant pour enrayer cette érosion. Mais cela exige une adaptation de la part des villageois.

D'autres points mériteraient notre attention. Qu'on pense seulement à l'impact de la station sur les habitudes des travailleurs *nomades* du village, l'impact sur l'artisanat et la peinture qui sont des caractéristiques de Charlevoix, etc. Les données nous manquent pour élaborer sur ces aspects.

Conclusion

On peut affirmer, en référence avec notre hypothèse (a), que les habitants de Petite-Rivière ne seront par les principaux bénéficiaires des retombées économiques parce qu'ils n'ont pas les ressources pour contrôler le développement de la station. L'importance des retombées pour les villageois pourrait toutefois varier selon qu'ils participent (ce qui est simplement souhaité), investissent et fassent payer une juste part des infrastructures par les autres municipalités de la région et les gouvernements du Québec et du Canada.

Les retombées économiques risquent aussi d'être instables, car Petite-Rivière ne vivra que par et pour le tourisme, sans autre perspective de développement économique. Le tourisme est trop perçu comme une fin plutôt qu'un moyen parmi d'autres.

Les coûts sociaux et culturels, hypothèse (b), risquent aussi d'être importants car le rythme et les habitudes de vie des habitants vont changer à cause des augmentations brutales du nombre de résidents (hiver et fins de semaine), de la difficulté à trouver un logement, des problèmes de circulation, etc.

Si la construction n'est pas réglementée, l'architecture locale et les paysages pourraient aussi être banalisés.

Par contre, le déclin démigraphique du village sera stoppé. Et ce seul facteur, si le développement n'est pas sauvage, mérite une grande attention. On ne peut priver les habitants d'une base d'existence sans risquer le dépeuplement.[32]

Enfin, les coûts et les avantages économiques, sociaux et culturels dépendront en grande partie du rythme de développement de la station, du degré de participation de la population et du contrôle qu'elle saura garder sur les changements. ✝

Références

(1) DESGAGNES, Mario et BOUCHARD Étienne, **Charlevoix-Ouest. Historique et ressources touristiques**, MRC Charlevoix, s.1., 1983, p. 14.

(2) BUREAU, Luc, *Des paysages, des idées et des hommes: Le projet collectif de Charlevoix*, in **Cahiers de géographie du Québec**, vol. 21, nos 53-54, 1977, pp. 187-220.

(3) Idem, p. 200

(4) Idem, p. 206

(5) Document exposé au Musée régional Laure Conan, La Malbaie.

(6) BUREAU, Luc, op. cit. p. 198

(7) Idem, p. 202-203.

(8) Québec, Ministère du Conseil exécutif. **Orientation préliminaire et projets du gouvernement en matière d'aménagement du territoire: municipalité du comté de Charlevoix**, juin 1983. p. 92.

(9) Municipalité régionale de comté de Charlevoix. **Schéma d'aménagement: version préliminaire**. déc. 1983, 75 p.

(10) Sotar. **Petite-Rivière-Saint-François, station de sports d'hiver: étude préliminaire en vue de l'aménagement d'une station de sports d'hiver à Petite-Rivière-Saint-François, comté de Charlevoix**. Municipalité de Petite-Rivière-Saint-François, juillet 1973, 34 p.

(11) BUREAU, Luc, op. cit., p. 203.

(12) Idem, p. 213.

(13) Sotar. **Petite-Rivière-Saint-François: étude d'aménagement d'une station de sports d'hiver à Petite-Rivière-Saint-François, comté de Charlevoix**, OPDQ, mai 1975, p. 16.

(14) BUREAU, Luc, op. cit., p. 194.

(15) Urbanex. **Développement de la villégiature dans Charlevoix**. OPDQ, septembre 1979. p. 107.

(16) GREENWOOD, D.J. *Tourism as an agent of change: A Spanish Basque Case* in **Ethnology** 11, 1972, pp. 86.

(17) KRIPPENDORF, Jost. **Les dévoreurs de paysages:. le tourisme doit-il détruire les sites qui le font vivre?** Lausanne, Éditions 24 heures, 1977, p. 96.

(18) BUREAU, Luc, op. cit., p. 213.

(19) KRIPPENDORF, Jost, op. cit., p. 118.

(20) PLURAM. **Stratégie de développement touristique de la région de Charlevoix**. Office de tourisme du Canada, février 1982, 148 p.

(21) PEARCE, Douglas G. *Form and Function in French Resorts*. In **Annals of Tourism Research**, vol. V, no 1. pp. 152,154.

(22) Sotar (1975), op. cit., p. 98.

(23) DURANLEAU, François et LEGAULT, Réjean. **Le tourisme: un point de vue différent**. s.1. S.N.Q.H.R., 1976, 118 p.

(24) Sotar (1975), op. cit., p. 97.

(25) BUREAU, Luc, op. cit., p. 32.

(26) KRIPPENDORF, Jost, op. cit., p. 90.

(27) Idem, p. 114.

(28) BUREAU, Luc, op. cit., p. 207.

(29) KRIPPENDORF, Jost, op. cit., p. 99.

(30) KADT, Emmanuel de. **Tourisme, passeport pour le développement?** Paris, Banque mondiale/Unesco, 1979. p. 50.

(31) Idem, p. 13.

(32) KRIPPENDORF, Jost, op. cit., p. 92.