

Les retombées de l'ouverture du pont de la Confédération sur le tourisme à l'Île-du-Prince-Édouard

Marc LeBlanc

Volume 17, numéro 3, automne 1998

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1072182ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1072182ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (imprimé)

1923-2705 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

LeBlanc, M. (1998). Les retombées de l'ouverture du pont de la Confédération sur le tourisme à l'Île-du-Prince-Édouard. *Téoros*, 17(3), 58–64.
<https://doi.org/10.7202/1072182ar>



LES RETOMBÉES DE L'OUVERTURE DU PONT DE LA CONFÉDÉRATION SUR LE TOURISME À L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Marc LeBlanc

Le pont de la Confédération a eu des retombées importantes sur l'industrie touristique de l'Île-du-Prince-Édouard. Le nombre de visiteurs a augmenté de 60 % en une seule année et les craintes des intervenants touristiques ont vite été oubliées après ce départ fulgurant.

L'un des plus importants investissements financiers du siècle dans les provinces maritimes a eu des conséquences directes sur l'industrie du tourisme de l'Île-du-Prince-Édouard. Il s'agit de l'ouverture, en mai 1997, du pont de la Confédération reliant cette province au continent, soit au Nouveau-Brunswick. L'ouverture du pont à la circulation est à l'origine d'une vigoureuse relance du tourisme de la province insulaire qui a accueilli, en 1997, 1 189 000 visiteurs¹, ce qui représente une augmentation de 60 % sur les entrées de 1996².

Puisque l'évolution des moyens de transport influence, et même détermine, les flux touristiques³, il nous a semblé pertinent de présenter et d'évaluer les retombées touristiques à court terme de cette infrastructure. Notre évaluation portera essentiellement sur les conséquences que le trafic du pont a sur les différentes régions touristiques de l'île, tant en fonction du nombre de visiteurs que de diverses données et indicateurs significatifs.

L'une des difficultés rencontrées dans l'évaluation des retombées tenait à l'absence de données qui auraient permis de comparer l'influence du pont de la Confédération avec d'autres installations du même type, ailleurs au Canada ou dans le monde⁴.

Commençons par la petite histoire d'une grande aventure pour les insulaires.

UNE HISTOIRE QUI NE DATE PAS D'HIER

L'entrée de l'Île-du-Prince-Édouard dans la confédération canadienne, en 1873, fut en partie décidée à la suite de la garantie offerte par Ottawa d'assurer un lien entre cette nouvelle province et le continent. Dès 1877, un bateau à vapeur assurait le transport de passagers entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick. Quelques années plus tard, en 1885, un sénateur proposa le percement d'un tunnel sous le détroit de Northumberland. Si cette proposition fut refusée, elle eut du moins le mérite d'inciter le gouvernement fédéral à améliorer le transport en affectant à la liaison maritime un nouveau bâtiment à vapeur puissant⁵.

Vers la fin du XIX^e siècle, en 1890 plus précisément, le gouvernement canadien entreprenait ses premières études de faisabilité du percement d'un tunnel. Le premier brise-glace opérant toute l'année fut mis en service en 1917. Il s'agissait du premier traversier pouvant transporter véhicules et passagers. En 1956, on éva-

lua les possibilités de construction d'une chaussée joignant les deux rives du détroit. Une autre étape fut franchie en 1965 avec de multiples études approfondies sur les possibilités respectives de réalisation d'un pont, d'un tunnel ou d'une chaussée. Une fois de plus, les autorités décidèrent d'améliorer le service de traversiers.

Après d'autres études réalisées vers le milieu des années 1980 et à la suite d'un référendum tenu en 1988, qui recueillit 60 % de votes des insulaires en faveur de la construction d'un pont, le projet prenait enfin corps. Finalement, des négociations entre la province et le gouvernement fédéral aboutissaient à la signature d'une entente entre les deux parties et à la création, le 7 octobre 1993, du consortium Strait Crossing Development Inc.

La construction du pont, commencée le 11 juillet 1994, se termina par la cérémonie d'ouverture officielle le 30 mai 1997. Le pont, d'une longueur de 12,9 km (dans le détroit de Northumberland, là où le climat hivernal rigoureux n'est qu'un des défis techniques qu'il a fallu relever)⁶ représente des investissements de l'ordre de 840 millions de dollars, entièrement financés par l'entreprise privée. Par ailleurs, le gouvernement canadien versera au concessionnaire une indemnité annuelle de 42 millions de dollars pendant 35 ans, non indexée sur le taux d'inflation, assurant des économies sur le service antérieur de traversiers dont le coût aurait suivi l'inflation (économies évaluées à 263,6 millions de dollars pour la durée du contrat)⁷. En 2032, le gouvernement canadien deviendra l'unique propriétaire du pont de la Confédération dont la vie utile, selon les ingénieurs, serait de cent ans.

DES PRÉVISIONS À LA RÉALITÉ

Des auteurs ont déjà évalué les retombées sur le tourisme de l'aménagement d'une autoroute dans des régions éloignées. Nous retiendrons deux constatations apparemment pertinentes à la situation de l'Île-du-Prince-Édouard. D'une part, de telles infrastructures favorisent particulièrement les courts séjours de week-end⁸ et, d'autre part, les conséquences de l'ouverture d'une telle voie d'accès sont toujours plus perceptibles en milieu rural que dans une agglomération urbaine⁹. Ajoutons que le pont de la Confédération a été construit juste à proximité des anciennes gares maritimes du traversier. En effet, la nouvelle voie d'accès à partir du Nouveau-Brunswick est située à 5 km de l'ancien embarcadère, alors que du côté de l'Île-du-Prince-Édouard, c'est essentiellement le même emplacement, à quelques centaines de mètres de distance. Les visiteurs n'ont donc pas à modifier leurs habitudes pour emprunter ce nouveau trajet, ce qui constitue un élément important. En effet, dans l'industrie touristique, on reconnaît généralement qu'il est avantageux que les visiteurs conservent les habitudes acquises de trajets¹⁰.

Les études menées au cours des années 1980 avaient évalué plusieurs projets de lien fixe. Au moins deux ont plus spécialement porté sur les prévisions de fréquentation touristique subséquentes à l'ouverture d'un pont¹¹. Les premières estimations tablaient sur une augmentation du nombre de visiteurs de l'ordre de 20 à 25 % la première année de service, suivie d'une croissance annuelle de l'ordre de 2 à 3 %. Ces chiffres étaient basés sur la fréquentation des deux services de traversiers¹² qui assuraient la liaison entre l'île et le continent, ainsi qu'en fonction des effets de la construction d'infrastructures majeures telles que les ponts Oland Island en Suède, le MacKinac Bridge au Michigan et le pont de la rivière Saint-Jean à Fredericton. Les auteurs relevaient également une augmentation de 42 % durant la première année et une croissance annuelle de 7 % du trafic sur l'île du Cap-Breton après l'ouverture de la chaussée de Canso en Nouvelle-Écosse au début des années 1970¹³.

Le tableau 1 présente le nombre de visiteurs selon les premières prévisions et celles obtenues depuis l'ouverture du pont.

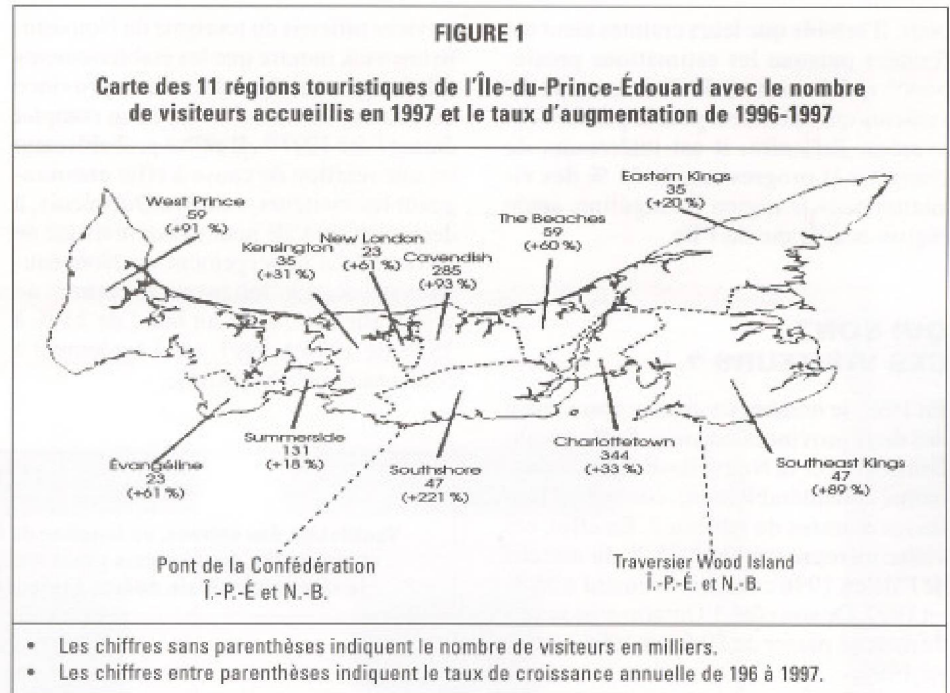


TABLEAU 1

**Fréquentation touristique à l'Île-du-Prince-Édouard,
prévisions et données réelles obtenues du 14 mai au 31 octobre 1997**

	Dernière année de service du traversier de Marine Atlantique	Première année de service du pont de la Confédération (visiteurs)
Prévisions selon		
Fiander-Good Associates	607 000 en 1988	870 000 en 1995 (+ 20 %)
et Smith Green and Associates	725 000 fréquentation prévue	906 000 en 1995 (+ 25 %)
1989	en 1994	
Données réelles fournies par le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard	741 000 en 1996*	1 189 000 en 1997 (+ 60 %)

* En l'absence des données officielles sur la préférence quant à l'utilisation de l'un des deux services de traversiers, nous estimons que plus de 85 % des visiteurs sont entrés à l'île en empruntant le traversier entre Borden et Cap Tourmentin.

On constate que le nombre de visiteurs est passé de 741 000 à 1 189 000 de 1996 à 1997. Les responsables du tourisme de l'île attribuent cette augmentation au pont et au succès suscité par l'ampleur de l'ouvrage que certains qualifient de monument¹⁴.

Examinons, à l'aide de la carte géographique de l'île présentée à la figure 1, la répartition des visiteurs sur l'ensemble du territoire afin d'évaluer les effets réels de cette augmentation sur chacune des régions touristiques. Il n'est guère surprenant que la région de South Shore, où se situe la voie d'accès au pont, ait connu une très forte augmentation de ses visiteurs, de l'ordre

de 221 %. Les trois régions traditionnellement les plus fréquentées par les visiteurs demeurent toujours en tête de liste quant au nombre absolu, soit : Charlottetown (+33 %), Cavendish (+93 %) et Summerside (+18 %).

Les responsables du service de traversiers entre Wood Island, dans la région Southeast Kings, et Caribou, en Nouvelle-Écosse, avaient exprimé quelques inquiétudes quant aux conséquences de l'ouverture du pont sur la fréquentation de leurs navires. Ils craignaient de voir leur part de marché s'effriter si les visiteurs habitant la Nouvelle-Écosse préféraient utiliser le

pont. Il semble que leurs craintes aient été fondées puisque les estimations préalables¹⁵ qui fixaient à 50 % le nombre de visiteurs qui opéraient pour le pont se sont avérées. En outre, il est intéressant de constater la progression de 61 % des visiteurs dans la région Évangéline, seule région acadienne de l'île.

QUI SONT CES VISITEURS ?

En 1997, le nombre de visiteurs provenant des deux provinces voisines, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, a augmenté considérablement, comme en font foi les données du tableau 2. En effet, ces visiteurs représentaient 25 % du marché de l'île en 1996 comparativement à 35 % en 1997. De son côté, l'Ontario a vu sa part de marché passer de 20 % en 1996 à 25 % en 1997.

Malgré une faible augmentation de 1 % de leur part de marché, les Québécois ont été les plus nombreux (26 %) à visiter l'île, principalement pour voir le nouveau pont et y « rouler ». La visite du pont influence également les visiteurs en provenance des Maritimes, 24 % ayant déclaré que cette visite constituait le but principal de leur voyage.

Il est intéressant de constater que les visiteurs en provenance des « autres lieux d'origine » ne représentaient que 24 % du marché en 1997 comparativement à 38 % l'année précédente. Par ailleurs, le nombre de Japonais, friands de la maison d'Anne aux pignons verts du célèbre roman de Lucy Maud Montgomery, est limité en 1997 à 8 500, alors qu'ils étaient plus de 12 000 en 1996.

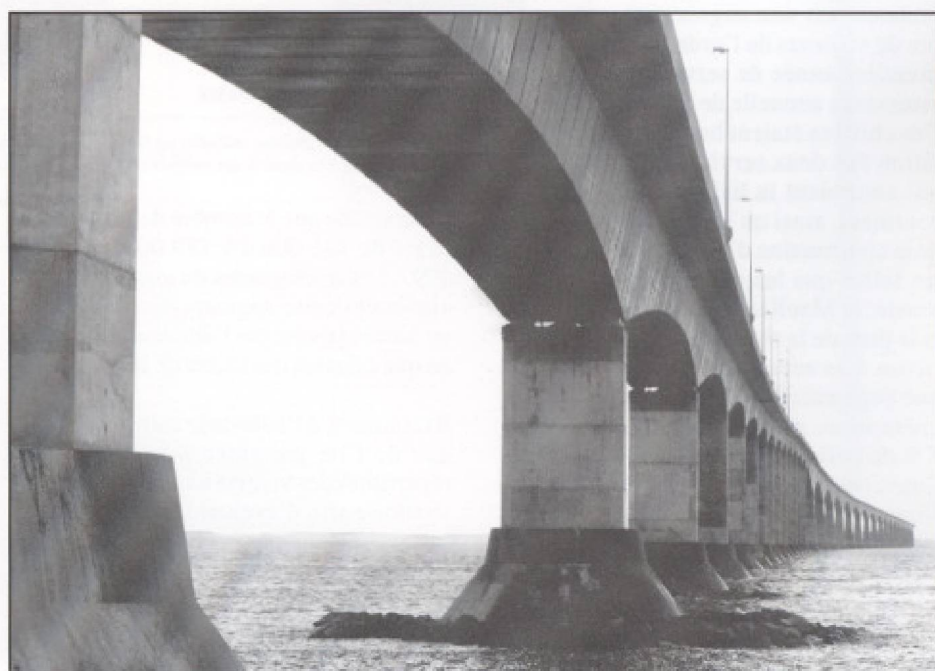
Le tableau 3 permet de mieux connaître la durée moyenne des nuitées des visiteurs à l'île et la part du séjour total passée à l'île. L'une des préoccupations de l'industrie de l'hébergement de l'île était la baisse probable du nombre de nuitées dans la province subséquente aux possibilités accrues de retour au Nouveau-Brunswick après une journée de visite. On constate que la durée moyenne du séjour à l'île a augmenté, passant de 4,1 à 4,2 nuitées. Malgré cette légère augmentation, un examen attentif permet de constater une réduction sensible des séjours des Québécois de 1996 (5,2 nuitées) à 1997 (2,8 nuitées). Incidemment, le rapport statistique annuel des

services officiels du tourisme du Nouveau-Brunswick montre que les établissements d'hébergement du sud-est de la province affichaient un taux d'occupation complet durant l'été 1997¹⁶. Il existe probablement ici une relation de cause à effet encourageant les visiteurs, sauf les Québécois, à demeurer sur l'île pour éviter le risque de difficultés d'hébergement au Nouveau-Brunswick. La longueur moyenne du séjour sur l'île, avec un bond de 31 % à 35 % de 1996 à 1997, tend également à confirmer cette hypothèse.

Le tableau 4 confirme que l'industrie hôtelière de la province insulaire a bénéficié de l'afflux d'un nombre impressionnant de visiteurs. Les taux d'occupation des points d'hébergement atteignent 92 % en juillet et 97 % en août. Une telle performance est d'autant plus remarquable que le nombre d'unités de logement disponibles a augmenté de quelques centaines de 1996 à 1997 grâce à la construction de nouveaux hôtels et motels et à l'agrandissement d'établissements un peu partout dans la province.

	Proportion en total des entrées		Pont étant la raison principale du déplacement
	1996	1997	
Visiteurs du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse	25 %	35 %	24 %
Terre-Neuve	2 %	2 %	15 %
Québec	6 %	7 %	26 %
Ontario	20 %	25 %	15 %
Nouvelle-Angleterre	9 %	7 %	10 %
Autres lieux d'origine	38 %	24 %	N.D.

Source : Estimations fournies par l'agence gouvernementale Enterprise PEI, Research Division.



Les dépenses moyennes de séjour des groupes de visiteurs, présentées au tableau 5, atteignaient 556 \$ en 1997, soit une hausse de 17 % sur 1996. Les seuls groupes de visiteurs ayant réduit en moyenne leurs dépenses provenaient du Québec (de 560 \$ en 1996 à 426 \$ en 1997). Avec une part de marché de 2 % (voir le tableau 2), les Terre-neuviens ont néanmoins augmenté considérablement leurs dépenses moyennes pour atteindre la somme de 888 \$ par groupe en 1997, soit une augmentation de 37 % par rapport à l'année précédente.

L'ÉCONOMIE INSULAIRE FAVORISÉE PAR LE PONT

Les dépenses totales des visiteurs à l'île, représentées au tableau 6, ont sensiblement augmenté depuis 1994, avec une progression marquée en 1997 (+54 %) pour un montant total record de 246 millions de dollars. Après un ralentissement en 1995 et 1996, le chiffre d'affaires des entreprises touristiques de l'île a donc largement bénéficié de la présence du pont au cours de l'année 1997. C'est, sans aucun doute, le secteur de l'économie insulaire ayant connu la plus forte croissance en 1997.

Après avoir bénéficié largement des retombées attribuables aux travaux de construction du pont de 1993 à 1997, l'économie de l'île a aussitôt bénéficié de l'apport des revenus du tourisme correspondant à la forte hausse du nombre de visiteurs sur son territoire. En l'absence de données précises, on est en droit d'estimer, selon Rassi, que la construction du pont a produit les mêmes résultats qu'une manifestation importante, c'est-à-dire que les effets d'une demande finale exogène portent non seulement sur la création d'emplois et l'apparition de nouveaux investissements, mais sur le niveau des revenus¹⁷. La nature du projet facilitant l'accès à l'île peut laisser croire que les retombées économiques sont plus importantes dans cette région touristique rurale qu'elles ne l'auraient été dans un milieu urbain¹⁸.

Il est intéressant de constater que le pont a aussi contribué à l'augmentation du nombre de visiteurs au Nouveau-Brunswick (selon les dirigeants du ministère responsable du Tourisme de cette province) : en hausse de 11 % en 1997 pour atteindre 1 343 000 visiteurs comparativement à 1 213 000 l'année précédente. Lors de leur

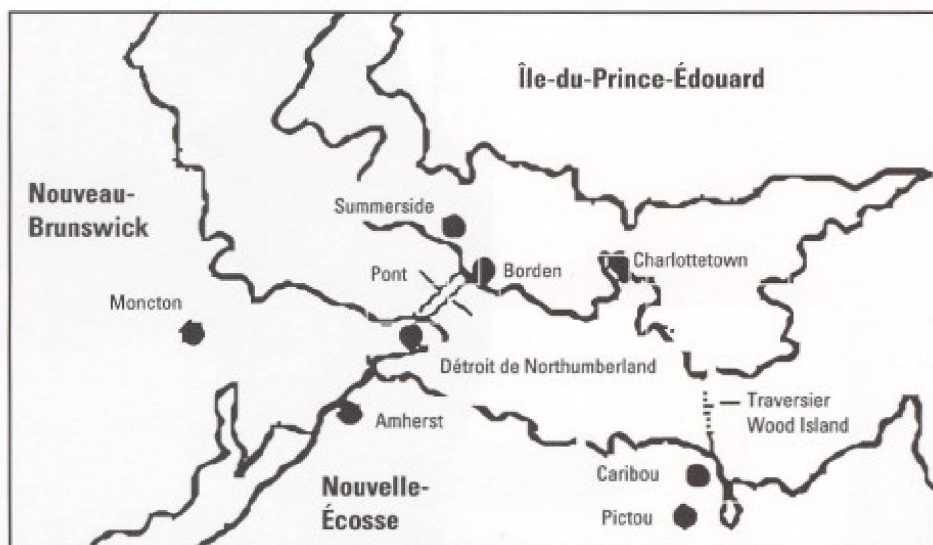


TABLEAU 3

Durée moyenne des nuitées et part du séjour total passée à l'Île-du-Prince-Édouard de 1993 à 1997

	Nuitées moyennes à l'île	Part du séjour total passé à l'île
1993	4,8	42 %
1994	4,6	38 %
1995	4,8	37 %
1996	4,1	31 %
1997	4,2	35 %

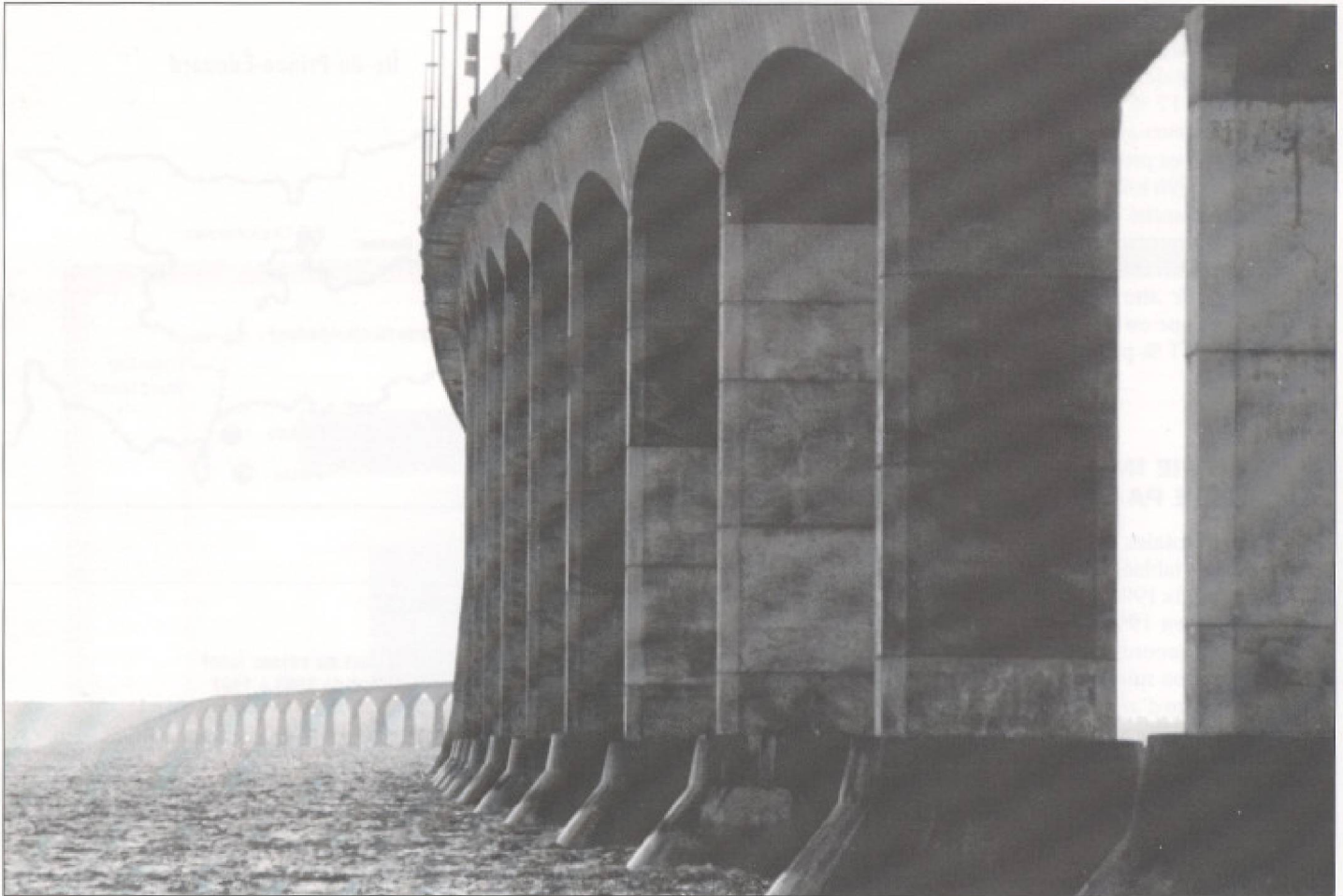
Source : Estimations fournies par l'agence gouvernementale Enterprise PEI, Research Division.

TABLEAU 4

Taux d'occupation des hôtels à l'Île-du-Prince-Édouard en 1996 et 1997

	1996	1997
Mai	41 %	47 %
Juin	71 %	74 %
Juillet	90 %	92 %
Août	93 %	97 %
Septembre	60 %	63 %
Octobre	61 %	60 %

Source : Estimations fournies par l'agence gouvernementale Enterprise PEI, Research Division.



évaluation annuelle à l'automne 1997, les intervenants touristiques du sud-est du Nouveau-Brunswick, point d'accès au pont, ont exprimé leur vive satisfaction des résultats obtenus.

En revanche, la présence du pont a eu des retombées visibles sur l'industrie touristique des Îles-de-la-Madeleine où le nombre de visiteurs est tombé de 29 000 en 1996 à 28 000 en 1997. Toutefois, l'accroissement du nombre de visiteurs en provenance des provinces maritimes a compensé en partie la perte des visiteurs des autres régions du Québec¹⁹.

Par ailleurs, les habitants de l'île n'auraient pas emprunté le pont pour quitter massivement leur province au cours de leurs vacances en 1997. C'est du moins ce que les responsables du tourisme insulaire laissent entendre. Dès 1989, Smith Grenne and Associates anticipaient cet état de fait et ajoutaient que la perte, si importante soit-elle, du nombre de touristes intraprovin-

ciaux serait largement compensée par le bond significatif (on parlait alors de 25 %) de visiteurs extérieurs à l'île. Avec une augmentation de 60 %, l'industrie touristique se réjouit et oublie, s'il y a lieu, les pertes des quelques insulaires partant vers d'autres cieux !

QUE RÉSERVE L'AVENIR ?

Les premières prévisions de 25 % de taux d'augmentation des visiteurs étant d'ores et déjà largement dépassées, on est en droit de s'interroger sur l'évolution du taux de croissance espéré à compter de la deuxième année d'exploitation du pont, alors placé à 2 et 3 % dans les prévisions. Les plus optimistes des entrepreneurs touristiques insulaires estiment que le nombre de visiteurs devrait marquer une nouvelle progression de 10 à 20 % en 1998, si l'on se fie à leurs déclarations au début de 1998 en réponse aux questions des médias régionaux concernant leurs prévisions d'ac-

tivité durant la prochaine saison touristique.

Un projet de l'envergure du pont de la Confédération présente des caractéristiques si spécifiques que toute comparaison avec des réalisations similaires paraît vaine. Déjà, le tunnel sous la Manche avait été en son temps soumis aux mêmes incertitudes et au contexte aléatoire de prévisions qui, selon Vickerman, procèdent essentiellement de trois facteurs : précision des données sur le trafic actuel et ses probabilités d'évolution à terme, fiabilité des hypothèses sur la structure du marché et caractéristiques de la future concurrence²⁰.

Les études diligentées annuellement par le ministère du Tourisme de l'île permettent de cerner les caractéristiques actuelles de l'activité dans le secteur du tourisme. Elles montrent un afflux de visiteurs en constante progression depuis plusieurs années, laissant entrevoir la poursuite de cette

TABLEAU 5

Moyennes des dépenses par lieu d'origine des groupes de visiteurs à l'Île-du-Prince-Édouard en 1996 et 1997

	1996	1997	Variation
Nouvelle-Écosse	333 \$	388 \$	+17 %
Nouveau-Brunswick	333 \$	387 \$	+17 %
Terre-Neuve	648 \$	888 \$	+37 %
Québec	560 \$	426 \$	-24 %
Ontario	599 \$	633 \$	+6%
Nouvelle-Angleterre	533 \$	590 \$	+11%
Total	476 \$	556 \$	+17 %

Source : Estimations fournies par l'agence gouvernementale Entreprise PEI, Research Division.

TABLEAU 6

Nombre de visiteurs et dépenses totales ainsi que leur croissance annuelle respective à l'Île-du-Prince-Édouard de 1993 à 1997

	Nombre de visiteurs	Croissance annuelle	Dépenses totales	Croissance annuelle
1993	652 000		110 000 000 \$	
1994	668 000	+2,5 %	130 200 000 \$	+18,4 %
1995	683 000	+2,3 %	146 600 000 \$	+21,1 %
1996	741 000	+8,5 %	160 100 000 \$	+9,2 %
1997	1 189 000	+60 %	245 900 000 \$	+54 %

Source : Estimations fournies par l'agence gouvernementale Entreprise PEI, Research Division.

tendance à court et moyen terme. En outre, la structure du marché, relativement bien connue, révèle un trafic de caractère plutôt régional principalement animé par les nombreux visiteurs en provenance du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, provinces déjà concurrentes de l'île sur le marché du tourisme, enregistrant elles-mêmes de sensibles progressions des revenus dans ce domaine au cours des dernières années. La concurrence entre les trois provinces, de plus en plus vive, ne les empêche nullement de coordonner leurs efforts pour attirer chez elles un nombre toujours plus grand de touristes des provinces de l'Ouest canadien, des

états de l'est des États-Unis et des pays d'Europe. Terre-Neuve a rejoint ces trois provinces pour coopérer aux programmes et à la promotion de la grande région atlantique.

De telles initiatives devraient normalement rapporter des dividendes à leurs secteurs respectifs d'économie. De ce point de vue, l'île jouit de la notoriété nationale particulière créée par la construction et l'ouverture du pont. Nous nous permettons ici un parallèle avec les auteurs d'évaluation des retombées touristiques à long terme, subséquentes à la tenue de manifestations exceptionnelles. À leur avis, de telles retom-

bées peuvent se révéler plus importantes qu'initialement envisagé tout en contribuant à renforcer le prestige et l'image de la région concernée aux yeux des touristes potentiels²¹.

Dans leur article sur les facteurs d'intérêt pour une région, Hu et Ritchie remarquaient que l'éloignement, les précédentes visites et le degré de connaissance de l'environnement favorisaient la bonne image d'une région²². Compte tenu de la forte proportion des visiteurs en provenance du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, déjà bien familiers avec les attractions et les sites de l'île, on peut estimer que ces visiteurs reviendront volontiers.

Enfin, les études préliminaires conduites avant la construction du pont ainsi que les travaux similaires exécutés durant la construction du tunnel sous la Manche aboutissaient à la conclusion suivante : toute nouvelle infrastructure, quelle qu'en soit l'importance, ne saurait se passer de projets d'« accompagnement » tels que l'implantation d'espaces de loisirs et de commerces à proximité²³. Les auteurs de ces études rejoignent ceux qui ont étudié les retombées à long terme du pont et qui ont conclu qu'il appartenait aux collectivités et aux entreprises locales d'assumer la conduite et l'orientation de cet « accompagnement »²⁴. Dans cette optique, il conviendrait d'analyser, à long terme, les conséquences de la qualité et de la disponibilité des hébergements hôteliers sur l'expérience des visiteurs.

Quelles seront, dans cinq ou dix ans, les répercussions du pont sur le tourisme dans l'île ? Des analyses périodiques de données devraient permettre d'en dégager les tendances. Sans préjuger de l'avenir, force est de constater le caractère extraordinaire des premières retombées et des brillantes perspectives ainsi ouvertes aux agents économiques du tourisme insulaire, aussi longtemps que ceux-ci sauront maintenir une coopération passant par une harmonisation des éventuels projets de développement.



Marc LeBlanc est professeur agrégé à l'École d'éducation physique et de loisir de l'Université de Moncton. Il se spécialise dans les domaines du tourisme et des communications pour le secteur récréatif.

NOTES

- 1 Il s'agit ici du nombre d'entrées enregistrées du 14 mai au 31 octobre 1997, une estimation qui fait suite à un sondage de 3 300 visiteurs. On notera que 85 % du trafic touristique annuel se concentre à cette période.
- 2 Enterprise PEI, 1997 : 6.
- 3 Kaspar, 1985 : 12.
- 4 Delcan Stone and Webster, 1989 : 5 ; Smith Grenne and Associates, 1989 : 3.
- 5 J.L. Associates, 1997 : 3.
- 6 Thurston, 1997 : 54.
- 7 Gardner Pinfold Consulting Economists Limited, 1993 : 4.
- 8 Kaspar, 1985 : 12.
- 9 Roehl et coll., 1993 : 58.
- 10 Gunn, 1988 : 222.
- 11 Fiander-Good Associates, 1987 ; Smith Green and Associates, 1989.
- 12 Marine Atlantique offrait, jusqu'à l'ouverture du pont le 31 mai 1997, une liaison entre Borden (Î.-P.-É.) et Cap Tourmentin (N.-B.). Une autre compagnie, la Northumberland Ferries Limited, assure toujours un service de transport de véhicules et de passagers entre Wood Islands (Î.-P.-É.) et Caribou (N.-É.).
- 13 Smith Green and Associates, 1989 : 16.
- 14 Plante, 1997 : 3.
- 15 Smith Green and Associates, 1989 : 26.
- 16 Planning and Research, 1997 : 2.
- 17 1988 : 5.
- 18 Roehl et coll., 1993 : 62.
- 19 Association touristique des Îles-de-la-Madeleine, 1997 : 1.
- 20 1992 : 242.
- 21 Ritchie et coll., 1991 : 3.
- 22 1993 : 26.
- 23 Spick, 1992 : 109 ; Breuillard-Pollet, 1992 : 341.
- 24 Stone and Webster, 1989 : j-4.

RÉFÉRENCES

Association touristique des Îles-de-la-Madeleine (1997), *Bilan de la saison 1997 : Sommaire des résultats du sondage*, Cap-aux-Meules.

Breuillard-Pollet, Michèle (1992), *La dynamique du tunnel*, dans Gérard Marcou, Roger Vinkerman et Yves Luchaire (dir.), *Le tunnel sous la Manche entre états et marchés*, Lille, Presses Universitaires de Lille, p. 329-378.

Delcan Stone & Webster (1989), *World Wide Literature Search*, Halifax, Travaux publics Canada.

Enterprise PEI (1997), *Economic Impact Tourism 1997*, Charlottetown, Prince Edward Island, Research Division.

Fiander-Good Associates (1987), *Economic Feasibility Assessment for the Northumberland Strait Crossing*, Fredericton, Travaux publics Canada.

Gardner Pinfold Consulting Economists Limited (1993), *A Benefit-Cost Analysis of the Northumberland Strait Crossing Project*, Halifax, Travaux publics Canada.

Gunn, Clare (1988), *Tourism Planning : Second Edition*, New York, Taylor and Francis.

Hu, Yangzhou, et Brent Ritchie (1993), « Measuring Destination Attractiveness : A Contextual Approach », *Journal of Travel Research*, n° 2, automne, p. 25-34.

J.L. Associates (1997), *Confederation Bridge Commemorative Edition : A Bridge in the Making 1993-1997*, Port Elgin, N.-B.

Kaspar, Claude (1985), « L'interdépendance du tourisme et des transports en régions de montagne », *Revue de tourisme*, n° 2, avril-juin, p. 12-14.

Planning & Research (1997), *1997 Tourism Industry Performance : Preliminary Year-End Forecast*, Fredericton, Ministère du Développement économique et du Tourisme.

Plante, Gilles (1997), « L'ouverture du Pont de la Confédération, l'événement de l'année », *L'Acadie Nouvelle*, 31 décembre, p. 3.

Rassi, Faouzi (1988), « Modèles de prévision et impact macro-économique d'une demande finale exogène ou d'un méga-événement », *Revue de tourisme*, n° 3, juillet-septembre, p. 5-10.

Ritchie, Brent, et Brian Smith (1991), « The Impact of a Mega-Event on Host Region Awareness : A Longitudinal Study », *Journal of Travel Research*, n° 1, été, p. 3-10.

Roehl, Wesley, Julie Fesenmaier, et Daniel Fesenmaier (1993), « Highway Accessibility and Regional Tourist Expenditures », *Journal of Travel Research*, n° 3, hiver, p. 58-63.

Smith Grenne and Associates (1989), *Bridge Concept Assessment Supplement : Effect on Tourism and Associated Development Strategies (Support Document for Question J)*, Halifax, Travaux publics Canada.

Smith Grenne and Associates (1989), *Northumberland Strait Fixed Crossing : Impacts on PEI Tourism*, Halifax, Travaux publics Canada.

Spick, Jérôme (1992), *Le tunnel sous la Manche*, Paris, Presses Universitaires de France.

Stone & Webster (1989), *Évaluation du projet de construction d'un pont : Supplément*, Halifax, Travaux publics Canada.

Thurston, Harry (1997), « Step Across the Strait », *Canadian Geographic*, n° 2, mars-avril, p. 52-60.

Vickerman, Roger (1992), « Le calcul économique », dans Gérard Marcou, Roger Vinkerman et Yves Luchaire (dir.), *Le tunnel sous la Manche entre états et marchés*, Lille, Presses Universitaires de Lille, p. 237-259.