

ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

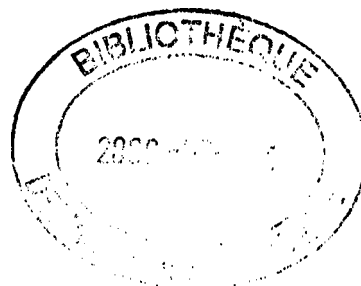
Journal des débats

de la Commission permanente
de l'aménagement du territoire

Le mardi 2 novembre 1999 — N° 21

Auditions et étude détaillée du projet de loi n° 210 — Loi
modifiant la Charte de la Ville de Québec (1)

Président de l'Assemblée nationale:
M. Jean-Pierre Charbonneau



QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des
commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente de l'aménagement du territoire

Le mardi 2 novembre 1999

Table des matières

Remarques préliminaires	1
Mme Diane Barbeau	1
Mme Louise Harel	1
M. Roch Cholette	2
Auditions	2
Exposé de la requérante	
Ville de Québec	2
Exposé des intervenants	
Association des gens d'affaires de la rue Saint-Jean du Vieux-Québec	5
Document déposé	10
M. Ronald Mailhot	11
Progrès civique de Québec	15
Conseil des monuments et sites du Québec (CMSQ)	20
Association de l'industrie touristique de la Capitale (AITC)	23
Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)	27
M. Pierre Morissette	33
Documents déposés	33
Contact Québec inc. et les agences de guides	37
Association des gens d'affaires du Vieux-Québec	42
CRAC Vieux-Québec	47

Autres intervenants

M. Yvon Vallières, président
Mme Hélène Robert, vice-présidente

Mme Margaret F. Delisle
M. Michel Després
M. Claude Cousineau
M. Réal Gauvin

- * M. Jean-Paul L'Allier, ville de Québec
- * M. Jean Barré, Association des gens d'affaires de la rue Saint-Jean du Vieux-Québec
- * M. Gérald Poirier, Progrès civique de Québec
- * M. Pierre Gaudreault, idem
- * Mme Anne Vallières, CMSQ
- * M. Daniel Lachance, AITC
- * M. Romain Girard, APAQ
- * M. David Blair, idem
- * Mme Danielle Robitaille, Contact Québec inc. et les agences de guides
- * M. Aurèle Schink, Association des gens d'affaires du Vieux-Québec
- * M. François Hulbert, CRAC Vieux-Québec

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 2 novembre 1999

Auditions et étude détaillée du projet de loi n° 210

(Neuf heures quarante-deux minutes)

Le Président (M. Vallières): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, la commission de l'aménagement du territoire entreprend aujourd'hui ses travaux dont le mandat, pour cette séance, est d'entendre les intéressés et de procéder à l'étude détaillée du projet de loi d'intérêt privé n° 210, Loi modifiant la Charte de la Ville de Québec.

Je demanderais aussi, à ce moment-ci, au secrétaire de la commission s'il y a des changements d'annoncés.

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Laprise (Roberval) est remplacé par Mme Barbeau (Vanier).

Le Président (M. Vallières): Très bien. Peut-être immédiatement demander le consentement des membres de la commission pour la participation occasionnelle de la députée de Jean-Talon à nos travaux, qui, n'étant pas membre, sollicitera ce consentement.

Mme Harel: Avec plaisir.

Mme Delisle: Merci.

Mme Harel: Nous regrettons seulement qu'elle ne soit pas membre permanente.

Le Président (M. Vallières): Très bien. Ceci étant dit, je veux simplement vous indiquer que, normalement, ce matin nous allons travailler jusqu'à midi trente, reprendre nos travaux, après la période de questions jusqu'aux environs de 18 heures ce soir, et vous me permettez également de vous indiquer que je suis très heureux qu'on puisse parler d'un bill privé en séance régulière à l'Assemblée nationale, puisque, d'habitude, c'est sur les fins de session, dans un climat peut-être un peu différent, un peu plus pressé. Donc, je me réjouis de ça.

Remarques préliminaires

J'inviterais, à ce moment-ci, la marraine du projet de loi, Mme la députée de Vanier, à nous faire une brève présentation du travail qui nous attend aujourd'hui sur ce bill privé. Mme la députée.

Mme Diane Barbeau

Mme Barbeau: Merci. M. le Président. Alors, bonjour à tous. J'ai été très flattée qu'on me demande, comme députée, de marrainer le projet de loi de la ville de Québec. D'ailleurs, j'ai plusieurs parties de la ville de Québec sur mon territoire.

Mme Harel: ...

Mme Barbeau: Ha, ha, ha!

Mme Harel: ...d'autant plus que c'est la députée de Vanier.

Mme Barbeau: Alors, ça me fait plaisir. Je pense qu'il y a beaucoup de choses dans le projet de loi, qu'il y a beaucoup d'opinions sur les différentes choses, alors aujourd'hui c'est un exercice intéressant de démocratie. Les gens vont pouvoir s'exprimer, et on va être présents pour écouter ce qu'ils ont à dire sur le projet de loi. Je salue le maire de Québec, M. Jean-Paul L'Allier, qui aura la parole sous peu, et je vais être la plus présente possible pour pouvoir tenir compte des points de vue de tout le monde pour l'adoption du projet de loi. Alors, merci beaucoup.

Le Président (M. Vallières): Merci, Mme la députée de Vanier. Nous pourrions maintenant aller aux remarques préliminaires de Mme la ministre.

Mme Louise Harel

Mme Harel: Alors, M. le Président, ce sera bref. Parmi les bonnes résolutions de cette session, il y a justement la volonté de ne pas attendre à la dernière minute pour étudier de façon approfondie les projets de loi privés qui sont déposés devant cette commission parlementaire. J'espère que cette résolution que je prends comme ministre des Affaires municipales et de la Métropole pourra tenir, compte tenu des circonstances, en tout cas. Le plus possible, nous allons faire en sorte que ces projets de loi qui ont souvent des impacts importants ne soient pas reportés dans les dernières heures de fin de session, qui sont toujours plus turbulentes.

Bon, je suis contente qu'on débute l'étude de nos projets de loi privés avec les modifications que la ville de Québec souhaite apporter à sa charte. Il s'agit, je pense, d'un travail considérable qui a été réalisé au cours des derniers mois. J'ai eu l'occasion d'approfondir les dispositifs contenus dans le projet de loi en présence du maire de Québec et de ses conseillers juridiques. De mon côté, bien évidemment, j'ai eu à faire en sorte que mes collègues concernés par les diverses modifications — je pense en particulier au ministre des Transports, je pense à celui de la Sécurité publique et à certains autres — soient consultés et puissent me donner l'éclairage qui permet de progresser dans l'étude du projet de loi.

Alors, je comprends que Québec, ce n'est pas pareil. J'assume que Québec, ce n'est pas pareil. En fait, il s'agit, autant pour la ville de Québec, siège de la

capitale nationale, que pour Montréal, siège de la métropole, de reconnaître justement leur spécificité et d'assumer qu'il puisse y avoir des dispositifs législatifs qui viennent consacrer cette spécificité. Alors, c'est dans cet état d'esprit que j'accueille les représentations qui seront faites pour qu'il y ait les correctifs, parce qu'il s'agit souvent de correctifs à des situations qui apparaissent intolérables. Et il s'agit aussi d'innovations, parce qu'il y a de l'innovation qui est proposée dans ce projet de loi, et je comprends qu'il faille aller de l'avant avec certains dispositifs qui peuvent innover et montrer la voie, finalement, souvent au monde municipal. Alors, c'est dans cet état d'esprit, disons, que j'accueille avec ouverture les représentations qui seront faites à l'égard des modifications à apporter à la charte de la ville de Québec.

• (9 h 50) •

Le Président (M. Vallières): Merci, Mme la ministre. M. le député de Hull, des remarques préliminaires?

M. Roch Cholette

M. Cholette: Merci, M. le Président. Mme la ministre, chers collègues, particulièrement la députée de Jean-Talon, intéressée à la question touristique, le député de Limoilou, particulièrement intéressé à la question de la capitale, M. le maire, chers conseillers et conseillères, bien, tout d'abord, bienvenue. Merci d'avoir pris le temps, là, de venir nous voir pour nous exposer les modifications que vous souhaitez à la charte de la ville de Québec, modifications qui, soit dit en passant, à mon avis, vont exactement dans le sens de notre position dans le monde municipal, c'est-à-dire plus d'autonomie pour le monde municipal, plus de responsabilisation envers les élus municipaux.

Une relation de partenariat souhaitée entre le gouvernement du Québec et le monde municipal, ce n'est pas quelque chose qu'on a vu souvent dans les dernières années avec le gouvernement en place, mais, avec le projet de loi d'aujourd'hui, c'est vers ça qu'on tend. Étant issu moi-même d'un conseil municipal d'une ville-centre, ayant vécu à peu près les mêmes problématiques que vous êtes en train de vivre, M. le maire, je suis heureux de voir que vous avez pris les moyens pour modifier la charte pour justement doter la ville de Québec de moyens à la hauteur des attentes de la population, et, dans ce cadre-là, je ne peux que me réjouir sur le principe général de ce que vous proposez. Donc, nous allons, de ce côté-ci, suivre avec beaucoup d'attention les représentations qui nous seront faites pour justement aller dans le sens où finalement Québec reconnaît le rôle important des villes et donne le pouvoir aux villes pour accomplir ce rôle. Alors, c'est avec grand intérêt que j'entendrai l'ensemble des présentations avec mes collègues. Merci, M. le Président.

Auditions

Le Président (M. Vallières): Merci, M. le député de Hull. Alors, j'inviterai maintenant les intervenants, et

en particulier M. le maire de la ville de Québec, M. L'Allier, à procéder. Nous disposons de 30 minutes: une dizaine de minutes de présentation et une vingtaine de minutes d'échanges avec les membres de la commission. Comme premier intervenant, M. le maire de la ville de Québec.

Exposé de la requérante

Ville de Québec

M. L'Allier (Jean-Paul): Merci, M. le Président. Mme la ministre, Mmes et MM. les députés, je voudrais d'abord commencer par vous présenter les membres de la délégation qui m'accompagnent: M. André Marier, qui est vice-président du comité exécutif de la ville de Québec, conseiller municipal et, d'une façon particulière, conseiller municipal du Vieux-Québec où se vivent un certain nombre de défis ou de problèmes que l'on va chercher à régler aujourd'hui et dans les jours qui viennent; de la délégation, inscrits, il y a M. Gérard Poirier, qui est le chef de l'opposition à l'Hôtel de Ville de Québec, M. Charles Amyot, également du Progrès civique, du Service du contentieux, M. Denis Boutin, qui est à ma gauche, ici, et Mme Josette Loiseau, qui, pendant toute la présentation, seront les ressources techniques qui répondront aux questions, mettront en perspective les demandes que nous faisons et les analyses que nous avons faites, si vous me le permettez, M. le Président. Et, d'une façon particulière, dans le dossier des autobus et des véhicules lourds, j'ai demandé à ce que M. Marc Desrivières et M. Denis Jean soient présents pour, avec votre permission, intervenir sur le plan des faits et des données pour bien établir l'état de la situation que nous vivons. Je reviendrai tout à l'heure à une demande que je vous fais en fin de présentation.

M. le Président, je suis très content d'avoir entendu ce qui a été dit par les deux intervenants jusqu'ici dans le dossier. Notre objectif, en présentant des demandes d'amendement à la charte de la ville de Québec, c'est d'adapter nos outils réglementaires à la réalité urbaine que nous vivons. Cette réalité, vous êtes mieux placé que quiconque pour le savoir, n'est pas une réalité mur à mur, c'est-à-dire que des besoins réglementaires dans des villes comme Montréal, Québec, Hull, Sherbrooke, Chicoutimi ou Granby ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux qu'on peut avoir quand on gère ou on administre une ville de 1 000, 2 000 habitants. Donc, c'est dans cette adaptation que nous avons fait les demandes qui sont contenues dans le projet de loi privé.

Deuxièmement, nous avons cherché par tous les moyens, dans l'analyse de nos demandes, à éviter la surréglementation, c'est-à-dire à éviter de prendre un madrier pour écraser une mouche, comme on dit. Souvent, malheureusement, les outils dont on dispose, ce ne sont que des madriers, et souvent les problèmes qu'on a à régler, c'est des plus petits problèmes irritant constamment, et on va y revenir dans le domaine du transport et des véhicules, dans le Vieux-Québec en particulier. L'outil dont on dispose dans ce dossier-là, c'est

tout ou rien: on bannit ou on permet. Entre les deux, il n'y a rien, et donc c'est dans ce sens-là qu'on va essayer de travailler.

On a essayé aussi, dans l'analyse de nos propres demandes, d'éviter les chevauchements inutiles, y compris avec des services gouvernementaux qui ont la responsabilité dans certains domaines et qui ont une responsabilité parfaitement justifiée, par exemple, pour des plus petites villes qui n'ont pas de services spécialisés. Lorsque des villes atteignent une taille donnée et que les villes ont des services spécialisés, notamment par rapport à la circulation dans le coeur de la ville, par exemple, on pense qu'il doit y avoir un meilleur arrimage entre les pouvoirs du gouvernement et les responsabilités de la ville quant à la gestion de la circulation sur son propre territoire, si cette ville a une taille qui permet d'avoir les ressources appropriées et si elle est capable d'en faire la démonstration.

Le projet de loi que vous avez devant vous a été déposé initialement à la fin de l'été 1998 et il devait être présenté et éventuellement adopté à l'automne 1998. L'étude en a été reportée en raison de la tenue des élections générales de l'automne 1998. On a d'abord fixé l'étude de ce projet de loi en juin 1999, et on a reporté cette étude au moment présent. Je tiens à le noter parce que la ville de Québec n'a pas, je pense, abusé, dans le passé, de ces pèlerinages à la charte, comme on dit traditionnellement. La dernière fois que la charte a été modifiée, c'est en juin 1996 — Mme Delisle était présente, assise quelque part dans ce coin-là, je m'en souviens très, très bien — et donc ça fait quand même près de quatre ans que nous n'avons pas demandé de modifications à la charte, en tout cas qu'elles ne nous ont pas été accordées.

Si vous me permettez de mettre en perspective quelques-uns des éléments les plus importants pour nous de ce projet de loi, pour donner un peu le cadre de ce qui s'en vient et la façon dont nous allons le traiter, au coeur de la législation que nous sollicitons, il y a la circulation des autobus touristiques et des véhicules lourds dans le Vieux-Québec. Ce que nous souhaitons, c'est d'obtenir des outils qui sont mieux appropriés à une gestion plus délicate éventuellement et non pas des outils qui font uniquement bloquer ou permettre. Donc, on veut pouvoir raffiner cette gestion en accord autant que possible avec les intervenants et en particulier dans le respect des droits des citoyens.

Alors, vous allez entendre beaucoup de points de vue qui vous seront exprimés. Ce que je souhaiterais, M. le Président, si vous êtes d'accord, c'est que, à la fin de la présentation des points de vue de ceux qui ont des mémoires à vous présenter, vous permettiez à M. Jean, qui a été mandaté par le conseil municipal pour faire une étude très précise sur la situation... Son mandat lui a été donné le 9 décembre 1998 et son mandat consistait à faire une analyse permettant la mise en place des conditions qui conduiraient à l'émergence d'un consensus quant à la gestion des autobus touristiques dans le Vieux-Québec. Alors, M. Jean a dirigé cette étude.

Sa commission était composée d'une vingtaine de personnes de tous les horizons, et un rapport a été rendu

public. Nous en avons dégagé un plan de travail, et, si vous étiez d'accord, M. Jean pourrait, au terme de la présentation des mémoires, vous donner la photographie qu'il a prise de la situation et à partir de laquelle nous agissons. Nous pourrions vous distribuer, à ce moment-là, ou même maintenant, si vous êtes d'accord, M. le Président, le mandat, je pense, de la commission Jean et le rapport de la commission Jean, de sorte que vous l'auriez sur vos tables tout au long de l'étude du projet de loi.

Le Président (M. Vallières): Oui. Alors, face à cette proposition de M. le maire, d'abord, je requiers le consentement des membres pour qu'on puisse ajouter la présentation de M. Jean à la fin des auditions que nous aurons. Alors, est-ce que j'ai le consentement de part et d'autre? Oui. Alors, ce sera fait. Et, pour ce qui est des documents, évidemment, les députés auraient avantage à en prendre connaissance avant que nous entendions M. Jean. Mme la ministre.

Mme Harel: M. le Président, peut-être le maire de Québec peut-il mettre à la disposition des membres de la commission des copies du rapport de ce groupe de travail.

Des voix: ...

M. L'Allier (Jean-Paul): On a apporté avec nous des copies du mandat et des copies du rapport.

Le Président (M. Vallières): Très bien. Alors, on va les distribuer aux membres de la commission volontiers, et il est convenu qu'à la fin des auditions nous entendrons M. Jean.

M. L'Allier (Jean-Paul): Très bien. Merci beaucoup. Alors, ça, c'est le point le plus délicat, finalement; complexe, en tout cas. Pas délicat mais complexe.

Un deuxième point que nous soumettons, c'est l'extension éventuelle de la juridiction, ou de la compétence, du Commissariat aux incendies de la ville de Québec. C'est un effort de régionalisation. Nous n'y avons pas de gains financiers ou autrement, mais on pense que le commissaire aux incendies de la ville de Québec, qui est reconnu pour sa qualité et qui est appelé souvent à l'extérieur du territoire, pourrait apporter un élément de plus grande efficacité dans tout ce domaine.

Un point important que nous voulons déposer sur la table en demandant un amendement mais en sachant qu'il se peut bien que ça ne se règle pas par un amendement à la charte de la ville de Québec, c'est la réglementation des prêteurs sur gages. En milieu urbain densément peuplé, les centres-villes, les prêteurs sur gages sont de plus en plus nombreux parce que les gens sont de plus en plus pauvres, et les gens viennent déposer des objets en échange d'argent. Le problème qui se pose est celui finalement des objets volés qui sont déposés, et toute cette question de la réglementation du prêteur sur gages, nous la déposons ici,

à l'occasion de la charte, tout en sachant que c'est un problème qui n'est pas propre à Québec.

Le rôle de la ville de Québec dans le développement de l'emploi, le développement de l'habitation et le développement économique de la ville de Québec, nous en présenterons, à ce moment-là, les amendements que nous souhaitons. On reformule finalement l'ensemble de nos outils d'intervention et on le fait avec l'accord du CLD Québec-Vanier. Ça, c'est important de vous le souligner, le CLD Québec-Vanier est d'accord avec la reformulation de l'ensemble de nos outils d'intervention en matière d'emploi, de développement de l'habitation et de développement économique.

• (10 heures) •

On va solliciter le pouvoir d'effectuer des travaux dans des ruelles de la ville de Québec, mais dont la ville n'est pas propriétaire. Comme vous le savez, au fil des années, il y a des petits bouts de ruelle dont personne n'est propriétaire et qui sont sous la responsabilité de la curatelle publique. Les promoteurs ont fait des développements, ils ont abandonné des petits bouts de terrain qui n'appartiennent à personne, qui sont devenus les fonds de cour et les ruelles, et, comme la ville n'est pas propriétaire, on ne peut ni les gérer ni effectuer des travaux, puisqu'on n'est pas propriétaire, et les propriétaires sont souvent disparus ou inconnus. Donc, on présentera aussi le point de vue que nous avons là-dessus. Nous avons rencontré le Curateur à ce sujet-là. Entre autres choses, nous en ferons état.

En matière de démocratie municipale, nous avons implanté, depuis presque le début de notre mandat en 1989-1990, des conseils de quartier. Tout en prenant l'expérience de ce qui marchait moins ailleurs, nous avons, je pense, innové par nos conseils de quartier pour améliorer la qualité de la vie démocratique. Ces conseils de quartier ne sont pas surchargés de fonctions administratives, ce sont des unités-conseils d'orientation qui sont sollicitées systématiquement par la réglementation pour donner leur avis face à toute mouvance dans le quartier. Alors, ce que nous souhaitons pour valoriser les conseils de quartier, c'est la réduction des avis publiés dans les journaux dans le cas d'un amendement au zonage pour tenir compte du rôle joué par les conseils de quartier dans le processus d'adoption de ces règlements. En d'autres mots, le cheminement via le conseil de quartier est beaucoup plus puissant, en termes de consultation et de vie démocratique, que la simple publication d'un avis avec des tracés de rue qu'on ne peut pas voir à moins d'avoir une loupe, et qui nous coûte une fortune à publier, et qui n'a pas d'impact, à toutes fins pratiques.

Pour le reste, d'autres amendements sont sollicités, puisque le projet de loi est assez lourd. Mais tout ce que je voudrais vous dire, M. le Président, mesdames et messieurs, c'est que nous essayons d'agir dans une optique de simplification de l'outillage réglementaire et législatif dont on a besoin. La charte de la ville de Québec s'est formée, au fil des années, par sédimentation. Si on avait un budget de 2 000 000 \$ à 3 000 000 \$ à consacrer à sa mise à jour, à son amincissement, vraiment à sa réforme

complète, on pourrait le faire. On est dans le contexte plus général d'une réforme des affaires municipales, de la gestion municipale, des différents cahiers verts qui se déposent et qui vieillissent au fur et à mesure qu'on les dépose.

On aimerait, à un moment donné, que le point se fasse sur toute cette question pour qu'on en arrive idéalement — et là je suis un peu rêveur; je l'ai toujours été un peu, surtout quand je viens dans cette salle — à ce que la charte d'une ville, les lois et les règlements d'une ville soient quelque chose d'accessible au citoyen qui porte le moindre intérêt au fonctionnement de sa ville. Actuellement, à moins d'avoir des avocats spécialisés, on ne sait pas c'est quoi, les règlements de Montréal, les règlements de Québec, le Code municipal — il y en a trop, c'est trop enchevêtré — mais il faut vivre avec ça. Alors, ce qu'on vous demande aujourd'hui, c'est de faire un peu d'émondage dans notre législation puis de faire quelques greffes qui vont permettre de produire davantage de services à notre population dans les meilleures conditions. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Vallières): Merci, M. le maire. Alors, nous allons maintenant procéder à une période d'échanges d'une vingtaine de minutes. Je prendrai des intervenants de part et d'autre de cette table. Je débiterai par Mme la ministre.

Mme Harel: Oui. Alors, vous voulez que cet échange porte, M. le Président, sur...

Le Président (M. Vallières): Sur la présentation.

Mme Harel: ...la présentation?

Le Président (M. Vallières): On va profiter de la présence de M. le maire comme intervenant, puisque tantôt d'autres vont prendre siège pour échanger avec nous sur leur mémoire comme tel.

Mme Harel: Bon. Alors, que dire, M. le Président? Je pensais que nous entendrions d'abord les intéressés et que nous pourrions échanger avec le maire de Québec à la suite de cela. Je ne sais pas ce qu'en pense l'opposition. Je pensais qu'on procéderait tout de suite à l'audition des personnes qui se sont inscrites comme étant intéressées à échanger avec la commission sur le projet de loi et que nous pourrions, par la suite, échanger avec le maire de Québec, plutôt que de le faire en débutant la commission.

Le Président (M. Vallières): Non. Habituellement, la procédure est celle que je vous proposais, ce qui n'empêcherait pas qu'on puisse... Il faudrait cependant s'assurer que M. le maire est là sur la fin de la présentation des autres organismes; mais ça, on n'a pas, ou peu, de contrôle là-dessus. Ça veut dire que, cet après-midi, nous allons siéger. Jeudi matin aussi, normalement, la commission doit se rencontrer. Alors, ça voudrait dire qu'il faut s'assurer que, M. le maire, on puisse le revoir

avant la fin de l'exercice au niveau des intervenants. M. le maire.

M. L'Allier (Jean-Paul): M. le Président, quand j'avais le privilège de siéger dans cette Chambre, il m'arrivait de m'absenter. Mais, quand on vient comme intervenant, on ne manque pas une minute.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Vallières): On s'assure d'être là. Très bien. Alors, avec cette précision, je pense qu'on peut définitivement faire en sorte qu'on puisse convenir que M. le maire et les gens qui l'accompagnent seront auditionnés, si on veut, à la toute fin de nos travaux. Merci de votre présentation, M. le maire.

Je demanderais maintenant à l'Association des gens d'affaires de la rue Saint-Jean du Vieux-Québec de se présenter, s'il vous plaît.

Exposé des intervenants

Association des gens d'affaires de la rue Saint-Jean du Vieux-Québec

M. Barré (Jean): Alors, mon nom est Jean Barré, j'assume la présidence de l'Association des gens d'affaires de la rue Saint-Jean. Je tiens, dans un premier temps, à remercier les membres de cette Assemblée de nous avoir invités à exprimer nos points de vue sur quelques aspects des modifications que la ville de Québec désire apporter à sa Charte. Alors, M. le Président, Mmes et MM. les députés, M. le maire et chers amis, mon intervention portera d'abord sur l'aspect du dossier relatif à la demande de la ville qui consiste à vouloir régir, restreindre ou prohiber la circulation des autobus, minibus et camions. Dans le projet de loi, il s'agit du chapitre 36 de l'article 546. Comme vous aurez l'occasion de le constater dans vos lectures, ce projet de loi vise donc à donner à la ville de Québec des pouvoirs accrus de façon à trouver des façons d'éliminer ou de réduire les problèmes qu'elle rencontre présentement au niveau de la gestion des autobus, minibus et camions. Ces pouvoirs, si on regarde bien la carte de la ville de Québec et principalement du Vieux-Québec, feraient en sorte que ce seraient d'abord et avant tout les commerces qui sont situés à l'intérieur des murs du Vieux-Québec qui seraient touchés par une telle modification à la charte, en ce sens que les caractéristiques inhérentes aux clientèles, aux transporteurs qui fréquentent le Vieux-Québec feraient en sorte que de telles approbations pourraient avoir des conséquences directes sur les commerces qui sont à l'intérieur de cette zone, beaucoup plus que sur toute autre partie de ce qu'on appelle l'«arrondissement historique».

La raison de l'intervention de notre Association, elle est simple, elle vise à mettre en évidence le fait que les caractéristiques mêmes des commerces qui sont situés dans cet arrondissement sont telles qu'ils sont d'une fragilité extrême.

Notre Association regroupe une centaine de places d'affaires situées sur la rue Saint-Jean et ses rues transversales, et ce, depuis la place d'Youville jusqu'à la côte de la Fabrique. Nous sommes donc situés en plein centre du Vieux-Québec. Le projet de modification de la charte de la ville vise donc directement cette partie fort importante du Vieux-Québec, et les demandes qui sont formulées pourraient créer des impacts négatifs majeurs sur les places d'affaires établies; on parle ici de permis nécessaires, de distance à parcourir par les visiteurs si jamais on excluait l'entrée des véhicules lourds dans le Vieux-Québec.

Les places d'affaires de la rue Saint-Jean se caractérisent généralement par leur petite taille, sont souvent gérées par un propriétaire qui habite le Vieux-Québec. On y embauche un nombre d'employés relativement élevé, lesquels contribuent aussi à peupler une partie du Vieux-Québec. Ces propriétaires et employés constituent une partie de ces quelque 30 % de résidents travailleurs du secteur qui oeuvrent dans les secteurs de l'hôtellerie, de la restauration et du commerce de détail. Ces mêmes personnes contribuent, malgré la précarité des emplois qu'ils détiennent, à améliorer le portrait peu reluisant que nous en font les spécialistes des données sociodémographiques pour le Vieux-Québec, à savoir un taux de chômage élevé et un niveau de revenus en deçà de la moyenne municipale. Pour ces personnes, la qualité de vie passe d'abord et avant tout par le fait qu'elles ont un emploi, et, en leur nom, je me permets de crier gare à quiconque souhaite, sous quelque prétexte que ce soit, élaborer des projets qui pourraient mettre en cause leur qualité de vie, comme cela pourrait être le cas par la demande municipale, car de telles contraintes seraient — d'autres intervenants pourront en témoigner — on ne peut plus négatives.

• (10 h 10) •

Par ailleurs, il y a lieu de souligner que nous faisons nôtres, mais à certaines conditions, les objectifs qui tendent à minimiser les impacts négatifs de la circulation de ces véhicules, tant auprès des gens d'affaires que nous représentons que des gens qui habitent ou travaillent dans le quartier. Nous partageons également cette idée que l'amélioration de la qualité de vie de tous sans exception demeure un objectif rafraîchissant et de constante préoccupation.

En ce qui concerne la demande de la ville, la ville de Québec souhaite obtenir pour la deuxième fois depuis 1996... car, en 1996, la ville s'était présentée devant cette Assemblée pour lui demander de tels pouvoirs. Je dois souligner que, depuis cette période, il y a effectivement des travaux qui ont été réalisés par la ville de Québec de concert avec quelques groupements, lors desquels travaux certains objectifs avaient été déterminés, objectifs qui, à notre avis, n'étaient fondés sur aucune donnée valable et qui n'ont pas pu être atteints en raison de certaines modifications quant à la façon de compter les choses ou encore «par la mise en place — et là je cite les rapports mêmes de la ville — tardive des moyens jugés nécessaires à l'atteinte des objectifs». Donc, depuis 1996, la ville veut

qu'on lui accorde des pouvoirs dans le but de lui permettre d'obtenir de nouveaux revenus par l'imposition de frais d'entrée, et qui visent même la circulation des véhicules en cause dans le Vieux-Québec.

Cette façon de faire, caractéristique de tout corps public en quête de revenus additionnels, n'est en somme, et autre chose, ni plus ni moins qu'une nouvelle forme déguisée de taxation et dont la facture finale devra être assumée, dans bien des cas, par les commerces et entreprises du Vieux-Québec, lesquels sont déjà fortement taxés, comme vous le savez très bien. Ces frais sont jugés inadmissibles, puisqu'ils constituent une contrainte additionnelle à la venue de transporteurs dans le Vieux-Québec et, par conséquent, des risques de perte d'emplois et de revenus. Et, si l'idée de développer de nouveaux produits touristiques paraît alléchante, il n'en demeure pas moins que les commerces établis s'y attardent quotidiennement, autocars ou non. Nous invitons les parties en cause à ne pas retenir cette option pour l'instant.

Par ailleurs, nous nous devons d'observer que, si la poursuite de certains idéaux est louable en soi, il n'en demeure pas moins que ni la ville de Québec, ni ses citoyens, ni les gens d'affaires ne possèdent nécessairement tous les instruments requis pour progresser seuls, dans le sens voulu par tous et à un rythme souhaité. D'ailleurs, la ville de Québec, à titre de capitale nationale et compte tenu de ses caractéristiques, n'a-t-elle pas demandé à ses pairs régionaux et aux divers paliers de gouvernement de lui porter secours afin d'être équitable envers ses citoyens et les sociétés d'affaires? Le dossier du transport des passagers, que par sa complexité, ses enjeux, ses ramifications, est l'un de ceux-là. Nous vous demandons donc d'agir avec beaucoup de circonspection, de prudence, en fonction d'objectifs que nous partageons tous à certains égards. Nous vous demandons toutefois de ne pas succomber à la facilité, laquelle pourrait nous amener à rêver d'un village idyllique où la pollution de toute sorte et évidemment les taxes ou les impôts seraient inexistantes. De même, les situations observées ailleurs en matière de transport sont des solutions adaptées à la réalité de ces milieux, et leurs caractéristiques doivent nous inspirer dans la recherche de solutions aux problèmes qui sont nôtres.

Nous vivons à Québec dont la configuration du terrain, le climat, le comportement des résidents de la ville de Québec et de sa région, comme des visiteurs de tous azimuts et principalement américains, sont sensibles à tout changement. Ainsi, dans le dossier qui nous concerne, le plan proposé par le président du comité, sous la présidence de M. Denis Jean, demeure le rapport du président, principalement en raison de sa proposition relative à l'an 2000, laquelle indique qu'il ne devrait plus y avoir de gros véhicules dans le Vieux-Québec à ce moment-là, et non celui du groupe de travail qu'il a composé. Et il s'agit d'un document de travail qui doit, à la demande même de tous les intervenants de l'industrie, servir de source d'inspiration à ceux qui auront à réfléchir sur cette question au cours des semaines, des mois et des années à venir, tel que le suggère d'ailleurs le rapport Jean.

Nos propositions font abstraction des propositions émises tant par les services municipaux que par d'autres intervenants. Nous estimons, en effet, que ni la démarche du groupe de travail Jean ni l'échéancier trop serré ne permettaient de disposer de données qui nous auraient permis, aux groupes impliqués, premièrement, d'examiner un tant soit peu la contribution de l'industrie du transport à l'économie locale et régionale et sa fragilité — j'ajouterai aussi de l'industrie des gens d'affaires en général — deuxièmement, d'identifier les problèmes précis liés à la circulation des véhicules et les options sur lesquelles à court, à moyen ou à long terme certaines pistes de solution pourront contribuer à l'atteinte de l'objectif identifié précédemment, c'est-à-dire l'amélioration de la qualité de vie.

Je tiens aussi à dire que le contenu du texte que vous avez en main vous est transmis, puisque, pour certaines raisons qui ne nous semblent pas évidentes, il n'a pas été joint au rapport du comité Jean. Il nous semble toutefois opportun de signaler que, dans de pareilles démarches, les modalités d'opération doivent être précédées de certaines notions de base, voire de principes directeurs qui doivent nous servir de guides, voire de préalables à toutes nos discussions et décisions, car nous estimons que le travail entamé par le groupe de travail, s'il a mis en démonstration sommaire des façons de faire de l'industrie touristique, il n'aura qu'effleuré les enjeux à court ou moyen terme de même qu'ignoré des options de développement novatrices, telle l'utilisation de tramways électriques, comme on voit, par exemple, ailleurs, ou de tout...

Le Président (M. Vallières): Alors, M. Barré, juste vous indiquer que c'est 10 minutes de présentation. Elles sont déjà épuisées. Peut-être conclure dans la prochaine minute.

M. Barré (Jean): Bon. On m'avait dit que j'avais 30 minutes.

Le Président (M. Vallières): Non, c'est 30 minutes au total pour l'audition puis c'est 20 minutes d'échanges avec les membres de la commission.

M. Barré (Jean): Alors, je vous laisse donc l'opportunité de l'examiner, pour conclure que, finalement, dans tout ce processus de transport d'autobus, il faut se rappeler que les expériences qui sont ailleurs doivent nous inspirer et que, en ce sens, la demande de la ville de Québec pourrait se garnir de façons de faire qui ont été expérimentées ailleurs, y compris ici même, à Québec, où le problème qui est soulevé relève davantage d'un problème de gestion de files d'attente que d'un problème de gestion des autocars, tel qu'on veut bien nous le présenter.

Enfin, comme vous le constaterez à la fin de la présentation, on demande aux gens de cette Assemblée d'être vigilants, bien sûr, attentifs également à la réalité du Vieux-Québec dont le territoire pourrait, aux yeux de

certain, devenir une vaste zone piétonne. On remarque que la réglementation sur les autobus va en ce sens-là. Et, comme l'ont dit les organismes tels que l'Association des villes du patrimoine, de telles initiatives, si ces initiatives doivent conclure à de telles situations, doivent être faites en collaboration avec les gens d'affaires, avec les partenaires que sont les résidents également, et tout autre groupe intéressé. En ce qui concerne l'Amérique du Nord, il a été spécifiquement indiqué que les expériences vécues en Europe, notamment au niveau de la piétonnisation, ont abouti, en Amérique du Nord, au déclin de la fonction commerciale. Merci.

Le Président (M. Vallières): Merci. Alors, demande d'intervention, Mme la députée de Vanier?

Mme Barbeau: Pas pour l'instant, non.

Le Président (M. Vallières): Mme la ministre.

• (10 h 20) •

Mme Harel: Merci, M. le Président. Alors, bienvenue, M. Barré. J'imagine que ce n'est pas la première fois que vous êtes entendu par la commission parlementaire en matière d'affaires municipales, mais c'est la première fois que, moi, j'ai l'occasion de vous recevoir.

Évidemment, il y a une recherche, dans les matières que vous avez évoquées, une recherche d'équilibre entre la promotion du tourisme et la vocation historique, en fait, le cachet historique et la qualité de vie. Alors, c'est un équilibre fragile, qui oblige certainement les dirigeants à faire constamment, je dirais, un genre de funambulisme pour se maintenir en équilibre en faisant en sorte que leurs interventions puissent en même temps préserver le cachet historique, la qualité de vie de l'arrondissement et favoriser le tourisme. Mais je voudrais signaler à mes collègues membres de cette commission parlementaire qui seraient peut-être, comme moi, nouvellement arrivés dans ce dossier qu'il y a un passé récent qui nous indique un examen déjà entrepris en juin 1996 par mon prédécesseur ici même, à cette commission, examen d'une demande similaire dans le projet de loi n° 249 qui fut étudié en commission parlementaire et à l'occasion de l'étude du projet de loi, à l'occasion de l'audition de la ville de Québec et aussi d'un grand nombre d'intervenants de l'industrie touristique, dont vous même, je pense, M. Barré. Non? Votre prédécesseur, vous aussi?

M. Barré (Jean): C'est la première fois que je viens.

Mme Harel: C'est la première fois. Étiez-vous là, en 1996?

M. Barré (Jean): J'étais dans les coulisses, comme on dit.

Mme Harel: Ah, vous n'étiez pas président, à ce moment-là. Bon. Alors, vous et moi devons nous rappeler

que le débat a déjà eu lieu ici même, en commission, que cela a duré plusieurs heures et que le ministre des Affaires municipales... En tout cas, s'il y a une personne qui s'en rappelle, c'est certainement Mme la députée de Jean-Talon, qui était présente, je pense, à ce moment-là, et le ministre, mon prédécesseur, s'était engagé à adopter le texte de la modification proposée par la ville de Québec si les intervenants de l'industrie touristique ne réussissaient pas à convenir d'un modus operandi satisfaisant pour tous, suite à quoi la ville et les intervenants touristiques s'étaient entendus dès l'automne 1996 pour conduire une expérience-pilote, pendant la saison touristique 1997, qui devait servir, en fait... Les résultats, plutôt, de cette expérience démontrent la nécessité d'adopter une réglementation pour régir, restreindre ou prohiber la circulation des autobus et des minibus à l'intérieur de l'arrondissement historique en fonction du motif de leurs déplacements.

Alors, il n'y a pas eu cela, pour toutes sortes de raisons, je pense, que l'on peut comprendre quand on les examine attentivement, mais il y a eu cette consultation menée par M. Denis Jean et qui nous permet de constater, comme le démontre le rapport à la page 6, que le nombre de véhicules en circulation augmente toujours, que ce nombre de véhicules est proportionnel justement à la fréquentation et que cela peut atteindre un point de saturation qui provoque des frustrations dans la population. Je ne pense pas qu'il serait souhaitable que les citoyens commencent à vouloir faire en sorte que l'arrondissement soit fermé. Alors, il y a un aménagement, un point d'équilibre à trouver, et ce point d'équilibre, en fait, il est recherché par le biais de l'examen que nous faisons présentement, par l'addition d'un pouvoir permettant à la ville d'adopter diverses façons de réglementer ce transport.

Vous nous dites dans votre mémoire qu'il ne faut pas autoriser la demande de la ville, et vous nous dites cependant que vous ne souhaitez pas non plus le statu quo. Je ne sais plus à quelle page, mais je pense que vous le dites clairement. Bon, si le statu quo n'est pas souhaitable et si vous ne souhaitez pas non plus qu'on autorise la demande de la ville, qu'est-ce que vous proposez?

Le Président (M. Vallières): M. Barré.

M. Barré (Jean): Vous serez à même, Mme la ministre, de constater dans le rapport du comité Jean qu'il y a des mesures qui sont proposées de façon à en arriver à limiter, si on veut, les dégâts. On sait que la surabondance d'autobus est un problème qui est décrié par plusieurs. Ce problème tire ses causes de différentes sources. Je parlais tout à l'heure de gestion de files d'attente. On gère mal les files d'attente, on ne les gère pas du tout, on laisse entrer quiconque veut entrer et en n'importe quel temps. Si on faisait de même à l'aéroport de Québec, il y aurait des problèmes. Bon, on parle de gestion de files d'attente. Il y a des façons de faire, et, dans mon mémoire, j'en cite à l'effet qu'on devrait privilégier ces autobus qui ont établi des ententes

préalables avec les gens d'affaires qui sont dans le Vieux-Québec, sinon la réaction de ces gens serait d'aller tout simplement ailleurs parce qu'il y aurait des contraintes additionnelles à celles qui existent déjà.

Ce qu'on dit, c'est qu'il n'est pas nécessaire de donner à la ville des pouvoirs qui feraient en sorte qu'on serait tenu d'obtenir un permis pour circuler dans la ville. Il y a d'autres façons de faire que celle-là. On demande à la ville, de concert avec les partenaires, de trouver ce genre de façons. Est-ce que je réponds à votre question?

Mme Harel: Quand vous nous dites qu'on gère mal les files d'attente, vous parlez de quels véhicules?

M. Barré (Jean): Je parle surtout des autobus. Vous savez, au cours des années, Mme la ministre, il y a eu rétrécissement des surfaces sur lesquelles les autobus peuvent circuler, et ça a été fait de concert avec l'industrie touristique. Forcément, il y a plus de véhicules qui circulent sur certaines artères, et ça cause des problèmes, des goulots d'étranglement, ce qui est décrié. Je parle près du Château Frontenac, notamment, où tout le monde s'y rend à des heures idéales. Il y a des façons, comme on le fait pour nos établissements, de gérer les gens pour qu'ils n'entrent pas dans le Vieux-Québec tous en même temps. On parle de gestion, à ce moment-là, de la circulation. La ville peut avoir des façons de faire qui feraient en sorte qu'elle pourrait indiquer aux transporteurs d'entrer ou de ne pas entrer parce qu'il y a sursaturation, comme ça se fait dans d'autres domaines.

Le Président (M. Vallières): Mme la ministre.

Mme Harel: Alors, vous nous dites qu'il y aurait des solutions pour gérer autrement en interdisant l'entrée. C'est ce que vous recommandez?

M. Barré (Jean): Ce que je dis dans le mémoire, c'est qu'il y a des gens qui viennent en autobus et qui n'ont pas affaire dans le Vieux-Québec. Ils viennent faire un tour d'autobus, ils viennent tourner dans le Vieux-Québec. Ce qu'on dit, c'est que les établissements qui auraient conclu des ententes avec les autocars... Lorsque les groupes viennent, ils ont une réservation, ils viennent à un restaurant, à une boutique ou autrement; ils ont un papier. Ce qu'on dit, c'est: Ce papier pourrait être suffisant pour dire qu'ils ont affaire dans le Vieux-Québec. Et, de toute façon, les autocars qui entrent ne sont-ils pas contrôlés d'une certaine façon par des répartiteurs? C'est une façon très simple que nous suggérons, plutôt que de s'enliser dans de nouvelles réglementations, que de s'enliser dans l'émission de permis avec tout ce que cela suppose de bureaucratie, et de perte de temps, et enfin...

Le Président (M. Vallières): Merci, Mme la ministre. Ça épuise déjà le 10 minutes.

Mme Harel: Bien oui, hein? Ça passe trop vite.

M. Barré (Jean): Mme la ministre, à moyen ou à long terme — je parle à long terme — pourrions-nous nous inspirer d'expériences qui sont vécues dans d'autres pays européens qui ont su — et M. le maire disait: Où vais-je les trouver, ces millions? — construire, notamment sous la montagne, des espaces pour accueillir les autobus et faire en sorte qu'éventuellement les villes deviennent piétonnes, si jamais on en arrive là? Il y a de belles expériences qui sont tentées, mais je ne serais pas prêt à accepter n'importe laquelle d'entre elles.

Le Président (M. Vallières): Merci, M. le député de Hull.

● (10 h 30) ●

M. Cholette: Merci, M. le Président. M. Barré, merci de votre présentation. Si je résume un peu vos propos, essentiellement, c'est que vous êtes d'accord avec le constat qu'il y a effectivement un problème de gestion de la circulation dans le Vieux-Québec. Vous êtes aussi d'accord pour doter la ville de pouvoirs accrus en matière de gestion justement pour régler ce phénomène-là. Ça, c'est les deux grands constats qui se dégagent, je pense, de votre présentation. Là où le bât blesse pour vous, c'est sur les moyens particuliers qui sont présentés dans le mémoire de la ville.

Maintenant, sur ce point en particulier, il y a deux éléments qui me font sursauter un peu. En fait, tout au moins, vous posez certaines questions là-dessus. Premièrement, c'est en ce qui a trait à la question de la taxation déguisée. J'aimerais bien vous entendre sur votre perception de ce phénomène, votre vision de cette situation. Vous en faites état dans votre mémoire, c'est un peu moins clair dans les modifications législatives qui sont devant nous. Bien qu'on parle de l'obligation de détenir un permis, vous allez beaucoup plus loin, alors j'aimerais vous entendre là-dessus et particulièrement sur, selon vous, les causes qui pousseraient la municipalité à aller dans cette veine-là.

Et le deuxième point que je voudrais soulever est particulièrement le point que vous soulevez à la page 3, où vous y allez d'une déclaration à l'effet que le rapport de M. Jean n'aurait pas reçu nécessairement l'aval de l'ensemble du groupe de travail. Vous êtes en train de nous expliquer qu'il y aurait des positions divergentes dans la proposition de la ville de Québec, alors j'aimerais vous entendre sur ça.

Et, finalement, j'aimerais aussi vous entendre sur votre perception non pas de l'impact d'une telle modification législative sur la circulation dans le Vieux mais de l'impact sur les commerces du Vieux. J'aimerais savoir jusqu'à quel point vous pensez qu'il y aura une fluctuation dans le chiffre d'affaires, soit à la hausse ou à la baisse, suite à une telle modification. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Vallières): Oui, M. Barré.

M. Barré (Jean): Merci. J'aimerais d'abord souligner que je ne souhaite pas que la ville se voie accorder

des pouvoirs accrus, des pouvoirs qui vont au-delà de ceux qu'elle a déjà en matière de gestion de la circulation.

Nous parlons de taxation déguisée. En fait, le simple fait d'émettre un permis constitue en soi des frais additionnels qu'ont à assumer des individus, des organisations, et, par le fait même, il s'agit de moyens qu'utilise une corporation municipale pour aller chercher de nouveaux revenus. Alors, qu'elle le fasse directement auprès de ceux qui reçoivent des groupes ou qu'elle le fasse par le biais des transporteurs, il s'agit là, à mon avis, d'une taxe déguisée, d'une façon d'aller chercher des revenus pour lui permettre, enfin peut-être d'assumer certaines dépenses qu'on vient de réaliser dans ce domaine-là. Mais ça demeure, à notre avis, une taxe.

Pour ce qui est du rapport de M. Jean, il y a, dans ce rapport, à l'échéance de l'an 2005, une indication à l'effet que la ville de Québec ne devrait plus accepter à l'intérieur du Vieux-Québec de gros transporteurs ou des véhicules de ce type, et, à ce niveau — vous aurez l'occasion de les entendre, et je me rallie à leur position — cette vision des choses est tout à fait inacceptable. Dans le rapport Jean, il est dit qu'on devra, les gens de l'industrie, être créateur, novateur, trouver d'autres façons de faire pour accueillir des groupes qui se déplacent par autobus. Bien, ne vous en faites pas, si la chose avait été aussi facile que le souhaite M. Jean, on l'aurait fait il y a longtemps. Si l'on accepte des autobus dans le Vieux-Québec, c'est parce qu'il y a des groupes qui se déplacent par ce moyen de transport, des groupes qui n'ont pas le choix. Et aussi, vous êtes en mesure d'en témoigner, lorsque des personnes importantes viennent ici même, à l'Assemblée nationale, elles utilisent ce moyen de transport. Alors, ce que le rapport Jean dit à ce niveau, c'est de dire: Oubliez tout ça, pensez autrement. Je crois que la remarque et l'observation sont très simplistes.

En ce qui concerne l'impact sur les commerces, bien, je dois vous dire que, déjà, à la suite des quelques modifications que la ville de Québec a apportées eu égard au déplacement des autobus — on a déterminé, au cours des années, des débarcadères où seraient tenus de descendre les gens qui sont dans les autobus — les gens du commerce de détail vous indiqueront que, dès la première année de la mise en application de cette façon de faire, des baisses importantes de revenus ont eu cours: on parlait de 10 % à 15 % la première année, et ce déclin, il s'est accentué au cours des années dans ces secteurs. D'autres secteurs en ont profité, notamment l'hôtellerie, alors que d'autres ont décliné. Et il faut remarquer que les gens qui utilisent des bus comme moyen de transport sont une des clientèles importantes de ces commerces; on parle ici de 15 %. Est-ce que j'ai répondu à vos questions?

M. Cholette: Peut-être simplement revenir sur la contradiction que vous soulevez entre le groupe de travail et le président du groupe de travail sur le rapport Jean. Vous semblez indiquer qu'ils ne disent pas la même chose.

M. Barré (Jean): Bien, comme le dit le rapport, c'est le rapport du président qui a tenté de dégager, à la

demande de M. le maire de la ville de Québec, les consensus qui auraient pu se dégager comme suite aux discussions. Or, le rapport précise qu'en l'an 2005 — je me répète — il ne devra plus y avoir d'autobus. Il n'y a personne ou à peu près personne dans le groupe de travail qui s'associe à cette recommandation. Alors, c'est dans ce sens-là qu'on se dissocie du rapport. On s'associe au rapport dans le sens qu'il nous invite à regarder de l'avant, à essayer de trouver des pistes de solution, à s'associer à la ville de Québec, et on doit le faire le plus tôt possible, on en convient, mais, pour ce volet de l'an 2005, il y a chez les gens de l'industrie, je dirais — ils pourront le confirmer ou l'infirmier — unanimité pour rejeter cette partie du rapport.

Le Président (M. Vallières): Oui, Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Merci, M. le Président. Je veux remercier les membres de la commission de me permettre de revenir à mes anciennes amours qui sont toujours présentes, qui sont toujours là. M. Barré, moi, je vais y aller sur le volet axé sur le volet touristique, mais, avant de faire ça, j'aurais aimé ça... Vous faites référence à des baisses importantes au niveau, là, des revenus des commerçants. Avez-vous des statistiques que vous pourriez déposer à la commission pour qu'on puisse s'en inspirer lorsqu'il sera temps de prendre la décision?

L'autre élément que je veux aborder, c'est celui évidemment de toute la question des autocars, les autocaristes, et tout ça. Vous me permettez de réfléchir à voix haute, on est un petit peu ici pour ça. Vous faites référence, dans votre document, au fait que la ville de Québec devrait avoir plus de temps, prendre plus de temps pour avoir tous les éléments en place pour prendre une décision qui serait peut-être plus adaptée aux réalités du Vieux-Québec. Mais, quand on voyage ailleurs dans le monde — bien, dans le monde, je ne suis pas allée dans le monde bien, bien, mais, en tout cas, j'ai voyagé un peu — quand on arrive dans des villes à caractère très touristique comme la ville de Québec, c'est très rare que des autocars ou des autobus puissent y entrer. On peut déposer les voyageurs, les voyageuses, on peut probablement aller les chercher, il y a des accommodements qui se font, mais, en dehors de ça, la plupart du temps, ce sont des villes qui sont très piétonnes, ou piétonnières — on peut les appeler comme on veut — et il me semble que ça ne diminue pas le nombre de voyageurs.

C'est sûr qu'il y a des cultures à changer, puis je ne vous dis pas que je suis d'accord avec le rapport Jean puis que je suis d'accord avec tout ce qui est dans le projet de loi, sauf que je pense qu'il faut se dire les choses un peu comme elles sont, puis je trouve dommage qu'on n'ait pas... C'est peut-être un commentaire négatif que je fais autant à la Commission de la capitale nationale qu'à la ville de Québec qui va, j'espère, le prendre avec un petit grain de sel, mais, quand même, on nous dit qu'il y a eu beaucoup de consultations de faites lors des aménagements de l'esplanade ici, en avant. Il me semble qu'on aurait pu

peut-être penser à aménager justement un parc de stationnement pour les autocars, pour permettre aux autocars de stationner, tant qu'à fouiller dans le sous-sol du parterre en avant.

Mais, à votre avis, vous pensez que, si les gens reentraient à pied dans le Vieux-Québec, ce serait détriminaire à vos commerces?

Le Président (M. Vallières): Alors, M. Barré.

Mme Delisle: Ils n'ont peut-être pas les mêmes habitudes de consommation que moi, mais...

M. Barré (Jean): Bien, je me réfère à cette partie du document où, selon l'organisme même qui regroupe les villes du patrimoine, les expériences de piétonnisation en Amérique du Nord ont conduit au déclin de la fonction commerciale à moyen ou à long terme. Ce n'est pas moi qui le dis, là, c'est l'organisation dont la ville de Québec fait elle-même partie. Alors, forcément, lorsqu'on voit ces mouvements de pression populaire qui disent: Oui, ce serait peut-être le fun que ça se passe comme en Europe, hein, c'est agréable de marcher, bien, il faut se rapporter à notre réalité nord-américaine où l'utilisation du véhicule automobile est très importante. Les gens évitent de se rendre à des endroits.

Est-ce que, à moyen ou long terme, on sera suffisamment convaincant pour meubler le Vieux-Québec, dans le cas où telle perspective serait réalisée? Bien, je poserais la question: Est-ce que le Petit Champlain, pour le nommer, qui invite les gens à le fréquenter à pied est plein toute l'année? Il y a quelque chose qui ne plaît pas aux gens, là. Alors, moi, ce que je dis tout simplement, c'est: Soyons prudents lorsqu'on pose des gestes, soyons sensibles aussi.

• (10 h 40) •

Mme Delisle: Bon, on se rappellera, M. Barré, qu'il y a eu un moratoire de demandé il y a trois ans. Trois ans plus tard, on veut encore prendre du temps. Je fais juste poser la question à voix haute, encore une fois. Si je me souviens bien, c'était à la demande des citoyens qui habitent le Vieux-Québec. C'était à la demande expresse de ces gens-là d'abord parce que ça causait des dérangements. Il y a des propositions qui ont été mises sur la table, on aura l'occasion de lire le rapport de M. Jean et de prendre une décision là-dessus, mais est-ce qu'il n'y a pas eu suffisamment de consultations, à votre avis? Est-ce que c'est ça que vous êtes en train de nous dire, que vous ne sentez pas que votre point de vue a été suffisamment entendu?

Le Président (M. Vallières): M. Barré.

M. Barré (Jean): Bien, effectivement...

Mme Delisle: Est-ce qu'il y avait des gens du milieu des affaires?

M. Barré (Jean): ...il y a eu des travaux de faits par un comité qui avait reçu un mandat qui avait été donné

par la ville de Québec: Vous devez réduire de 30 % les entrées. Et, pour des raisons qui sont expliquées dans les rapports de la ville, cet objectif n'a pas été atteint. Mais, sur le processus de consultation, je dois vous dire que les gens de la restauration, du commerce de détail n'ont pas fait partie de ces groupes de travail, pour des raisons que j'ignore. J'ai demandé personnellement d'en faire partie; ça n'a pas été possible. L'Autre association de gens d'affaires, pour des raisons qu'elle saura peut-être expliquer, n'en a pas fait partie, et on essaie de régler aujourd'hui des problèmes qui les concernent.

Mme Delisle: Merci.

Le Président (M. Vallières): Merci. Ça met fin à la période d'échanges, le temps qui nous était attribué, alloué pour le faire.

Merci, M. Barré, de votre présentation.

M. Barré (Jean): J'avais, si vous permettez, une petite note à la fin du document — on n'en a pas parlé — concernant la Loi des SIDAC. Une courte intervention. C'est au chapitre 29. La ville demande que la SIDAC, dans la mesure où l'arrondissement historique peut se définir... Et je précise bien, d'entrée de jeu, dans la mesure où l'arrondissement historique peut se définir comme district, c'est-à-dire tout le Vieux-Québec. Et, relativement à l'article 453, paragraphe 3, à la page 13 du document, la SIDAC, elle, peut être formée à la requête de plus de 50 % des contribuables. Et, au paragraphe 35, la requête doit comprendre également la signature de 50 % des contribuables. C'est-à-dire, si on veut former une telle association, il faudra prendre son bâton de pèlerin et aller convaincre 50 % des commerçants qu'ils ont avantage à se regrouper.

Mes observations. Nous estimons que les expériences passées ont été suffisamment pénibles pour mobiliser les contribuables commerçants, et cela, à un niveau inférieur à 50 %, que pareille modification signifiera que de telles sociétés ne verront jamais le jour dans ce district unique de Québec. Alors, nous vous demandons le statu quo par rapport à ce passage de la loi qui concerne les SIDAC et lequel a été adopté par la ville de Québec.

Document déposé

Le Président (M. Vallières): Merci, M. Barré. Je voudrais, à ce moment-ci, faire distribuer à l'ensemble des collègues autour de cette table une lettre que je recevais la semaine dernière, à la toute fin de la semaine, de l'Association du camionnage du Québec. On me demande d'informer les membres de l'Assemblée nationale de la position de l'Association, ce qui sera fait, puisque la lettre vous sera distribuée maintenant.

Alors, est-ce qu'on profite de la présence de M. Ronald Mailhot? Il est un de ceux qui doivent nous présenter un mémoire aujourd'hui. M. Mailhot, on vous demanderait de vous approcher, s'il vous plaît.

Je veux rappeler aux gens qui font la présentation d'un mémoire qu'ils ont 10 minutes pour le présenter et

que, par la suite, on a 20 minutes d'échanges entre les membres de la commission et ceux qui présentent leur mémoire. Alors, M. Mailhot, la parole est à vous.

M. Ronald Mailhot

M. Mailhot (Ronald): O.K. Moi, Ronald Mailhot, entrepreneur dont l'un des objectifs est, entre autres, de créer des emplois pour des individus qui ont droit au travail, et au revenu, et à la participation à l'essor économique québécois, en ce qui concerne mon entreprise, les objectifs sont d'abord et avant tout d'être rentable en comblant les besoins de la clientèle, qui sont: pour mes clients emprunteurs, obtenir de l'argent rapidement, avec discrétion, sans craindre toutefois d'être extorqués par des individus sans scrupule, c'est-à-dire qu'ils puissent récupérer leurs articles sans crainte; pour les clients acheteurs, pouvoir acheter un article usagé de bonne qualité, durabilité, avec une garantie, et ce, à un prix réduit; et, pour mes clients vendeurs, c'est de vendre leurs articles rapidement à un prix maximum pour qu'ils puissent encaisser le plus d'argent possible et le plus tôt.

Moi, propriétaire d'un commerce dont les activités principales sont la vente au détail, l'achat, le prêt d'argent, je désire vous signifier la problématique des «pawnshops» à Québec, ayant fondé mon entreprise le 24 janvier 1997 en toute bonne foi et honnêteté mais toutefois sans ignorer l'environnement «pawnshop» créé le plus souvent par des commerçants criminalisés ou des individus malhonnêtes. L'environnement «pawnshop», c'était là avant, c'était là où on pouvait vendre immédiatement un article volé sans trop se faire poser de questions, sans pièces d'identité. On peut dire que c'est les marchés aux puces qui sont venus ici, en ville, s'installer, mais ça a beaucoup changé depuis deux ans.

Je comprends très bien la ville de Québec de bien vouloir freiner le vol et le recel. En obligeant les prêteurs sur gages à tenir un registre, on n'arrêterait d'aucune façon le recel, mais, certes, ce contrôle découragerait certains commerçants malhonnêtes et certains voleurs à vendre leurs articles dans les commerces de prêteurs d'argent, surtout si on mentionne souvent, comme tel est le cas depuis un an et demi, que la police surveille étroitement notre genre d'établissements. Mais cela ne dit pas que les commerçants malhonnêtes n'achèteraient pas d'articles volés sans les inscrire au registre demandé par la ville de Québec ou ne référerait pas un voleur à un autre endroit. Les criminels, lorsqu'il y a crime, ont-ils l'habitude de le déclarer à la police? Certain, je ne m'oppose aucunement au contrôle, je crois bien qu'il m'est profitable: il éloigne les malfaiteurs de mon entreprise, car, moi aussi, en tant que commerçant, je subis le vol, la fraude, les mauvaises créances et le vandalisme. Et, je vous prie de me croire, ce sont des coûts qui ont leur poste d'importance.

Depuis presque le début des opérations de mon entreprise, j'ai participé à un contrôle émis par la ville de Québec, et ce contrôle, depuis que j'ai su organiser mes flûtes pour éviter le plus possible le recel. Jusqu'à

maintenant, la police ne m'a confisqué que trois articles depuis le début de mes opérations. Il y a une raison pourquoi j'ai eu plus souvent la visite de la police, certains de mes compétiteurs, contrairement à Consigne plus... Chez nous, chez Consigne plus, on fait attention pour éviter le recel, on fait un effort pour ça. Cela ne veut pas dire qu'aucun des articles achetés dans mon commerce n'est volé, sauf trois. Non, à vrai dire, on s'aperçoit souvent qu'il est trop tard une fois que la personne ne revient pas puis on a donné un petit prix pour l'article. Combien de fois, au début de mes opérations, j'ai dû préciser à des clients, soit des voleurs, que je n'achète pas de produits volés, dû à la mauvaise réputation qu'on nous impose? Le problème n'est pas résolu pour autant. Quand j'inscris une annonce dans les annonces classées du *Journal de Québec*, je risque d'avoir plus d'offres de voleurs non parce que le journal est nécessairement lu par des criminels...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Mailhot (Ronald): ...mais plutôt parce que mon annonce se retrouve parmi plein de commerçants qui, eux, ne sont pas honnêtes. Puis ce n'est pas seulement les «pawnshops» non plus et les prêteurs sur gages.

Le désir de réglementation des prêteurs sur gages de la ville de Québec ne réglera pas nécessairement la problématique des malfaiteurs receleurs, il pourrait même l'empirer. Les commerçants malhonnêtes qui ont pignon sur rue, ils ne sont pas nécessairement tous propriétaires de «pawnshop», ils sont aussi propriétaires de bijouterie, de commerce spécialisé dans certains articles usagés: articles de photographie, petits articles électroménagers, articles de sport, oeuvres d'art, instruments de musique, bicyclettes, et je peux continuer. On est plusieurs centaines dans la ville de Québec.

• (10 h 50) •

Que dire de l'obligation de demander aux clients des pièces d'identité, carte d'assurance-maladie, permis de conduire, assurance sociale? Il est important de mentionner ici qu'une pièce d'identité ici, au Québec, ça n'existe pas. Comme vous le savez sans doute, ce sont surtout des cartes d'accès à des dossiers personnels.

Je vais essayer d'abrèger parce que je pense que 10 minutes, c'est court. Alors, le service...

Le Président (M. Vallières): Il vous reste quatre minutes, M. Mailhot.

M. Mailhot (Ronald): Merci. Il faut se demander quel avantage la ville de Québec a d'acquérir le pouvoir de contrôler les prêteurs sur gages sous prétexte qu'elle veut contrôler les activités commerciales dans le but de freiner le recel, quand on sait qu'on retrouve plus d'une centaine de commerces dont les activités sont l'achat, la vente et l'échange et qu'ils ne sont aucunement contrôlés par la ville de Québec. Rarement les marchés aux puces sont vérifiés. Qui ne connaît pas leur réputation? Et, croyez-moi, elle est bien fondée. En plus, jamais, à ma

connaissance, les annonces classées ne sont vérifiées, les ventes de garage.

Vous voyez, la seule différence entre ces commerces et les prêteurs sur gages, c'est le prêt. Et pourtant le prêt d'argent n'est-il pas un achat en soi, différé, sous promesse qu'on va le revendre dans les 30 jours au client? Les déclarations hebdomadaires et les délais de 30 jours contractés entre les deux parties n'avantagent-ils pas déjà la police? Selon l'information obtenue, le cabinet du maire a mandaté son contentieux d'agir pour les raisons suivantes: dans le but de la réglementation et de permettre à la police un délai raisonnable pour récupérer les articles volés chez les commerçants. Les lois sont-elles différentes pour démasquer les criminels? La ville de Québec ne demande-t-elle pas un règlement pour déstabiliser certains criminels sur le dos des honnêtes commerçants et citoyens voulant faire des affaires? Ce sont les droits des citoyens qui sont brimés là-dedans, parce qu'ils veulent vendre leurs articles, puis il me semble qu'ils ont une certaine liberté d'agir.

Jadis, quand il n'y avait aucun prêteur d'argent, où se trouvaient les articles volés? Maintenant, les prêteurs d'argent sont là, la police a la chance d'avoir tout cuits dans la bouche le nom du voleur, son adresse, l'article volé récupéré et payé par le commerçant désireux de faire des affaires honnêtement. Certes, le fait d'avoir un délai de 15 jours est assez bien, et 30 jours, c'est encore mieux. Je dis non à ceci, car les coûts sont trop importants pour mon entreprise. Quel est l'impact que j'aie un inventaire d'un commerce comme le mien, quand on voit que la situation réelle chez les commerçants prêteurs sur gages s'est beaucoup améliorée depuis quelques années avec la participation de la police et des commerçants? La situation s'est beaucoup améliorée. Avec la participation de la ville de Québec, les propriétaires, peut-on encore plus améliorer la situation, et ce, sans que les commerçants paient une note injuste à cause de commerçants malhonnêtes?

La rentabilité du prêteur sur gages est dangereusement en péril avec le projet de loi de la ville de Québec. Quelle entreprise pourrait supporter tous ses achats gelés 30 jours, tandis que les concurrents immédiats, eux, ne seraient aucunement touchés et qu'aucun autre concurrent du marché tertiaire ne serait aussi touché? Le recel, ce n'est pas relié seulement aux prêteurs sur gages. Il ne faudrait pas mettre tout le monde dans le même panier. Déstabiliser la rentabilité des commerçants prêteurs d'argent n'avantage-t-il pas les commerçants malhonnêtes et très bien organisés? Car eux vont être très solides pour supporter les pertes dues au ralentissement des activités commerciales. On vit présentement une concurrence déloyale où aussi on subit une économie souterraine, quand je vous parlais des marchés aux puces et des ventes de garage.

Alors, en conclusion, vous savez sans doute que les TTE, les très petites entreprises, sont plus génératrices d'emplois par investissement qu'une grosse entreprise. Vous savez sans doute qu'au Québec les entreprises, en plus d'être surtaxées, elles doivent affronter des multitudes de règlements qui découragent l'esprit entrepreneurial. Vous

savez sans doute que de plus en plus d'entrepreneurs s'exilent ailleurs pour faire des affaires parce que c'est plus facile. Vous savez sans doute qu'il est difficile de mettre une entreprise sur pied et de la rentabiliser, et, pour ce, je vous demande, vous, gouvernement du Québec, de repousser la demande et de recommander à la ville de Québec d'approcher les commerçants et d'arriver à un consensus, puis je crois que ça pourrait se faire à peu près comme ça s'est déjà fait dans le marché de l'automobile.

Le Président (M. Vallières): Merci. Des demandes d'intervention? Mme la ministre.

Mme Harel: Alors, merci, M. le Président. Bienvenue, M. Mailhot. C'est la première fois que vous vous présentez devant une commission parlementaire?

M. Mailhot (Ronald): Oui.

Mme Harel: Je trouve que c'est un exercice démocratique important que celui de pouvoir venir à l'Assemblée nationale faire valoir son point de vue comme vous le faites présentement.

Peut-être d'abord un élément qui est le suivant, à savoir que, déjà, dans la charte de la ville de Québec, à l'article 27 — c'est bien ça, 27? — les prêteurs sur gages...

Une voix:...

Mme Harel: Pardon?

(Consultation)

Mme Harel: Alors, c'est donc l'article 336, paragraphe 27. Pour les prêteurs sur gages ainsi que ce qu'on appelle les «marchés aux puces» mais que la loi appelle du nom de «marchands d'effets d'occasion», ainsi que pour les marchands de bric-à-brac et les commissaires-priseurs, en fait, l'ensemble de ces transactions sont couvertes déjà, n'est-ce pas, par une disposition contenue dans la charte. Donc, il n'y a pas un stigmate particulier qui s'applique aux prêteurs sur gages, puisque que la réglementation, telle qu'en vigueur présentement, et les modifications qui sont proposées dans le projet de loi touchent à la fois les prêteurs sur gages, les marchands d'effets d'occasion, les marchands de bric-à-brac et les commissaires-priseurs, premier élément.

Le deuxième, c'est que déjà il y a un dispositif qui prévoit que ces personnes que je viens de mentionner, pour bénéficier d'un permis, doivent tenir des registres de leurs opérations et rendre compte et communiquer lesdits registres à tout constable qui en fera la demande, n'est-ce pas? Bon. Cependant, je comprends qu'il y aurait intérêt à mieux préciser ce que doivent contenir les registres de manière certainement à avoir un effet préventif sinon incitatif à la prolifération des vols par effraction qui, dit-on, en fait, augmenteraient dans les quartiers où s'ouvre ce genre d'établissements.

C'est bien évident, M. Mailhot, que ce n'est pas vous qui êtes visé, là, hein? Vous ne vous présenteriez pas ici aujourd'hui, vous n'assumeriez pas cette responsabilité, si tant est que vous étiez concerné par des gestes frauduleux qui sont commis. Mais le fait est, comme vous l'avez mentionné vous-même, que des commerçants frauduleux commettent de tels gestes. Alors, ce qui est proposé, c'est de réglementer le registre de manière à ce que les personnes qui apportent des biens soient identifiées, que cette identification-là puisse être mise au registre.

Alors, est-ce que cela est excessif par rapport au résultat recherché, le résultat étant justement de pouvoir distinguer l'ivraie du bon grain? Pour vous, comme commerçant honnête, est-ce que ce ne serait pas finalement une façon d'assurer, de garantir justement votre commerce que de le distinguer de ceux qui finissent par certainement vous porter ombrage?

• (11 heures) •

Le Président (M. Vallières): M. Mailhot.

M. Mailhot (Ronald): Merci. Pour la réglementation qu'on a actuellement, ça va très bien. On peut déclarer à la police, nos articles sont gelés 15 jours. Mais il faut dire que la façon dont elle est appliquée, bien là, présentement... Selon le règlement, ça s'applique aux marchands d'effets d'occasion et aux regrattiers, mais aujourd'hui, depuis deux ans environ, la réglementation, elle vise seulement les prêteurs sur gages. Alors, le seul contrôle que la police de Québec fait, c'est sur les prêteurs sur gages. Ils ne vont jamais voir mes concurrents à côté qui vendent des instruments de musique, des CD ou quoi que ce soit. Et puis, par constat, par mon expérience, j'ai refusé souvent à des voleurs de prendre leurs articles, étant donné qu'on vient avec un certain flair, puis, en les suivant, je les ai vus aller, puis ils sont allés voir mes concurrents qui ne sont pas contrôlés, puis, eux autres, ils ont acheté à bras ouverts.

Mme Harel: En fait, ce que je comprends de ce que vous dites, c'est que la réglementation doit s'appliquer de manière telle qu'il n'y ait pas un secteur qui puisse profiter du fait qu'un autre soit réglementé.

M. Mailhot (Ronald): C'est ça. C'est que, de la façon dont il est appliqué, le règlement, il s'attaque seulement à nous autres, à ceux qui ont le permis de prêt d'argent. La différence en soi, c'est qu'on donne la possibilité au client de reprendre son article au lieu de le vendre. Ça crée un climat de concurrence déloyale, de ce point de vue là. Ce n'est pas à cause que je veux plus acheter des articles volés que mes concurrents, mais je voudrais qu'on soit au moins égaux là-dedans.

Et puis l'aspect que nos articles soient gelés 15 jours, puis là on veut 30 jours, geler l'inventaire, c'est un coût énorme pour nous autres parce qu'on doit l'entreposer. Des frais de manutention, il y en a plus. Et puis ce que je voudrais dire, c'est que, au niveau des affaires, j'arrive pour acheter une bicyclette le 25 juillet, je suis

obligé de la geler un mois de temps. Bien, là, ça s'appelle que je vais la vendre rien que l'année prochaine. Alors, là, je vais être obligé d'offrir au client un montant d'argent pour sa bicyclette, un montant qui rejoint le prix de recel. Alors, ça va tout baisser les prix d'achat qu'on fait. Puis, rendu là, je me demande comment la police va faire pour faire la preuve si c'est du recel ou pas, parce que tout le monde va acheter sur un prix de recel.

Mme Harel: Sans doute que ce sera ma dernière question, mais est-ce que vous convenez qu'il y a une situation à corriger, du fait que, lorsqu'il y a augmentation du nombre d'établissements qui font du prêt sur gages dans un quartier, dans un milieu donné, il y a une augmentation du vol par effraction?

M. Mailhot (Ronald): Moi, je ne peux pas vous dire parce que je ne suis pas policier puis que je ne suis pas au courant des plaintes, et tout ça, sauf que c'est possible. Moi, je dirais: Aujourd'hui, un voleur qui va voler puis qui amène une marchandise dans mon entreprise... Tout le monde le sait, au Québec, maintenant, qu'on est contrôlé par la police, alors il serait vraiment un voleur pas trop intelligent de venir dans mon commerce.

Mme Harel: Mais il n'a pas actuellement à fournir de pièces d'identité.

M. Mailhot (Ronald): Oui, tous les prêteurs sur gages dans la ville de Québec demandent des pièces d'identité, et rédigent un rapport une fois par semaine, puis ils envoient ça à la police de Québec.

Mme Harel: Vous inscrivez la pièce d'identité au registre.

M. Mailhot (Ronald): Oui, la pièce d'identité de l'individu qu'on prend.

Mme Harel: Mais c'est ce qui est proposé dans le projet de loi.

M. Mailhot (Ronald): Oui. On le fait en dehors du règlement, mais là, normalement, le règlement, qu'est-ce qu'il demande, c'est d'inscrire seulement... Bien, au registre, on inscrit tout, mais, dans le rapport, on envoie l'article seulement, probablement parce que... Je ne sais pas ce qui s'est passé en 1949, là, comment on pensait dans ce temps-là, mais on a toujours le même règlement. Peut-être que c'était pour éviter que la police enquête sur les individus au lieu des biens. Mais le procédé, c'est de même, aujourd'hui: on envoie la liste des articles, puis, si la police a un besoin, a un doute ou quoi que ce soit, elle nous appelle ou vient nous voir et nous dit: Ah! mais qui vous a amené ça? Alors, nous autres, on est capables de leur fournir la preuve que c'est telle personne parce qu'on a demandé la pièce d'identité.

Mais c'est déjà en place, là. Le système de contrôle est très bien, à 15 jours, il ne nous emmerde pas trop, si

on peut dire, mais, si vous montez ça à 30 jours, je vous dis qu'on tombe avec une concurrence déloyale qui fait que, nous autres, on a plus de coûts. Déjà là, le rapport de police qu'on fait, moi, j'estime ça à cinq heures par semaine que ça me prend pour faire un rapport de police. C'est cinq heures de mon temps, alors c'est des coûts.

Le Président (M. Vallières): Ça va. Merci. Une autre demande d'intervention, M. le député de Hull.

M. Cholette: Merci, M. le Président. M. Mailhot, bonjour, merci de votre présentation. Vous savez que le sujet que vous soulevez est un sujet un peu délicat pour des législateurs tant provinciaux que municipaux. C'est de trouver la ligne entre éviter de favoriser le recel et la libre entreprise. Alors, c'est la ligne qu'il faut trouver. Habituellement, en tout cas l'expérience que, moi, j'ai vécue dans ma ville, c'est que la consultation, ou la synergie entre les groupes, a permis d'arriver à des résultats négociés qui étaient intéressants, en tout cas chez nous, et ma première question, c'est à cet effet-là: Est-ce que, en prévision de ce qui nous est présenté aujourd'hui, la ville de Québec a fait une consultation auprès des groupes intéressés, vous et vos collègues, pour en arriver à une solution négociée?

M. Mailhot (Ronald): Non. Lorsque j'ai entendu parler vaguement que la ville de Québec voulait changer la réglementation, avant de l'adopter à la ville de Québec, moi, j'ai appelé la secrétaire au contentieux et je lui ai demandé de m'aviser lorsqu'ils allaient appliquer de quoi. Mais ça m'a passé sous le nez, je ne sais pas pour quelle raison — on peut dire que c'est accidentel — puis là j'ai vu que c'était affiché pour passer ici le printemps passé. Non, on n'a pas eu d'approche. J'ai appelé tous mes compétiteurs ou presque et puis je leur ai demandé s'ils étaient au courant. Il n'y en a pas un qui était au courant. Je peux vous dire que j'ai tâté le pouls aussi de mes concurrents, puis je crois que la plupart des commerçants ont une bonne volonté. Ils se sont lancés là-dedans parce que, bon, bien, ils ont vu un marché peut-être intéressant, mais ils ne se sont pas lancés là-dedans dans le but de faire du recel, ça, c'est certain.

M. Cholette: Et, pour bien comprendre le dilemme que vous nous exposez, si on revenait à la pratique actuelle par rapport à ce qui nous est proposé? Vous l'avez fait de façon rapide tantôt, mais quelle est la pratique, actuellement? Quelqu'un arrive avec un téléviseur chez vous; qu'est-ce que vous faites? Qu'est-ce que vous remettez aux autorités? Puis ensuite on passera à ce qui est proposé.

M. Mailhot (Ronald): Le règlement nous demande de demander une pièce d'identité, alors on demande soit une carte d'assurance-maladie ou un permis de conduire, carte avec photo obligatoire. Alors, je prends l'article, il faut que je l'évalue pour mes biens, que je voie si l'article est fonctionnel, puis tout ça. Je prends un grand risque

aussi, il faut dire, quand je prends une décision pour un téléviseur. Ça prend cinq, 10 minutes. Après, il encaisse puis il s'en va. Bon, je vérifie, je donne une description de l'article avec numéro de série, je prends le numéro d'assurance-maladie ou de permis de conduire avec nom, adresse, puis c'est ça...

M. Cholette: Est-ce que vous prenez une photocopie de la pièce d'identité?

M. Mailhot (Ronald): Non, je le prends manuellement, en toute bonne foi. Je ne prends pas de photocopie.

M. Cholette: Et vous gardez l'article 15 jours?

M. Mailhot (Ronald): Lorsque c'est un prêt d'argent, nous autres, on fait un contrat de 30 jours. Ça arrive qu'à certains clients, moi, je fasse un contrat de 15 jours. Je lui baisse le taux de frais totaux, alors on s'entend là-dessus. Si c'est sur 15 jours, bon, bien, je lui fais un prix, on fait des affaires.

M. Cholette: Mais vous ne pouvez pas vendre l'article avant 15 jours.

M. Mailhot (Ronald): Ah non! la ville de Québec nous défend de mettre l'article, je crois, même dans le magasin, à vendre avant 15 jours.

M. Cholette: Et, le rapport que vous préparez, vous l'acheminez au service de police?

M. Mailhot (Ronald): Oui, à toutes les semaines.

M. Cholette: À toutes les semaines, avec l'ensemble des articles que vous avez reçus en magasin?

M. Mailhot (Ronald): De la semaine, oui.

M. Cholette: Et ça, c'est prévu déjà dans l'article de loi. À savoir, est-ce que vous devez prendre une pièce d'identité, moi, je ne l'ai pas vu dans l'article, là, mais c'est votre pratique actuellement.

M. Mailhot (Ronald): Oui, oui, oui, de tous.

M. Cholette: Bon, bien, je tente de comprendre votre objection par rapport à ce qui est proposé, donc.

M. Mailhot (Ronald): C'est que je crois que, dans la nouvelle... Qu'est-ce qu'on demande? On demande un délai supplémentaire de 15 jours encore.

M. Cholette: Bien, moi, je ne l'ai pas vu dans le projet de loi. Ce qu'on dit, c'est: «Obliger ces personnes à garder en leur possession les objets achetés ou détenus par elles et prescrire les moyens et les délais de conservation de ces objets.» Je ne vois pas où c'est

mentionné, 30 jours. Peut-être que c'est dans autre chose, mais il n'est pas là.

• (11 h 10) •

M. Mailhot (Ronald): Bien, s'il n'est pas là, c'est déjà un problème de moins pour moi.

M. Cholette: Votre compréhension du 30 jours vient d'où?

M. Mailhot (Ronald): Bien, c'est qu'est-ce que j'ai eu comme information, là.

M. Cholette: Puis, avec le reste de l'article, est-ce que vous avez des problèmes?

M. Mailhot (Ronald): La ville de Québec demande quoi au juste? J'ai eu beaucoup de difficultés, monsieur, à avoir de l'information.

M. Cholette: O.K.

M. Mailhot (Ronald): Que ce soit de la police ou de la ville de Québec, on est là puis on... Puis, nous autres, on n'est pas des avocats, on est des hommes d'affaires, puis il faut que notre business roule. Mais la ville de Québec demande quoi à son amendement?

M. Cholette: Bien, c'est l'article 27. Il y a trois paragraphes, mais, en termes de délai, on ne spécifie pas les délais souhaités. Ce serait la liberté de la municipalité. Je ne connais pas les intentions de la ville, mais c'est clair que, dans le projet de loi, ce n'est pas identifié.

Peut-être une dernière question, M. le Président. Est-ce que vous connaissez la pratique dans les villes autour de Québec? Est-ce que les municipalités légifèrent sur les...

M. Mailhot (Ronald): Je sais que, quand j'ai appelé un propriétaire d'entreprise comme la mienne à Vanier, elle, elle n'est aucunement régie, c'est «free for all».

M. Cholette: Ça va. Merci.

Le Président (M. Vallières): Bien. Alors, pas d'autre demande d'intervention? Conséquemment, nous vous remercions, M. Mailhot, de votre présentation.

Nous allons passer maintenant à un autre intervenant. Il s'agit du parti d'opposition au conseil municipal de la ville de Québec. Je demanderais aux gens de s'approcher et de s'identifier, s'il vous plaît. Alors, 10 minutes de présentation et 20 minutes d'échanges avec les membres de la commission.

Progrès civique de Québec

M. Poirier (Gérald): Dix minutes, M. le Président.

M. Gaudreault (Pierre): Peut-être avant, on aurait copie du mémoire à distribuer, si c'était possible.

Le Président (M. Vallières): Oui, ce sera fait.

M. Poirier (Gérald): Merci. M. le Président...

Le Président (M. Vallières): Peut-être vous identifier, au début, s'il vous plaît, et la personne qui vous accompagne.

M. Poirier (Gérald): Oui, très bien. Mon nom est Gérald Poirier, chef de l'opposition officielle à l'Hôtel de Ville de Québec. Je suis accompagné de M. Pierre Gaudreault, une personne-ressource, notre attaché politique et recherchiste à la ville de Québec. Je vais vous faire la lecture de notre mémoire. Je vais tenter d'être bref, et, pour des questions, des précisions, M. Gaudreault pourrait apporter, à ce moment-là, des commentaires.

D'entrée de jeu, nous tenons, dans un premier temps, à remercier les membres de l'Assemblée nationale de nous donner l'opportunité d'intervenir sur les différents amendements proposés à la charte de la ville de Québec. Nous tenons à préciser que le Progrès civique est favorable à la presque totalité desdits amendements. Toutefois, afin d'éviter d'éventuelles situations fâcheuses, nous aimerions formuler certaines réserves sur quelques éléments qui, à première vue, peuvent nous sembler problématiques.

Tout d'abord, le Progrès civique ne peut souscrire à l'idée de soustraire du processus de soumissions ou d'appel d'offres public les contrats accordés dans le cadre du projet-pilote en vue d'expérimenter de nouvelles technologies. À notre avis, une telle exemption ouvre la porte à d'éventuels abus, puisqu'elle confie au pouvoir discrétionnaire et arbitraire de l'administration municipale le soin de décider ce qui est ou ce qui n'est pas un projet technologiquement novateur. Nous souhaitons d'ailleurs attirer votre attention sur le fait que, sans doute par omission, le concept vague de «nouvelles technologies» n'a pas été clairement défini dans le texte de loi qui nous est ici proposé. En l'occurrence, avant de procéder à quelques amendements, nous croyons qu'il serait approprié que le législateur apporte certaines précisions de manière à dissiper toute ambiguïté sur une éventuelle interprétation.

Le Progrès civique s'oppose également à l'abrogation de l'obligation pour la municipalité de procéder à la publication d'un avis précédant l'adoption d'un règlement modifiant ou abrogeant un règlement de zonage. Les amendements de zonage, rappelons-le, sont généralement ceux qui affectent le plus le cadre de vie des citoyennes et des citoyens. Dans toute la démocratie municipale, la bonne information constitue un des droits les plus fondamentaux pour tous les citoyens et les citoyennes. Or, en dépit du fait que les conseils de quartier et les comités consultatifs contribuent à cette bonne information, il n'en demeure pas moins que, contrairement à ce qu'affirment les autorités de la ville de Québec, aujourd'hui encore, leur portée demeure très limitée, selon les comptes rendus officiels et les rapports annuels. Il

ressort en effet qu'un nombre infime de citoyennes et de citoyens participent aux activités régulières des conseils de quartier et autres comités consultatifs.

Aussi, même si le Progrès civique reconnaît que, sous sa forme actuelle, le processus d'adoption d'un règlement modifiant ou abrogeant un règlement de zonage est un processus lent et fastidieux, nous croyons qu'il est préférable, pour le moment, de maintenir le statu quo de façon à permettre à un nombre plus élevé de citoyennes et de citoyens d'être au fait des modifications aux règlements qui potentiellement peuvent les affecter. Notre formation politique est d'ailleurs d'avis que la longueur des délais entre le dépôt et l'adoption d'un amendement au règlement de zonage est davantage attribuable au manque de coordination et à l'absence de procédures internes rigoureuses entre les différents services municipaux impliqués dans le processus de modification qu'à l'obligation imposée par le législateur de publier un avis écrit dans les médias.

Le Progrès civique ne voit pas la pertinence d'amender la charte de la ville de Québec afin de permettre l'accès aux chercheurs des documents de plus de 15 ans qui ont servi à la préparation des rôles d'évaluation. En dépit du fait que la Loi sur la fiscalité municipale prescrit que ces documents sont la propriété des instances locales, nous sommes d'avis qu'il n'est pas de la responsabilité d'une municipalité d'en gérer l'accès. Cette responsabilité revient exclusivement et de plein droit aux propriétaires, passés ou actuels, des immeubles visés par lesdits documents. Les documents qui ont servi à la préparation et à la conception des rôles d'évaluation, faut-il le rappeler, renferment souvent une multitude de données et de renseignements hautement confidentiels qui ne touchent et qui ne concernent que ceux et celles qui ont un intérêt direct et personnel quant à leur contenu. C'est d'ailleurs par souci de préserver l'intégrité des individus concernés que le législateur a cru bon, dans la Loi sur la fiscalité municipale, de prescrire une telle pratique en interdisant le droit éventuel pour tous et chacun de consulter librement ces documents.

Qui plus est, nous sommes d'avis que le fait d'accorder un tel privilège à la ville de Québec créerait un dangereux précédent que les autres municipalités toujours touchées par l'application de l'article 79 de la Loi sur la fiscalité municipale auraient tôt fait d'exploiter. En dépit de son indéniable caractère historique, Québec n'est pas la seule ville de la province susceptible d'intéresser les chercheurs et les scientifiques. En conséquence, bien que nous soyons opposés à la modification, nous croyons, dans l'éventualité où le gouvernement déciderait de donner suite à la requête formulée par la ville de Québec, que l'interdiction faite aux autres municipalités québécoises devrait, pour des raisons évidentes d'équité, être levée.

En dernier lieu, le Progrès civique s'oppose à la modification proposée à l'article 185, alinéa 28 de la charte de la ville de Québec à l'effet de majorer de 10 000 \$ à 100 000 \$ le montant des biens pouvant être aliénés par le comité exécutif. À notre avis, cette augmentation nous semble nettement exagérée et injustifiée. En outre, elle confie au comité exécutif un énorme pouvoir

discrétionnaire, pouvoir qui diminue d'autant les mécanismes de contrôle que peuvent exercer les membres du conseil municipal en matière de finances publiques. Par ailleurs, toujours au même article, nous sommes favorables à l'autre modification ayant pour but d'éliminer l'obligation pour le trésorier de joindre un rapport quant à la valeur du bien faisant l'objet de la vente.

Le Progrès civique ne peut finalement endosser la formule proposée de partage des sommes destinées au remboursement des dépenses de recherche et de secrétariat des partis politiques municipaux et des membres du conseil en cas d'égalité de représentation de plusieurs partis politiques autorisés. En dépit du fait que les règles régissant les délimitations des districts électoraux en vigueur à la ville de Québec visent une certaine équité quant au nombre d'électeurs, la présence de facteurs extérieurs, tels le taux de participation à une élection, l'absence de candidats ou candidates d'un parti politique désigné ou encore les fluctuations démographiques, a souvent pour effet de modifier la valeur représentative d'un quartier par rapport à un autre. Aussi, afin d'éviter que cette disproportion ne se répercute dans le partage des sommes dévolues au remboursement des dépenses de recherche et de secrétariat advenant une égalité de représentation, le Progrès civique est d'avis que le partage devrait se faire non pas en fonction du nombre de votes obtenus par les conseillères ou conseillers mais plutôt en parts égales entre les différentes formations politiques concernées. Pour être clairs, précisons que les budgets à être distribués excluraient du calcul les montants normalement attribués aux représentants des tiers partis et aux conseillers indépendants.

● (11 h 20) ●

Les présentes dispositions de la charte de la ville de Québec relatives aux budgets de recherche et de secrétariat n'ont jusqu'ici tenu compte que d'un seul facteur, celui de la représentation. Introduire un nouvel élément basé sur le nombre de votes obtenus par les conseillères et conseillers élus risquerait, à notre point de vue, de semer la confusion, en plus de menacer l'existence même de notre mode de répartition actuel. Qu'arriverait-il, par exemple, demain matin si, sans avoir égalité dans la représentation, les conseillers et conseillères élus du principal parti d'opposition avaient accumulé un nombre de voix plus élevé que les candidats ou candidates élus du parti majoritaire? L'opposition pourrait-elle légitimement revendiquer la grande part du gâteau sous prétexte qu'il y a ambiguïté entre les différents modes de calcul reconnus? Force nous est d'admettre que l'on ne peut, pour des raisons pratiques, défendre parallèlement deux méthodes de distribution fondées sur des éléments différents, et ce, même si chacune d'entre elles est prévue pour ne s'appliquer que dans des situations opposées. Aussi, afin de dissiper toute mésentente éventuelle dans les formules de partage, nous recommandons fortement aux membres de la commission de rejeter cette proposition d'amendement pour ne tenir compte que du seul facteur de la représentation.

La quantité de travail à accomplir par les services de recherche et de secrétariat ne varie pas en fonction du

nombre d'électeurs mais en fonction du nombre de conseillères et de conseillers qu'ils desservent. Par ailleurs, nous nous interrogeons sur la nécessité de procéder à un tel amendement lorsqu'on connaît les intentions du gouvernement québécois de procéder incessamment à une révision en profondeur des méthodes de calcul des budgets, pour les fins de recherche et de secrétariat, octroyés aux partis politiques. Dans un rapport soumis en 1998, le Directeur général des élections du Québec recommandait en effet de distribuer les budgets proportionnellement au nombre de conseillères et conseillers élus par les partis. Dans l'éventualité où cette recommandation devait être retenue, le débat qui nous occupe présentement n'aurait donc plus sa raison d'être.

Nous aimerions profiter de l'occasion qui nous est offerte pour inviter les représentants et les représentantes de la ville de Québec et les membres de l'Assemblée nationale à entamer une réflexion sur la nécessité de créer législativement un poste de protecteur du citoyen pour la ville de Québec. Selon les plus récentes statistiques, c'est plus de 100 000 appels qui annuellement sont acheminés vers le Service des renseignements et plaintes. De ce nombre, 20 % représentent une récrimination dans le sens strict du terme. Pour une ville de la taille de Québec, bien connue pour l'importance de sa fonction publique municipale et sa lourdeur administrative, cette situation n'a en soi rien d'anormal. Ce qui est inquiétant, toutefois, c'est que, toujours selon les chiffres fournis, à peine trois plaintes sur cinq se règlent à la satisfaction des plaignantes et des plaignants.

Pour notre formation politique, la défense des intérêts de citoyennes et de citoyens est aujourd'hui comme hier un sujet de préoccupation que toute administration publique municipale ou autre ne peut ignorer. Aussi, un peu à l'image de ce qui s'est fait à Montréal au cours des dernières années, le Progrès civique est d'avis que la désignation d'un médiateur ou protecteur du citoyen serait un actif important pour la collectivité qui contribuerait largement à rapprocher la population des différents services municipaux mis à sa disposition. Bien entendu, cette nomination devrait se faire après que de nouvelles modifications seraient apportées à la charte de la ville de Québec afin de doter la municipalité de normes et de procédures claires dans le cheminement des plaintes déposées par les citoyens et citoyennes.

Le Président (M. Vallières): M. Poirier, on a déjà dépassé de quelques minutes le temps qui vous est alloué. Alors, peut-être conclure sur votre mémoire et revenir sur certains éléments qui n'auraient pas été couverts dans les questions, les échanges avec les députés.

M. Poirier (Gérald): En conclusion, bien, tout simplement, on voulait porter à votre attention les deux dernières recommandations, qui étaient la revendication d'un protecteur du citoyen et une représentativité accrue des élus au sein de la ville de Québec en ce qui a trait aux délais d'attente lorsqu'on fait des demandes à la direction. Si toutefois vous avez des questions de précision ou de

compréhension, bien, à ce compte-là, on est ouverts à répondre à vos questions. Je demanderais à M. Gaudreault, ici présent, à ce moment-là, de répondre à certaines de vos questions. En vous remerciant.

Le Président (M. Vallières): Merci. Questions ou commentaires de la part des membres de l'Assemblée? Oui, Mme la ministre.

Mme Harel: Merci, M. le Président. Bienvenue, M. Poirier, et M. Gaudreault qui travaille, je pense, au bureau des conseillers. C'est bien le cas?

Alors, je prends connaissance ce matin de vos réactions en regard de ce projet de loi apportant des modifications à la charte de la ville de Québec et je lis, à l'introduction du mémoire, le fait que le Progrès civique est favorable à la presque totalité, dites-vous, des 56 amendements qui y sont apportés, mais que vous souhaitez exprimer des réserves sur les éléments qui suivent, n'est-ce pas? Alors, moi, je vais avec vous échanger, dans le temps qui nous est imparti, sur ces réserves, la première portant sur les contrats accordés dans le cadre de projets-pilotes en vue d'expérimenter de nouvelles technologies. Je comprends que ce que vous souhaitez, c'est que nous puissions préciser de façon certainement plus définie, dans le fond, ce que nous entendons par «nouvelles technologies», n'est-ce pas?

Il va de soi que cette question soulève le fait que les cahiers de charges pour les offres par voie de soumissions vont définir les besoins et les attentes d'une façon telle que, lorsque justement on est en matière d'innovation technologique, c'est comme au fur et à mesure, c'est évolutif, c'est un «work in progress». Donc, déjà, la Loi sur les cités et villes permet d'accorder une dispense d'appel d'offres par voie de soumissions. Peut-être est-il préférable que cette dispense ne soit pas requise au ministre des Affaires municipales mais que cette dispense puisse être balisée, et c'est dans ce sens qu'on s'engagera dans l'examen de cette proposition de modification que fait la ville de Québec. Comment peut-on faire en sorte que cet article 573.3.1 de la Loi sur les cités et villes puisse trouver application, surtout pour des villes de grande taille au Québec, sans qu'elles soient handicapées par le fait que cette autorisation ait à être obtenue, avec les difficultés parfois que ça peut présenter? Alors, on regardera tout ça au moment de l'étude article par article.

Je vais procéder peut-être rapidement sur notamment la plaidoirie que vous nous faites ici en matière de partage des sommes destinées au remboursement des dépenses de recherche et de secrétariat des partis politiques municipaux et des membres du conseil. Je comprends que la modification qui est introduite porte sur la méthode d'attribution de ces remboursements. Alors, nous l'examinerons plus attentivement. Moi, je peux, à ce moment-ci, vous dire que nous allons certainement avoir une écoute attentive à ce que vous nous signalez maintenant. Je comprends cependant que le résultat concret de ce que vous recommandez, c'est finalement d'exclure les représentants des tiers partis et les conseillers et conseillères

indépendants, à moins que je comprenne mal. En fait, c'est à la page 3, dernière ligne.

M. Gaudreault (Pierre): On en avait parlé d'ailleurs ce matin. Non, c'est une précision. Ce n'est pas d'exclure, c'est qu'on dit que, dans le calcul qui doit être pris en compte pour les deux partis qui arrivent à égalité des voix, on doit déjà déduire les montants qui, normalement, en vertu des critères actuels, sont octroyés aux tiers partis et aux candidats indépendants. Donc, on enlève du montant de 100 %, si on veut, ce qui revient aux tiers partis et aux candidats indépendants et on distribue le reste aux deux autres partis qui, eux, ont égalité des voix.

• (11 h 30) •

Mme Harel: Alors, je vous remercie de cette précision. Bon. D'autre part, en matière d'accès aux documents qui ont servi à la préparation des rôles d'évaluation, nous avons soumis toute cette question à la Commission d'accès à l'information et je dois vous dire que la Commission d'accès, qui a une grande expertise dans ce domaine, nous a transmis un avis favorable à ce dispositif qui est proposé. Alors, nous aurons aussi l'occasion d'y revenir au moment de l'étude article par article du projet de loi.

Quant à la question du système de communication interne à la ville, vous comprendrez bien qu'il n'est pas question, à partir de l'Assemblée nationale du Québec, d'intervenir dans ce dispositif de communication interne. Là, il faut bien comprendre qu'il n'y a aucune ville du Québec qui est en tutelle. Il y en a certaines qui le sont pour d'autres motifs, mais il n'est pas question que nous intervenions au niveau des communications internes.

M. Gaudreault (Pierre): Sauf que, si je puis me permettre, le point que nous avançons, c'est qu'actuellement la charte de la ville de Québec oblige les élus municipaux à adresser toutes leurs demandes directement via la direction générale, et ce qu'on constate, c'est que les délais de réponse sont parfois très longs. Dans certains cas, ça peut prendre jusqu'à huit, des fois 12 semaines avant d'obtenir une réponse. La difficulté que nous constatons, c'est que le fait de devoir adresser les demandes à la direction générale fait en sorte que souvent c'est l'élu qui, en bout de ligne, est pénalisé parce qu'il donne l'impression au citoyen de ne pas donner le suivi nécessaire à la demande que, lui, il peut adresser au bureau des conseillers. Et, comme je le dis, la problématique majeure, c'est que c'est une disposition à l'intérieur de la charte de la ville de Québec qui prévoit cette obligation-là actuellement.

Mme Harel: Bon, écoutez, là, je comprends qu'il y a un forum, soit cette commission, qui est à votre disposition pour pouvoir peut-être plaider une réduction des délais; cependant, c'est une obligation qui est d'ailleurs une pratique courante dans les ministères. Je sais que chaque ministère désigne une personne à qui les députés ministériels ou de l'opposition peuvent transmettre leurs demandes, et je ne pense pas que, quels que soient

les gouvernements qui se sont succédé à Québec, on ait, disons, introduit une façon de faire qui permettait d'avoir accès direct à du personnel dans les ministères. Alors, ceci dit, je comprends qu'en même temps vous nous dites: Les délais doivent être raccourcis, mais je pense que c'est plus au conseil de ville, si vous voulez, que cette question doit être abordée.

Et j'en arrive, là, à un aspect nouveau que vous introduisez, qui concerne la nomination d'un protecteur du citoyen. Alors, c'est de droit nouveau, finalement. Ni à Montréal ni dans aucune des autres villes du Québec il n'y a désignation d'un médiateur ou protecteur du citoyen. Vous plaidez pour que nous examinions cette question. Évidemment, je vous dirai, à ce moment-ci: Il y a certainement un intérêt à ce que nous recevions, dans la perspective d'une réflexion ultérieure, ces propositions — elles sont certainement intéressantes — mais que nous les examinions dans l'ensemble du processus de révision législatif qui est en cours présentement sur le livre... V ou III, là, le livre qui porte sur la démocratisation?

Une voix: ...

Mme Harel: Le livre V. Alors, ce livre V sera déposé incessamment, me dit-on, au printemps prochain. C'est bien ça?

Une voix: ...

Mme Harel: Ah! c'est le livre III, le printemps prochain. Excusez-moi. Alors, le livre V suivra. Mais soyez convaincus, en tout cas, que cela sera soumis à l'équipe de légistes qui examine la question. Nous allons essayer de la documenter en regard de ce qui se fait dans des villes auxquelles nous pouvons comparer les villes de grande taille du Québec. Merci.

Le Président (M. Vallières): Alors, merci. Ceci épuise, d'ailleurs, Mme la ministre, le temps. Ça nous amène à d'autres interventions. À ma gauche, M. le député de Hull, suivi de Mme la députée de Jean-Talon.

M. Cholette: Merci, M. le Président. Messieurs, bienvenue. On a l'occasion de parcourir ensemble, donc, votre mémoire.

Ma question va porter particulièrement sur ce que vous affirmez à la page 1 de votre mémoire en ce qui a trait aux modifications proposées en ce qui a trait au zonage, au règlement de zonage. On réalise que le Québec a vraiment deux grandes façons de fonctionner, soit pour Montréal et Québec et le reste du Québec. Le reste du Québec, en modification de zonage, adopte une procédure particulière où les demandes de modification de zonage sont étudiées par un comité consultatif d'urbanisme, comité qui, le nom l'indique, est consultatif. Ce comité fait une recommandation au conseil municipal. Le conseil municipal, à ce moment-là, décide d'aller en avis public, et, ultimement, les citoyens peuvent signer des zones

visées ou des zones contiguës, peuvent s'inscrire en faux contre un projet de changement de zonage et peuvent avoir recours au registre ou ultimement au référendum si la municipalité le souhaite. Alors, c'est un processus long, très ouvert, qui permet la participation des citoyens en ce qui a trait à l'environnement urbain près de chez eux.

Pour ce qui est des deux autres villes, donc Montréal et Québec, c'est une situation bien différente, et vous nous expliquez que ce qui est proposé, c'est d'éviter une étape de publication, ce qui, encore, habilite de moins en moins, si vous voulez, le citoyen à s'exprimer sur des modifications de zonage. Ce que j'aimerais savoir de vous, c'est votre avis sur l'ensemble de cette procédure. Quel est, selon vous, l'impact réel de modifier ce genre de procédure? Est-ce que l'impact est important? Est-ce qu'il est peu important? Quelle est votre vision de cette modification?

M. Gaudreault (Pierre): C'est que, en fait, ce que, nous, on propose, c'est plutôt l'inverse de ce que vous venez d'affirmer, en ce sens que la ville, elle, propose de dispenser de l'obligation de publier au niveau des médias. Nous, ce qu'on dit, c'est, justement, afin de permettre une meilleure information des citoyens, maintenir le statu quo, donc maintenir la situation telle qu'elle existe actuellement parce que ce que la pratique nous permet de constater, c'est que ce n'est pas l'obligation de publier un avis qui fait en sorte que le processus est beaucoup plus long mais le fait que, entre les différentes étapes dans l'étude, si on veut, d'une modification au règlement de zonage, il y a parfois un délai entre le passage d'un dossier à une autre étape, et c'est ça qui fait en sorte que le processus est très long.

Comme par exemple, la commission d'urbanisme va parfois se pencher sur un règlement, mais, entre le moment où la commission d'urbanisme étudie le règlement et où la demande d'amendement de zonage est soumise au niveau des conseils de quartier, il peut y avoir, encore là, un délai qui est relativement long. Lorsque le conseil de quartier fait sa recommandation, il y a un nouveau délai qui s'applique également avant qu'il soit soumis au comité exécutif et que le comité exécutif fasse la recommandation au niveau du conseil municipal. Donc, c'est l'échéancier, si on veut, qui fait en sorte que le délai est long, et le manque d'ajustement entre ces différentes étapes là. Nous, ce qu'on propose, c'est d'abord et avant tout de permettre une meilleure coordination et de faire en sorte, comme je le dis, de maintenir le statu quo de façon à ce que les citoyens soient davantage informés du contenu.

M. Cholette: Je comprends bien votre position. Avec l'expérience que vous vivez depuis quelques années, il est clair, là, que la municipalité va argumenter certains avantages de cette procédure qu'elle propose. Ce que je voudrais savoir de vous, c'est quel est l'impact, selon vous, d'acquiescer à la demande de la ville, puisque, de toute façon, il y a déjà les conseils de quartier. Alors, quel est l'impact réel, là, selon vous, de cesser de publier? Est-ce que ça va faire vraiment une différence?

M. Gaudreault (Pierre): C'est évident que, sur des projets plus majeurs, la participation est plus grande, sauf qu'il faut quand même dire que la participation au niveau des conseils de quartier est relativement minime par rapport à l'ensemble. La présence des citoyens est relativement minime par rapport à l'ensemble des citoyens du secteur. Nous, ce qu'on dit, c'est qu'un conseil de quartier n'est pas suffisant pour savoir réellement ce que la population... C'est un élément, oui, qui permet d'aller chercher le pouls de la population, mais, selon moi, pour que l'ensemble des citoyens en soient avisés, on doit maintenir, selon nous, la nécessité d'aller en avis.

● (11 h 40) ●

Le Président (M. Vallières): Bien. Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Merci, M. le Président. Votre mémoire est totalement muet sur l'article 36 du projet de loi, c'est-à-dire celui qui touche évidemment la circulation des autocars, du trafic lourd, etc. Est-ce qu'il y a une raison pour ça?

M. Gaudreault (Pierre): Simplement parce que nous sommes favorables à la demande de la ville de Québec. Nous croyons qu'effectivement la ville de Québec devrait aller chercher le pouvoir de réglementer le transport lourd et la circulation des autobus dans le Vieux-Québec. C'est la raison pour laquelle on n'a pas mentionné l'élément.

Mme Delisle: M. Poirier, il existe un règlement actuellement à la ville de Québec qui pourrait être mis en application, à moins que je ne me trompe, qui réglemente finalement l'utilisation, ou l'entrée, du camionnage lourd, les heures de livraison, pour prendre cet exemple-là. Est-ce qu'il y a une raison pour laquelle, à votre avis, la ville n'applique pas à la lettre cette réglementation-là? Je m'explique. Je sais que vous êtes dans l'opposition, mais votre parti a déjà été au pouvoir il y a quand même quelques années. Ça ne date pas d'aujourd'hui, tout ce débat-là entourant les restrictions dans le Vieux-Québec. Mais est-ce que, à votre avis, il y a une raison ou des raisons qui justifient que la réglementation ne soit pas appliquée?

Il y a des villes qui ont des réglementations sur les heures de livraison, sur l'interdiction de voir circuler des camions entre telle heure et telle heure, sur le court-circuitage. Je pense à ma ville, entre autres, ou à d'autres. Je sais que ça existe. Est-ce que vous pensez qu'on a tout fait les efforts, puisque vous êtes d'accord avec ce que la ville propose? Est-ce que vous pensez que la ville a fait tous les efforts nécessaires pour justifier une telle demande?

Le Président (M. Vallières): M. Poirier.

M. Poirier (Gérald): Oui. Merci, M. le Président. Au niveau de l'application de sa réglementation, nous, ce qu'on dit, au risque de se répéter, c'est que la ville

devrait, à ce moment-là, faire appliquer sa réglementation sur une base rigoureuse. Je ne dis pas que ça s'est fait tout le temps — effectivement, ce n'est sans doute pas le cas — mais ce qu'on dit, c'est: Il y a une réglementation, la réglementation, elle est là pour être appliquée, et ce qu'on a toujours demandé à la ville, c'est qu'elle puisse l'appliquer d'une façon rigoureuse.

Mme Delisle: Elle a le pouvoir actuellement de le faire? Il y a une réglementation, actuellement?

M. Poirier (Gérald): Actuellement, la ville a le pouvoir de le faire, effectivement, de faire appliquer sa réglementation.

Mme Delisle: Bon, bien, alors pourquoi? Qu'est-ce qu'on demande de plus?

Une voix: ...pas dans la totalité.

M. Poirier (Gérald): C'est ça, effectivement, pas dans la totalité. C'est pour ça, ce n'est pas dans la totalité.

Mme Delisle: Ah! O.K. Merci.

Le Président (M. Vallières): Merci. M. le député de Limoilou.

M. Després: Une courte question.

Une voix: ...

M. Després: Le micro n'est pas ouvert? Ce ne sera pas long. O.K., apparemment, c'est ouvert. Ce n'était pas ouvert. Je m'excuse. Une courte question, juste pour revenir aux avis de tout à l'heure. Au-delà du fait qu'on a maintenant les conseils de quartier — et c'est ce sur quoi la ville repose — au-delà du droit à l'information, avez-vous vérifié quel est le coût pour la ville de ces avis durant l'année? Ça doit être une dépense tout de même assez minime. Remarquez bien que la question pourrait s'adresser directement à la ville, là, mais...

M. Poirier (Gérald): Je vous inviterais...

M. Després: Des fois, vous êtes peut-être au courant, sinon j'adresserai la question aux gens de la ville plus tard.

M. Poirier (Gérald): Nous, ce qui est important, c'est sur le principe.

M. Després: Non, non, je suis d'accord avec vous. C'est pour ça que je vous dis: Au-delà du droit à l'information...

M. Poirier (Gérald): Non, malheureusement, je ne veux surtout pas vous induire...

M. Després: C'était plus par curiosité qu'autre chose. Ça doit être très mineur, de toute façon. O.K., merci.

M. Poirier (Gérald): Très bien.

Le Président (M. Vallières): Merci. Alors, ceci met fin à votre témoignage ce matin. Nous vous remercions de votre présence. Et j'inviterais sans plus tarder le prochain groupe à se joindre à nous.

M. Gaudreault (Pierre): En vous remerciant, Mme la ministre et...

Le Président (M. Vallières): Merci. Alors, le Conseil des monuments et sites du Québec.

Mme Harel: Suspendre une minute?

Le Président (M. Vallières): Oui. Alors, la commission va suspendre pour quelques minutes ses travaux, le temps de s'oxygéner quelque peu. Merci.

(Suspension de la séance à 11 h 45)

(Reprise à 11 h 53)

Le Président (M. Vallières): Bien. La commission reprend ses travaux. Je demanderais aux gens de prendre place, s'il vous plaît. Alors, il nous reste quelque 35 minutes à nos travaux avant l'ajournement. Conséquemment, nous allons procéder à l'audition du prochain organisme, du prochain intervenant, ce qui voudrait dire que, si nous prenons les 30 minutes qui sont allouées, l'Association de l'industrie touristique de la capitale, représentée par M. Daniel Lachance, devra revenir à l'intérieur de nos travaux ultérieurement.

Alors, ceci étant dit, je vais passer la parole maintenant à Mme Vallières.

Conseil des monuments et sites du Québec (CMSQ)

Mme Vallières (Anne): Oui. J'aurais des documents à faire distribuer aux membres.

Bon. Alors, je me présente, mon nom est Anne Vallières. Je suis ici pour vous faire part de la position du Conseil des monuments et sites du Québec relativement à la gestion de la circulation des autocars touristiques dans le Vieux-Québec. Le Conseil des monuments et sites du Québec est un organisme privé à but non lucratif, fondé en 1975, dont la mission consiste à promouvoir la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine bâti et naturel du Québec. Le Conseil fait connaître les éléments patrimoniaux du cadre de vie naturel et bâti aux autorités et à la population du Québec. Il rassemble les individus, les organismes et les groupes partageant sa mission. Il entend également les actions appropriées à la sauvegarde et à la mise en valeur des éléments patrimoniaux. Le CMSQ

compte actuellement au-delà de 400 membres individuels et de 47 membres corporatifs.

Le CMSQ s'intéresse au dossier de la circulation des autocars touristiques dans le Vieux-Québec, puisque toute cette problématique comporte des enjeux relatifs à la protection du patrimoine urbain et architectural. L'accroissement du nombre d'autocars touristiques circulant dans l'arrondissement historique est devenu, au fil des ans, un réel problème qui menace à plus ou moins long terme la préservation de cet ensemble urbain patrimonial.

Le Comité des citoyens du Vieux-Québec réclame depuis plusieurs années que la ville de Québec demande au gouvernement de modifier sa charte afin de pouvoir élaborer une réglementation remédiant au problème du transit des autocars touristiques dans le quartier. Les demandes répétées des résidents du Vieux-Québec, renforcées par les piètres résultats d'une tentative d'autorégulation de l'industrie du transport touristique, ont amené la ville à entreprendre un exercice de consultation auquel le CMSQ a participé. Un groupe de travail formé de représentants de citoyens, d'associations de gens d'affaires et de l'industrie touristique a tenté de dégager des solutions qui permettraient de réduire le nombre de mouvements d'autobus et de diminuer les irritants qui causent ces derniers.

Le Conseil des monuments et sites du Québec estime que la nature du Vieux-Québec, avec son tissu urbain très serré et sa concentration élevée de monuments, rend inadapté le mode de visite en autocar. Ainsi, les tours guidés en autocar nolisé ne devraient pas être permis à l'intérieur de l'enceinte fortifiée. Les exemples de villes présentant une densité comparable à celle du Vieux-Québec et où on ne tolère pas ce type de visites sont nombreux, principalement en Europe. Des villes comme Sienne ou Urbino, en Italie, sont des exemples où ce genre de visites n'est pas toléré. Ces exemples devraient constituer des sources d'inspiration pour générer des solutions aux problèmes constatés et qui ne cesseront d'empirer si la situation demeure inchangée.

Le Conseil des monuments et sites du Québec adhère aux orientations avancées par le plan d'action du Groupe de travail sur les autocars touristiques, le rapport Jean, qui propose d'implanter deux gares touristiques permanentes pour les autocars touristiques, l'une à la haute-ville et l'autre à la basse-ville, et de localiser des débarcadères aux confins de l'arrondissement historique. Leur distribution selon le critère de la distance parcourue dans un rayon de cinq minutes de marche, qui correspond à un quart de mille, permettrait l'accès facile à tous les points d'intérêt. Ce critère, qui est reconnu par la littérature en matière de design urbain, est d'usage courant et n'est pas une norme qui concerne les seules personnes jeunes et en bonne condition physique, mais l'ensemble des usagers de l'espace public collectif. Cette norme, conforme à la modularité observable dans la structure d'une ville comme Québec, vaut aussi bien pour les jeunes enfants qui se rendent à l'école à pied par des froids de moins 20 °C durant l'hiver que pour les personnes âgées. Par conséquent, cette norme n'a pas à être réduite afin de tenir compte de l'âge moyen des touristes.

D'une manière générale, relativement à la gestion du patrimoine, le CMSQ croit que le Vieux-Québec ne devrait pas être considéré comme un produit touristique. Cette approche, guidée par des impératifs de rentabilité immédiate, peut devenir incompatible avec celle qui vise le développement d'un milieu habité et la protection à long terme d'un ensemble urbain patrimonial dont l'équilibre entre les différentes fonctions — résidentielle, commerciale, institutionnelle, récréative, etc. — garantit la vitalité. C'est pourquoi nous appuyons la demande de modification de la charte de la ville de Québec afin que celle-ci puisse appliquer les recommandations du rapport Jean, qui résultent d'un exercice de consultation auquel tous les intervenants concernés par cette problématique ont participé. Je vous remercie.

Le Président (M. Vallières): Merci, Mme Vallières. Ceci nous amène aux échanges avec les membres de la commission. Mme la ministre.

Mme Harel: Merci, M. le Président. Bienvenue, Mme Vallières. Alors, vous présentez le mémoire au nom du Conseil des monuments et sites du Québec, qui a comme mission de promouvoir la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine bâti et naturel du Québec, me dit-on, et non pas seulement de Québec. C'est bien le cas?

Mme Vallières (Anne): Non, non, c'est un organisme national.

Mme Harel: Qui a son siège social...

Mme Vallières (Anne): À Québec.

Mme Harel: À Québec. Alors, dans le fond, ce que vous nous rappelez, c'est que l'arrondissement historique a été constitué avant que l'automobile existe, n'est-ce pas...

● (12 heures) ●

Mme Vallières (Anne): Oui.

Mme Harel: ...et qu'en tenir compte, c'est maintenir le milieu de vie pour ceux qui y résident et reconnaître son caractère historique.

Mme Vallières (Anne): Je dirais même sa spécificité parce que, nous, ce qu'on considère, c'est qu'en fait la ville, elle est comme elle est, elle ne changera pas. On en est même fiers, qu'elle soit comme ça. C'est une ville qui a une spécificité très forte à l'échelle de l'Amérique du Nord, même. Alors, on croit qu'il faudrait plutôt adapter justement le mode de visite à ses spécificités plutôt que de faire le contraire et d'imposer à la ville un mode de visite qui est diffusé partout en Amérique du Nord. Je veux dire, les visites en autocar nolisé sont pertinentes quand on a des grandes distances à parcourir. Le territoire de l'Amérique du Nord est conçu comme ça, on a souvent des grandes distances entre des monuments d'intérêt, alors on ne peut pas se déplacer à pied. Mais la réalité du Vieux-Québec est

tout autre, et, nous, on considère qu'il faudrait justement être imaginatifs pour trouver des modes qui sont plus adaptés à cette réalité-là.

Mme Harel: Et c'est parce qu'elle est comme elle est, nous dites-vous, que l'on vient la visiter.

Mme Vallières (Anne): Oui, exactement. Ha, ha, ha!

Mme Harel: Et, si elle cessait d'être ce qu'elle est, c'est-à-dire un milieu de vie et essentiellement un milieu qui n'est pas qu'un produit touristique mais un produit authentique, n'est-ce pas, on y viendrait moins. Elle n'aurait pas été reconnue comme faisant partie du patrimoine mondial.

Mme Vallières (Anne): Exactement, oui. Exactement. Non, c'est très complexe de maintenir l'équilibre entre les différentes fonctions dans un milieu comme ça. Nous, on considère qu'il faut justement faire très attention à préserver cet équilibre-là.

Mme Harel: Vous nous parlez de ces piètres résultats de la tentative d'autorégulation de l'industrie du transport touristique qui ont amené la ville à entreprendre l'exercice de consultation. Alors, le conseil a été partie prenante de ce processus de consultation. Est-ce que c'est le cas?

Mme Vallières (Anne): Oui.

Mme Harel: Pouvez-vous nous en décrire le déroulement?

Mme Vallières (Anne): En fait, c'est ça, c'est un groupe de travail qui a été mis sur pied, qui regroupait différents représentants — il y avait des citoyens, des représentants de l'industrie touristique, des représentants aussi des transporteurs par autocar, le groupe de protection du patrimoine qu'est le CMSQ — et qui visait à établir un consensus entre tous ces intervenants-là, à faire une réflexion justement sur les solutions qui pourraient être apportées aux problèmes pour établir un consensus avant de modifier la charte.

Mme Harel: Est-ce qu'il y a eu ce consensus?

Mme Vallières (Anne): En tout cas, il y a un rapport qui a été déposé. C'est certain que le rapport n'est pas parfait, selon les différentes positions dans lesquelles on se place, mais c'est un rapport qui fait quand même des grands pas en avant, qui proposait un plan d'action aussi pour les cinq prochaines années, qui était progressif, qui permettait aussi justement d'évaluer les résultats des mesures prises au fur et à mesure pour ne pas tout chambarder d'un coup sec, mais qui proposait quand même des mesures correctives pour diminuer les impacts négatifs de la circulation des autocars touristiques dans l'arrondissement.

Mme Harel: Je ne sais pas, M. le Président, est-ce que les résidents du Vieux-Québec viendront déposer devant la commission, à votre connaissance? Oui, hein? On les verra cet après-midi.

Le Président (M. Vallières): Je regarde dans la liste des mémoires. Je pense que oui, il y a le CRAC Vieux-Québec.

Mme Harel: Oui? Alors, je vais réserver mes questions pour ce regroupement. Je vous remercie.

Le Président (M. Vallières): Bien. Merci, Mme la ministre. M. le député de Hull.

M. Cholette: Merci, M. le Président. Bonjour, Mme Vallières. Merci de votre présentation, merci aussi de votre apport au document de réflexion. Ma compréhension, c'est que votre groupe était représenté, donc, sur ce comité. Je comprends que vos préoccupations traitent de la question architecturale, de la question patrimoniale, de la question de la préservation de ces choses et que les interventions que vous faites, c'est dans ce sens-là. Vous allez me permettre de soulever peut-être un élément, pour faire un peu l'avocat du diable avec votre présentation, afin d'éclairer les membres de la commission.

Je ne sais pas si vous avez eu la chance tantôt d'entendre une personne d'affaires nous dire: Oui, on veut bien régler, sauf qu'il faut faire attention, il y a un impact économique, pour avoir vu à l'oeuvre certaines réalités des secteurs patrimoniaux dans certaines villes où on voit que, lorsqu'on a un site patrimonial, les obligations en termes de restauration sont d'autant plus importantes, la charge financière, la responsabilité financière des propriétaires est d'autant plus importante lorsque ce sont des sites, des petits bijoux qu'il faut préserver.

Je tente de savoir comment est-ce qu'on peut concilier le fait qu'on doive investir davantage et faire des efforts accrus pour préserver notre bâti dans certains secteurs particuliers, ce qui incombe donc aux propriétaires d'avoir une capacité financière supérieure. Comment concilier cette réalité avec le fait que, par certaines mesures, on risque d'affaiblir l'aspect économique de ces commerces, selon la prétention de certains? Est-ce que vous ne trouvez pas que de faire cela va mettre en péril justement la préservation du bâti et la capacité des gens de se prendre en main pour restaurer avec les matériaux d'antan, les caractéristiques architecturales d'antan? Est-ce que vous ne croyez pas qu'il y a un risque purement économique à votre prétention de dire que, oui, en légiférant sur la restriction notamment de la circulation d'autobus, on risque de se ramasser avec un bâti détérioré au bout de quelques années?

Mme Vallières (Anne): Ce n'est pas seulement une question du bâti détérioré par la circulation des autobus — il n'y a peut-être pas un lien qui est si direct que ça — c'est plutôt la préservation d'un milieu de vie. C'est certain aussi que, quand le Vieux-Québec est

encombré par des autobus touristiques — je ne sais pas si vous êtes allé vous promener à la place d'Armes durant l'été — quand on a des filées de 10 autobus devant la terrasse Dufferin et le Château Frontenac, ça a un impact négatif justement sur les caractères tellement particuliers, tellement intéressants de la ville de Québec. Alors, c'est plus à ce niveau-là qu'il y a un impact, là.

M. Cholette: M. le Président, ma question traite particulièrement de l'impact d'interdire, par exemple, la circulation d'autobus dans ces secteurs, l'impact sur l'achalandage des commerces.

Mme Vallières (Anne): Oui.

M. Cholette: Si tel était le cas, si la prétention s'avérait exacte — ce n'est pas moi qui le dis, là, mais si la prétention s'avérait exacte — et donc que la capacité financière de nos propriétaires d'immeuble diminuait, est-ce qu'il n'y aurait pas un impact sur la capacité de notre société de préserver notre bâti?

Mme Vallières (Anne): Ça, c'est certain que c'est le point de vue des représentants de l'industrie touristique, mais le Vieux-Québec étant un lieu, une destination touristique depuis très longtemps, depuis même le XIX^e siècle, l'autobus n'existait pas à ce moment-là et les gens se déplaçaient, ils parcouraient de grandes distances pour venir le visiter.

C'est certain que le changement fait peut-être peur aussi. On est obligé d'imaginer des solutions innovatrices. Mais, nous, on est très, très inquiets si la situation demeure inchangée. Il y a des propositions d'aide aussi. Vous parlez de la charge financière supplémentaire pour entretenir des bâtiments patrimoniaux; il y a des programmes d'aide à la rénovation, à la restauration. Alors, il y a des compensations pour les propriétaires des bâtiments qui sont situés dans l'arrondissement historique.

C'est certain aussi que, quand on s'installe là, il y a des gros avantages mais il y a aussi des responsabilités, puis ça, c'en est une, d'entretenir et d'accepter justement, disons, les inconvénients qui font partie aussi de l'attrait de ces bâtiments-là. C'est ça. Je veux dire, le point de vue de l'industrie est certainement, je dirais, conservateur, dans le sens qu'eux ont un intérêt, présentement. Nous, on n'est pas contre la présence de toute l'industrie touristique dans le Vieux-Québec, mais on dit qu'il ne faut pas que ça devienne la seule.

M. Cholette: Merci.

Le Président (M. Vallières): Merci, M. le député, madame. J'ai d'autres demandes d'intervention. Peut-être vous indiquer qu'il reste au-delà de 20 minutes à nos travaux, et on a comme le choix présentement ou de convenir de terminer en recevant l'Association de l'industrie touristique de la capitale, puisque les gens sont là... Mais il y a un petit problème, en début d'après-midi, on a un caucus. Je sais qu'il y a, entre autres, un caucus qui se

tient à midi trente. Alors, si on peut procéder rapidement avec Mme Vallières, on pourrait, je pense, recevoir l'Association de la région de Québec.

Mme Delisle: Ça va. Je peux remettre ma question, là.

Le Président (M. Vallières): Oui?

Mme Delisle: Est-ce que j'ai bien compris, M. le Président, qu'on rencontrerait l'autre groupe tout de suite?

Le Président (M. Vallières): Oui.

Mme Delisle: Bon, c'est correct, ça va. Merci.

Mme Vallières (Anne): Merci.

• (12 h 10) •

Le Président (M. Vallières): Très bien. Merci, Mme Vallières, de votre présentation. Je demanderais aux gens de l'Association de l'industrie touristique de la Capitale, représentée par M. Daniel Lachance, de prendre place.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Vallières): Bien. Alors, M. Lachance, votre présentation, et on a jusqu'à midi trente. Alors, si on veut avoir des échanges avec les membres, plus vite elle se fera, mieux ce sera. M. Lachance.

Association de l'industrie touristique de la Capitale (AITC)

M. Lachance (Daniel): Merci beaucoup. M. le Président, Mme la ministre, Mmes et MM. les commissaires, au nom de l'Association de l'industrie touristique de la Capitale, je présente le présent mémoire. Évidemment, il sera question du transport touristique.

L'Association de l'industrie touristique de la Capitale a été créée durant l'été 1998, faisant suite à une rupture des liens de confiance entre l'industrie touristique du Vieux-Québec et l'administration municipale de Québec. Le peu de compréhension et de reconnaissance à l'égard des petits entrepreneurs de l'industrie touristique et une certaine vision idyllique, voire bucolique, de l'arrondissement historique de Québec ont mené, après des mois de travaux impliquant plusieurs leaders de l'industrie et quelques représentants municipaux, à une rupture des liens de confiance si longs à tisser et si fragiles.

L'Association pour l'industrie touristique de la capitale croit que le défi que représente le cheminement visant à changer des comportements acquis de la part des autocaristes ne peut réussir qu'à la condition primordiale que l'industrie touristique soit le véritable partenaire et promoteur du processus de changement. L'AITC, représentant plus de 300 entreprises et des milliers d'emplois directs et indirects, souscrit à la nécessité d'améliorer la circulation dans sa globalité dans l'arrondissement

historique du Vieux-Québec, dans le cadre d'un plan de travail rigoureux, avec des solutions concrètes. De plus, nous estimons que le cadre réglementaire actuel permet ces améliorations si, en support, nous nous dotons, au moment opportun, d'une bonne stratégie de communication auprès de l'ensemble des acteurs de l'industrie et des autocaristes nord-américains. Dans cette perspective, l'Association de l'industrie touristique de la Capitale invite les commissaires à se rappeler des faits suivants. Selon l'Organisation mondiale du tourisme, la demande globale du tourisme de groupe va connaître une baisse significative au cours des cinq prochaines années — on parle des années 2000 à 2005 — et j'invite les commissaires à consulter le plan d'action que M. Maxime Arseneau a déposé il y a à peine quelques jours pour la période 2000 à 2005.

La ville de Québec, par son rôle majeur au sein de la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec, la STCUQ, et dans le cadre des pouvoirs qu'elle détient actuellement, pourrait réduire le nombre de passages d'autobus urbains dans le Vieux-Québec, avec en moyenne deux passagers à bord par trajet, de plus de 20 000 passages pendant la haute saison touristique, soit sur 180 jours à peu près, et ça, de façon récurrente. Actuellement, il y a un peu plus de 250 passages d'autobus de la STCUQ par jour, et il serait possible, selon nous, d'en réduire le flux à environ 100, 125 par jour.

La ville de Niagara-on-the-Lake a, elle aussi, modifié ses règlements de façon excessive pour les autocaristes. En l'espace d'un an, les autocaristes ont boudé la destination et le chiffre d'affaires d'un grand nombre d'entreprises a chuté de 40 % à 50 %, laissant derrière ce gâchis des centaines de chômeurs et une municipalité et une chambre de commerce qui aujourd'hui tentent de réparer les pots cassés. Si la ville de Québec souhaite maintenir sa démarche actuelle auprès des autocaristes, quel sera le coût économique réel de toute cette mésaventure: 10 000 000 \$, 25 000 000 \$, 50 000 000 \$? Combien de nouveaux chômeurs?

Soulignons que, selon la Canadian Motorcoach Association, un autocar avec 45 passagers à bord laisserait en moyenne dans l'économie du Vieux-Québec, en une seule journée, 7 000 \$ en retombées économiques directes. Quel est l'impact dans l'économie locale d'un autobus de la STCUQ avec deux passagers à bord en moyenne? Ne devons-nous pas convenir que l'un constitue un apport économique important pour lequel tout changement de comportement souhaité mérite prudence, compétence, professionnalisme et application sur une période de quelques années, et que l'autre représente une dépense excessive que les autorités de la ville de Québec devraient évaluer afin d'en réduire autant l'impact sur les taxes de ses citoyens et commerçants que sur la circulation dans l'arrondissement historique de Québec? Cette position ne veut toutefois pas dire que les autocaristes doivent se soustraire à leurs responsabilités. Non!

La ville a concocté un rapport qu'on appelle, nous, dans l'industrie, le rapport Jean. Le rapport Jean laisse croire que de multiples consensus entreprises-ville de Québec ont entouré sa rédaction. L'Association pour

l'industrie touristique de la Capitale invite les commissaires à prendre connaissance dudit rapport et à constater l'absence de consensus évident. Le seul signataire du rapport, M. Jean, a déposé en annexe de son document tous les avis et mémoires dénonçant sa propre démarche et rejetant ses conclusions, fait plutôt inédit pour la rédaction d'un tel rapport. Mais, en même temps, force nous est de constater que l'ensemble de l'industrie touristique s'oppose aux aspects majeurs du rapport.

Le plan d'action contenu dans le rapport de la ville mentionne la réalisation prochaine d'études, de visites dans d'autres villes ayant vécu des problèmes comparables, de plans de développement touristique du Vieux-Québec, de démarches pour l'implantation d'aires d'accueil pour les autocaristes en périphérie. Où sont ces études? Où sont les rapports de voyage? Où sont les plans? Où seront implantées les aires de stationnement et d'accueil? Où est l'argent pour payer tout cela? L'AITC, devant la tâche à réaliser au cours des prochaines années pour réaliser le plan d'action et amener les changements souhaités dans le comportement des autocaristes, estime qu'il est très prématuré de demander des modifications à la charte.

De plus, la ville souhaite se soustraire aux autorités provinciales que représentent le ministère des Transports et la Commission des transports. N'est-ce pas excessif? Possède-t-elle actuellement les compétences professionnelles et techniques pour s'en soustraire? Et de quel droit peut-elle le faire? On veut le pouvoir d'une main; de l'autre, on ne semble pas, pour l'instant, avoir les outils ni l'argent pour même réaliser les premières étapes du plan d'action défini dans le rapport Jean. N'y a-t-il pas là un danger réel de craindre le pire pour les autocaristes? Ne devrions-nous pas nous concentrer sur les différentes étapes du plan et revenir devant le Parlement de Québec quand nos travaux seront avancés? Voulons-nous vivre ici l'erreur de Niagara-on-the-Lake?

En guise de conclusion, il me fait plaisir de déposer, au nom des 300 membres de l'AITC, une pétition de 1 120 signatures de travailleurs de l'industrie touristique du Vieux-Québec qui s'opposent au processus choisi unilatéralement par la ville de Québec, qui pourrait mettre en péril leur emploi et celui d'autres travailleurs de la région de Québec et faire fuir des touristes dont notre économie locale et régionale a besoin. Merci pour votre attention.

Le Président (M. Vallières): Merci, M. Lachance. Une demande d'intervention, Mme la ministre.

Mme Harel: Merci, M. le Président. M. Lachance...

M. Lachance (Daniel): Bonjour, madame.

Mme Harel: ...bonjour. Vous avez parlé de statistiques à venir, en fait, ou de celles, plutôt, nous avez-vous dit, que mon collègue Maxime Arseneau avait déposées concernant l'industrie touristique dans les années à venir. J'ai en mémoire justement une étude qui a été

réalisée par l'organisme que vous avez cité et qui prévoit, d'ici 20 ans, une augmentation absolument phénoménale du tourisme. On prévoit que 1 500 000 000 de personnes annuellement vont se déplacer hors leur résidence à travers le monde, et déjà vous voyez, par exemple, qu'à Montréal, cette année, nous aurons connu la meilleure année touristique depuis l'Expo de 1967. Donc, on peut dire que, pour toutes sortes de facteurs, là, nous aurons, dans les années qui viennent — il faut le prévoir et s'ajuster en conséquence — une augmentation de la fréquentation, et la tendance lourde serait à la consommation — ça a l'air paradoxal, le mot « consommation » — de produits authentiques, n'est-ce pas, sur les plans culturel, patrimonial et architectural. Alors donc, nous pouvons, je pense, nous réjouir de nous situer dans ce créneau, en autant que nous préservions le caractère d'authenticité de notre patrimoine architectural et de notre vie culturelle.

Je pense que cette question qui est devant nous, en fait, nous amène à poser la question du cadre de vie, parce qu'on se déplace, hein? Chacun de nous a dû, à un moment donné, aller dans des centres de divertissement, des centres d'amusement — Disneyworld et autres — qui ne sont pas des milieux de vie pour des résidents. Ce sont des centres de divertissement où on quitte à une certaine heure — on arrive le matin puis on quitte le soir — alors que, dans l'arrondissement historique de Québec, comme de Montréal, finalement, il y a un cadre de vie, il y a des résidents, et c'est sans doute ce qui en fait son charme aussi. Alors, c'est toute la question de l'équilibre que l'on doit préserver.

• (12 h 20) •

Vous nous dites: C'est prématuré. Dans le fond, vous nous dites: Il ne faut pas intervenir maintenant puis recevoir les demandes que la ville fait en matière de modification de sa charte.

M. Lachance (Daniel): En fait, c'est tout à fait exact, Mme la ministre, parce que l'une des caractéristiques de l'industrie touristique, c'est ses multiples composantes, aussi sa relative fragilité et l'importance de la perception que peuvent avoir certains intervenants ou acteurs dans l'industrie touristique. Vous êtes sûrement bien placée pour savoir qu'à l'occasion il y a des médias extérieurs au Québec qui présentent une image qui peut être un peu négative ou folklorique du Québec sur certains marchés du monde. Je dois juste vous mentionner, Mme la ministre, que, dimanche midi, il y avait, à Toronto, le congrès du Canadian Motorcoach Association et qu'il a déjà été question de la problématique de la circulation dans le Vieux-Québec. Donc, il ne faudrait pas qu'on développe des perceptions qui pourraient être relativement négatives, qui pourraient constituer des irritants pour les décideurs des destinations touristiques et aussi pour les promoteurs des destinations touristiques.

Ce que, nous, on pense, c'est qu'il faut aller dans une démarche où on va être capable de démontrer clairement à l'ensemble de l'industrie touristique qu'on a des pas concrets de faits et qu'on en arrivera un peu plus tard dans le temps à obtenir ces règlements-là d'interdiction.

Vous savez, il y a des gens aux États-Unis, Mme la ministre, qui offrent 250 destinations touristiques. Demain matin, s'ils ont une perception que ça devient de plus en plus compliqué de venir dans une destination touristique, c'est facile pour eux d'enlever la page du catalogue.

Mme Harel: Mais jusqu'où faut-il demander aux résidents de se sacrifier? Je pense que c'est là la question. Parce que je vois qu'il y a une chronologie qui fait presque 15 ans d'interventions dans ce dossier-là. En fait, moi, ça remonte à 1985, lorsqu'il y a eu la déréglementation du transport touristique, et puis ensuite 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, et ainsi de suite, avec des gestes importants en 1997, en 1998, et toujours pas de solution. Alors, vous nous dites...

M. Lachance (Daniel): Je pense, Mme la ministre, que le plan d'action du rapport Jean, avec ses forces et malgré ses faiblesses, dénote une voie d'avenir intéressante mais qui peut se faire dans le cadre réglementaire actuel de la ville. Nous, on n'est pas contre le processus pour bonifier la relation résidents-autocars touristiques dans l'arrondissement historique de Québec; tout ce qu'on pense pour l'instant, c'est qu'on souhaiterait qu'on mette nos énergies non pas à obtenir des droits et des règlements supplémentaires, mais qu'on travaille à élaborer, à confirmer et à concrétiser les plans d'action qu'on veut mettre en place, parce qu'il faut comprendre que la solution de la relation entre le citoyen et les autocars touristiques... Ce n'est pas évident non plus que ça va être la meilleure solution, de proscrire les autocars touristiques dans l'arrondissement historique de Québec. Ça va nous faire une ville qui pourrait être un peu plus une ville fantôme avec un peu plus de chômeurs. Donc, il y a un équilibre qu'il faut maintenir en place, Mme la ministre.

Mme Harel: M. Lachance, je comprends que vous-même étiez présent lorsque l'opposition au conseil de ville est venue nous informer qu'elle était, elle aussi, favorable. Vous savez, on vit ici, parfois, à l'Assemblée nationale, des moments de grâce où le gouvernement et l'opposition sont d'accord sur des questions. En général, c'est parce qu'il y a dans l'opinion publique et chez les citoyens une attente qui fait en sorte que toutes les formations politiques sont unanimes à le reconnaître. Est-ce que ça ne vous amène pas à réfléchir sur le fait que les citoyens attendent que quelque chose se passe, là, de sérieux dans ce dossier? Et qu'est-ce que vous pensez de ce plan de valorisation du Vieux-Québec et de la gestion des autobus touristiques, le plan d'action 1999-2001 qui a été adopté cet été à la ville de Québec?

M. Lachance (Daniel): En fait, madame, je vous dirais que, d'emblée, de grands pans de ce rapport-là sont à mon avis sur la bonne voie et qu'on doit mettre maintenant nos énergies à les réaliser, ces projets-là, à l'intérieur du plan d'action. On est favorables, madame. Nous aussi, on aime notre Vieux-Québec. Certains d'entre nous sont même des payeurs de taxes dans cette ville-là,

donc on veut qu'elle demeure belle, qu'elle soit accueillante et qu'elle ne soit pas perçue négativement par les intervenants touristiques du monde entier. Toutefois, je pense que, pour l'instant, le rôle majeur qu'on devrait faire conjointement, c'est de s'assurer que les partenaires de l'industrie travaillent à concrétiser le plan d'action mis de l'avant.

Mme Harel: Juste peut-être une dernière intervention, très rapidement.

Le Président (M. Vallières): Oui, rapidement, parce que le temps s'écoule.

Mme Harel: Je voulais vraiment m'assurer: il ne s'agit d'aucune façon de prohiber. En fait, ce dont il est question, c'est de réglementer. Mais la réglementation ne permet pas la prohibition. Alors, il n'y a pas de prohibition sur la table.

M. Lachance (Daniel): Non, je sais.

Mme Harel: D'accord.

Le Président (M. Vallières): Bien. Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Merci, M. le Président. M. Lachance, il y a trois ans, nous étions — plusieurs d'entre nous, d'ailleurs — ici, en commission parlementaire, au moment où la ville de Québec a demandé ce pouvoir de réglementer et où, d'un commun accord, tout le monde s'est entendu pour qu'il y ait un moratoire. Trois ans plus tard, on se retrouve encore en commission parlementaire, confrontés à un même dilemme — la ville, l'industrie touristique, les commerçants, les citoyens — puis on est toujours un peu pris, nous autres, dans un carcan. Je pense que ce que Mme la ministre a voulu dire, tout à l'heure, sans présumer évidemment du vote de l'opposition, là — je suis convaincue que ce n'est pas ça qu'elle a voulu faire — elle a quand même voulu exprimer qu'on est du bord du citoyen, qu'on est du bord du commerçant, qu'on est du bord de l'industrie touristique, qu'on est finalement du bord de l'économie de la région du Québec, et ça comprend tout ce monde-là.

Moi, je dois vous dire que, depuis quelques mois, je suis responsable plus particulièrement du tourisme. Je me préoccupe de ça et j'ai beaucoup de difficultés à penser qu'on va encore remettre. Je ne vous dis pas que les arguments ne sont pas bons, je réfléchis à voix haute, sincèrement. Mais vous dites vous-même dans votre mémoire qu'il y a déjà une baisse prévue, pour parler des autocaristes. Donc, je présume que les gens ont des nouvelles façons, des nouvelles habitudes de consommation.

M. Lachance (Daniel): Ils vont venir avec des voitures dans le Vieux-Québec, ça va créer un autre genre de problème. Ha, ha, ha!

Mme Delisle: Bien, peut-être que ce n'est pas la solution, d'aller avec les voitures dans le Vieux-Québec. Mais la personne qui vous a précédé, Mme Vallières, tout à l'heure faisait référence à des villes anciennes où ce sont des villes piétonnes. Elle donnait les exemples de Sienne, d'Urbino, on peut parler d'Assise puis de bien d'autres villes ailleurs en Europe. Est-ce que des visites guidées... Puis là je ne voudrais pas que les propriétaires d'autobus puis d'autocars tombent morts sur leurs chaises. Est-ce que c'est impensable de prévoir qu'on pourrait, d'ici cinq ans, en venir avec des navettes dans le Vieux-Québec — je pose la question — et qu'on s'habituerait finalement à cette clientèle qui s'en vient?

C'est vrai qu'il y a des personnes qui sont plus âgées, dont la mobilité est plus restreinte, mais il y a une clientèle aussi qui est de mon âge, puis qui est plus jeune que moi, et qui est prête à marcher, puis à regarder, puis à faire du lèche-vitrine, puis à aller voir dans les musées. C'est cette génération-là qui est là. C'est une génération qui est plus éduquée, qui est plus instruite puis qui a le goût de faire des visites culturelles.

Vous me pardonnez, je suis allée à Niagara-Lake, c'est très, très beau, mais il n'y a pas de commune mesure avec le Vieux-Québec. Je veux dire, franchement, là, c'est très beau, c'est agréable d'y aller, mais le Vieux-Québec, c'est le Vieux-Québec. Y a-tu moyen qu'on s'entende pour que tout le monde y trouve son compte, que les commerçants ne soient pas traumatisés parce qu'ils pensent qu'on va empêcher les autocars d'y aller, que vous autres qui êtes dans l'industrie... Parce que c'est une industrie au même titre que la haute technologie puis l'industrie manufacturière. Ce n'est pas juste un outil de développement, le tourisme, ça fait partie de notre véritable économie. Y a-tu moyen qu'on s'entende? Puis est-ce que ce n'est pas possible à travers — puis ça, je vous pose vraiment la question — la réglementation actuelle? Parce qu'il y en a plusieurs qui nous ont dit: Ce n'est pas nécessaire de donner ce pouvoir-là à la ville de Québec; en vertu de l'article 546, dans sa charte, elle l'a.

Moi, je ne comprends pas actuellement pourquoi ça ne peut pas se faire à l'intérieur de cette réglementation-là puis pourquoi ça a pris trois ans, encore aujourd'hui, pour se faire dire qu'on n'est pas prêt. Je veux être positive, je voudrais que ça marche, je voudrais que ma région soit la plus accueillante possible puis que tout le monde y vienne puis ait le goût d'envoyer ses amis, mais on est encore pris dans ce carcan-là, actuellement.

Le Président (M. Vallières): M. Lachance, juste avant de vous donner la parole, faudrait convenir de dépasser d'environ deux ou trois minutes midi trente.

Mme Delisle: Excusez!

Mme Harel: Ça va.

Le Président (M. Vallières): Ça va? Alors, M. Lachance.

● (12 h 30) ●

M. Lachance (Daniel): M. le Président, merci. En fait, je pense qu'il y a une partie de votre question à laquelle c'est plutôt à la rangée derrière moi de répondre, pour ce qui a rapport à l'application des règlements actuels. Moi, je pense qu'il y a moyen de s'entendre, effectivement. Il y a des éléments intéressants dans le rapport Jean, mais, comme je vous dis, je pense qu'on devrait mettre nos énergies à la concrétisation du plan d'action. Et, pour le faire, la ville n'a pas besoin de demander un règlement supplémentaire ou un droit supplémentaire au Parlement de Québec, elle peut le faire dans le cadre de ses fonctions actuelles.

Prenons son intervention auprès de la STCUQ, ça n'a pas nécessairement de lien avec la demande d'aménagement à la charte que la ville fait ici. Il y a des modèles partout dans le monde où il y a moyen de faire des réseaux d'autocars, comme il y a moyen de faire des réseaux de métro avec trois lignes, trois ou quatre sections de lignes qui fonctionnent, avec des titres différents et tout, qui viendraient restreindre ou limiter l'entrée inutile d'autocars urbains dans le Vieux-Québec. Il y a moyen de faire quelque chose, à mon avis. Commençons donc juste par ça, dans le cadre actuel des règlements, à travailler ensemble à trouver une solution à ça, réduire les autocars urbains dans le Vieux-Québec, la STCUQ, puis déjà on va changer le paysage. On parle de 20 000 passages en 180 jours; c'est quand même important.

Aussi, je terminerais en disant, M. le Président, une dernière chose: il faut faire attention à la magie que peuvent représenter les navettes, parce qu'une navette, ça transporte 25 personnes, et, si on se ramasse à doubler ou à tripler le nombre de passages de navettes dans le Vieux-Québec, bien, dans 10 ans, on va se revoir, d'autres seront absents, d'autres seront présents, mais on va se parler, à ce moment-là, de la problématique occasionnée par les navettes.

Le Président (M. Vallières): Merci. Je m'excuse auprès du député de Bertrand qui m'avait demandé la parole. Alors, on peut peut-être conclure.

M. Cousineau: Oui, bien, une minute, parce que mon intervention allait dans le même sens que la députée de Jean-Talon. Moi aussi, lorsque je regarde votre mémoire, je trouve ça un petit peu curieux de comparer l'arrondissement du Vieux-Québec, qui est un arrondissement patrimonial avec un patrimoine bâti extraordinaire, avec Niagara-on-the-Lake. Ça fait curieux un petit peu parce que, même si c'est magnifique là-bas, il n'y a pas de comparaison possible. Alors, c'est ça.

M. Lachance (Daniel): En fait, je vous dirais, M. le député, si vous me permettez — je serai bref là-dessus — que l'intervention n'était pas pour juger la beauté relative des deux villes mais pour montrer le danger que peut représenter une décision un peu excessive de modifier des règlements à l'égard des autocaristes, tout simplement.

Le Président (M. Vallières): Alors, je vous remercie M. Lachance. La commission devrait se revoir cet après-midi, sous réserve de l'ordre de la Chambre. Alors, nous ajournons nos travaux sine die.

(Suspension de la séance à 12 h 33)

(Reprise à 15 h 26)

La Présidente (Mme Robert): La séance de la commission de l'aménagement du territoire est ouverte. Nous entendrons maintenant l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, alors, je présume, M. Romain Girard. Avant de faire votre présentation, s'il vous plaît, vous présenter et présenter les gens qui vous accompagnent.

Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)

M. Girard (Romain): Bonjour, Mme la Présidente. MM., Mmes les membres de cette commission, mon nom est Romain Girard, je suis directeur général de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. Je suis accompagné, à ma gauche, donc à votre droite, de Marie-Josée Banville, qui, chez nous, est la responsable du transport nolisé, du transport touristique et du transport par abonnement — donc, c'est un créneau pour nos transporteurs — et, à votre gauche, donc à ma droite, de Me David Blair, de Gagné, Letarte, qui est le conseiller juridique de notre Association. Et, au cas où j'irais trop loin, il a le mandat de m'arrêter. Mon intention n'est pas d'aller trop loin. Vous comprendrez que mon commentaire, et le mémoire qui est déposé devant vous, est plutôt professionnel. Nous avons fait le choix stratégique, comme association, de garder une certaine distance par rapport à des enjeux commerciaux qui sont déjà bien incarnés par un grand nombre de représentants qui vont comparaître devant cette commission.

Je précise aussi que l'ensemble des commentaires de notre Association n'ont qu'un objet, c'est référer à l'ajout de l'article 546.1 à la charte de la ville de Québec, ajout qui est prévu par l'article 36 de la loi n° 210. Alors, si mes commentaires laissent à comprendre qu'on s'objecte à quoi que ce soit d'autre, il faudra l'interpréter différemment; on se cible là-dessus.

L'APAQ, qu'est-ce que c'est? C'est une association assez âgée, 73 ans d'âge, une association provinciale, au-delà de 200 transporteurs — scolaires, en commun, interurbains, urbains, nolisés, touristiques — et 3 500 autobus et autocars à travers le Québec. L'APAQ intervient comme promoteur du tourisme en groupe depuis 11 ans sur le marché nord-américain pour faire valoir la destination québécoise, la destination de la province de Québec. L'APAQ a contracté, dans les derniers mois, avec un organisme qui est le Bureau de normalisation du Québec afin que soit élaborée par le BNQ une norme de

service à la clientèle dans le transport par autobus, norme dont on fera la promotion dès qu'elle sera élaborée; on parle d'à 18 mois de maintenant.

J'en suis à la page 3 du mémoire. J'en ferai une lecture un peu biaisée. J'ai oublié — excusez-moi — de soulever que j'ai des pièces à déposer. Est-ce que quelqu'un, donc, peut venir les prendre pour qu'on les distribue? Ça va aider à votre compréhension. Je m'excuse. Alors, les pièces sont en deux temps.

On m'a informé que vous l'aviez reçue ce matin, mais j'ai un confrère directeur de l'Association du camionnage du Québec qui a fait parvenir à cette commission, dans les dernières heures ou dans les derniers jours, une position de l'ACQ. Alors, je vous la transmets en copie. C'est à la demande de mon confrère. Ça va nous permettre d'être sûrs que, lorsque je référerai à des arguments qu'eux ont utilisés, tous les gens les aient devant eux.

• (15 h 30) •

Le premier énoncé dans notre mémoire: nous reconnaissons qu'il y a des problèmes de circulation dans l'arrondissement historique du Vieux-Québec. Cette reconnaissance est, chez nous, bien importante, elle nous a motivés à collaborer à tous les comités ou à toutes les actions pour régler ce problème au cours des dernières années et nous voulons être partie de la solution de ce problème dans les prochaines années. Nous considérons que la pression exercée par la circulation dans le Vieux-Québec est une pression tangible, qu'elle affecte non seulement la qualité des résidents, mais qu'elle menace également la qualité de l'expérience touristique des gens qui viennent visiter le Vieux-Québec. Nous avons tout intérêt, ne serait-ce que pour des raisons commerciales, à régler ce problème. Ces solutions, ou ce règlement du problème, doivent être envisagées dans le cadre plus vaste des enjeux politiques et économiques du Québec et doivent être envisagées dans le respect des caractéristiques particulières de chacun des secteurs concernés.

Le deuxième bloc dans notre mémoire: nous demandons un engagement ferme de l'administration municipale pour la suite du plan d'action qui a fait l'objet de discussions au cours des derniers mois et dont vous avez entendu parler ce matin. Il y a eu des consultations, il y a un plan d'action. Nous souscrivons à un très grand nombre de recommandations ou d'étapes de ce plan d'action. Cependant, certaines étapes de ce plan d'action exigent des mises de fonds importantes. Nous voulons, avant de signer ce chèque en blanc, savoir comment sont quantifiés ces engagements financiers, où sont ces fonds, et, lorsque ces fonds sont considérés être pris à même des programmes de la STCUQ, donc en partie financés par le ministère des Transports du Québec, nous voulons reconnaître ces engagements de Transports Québec à l'égard de la STCUQ pour régler le problème au centre-ville, dans l'arrondissement historique. Il est, selon nous, de la responsabilité du gouvernement du Québec de s'assurer que la ville ait pris ces engagements, que ceux-ci soient clairs et réalistes et qu'elle soit tenue de les respecter, sinon le mandat envisagé dans 546.1 est un mandat en blanc et

nous considérons que le gouvernement du Québec n'a pas à souscrire à une telle requête.

Troisième bloc: le projet de loi n° 210, par son article 36, donne des pouvoirs dans la charte de la ville de Québec. Ces pouvoirs devront être opérationnalisés dans un règlement. Ce règlement devra aborder un certain nombre d'éléments précis. Ces éléments seront: régir des déplacements à des fins de visite touristique, à des fins de transport nolisé, des transferts, des navettes à vide, on peut imaginer un tas de déclinaisons. Dans ce règlement qui découlera des pouvoirs de 546, il devra y avoir des obligations, quant à nous, pour la ville de Québec, de forcer l'application égale et totale de ce règlement. Nous prenons soin de soulever ceci, puisque, lors de rencontres dans les derniers mois et dans les dernières années, il a souvent été soulevé par des intervenants du Vieux-Québec que certains règlements, à titre d'exemple l'usage de freins moteurs, la circulation de motocyclettes ou même le stationnement, étaient peu, pas ou inégalement appliqués selon les jours, les semaines ou les périodes de l'année. Nous ne voulons pas, comme association provinciale, que seuls les transporteurs complaisants s'imposent la conformité à un règlement, nous tenons à ce que la ville nous garantisse que l'ensemble des transporteurs, complaisants ou non, seront tenus de respecter ce règlement et que, en conséquence, les effectifs et les budgets nécessaires à son application soient investis.

Bloc 4: la Commission des transports du Québec a déjà juridiction sur un très grand nombre d'activités de transport par autobus dans le Vieux-Québec. Elle n'a pas juridiction sur la totalité des déplacements, d'où l'énoncé «sur un très grand nombre». Le gouvernement du Québec dispose d'un règlement sur le transport par autobus et d'un organisme responsable habilité pour l'administrer, soit la Commission des transports du Québec. Ceci inclut l'émission, le retrait et la modification des permis de visite touristique, dans certains cas de transport nolisé, dans d'autres cas de transport interurbain. La Commission des transports du Québec doit agir dans un mandat d'intérêt public qui inclut certainement l'intérêt spécifique des résidents du Vieux-Québec et la protection de ce bien patrimonial. Il est donc possible, dans le cadre des pouvoirs actuels de la Commission, de procéder à certaines modifications des permis existant à l'intérieur du Vieux-Québec. La ville veut avoir des pouvoirs d'agir avec finesse dans un certain nombre de dossiers, nous le comprenons. Cependant, le gouvernement du Québec doit, quant à nous, s'assurer que toutes les actions réalisables dans le cadre des pouvoirs actuels de la Commission des transports du Québec ont été posées et que leurs résultats sont insatisfaisants, ou, pour le moins, le législateur doit s'assurer qu'aucun conflit de juridiction entre ces deux mandats ou pouvoirs reconnus par l'État ne nuira au plein effet des deux règlements qui pourront être contradictoires.

La Présidente (Mme Robert): Monsieur, je vous indique qu'il reste environ une minute à votre intervention de 10 minutes.

M. Girard (Romain): Quant à nous, le gouvernement du Québec ne peut renoncer à sa responsabilité d'assurer la cohérence et l'harmonisation des différentes actions municipales sur leur territoire. Dans cet argument, j'ai déposé, au soutien, la position de l'Association du camionnage du Québec qui est en tous points la nôtre. Ce qui se passera dans l'arrondissement historique du Vieux-Québec aura des conséquences et permettra à d'autres intervenants ailleurs sur le territoire de réclamer pour eux-mêmes des pouvoirs. L'État est responsable d'assurer la cohérence et l'intégration de ceux-ci.

En conclusion, considérant qu'il y a lieu de favoriser l'élaboration d'une solution durable dans la circulation du Vieux-Québec, considérant que le règlement d'application n'est pas prêt et qu'il ne pourra être prêt avant de nombreux mois et d'autres étapes de concertation, considérant que la ville et ses partenaires, dont nous sommes, doivent concevoir, entre autres, un plan de valorisation du Vieux-Québec et des plans de commercialisation au soutien de cela, considérant l'engagement de la ville de Québec de réaliser une étude d'impact des mesures envisagées, considérant la volonté explicite dans le *in fine* modifié de l'article 36 de la loi n° 210 relatif à l'exemption d'application de l'article 627 du Code de la sécurité routière, et considérant les enjeux supérieurs, quant à nous, de la population du Québec et des industries affectées qui doivent être protégées par l'État québécois, l'APAQ s'oppose à la demande de la ville de Québec de soustraire l'adoption de règlements découlant de 546.1 à l'obligation prévue à 627 du Code de la sécurité routière, et l'APAQ demande que l'entrée en vigueur de l'article 36 de la loi n° 210 soit assujettie à un arrêté en conseil du gouvernement québécois et que ce dernier s'assure alors de la cohérence, de la concordance et de l'intégration des objectifs locaux aux objectifs plus vastes de la population et des industries québécoises. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Robert): Merci, M. Girard. Nous passons maintenant à la période de questions de la part de la ministre et des députés, alors je céderais la parole à Mme la ministre des Affaires municipales.

Mme Harel: Bienvenue, M. Girard et les personnes qui vous accompagnent, Mme Banville, je pense — oui, c'est bien ça — qui est directrice du transport nolisé, touristique et par abonnement — c'est bien ça — et votre procureur, Me Daniel Blair, je crois.

M. Girard (Romain): David.

M. Blair (David): David Blair.

Mme Harel: Bon. Alors, vous nous dites, à la page 3 de votre mémoire, que la pression exercée depuis plusieurs années par la circulation dans le Vieux-Québec est tangible, que cette pression affecte non seulement la qualité de vie des résidents, mais, ajoutez-vous, menace la qualité de l'expérience touristique, que, par voie de conséquence, c'est aussi la rentabilité des entreprises

touristiques qui est menacée à moyen terme et que tous ont intérêt à ce que ce problème soit réglé. Cependant, les solutions qui sont envisagées, dites-vous, elles doivent l'être dans le cadre plus vaste de la responsabilité de Québec et dans le respect des caractéristiques particulières de chacun des secteurs concernés.

• (15 h 40) •

Là, je pense qu'il faut cependant être conscient que Québec peut exercer des compétences en ces matières tout en déléguant sur des territoires précis; je pense, entre autres, au territoire de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal et je pense au territoire de l'arrondissement historique du Vieux-Québec. J'ai demandé aux juristes du ministère, ce midi, de me remettre copie des dispositions déjà existantes dans la charte de la ville de Montréal. En fait, il faut comprendre aussi, au Québec, qu'il n'y a que deux villes qui ne sont pas assujetties à la Loi des cités et villes, sauf quelques modifications, ce sont la ville de Montréal et la ville de Québec. Il y a donc déjà une reconnaissance d'un statut particulier pour Montréal et Québec. Déjà, dans la charte de la ville de Montréal... Je ne veux pas faire de comparaison qui me serait reprochée, mais en même temps je pense qu'il faut reconnaître qu'il y a des réalités particulières qui sont déjà prises en compte, par le fait que ces deux villes sont régies par leur propre charte. Donc, à Montréal, on retrouve un certain nombre de dispositions qui prévoient déjà un statut particulier, puisque la municipalité peut restreindre la circulation à certaines rues, peut régler la vitesse des camions et automobiles transportant certains effets, etc.

Je comprends que l'exercice, par exemple, de la compétence pourrait être celui qui amènerait le ministre des Transports à approuver le règlement, que la loi qui est à l'examen de cette commission parlementaire permettrait, en habilitant la ville de Québec, à élaborer un tel règlement. Un tel règlement est-il nécessaire? Je pense que, à l'évidence, à la lecture de votre mémoire, on répond oui. Un tel règlement est nécessaire, la solution doit être durable, l'application doit être vigoureuse — c'est bien ça que je comprends — et sans exception, donc une application qui fait en sorte que le règlement trouve entièrement application.

Est-ce qu'on doit discuter plus que cela, présentement, à savoir: La Commission des transports du Québec est-elle mieux placée que la ville de Québec pour procéder à l'élaboration d'un tel règlement? Très respectueusement, je pense que non. Je pense que, dans le cas de l'arrondissement du Vieux-Montréal comme du Vieux-Québec, les villes respectives sont sans doute mieux placées. Sans doute doit-on cependant envisager, pour donner existence à ces règlements, qu'ils puissent obtenir l'approbation du ministre des Transports, ce qui assure l'intégration des orientations réglementaires à une vision commune au Québec, tout en reconnaissant qu'il n'y a pas de mur-à-mur, puisqu'on reconnaît des spécificités sur des parties de territoire. Qu'en pensez-vous?

Le Président (M. Vallières): M. Girard.

M. Girard (Romain): Je pense que vous résumez très bien, en plus grande partie, notre mémoire. Cependant, lorsque nous référons à la Commission des transports du Québec, nous ne prétendons pas... et ce n'est pas le rôle de la Commission de régir, de restreindre ou de prohiber la circulation dans le Vieux-Québec. La Commission, cependant, pourrait recevoir des représentations de la ville de Québec pour que la Commission modifie les permis des transporteurs qui opèrent sur ce territoire, et, dans le sens des requêtes de la ville de Québec, la Commission pourrait les modifier. La Commission n'a pas le mandat d'harmoniser quoi que ce soit dans le territoire du Vieux-Québec, mais elle a juridiction pour modifier les permis des transporteurs par autobus concernés, et ça devrait être dans le sens d'une requête municipale. Voici ce que nous établissons, dans un premier temps.

Dans un deuxième temps, ce qu'on établit, c'est: le législateur a tout intérêt à s'assurer que, si la ville de Québec peut édicter des règlements de circulation, régir, restreindre ou prohiber, l'édiction de ces règlements n'ira pas à l'encontre ou ne soumettra pas l'exploitation des entreprises de transport à des conflits de juridiction qui pourraient nous amener à retarder l'application de tout règlement, puisqu'il pourrait être contesté devant les tribunaux. Or, c'est certainement dans l'intérêt du législateur et même de l'administration municipale de s'assurer que ce qui sera fait tiendra parfaitement compte des pouvoirs des autres organismes. Voici la référence que l'on fait à la Commission.

Quant à la demande un peu plus large de la deuxième conclusion de l'Association, celle que la mise en vigueur de 36 de 210 soit soumise à un arrêté en conseil, c'est en vertu du fait qu'il y a des enjeux qui relèvent du ministre délégué au Tourisme dans ce qui se fera dans le Vieux-Québec, qu'il y a des enjeux qui relèvent de votre propre ministère, qu'il y a des enjeux qui relèvent du ministre des Transports et que l'ensemble de ces enjeux peuvent difficilement être assumés dans le cadre de la simple application de 627 du Code, qui n'interpelle que le ministre des Transports, d'où notre requête que le premier règlement à adopter en vertu du pouvoir de 546 soit revu par le Conseil des ministres et que la mise en vigueur de 36 le soit par arrêté en conseil.

Mme Harel: M. le Président.

Le Président (M. Vallières): Mme la ministre.

Mme Harel: Merci. Alors, je comprends que vous êtes très familier avec l'ensemble de toutes ces questions. Que ce soit par arrêté en conseil, ce que vous recommandez, ou par l'approbation du ministre des Transports qui pourrait être envisagée, ce qui semble important, c'est que ça puisse l'être au niveau du gouvernement de manière telle que cela puisse s'inscrire dans une vision d'ensemble. Je ne sais pas — je vous le dis bien simplement — comment les choses sont appliquées parce que, à la lecture des pouvoirs conférés à la ville de Montréal par sa charte, qui

peut, elle, édicter des règlements de circulation depuis 1912, j'en suis à me demander si tout cela est aussi soumis ou pas. Je ne voudrais pas faire de bétise à ce moment-ci et subordonner Québec, si Montréal ne l'est pas, au pouvoir, si vous voulez, ministériel. Mais nous allons documenter ces questions-là. Et, comme, de toute façon, les travaux entourant le projet de loi ne seront pas terminés aujourd'hui mais reprendront jeudi, nous aurons l'occasion d'éclaircir la question.

M. Girard (Romain): Est-ce que je peux réagir?

Le Président (M. Vallières): Oui, M. Girard.

M. Girard (Romain): Disons, à l'honneur de la ville de Québec, qu'elle aurait le pouvoir de l'interdire mais qu'elle ne veut pas l'interdire; elle veut le faire avec une certaine finesse. Là-dedans, il y aura des interdictions et des modifications à certaines choses, et ce pouvoir de finesse, quant à moi, il est tout à l'honneur de la ville de Québec. Il nous reste à nous assurer que les solutions qui seront développées là, dans le cadre des engagements de concertation largement repris par les représentants de l'administration municipale, seront acceptables dans la vision des intérêts globaux du Québec, des différentes législations qui relèvent de votre gouvernement, et que la ville de Québec pourra donc atteindre ses objectifs avec cette étape ultime de mise en application de cet article de loi n° 210.

Mme Harel: C'est bien dit, hein, c'est dit de façon élégante.

Le Président (M. Vallières): Oui.

M. Girard (Romain): Bien, M. L'Allier est derrière moi; moi, je veux sauver mon dos.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Vallières): Alors, j'ai d'autres demandes d'intervention. M. le député de Hull.

M. Cholette: Merci, M. le Président. Je vais emprunter les propos de la ministre pour dire que vous jonglez habilement avec l'ensemble de ces notions, et même j'ai peut-être entendu — je ne veux pas vous prêter d'intentions — un souhait un peu exprimé, que vous souhaiteriez peut-être une fusion forcée des trois ministères, Transports, Affaires municipales et Tourisme.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cholette: Je ne sais pas si je vous paraphrase correctement.

M. Girard (Romain): Non. Là, vous êtes rendu dans le camionnage, à charrier de même. Ça ne vient pas de moi, ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Girard (Romain): J'ai juste déposé la lettre de l'ACQ. Moi, je ne suis pas là.

Le Président (M. Vallières): Tout en voulant exercer une certaine souplesse dans le débat, je préférerais que vous passiez par la présidence avant de prendre la parole.

M. Girard (Romain): Excusez-moi.

Le Président (M. Vallières): M. le député de Hull.

M. Cholette: Moi, en fait, ma question est assez simple, je tente de bien comprendre la fin de votre mémoire, en page 6. Alors qu'au début vous nous dites que vous êtes assez sympathique à la problématique, vous nous dites que c'est un dossier complexe parce qu'il y a plusieurs intervenants, vous nous dites de faire attention aux conflits de juridiction, vous nous dites également de faire bien attention au principe de l'équité, que tous, dans les intérêts supérieurs du Québec, doivent être traités équitablement. Et, là où je tente de bien saisir vos propos, c'est à la page 6, suivant les considérants, les deux recommandations que vous nous faites. Là, vous utilisez le Code de la sécurité routière pour faire un point sur le premier volet que j'ai de la difficulté à saisir. Vous nous demandez de s'opposer à ce que la ville demande, à l'effet de soustraire l'adoption du règlement découlant de 546.1 de sa charte à l'obligation prévue à 627 du Code. Pouvez-vous nous expliquer ça en français, bien clairement? Qu'est-ce que vous souhaitez?

• (15 h 50) •

Le Président (M. Vallières): M. Girard.

M. Girard (Romain): Merci, M. le Président. Dans la dernière version du projet de loi qui est introduite, il y a eu l'ajout d'un dernier paragraphe — qui est le projet d'article 546.1 — qui demande donc des pouvoirs pour régir, restreindre ou prohiber, et le dernier alinéa de ça, c'est: «Malgré l'article 627 du Code de la sécurité routière ou malgré toute autre disposition à l'effet contraire, tout règlement adopté en vertu des pouvoirs conférés à la ville par le présent article entre en vigueur dès son adoption par le conseil municipal.»

Cette demande d'ajout à 546.1, quant à nous, elle vient en opposition aux pouvoirs de 627 du Code, qui sont là pour permettre au ministre des Transports d'assurer l'intégrité, ou la cohésion, des réglementations qui relèvent du ministre des Transports, et 627 nous dit: «Malgré toute disposition contraire ou inconciliable d'une loi générale ou spéciale — donc, d'un article dans les pouvoirs de la charte — tout règlement et toute résolution ou, si la loi lui permet, tout édit doit être soumis au ministre des Transports du Québec avant d'être approuvé.»

Alors, ce pouvoir de 627 du Code a pour mission d'assurer que les juridictions, ou les différents règlements,

qui encadrent l'émission de permis par la Commission des transports du Québec, l'établissement des horaires, des itinéraires, les édits relatifs à la sécurité du Code et des différents règlements qui sont appliqués par le Code de la sécurité routière, donc tous ces éléments qui relèvent du ministre des Transports doivent être tenus en compte, et le ministre des Transports doit voir le règlement avant qu'il ne soit édicté en vertu de 546. Voici ce que nous soulevons. C'est le même argument que celui qui est dans la lettre de l'Association du camionnage du Québec.

Nous avons comme mission de s'assurer, comme association provinciale, que nos transporteurs de partout respectent les mêmes règles du jeu. Je vous soulevé comme exemple qu'il y a actuellement une soixantaine de municipalités au Québec qui ont des règlements sur les freins moteurs. C'est une soixantaine sur la totalité des municipalités du Québec. Dans certains cas, il y a des signalisations; dans d'autres cas, il n'y en a pas. Certains messages de signalisation ne sont pas conformes par rapport au protocole suggéré par le ministère des Transports du Québec, et le ministre des Transports n'a pas juridiction pour soutenir ça, c'est en vertu des pouvoirs de 626 du Code — on changerait d'article. Je vais donc tasser un peu ce débat-là, mais c'est un exemple. Et l'enjeu qu'on a, c'est de nous assurer que ce qui sera imaginé et écrit dans un règlement relatif à l'arrondissement historique sera cohérent par rapport à l'ensemble des règlements et respectera l'ensemble des réglementations tout en développant une spécificité que mérite bien l'arrondissement historique.

Le Président (M. Vallières): M. le député de Hull, donc, suivi du député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Merci, M. le Président. M. Girard, madame et monsieur qui vous accompagnent, j'écoutez M. Girard plaider en faveur de l'argumentation qu'il a développée dans sa présentation. Ma première question serait: Si jamais la ville de Québec réglementait ou restreignait les activités de vos membres à l'intérieur de la région décrite, là, historique, de la ville de Québec, est-ce que ça aurait un impact sur le volume d'affaires? Sentez-vous que ça pourrait avoir un impact sur le volume d'activités de vos membres?

Le Président (M. Vallières): M. Girard.

M. Girard (Romain): Merci. Comme association, depuis 11 ans, nous faisons à chaque année le tour de l'Amérique du Nord pour recruter des acheteurs qui vont offrir dans leur ville la destination québécoise en groupe. Ça, ça fait partie de la mission de mon Association, et ça fait 11 ans qu'on le fait, et on le fait bien. On le fait bien au point qu'il y en a beaucoup... et, dans certains cas, on a une rareté d'autobus. Il y a plusieurs problèmes qui s'enchevêtrent autour de ça.

La promotion du Québec passe par la promotion de Québec et de son arrondissement historique. Ces deux concepts sont liés dans l'esprit de n'importe quel

Américain qui vient ici. Ce qu'il nous faut, c'est un discours cohérent, intégré entre ce qui se fera et ce qui se fera comme promotion. Alors, notre défi, c'est de le mailler. Ce n'est pas de l'interdire, ce n'est pas la menace, parce que, nous, nous allons partir faire la promotion du Québec en informant que, à Québec, il y a des règles de circulation particulières, puis que c'est en vigueur en 2005, puis que c'est clair, puis qu'on est tous d'accord. On va en faire la promotion quand même. Mais, dans l'élaboration de ça, nous craignons qu'il y ait des malentendus, nous craignons qu'il y ait des doubles discours, nous craignons qu'il y ait des gens qui aillent faire une promotion contradictoire de la destination du Québec, et là-dedans il y a des menaces importantes. Mais, dans une démarche intégrée qui nous amène à une destination qui améliore la situation pour tout le monde, dont les entreprises touristiques, nous en sommes.

M. Gauvin: Reconnaissez-vous, M. Girard, que la ville de Québec, elle doit avoir une certaine autonomie, elle doit être en mesure de légiférer en fonction du bon fonctionnement d'abord du trafic au bénéfice des usagers, d'une part? Parce qu'elle le fait déjà à partir de sa charte, sauf erreur, au sujet des heures de livraison des véhicules commerciaux et des camions, et je pense qu'il faut d'abord reconnaître que la ville de Québec doit avoir ce pouvoir de légiférer.

Vous, ce que vous nous dites, c'est: Prudence, il faut que ce soit conforme avec les lois du ministère des Transports, du Code de la route, d'autre part. Je ne suis pas un légiste, ici, mais, après quelques années, je peux déjà prétendre que, lorsqu'un projet de loi, un bill privé qui donne des pouvoirs à une municipalité, des pouvoirs spécifiques à une municipalité ou une modification à la charte, comme la ville de Québec, évidemment, le ministère des Transports est interpellé, Mme la ministre, je pense, pour vérifier si ça ne va pas à l'encontre. C'est une règle, normalement. Et, si jamais ce n'était pas fait, on ferait fausse route, ici, on manquerait à nos responsabilités.

Ma question est très claire: Est-ce que vous reconnaissez que la ville de Québec doit avoir certains pouvoirs et qu'elle a une certaine autonomie pour légiférer dans le sens de régulariser certaines habitudes?

Le Président (M. Vallières): M. Girard.

M. Girard (Romain): Je dirais que c'est sous-entendu dans le bloc 1 de notre mémoire, effectivement, que c'est nécessaire qu'il y ait quelqu'un qui normalise ce qui se passe là. Cependant, il y a un énoncé qui, pour moi, est bien important: les intérêts de la ville de Québec ne sont pas les intérêts du Québec. À certains niveaux, il y a des adaptations, et le gouvernement du Québec, actuellement, n'est pas tenu de se déposséder d'un pouvoir qu'il a, pouvoir d'intégration et d'harmonisation. Alors, nous reconnaissons que la ville de Québec doit avoir le pouvoir d'agir avec la finesse qu'elle veut, nous y participons, nous nous engageons à travailler avec elle, et elle s'est

d'ailleurs engagée à nous inviter à travailler avec elle, et on va le faire. Cependant, nous demandons au gouvernement québécois de s'assurer qu'à son terme les enjeux de la ville de Québec concrétisés dans un règlement concorderont avec ceux du gouvernement du Québec dans l'ensemble de ses ministères.

M. Gauvin: Est-ce que vous souhaitez, M. Girard... Et je reviens...

Le Président (M. Vallières): M. le député de Montmagny-L'Islet, c'est que le temps imparti est terminé.

M. Gauvin: Juste une courte question, si vous me le permettez.

Le Président (M. Vallières): Une très courte question, une très courte réponse.

M. Gauvin: Vous avez fait allusion tantôt à des possibilités. Vous souhaitez que les règlements et les lois soient appliqués avec vigueur, de façon vigoureuse, et vous avez parlé de certains transporteurs où la ville de Québec pouvait être complaisante envers certains groupes. Avez-vous des exemples à cet effet-là, même si M. L'Allier est en arrière de vous, là?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Vallières): M. Girard.

M. Girard (Romain): En fait, je vais m'amuser à paraphraser M. L'Allier. Je ne parle pas de complaisance, je parle d'une certaine reconnaissance, que M. L'Allier a lui-même appelé de la convivialité, hein, dans une tolérance pour les règlements sur le stationnement ou le règlement sur les motocyclettes ou les freins moteurs. Et, dans l'élaboration d'un nouveau règlement, nous allons l'élaborer avec la vision qu'il sera appliqué. Nous ne l'élaborerons pas en pensant que seuls ceux qui veulent bien s'y soustraire s'y soustrairont. Alors, ce que nous demandons, c'est que la ville de Québec ait un engagement clair sur la mise en application des normes qui émaneront d'un règlement et que nous pourrions ainsi dire à tous nos membres: Tous ceux qui désobéissent seront sanctionnés, il n'y aura pas de tolérance. C'est ce que nous souhaitons.

M. Gauvin: C'est clair.

• (16 heures) •

Le Président (M. Vallières): Merci, M. Girard. Ceci termine cette partie de notre audition. Alors, je remercie les représentants de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec pour leur présentation et pour leurs échanges, ce qui nous amènerait à entendre le prochain groupe, soit le conseiller municipal de la ville de Sainte-Foy, M. Pierre Morissette, à qui je demanderai de s'approcher.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Vallières): Bien. Alors, M. Morissette, la parole est à vous.

M. Pierre Morissette

M. Morissette (Pierre): Bonjour. Tout d'abord, j'aimerais vous souligner que j'ai un mémoire à déposer, avec une pièce documentaire, et que j'entends en faire un dépôt formel au sens de la réglementation sur l'Assemblée nationale. Peut-être distribuer à tous les membres de la commission les deux pièces. Merci.

Documents déposés

Le Président (M. Vallières): Bien. Votre document est déposé, M. Morissette.

M. Morissette (Pierre): La deuxième chose que j'aimerais dire avant de débiter, c'est dire que j'interviens vraiment à titre personnel, et, comme vous le voyez sur mon mémoire, j'interviens à titre de résident de la province de Québec et non pas d'une ville en particulier, en tant que personne intéressée par les choses municipales en général et non pas à titre de conseiller municipal.

Bonjour. Nous tenons à remercier Mme la ministre Louise Harel et tous les membres de la commission de l'aménagement du territoire pour leur réception et leur accueil à la présente commission parlementaire. De plus, nous tenons à saluer M. le maire Jean-Paul L'Allier, et tous ses collègues du parti du Rassemblement populaire de Québec, et ses principales collaboratrices et principaux collaborateurs ici présentes et présents aujourd'hui. Il en est de même des membres de la formation politique du Progrès civique de Québec et de leur chef, M. Gérald Poirier, que je connais personnellement depuis plus d'une vingtaine d'années et que j'ai toujours plaisir à rencontrer, et des conseillères et des conseillers indépendants qui siègent au conseil de ville de Québec.

Plus particulièrement, je tiens à remercier également l'administration municipale de la ville de Québec de m'avoir permis et autorisé à entrer en contact avec les fonctionnaires municipaux ayant participé étroitement à l'élaboration du projet de loi n° 210 afin de répondre à diverses questions d'ordre technique. Les réponses et explications furent données avec professionnalisme et amabilité. Je les en remercie sincèrement.

Ma présentation sera divisée en trois parties distinctes: orientations principales de la réforme gouvernementale de 1978 en matière municipale; le comité exécutif au coeur des décisions de l'administration municipale au Québec; en matière de zonage, une ville intervient par règlement de son conseil, et les avis publics à cet effet sont nécessaires et utiles pour informer la population des décisions les concernant qui sont sur le point d'être adoptées. Par la suite, je conclurai avec la conclusion qui est indiquée.

Comme vous le savez, si on prend le premier thème que je désire aborder cet après-midi, orientations principales de la réforme gouvernementale de 1978 en

matière municipale, le gouvernement du Québec, en 1978, alors formé du Parti québécois qui en était à ses premières années, a mis sur pied de grandes réformes dans plusieurs domaines de la société québécoise, notamment en matière municipale — vous vous rappelez les moeurs politiques à cette époque — et aussi d'autres mesures qui ont trait au mode de financement des partis politiques et qui ont trait également aux procédures et aux règlements en matière municipale. Par exemple, une période formelle de questions pour que tous les citoyens et citoyennes puissent s'adresser au conseil a été introduite à ce moment. De plus, il a été fortement dénoncé la centralisation de certains comités exécutifs qui, selon les chartes qui étaient octroyées à ce moment, leur accordaient des pouvoirs qui, par plusieurs auteurs, ont été qualifiés dans certains cas de non transparents et même d'antidémocratiques. Donc, cette réforme voulait corriger cette situation. Il reste des choses à faire.

Le deuxième item que je veux aborder, c'est le comité exécutif au coeur des décisions de l'administration municipale au Québec. Comme vous le savez, près d'une dizaine de municipalités au Québec ont des comités exécutifs qui sont imposés par la loi, et, pour la plupart d'entre elles, c'est en vertu de lois qui sont antérieures à 1978 et qui ont été dénoncées par plusieurs auteurs, commissions d'enquête, par exemple la commission d'enquête Castonguay qui a soumis des critiques assez sévères concernant l'existence de ces comités exécutifs qui, pour la plupart, siègent à huis clos et qui ont un droit prépondérant à plusieurs égards, notamment en matière financière, à l'égard du conseil. Donc, le comité exécutif, c'est un élément qui, dans une ville, particulièrement les villes à charte... C'est une institution qui a un droit de veto. Même si le conseil est majoritaire et décide une proposition, le comité exécutif, dans la mesure où ça concerne une question monétaire, a, de par la loi, une prérogative.

La dernière fois que je suis venu à l'Assemblée nationale, j'avais lu les 92 résolutions de 1834. C'est un peu ça qui était en question. Il y avait une chambre haute puis une chambre basse. Bien, je peux vous dire que la chambre basse, à toutes fins pratiques, son nom le porte bien, c'est les conseils municipaux, dans la mesure où il y a un comité exécutif, parce que, comme à l'époque, les gens étaient nommés au conseil du roi pour gouverner, pour apaiser le peuple, le bon peuple, on a dit: On va faire des élections. Le bon peuple a élu du monde, ce bon peuple là a voulu prendre des décisions. Or, les aristocrates de l'époque leur ont dit: Ce ne sont pas des choses qui vous concernent, ce sont des choses qui relèvent de l'administration. L'administration, c'est elle qui voit au bien du peuple, c'est elle qui a un bon jugement, c'est elle qui est capable de prendre des décisions. Les gens du peuple qui se présentent aux élections comme candidats, ou indépendants, ou autrement sont des gens qui ne peuvent pas participer réellement aux décisions, et même s'ils sont majoritaires à une instance.

À cet égard, je vous soulignerai que nous sommes le 2 novembre et que des élections municipales dans

plusieurs municipalités du Québec ont eu lieu le 2 novembre 1997 à Québec, à Charlesbourg et à Sainte-Foy, notamment. Et, comme vous le savez, la situation en ce qui concerne la réforme et la transparence au niveau du fonctionnement des municipalités avec l'existence de comités exécutifs se fait toujours attendre. Donc, le comité exécutif, c'est un élément qui est au cœur de l'administration, et, dans certains cas, sur certaines questions, notamment les questions financières, c'est plus fort que le conseil. C'est un organe qui à lui seul peut mettre en échec le conseil. Il faut se rappeler que les membres du comité exécutif sont élus par la personne qui est nommée maire ou mairesse. Donc, pour faire référence à ma comparaison de 1834, les pouvoirs de nomination sont plus forts que les pouvoirs électifs.

Si on revient au point central de mon intervention, c'est en matière de zonage. Une ville intervient par règlement de son conseil, et des avis publics à cet effet sont nécessaires et utiles pour informer la population des décisions les concernant qui sont sur le point d'être adoptées. Et vous comprendrez que ça a un effet inversement proportionnel à la grandeur de la ville. Plus une ville est peuplée, plus les avis publics sont importants. Quand on a 150 000, 200 000 de population, c'est important, les avis publics, pour permettre à toute la population de comprendre le message. À cet effet, je constate que le projet de loi qui a été soumis à votre attention comporte un article, l'article 25, qui concerne justement les avis publics à être fournis, et cet article a pour effet de restreindre une disposition antérieure qui prévoyait un avis public minimal de 30 jours, de la restreindre à une période beaucoup plus courte.

Donc, pour moi, en tant que citoyen du Québec, de la région de Québec qui, un jour peut-être, sera fusionnée avec Québec, ça a une incidence potentielle indirecte sur l'administration que j'aurai à subir ou à vivre dans quelques années, et c'est pourquoi je tiens à vous souligner que cette tendance-là, à l'administration... Sous prétexte de principes administratifs et autres, on cherche souvent à restreindre les délais qui sont là pour que la population soit informée.

• (16 h 10) •

À cet égard-là, j'aimerais vous souligner également un article de loi que votre commission, que l'Assemblée nationale a adopté, qui était l'article 11 de la charte de la ville de Laval, qui a été présenté ici, à votre commission, le 15 juin 1999. Encore une fois, c'était un pouvoir qui était consacré en faveur du conseil auparavant et qui a été transféré au comité exécutif. C'est un pouvoir, en l'occurrence, d'expropriation pour fins d'utilité publique. C'est toutes des petites choses, mais qui, au fil des ans, font que, dans les conseils municipaux, le peu de pouvoirs qu'il leur reste, dans la mesure où il y a un comité exécutif dans les dizaines de villes au Québec où c'est la situation, c'est très difficile.

Juste à l'égard du pouvoir réglementaire — parce qu'un conseil de ville, ça réglemente par règlements — à Québec comme à Sainte-Foy, comme dans toutes les villes à charte, les fonctionnaires municipaux sont sous l'autorité

du comité exécutif. Donc, il devient très difficile pour les élus municipaux de proposer des modifications à toute réglementation, dans la mesure où le comité exécutif s'y oppose. Donc, dans ce contexte-là, un délai de 30 jours, c'est un délai minimal pour permettre à tous les élus municipaux, compte tenu de toute composition potentielle que pourrait avoir un conseil municipal, de pouvoir réagir. Je vais vous donner juste un exemple qu'on a vécu, nous...

Le Président (M. Vallières): M. Morissette, on a déjà dépassé de deux minutes le 10 minutes de présentation. Alors peut-être en concluant, pour permettre le maximum d'échanges avec les membres de la commission.

M. Morissette (Pierre): Oui. Merci, M. le Président. Je conclus en disant un exemple personnel, puis je ferai la conclusion. L'exemple personnel que je veux donner, c'est: nous, dans la ville où j'habite, a été présenté un règlement, et la réglementation de la Loi des cités et villes prévoit qu'il faut que ça se fasse en deux réunions séparées, lesquelles doivent également se tenir sur deux jours. Or, la réunion où il y a eu l'avis de motion s'est faite, par exemple, un lundi soir vers 20 heures, la réunion s'est terminée vers 22 heures, et, à minuit, une nouvelle réunion a commencé, et le règlement a été adopté. Donc, vous voyez que les délais minimaux ont une utilité: ils sont là pour protéger les gens, donner le maximum d'information. Et, lorsqu'on parle de conseils municipaux qui peuvent être composés de 20, 25 conseillers, conseillères, à ce moment-là, que ce soit à d'autres instances, il faut que le travail du conseil soit reconnu et que les gens puissent être informés de ces choses-là. Donc, dans ce contexte, une réforme générale des chartes municipales et des lois supplétives à la Loi des cités et villes est nécessaire pour permettre une reconnaissance du rôle prépondérant et le caractère responsable du conseil municipal au sein de l'organisation municipale.

Actuellement, des villes de dimensions semblables, tant sur le plan économique que de la population — par exemple, ville Saint-Laurent, Hull, Sherbrooke et Sainte-Foy — ont des règles internes de fonctionnement très différentes. Il en est de même en ce qui a trait aux municipalités du Québec de plus de 100 000 habitants, telles que Longueuil, Laval et Gatineau. Donc, en conclusion, ce que je dis, c'est que vous pouvez continuer, comme membres de l'Assemblée nationale, à adopter des projets de loi qui sont aussi disparates les uns que les autres, ce qui fait que le fonctionnement municipal au Québec, ce qu'il mérite, c'est une réforme à la grandeur — et ça, ça traîne — et je pense qu'une telle modification pour le délai de 30 jours dans ce cas spécifique là, c'est le seul élément qui, pour moi, a un intérêt au point de vue de la démocratie municipale. Je pense que vous devriez réfléchir avant d'adopter une telle mesure.

Par ailleurs, je respecte l'autonomie municipale de la ville de Québec, et, à cet effet, si le conseil municipal a jugé bon de proposer une telle mesure, que grand bien

lui en fasse, mais, personnellement, je pense que, en tant que personne qui pourra peut-être un jour être fusionnée, je ne serais pas trop favorable à une telle mesure.

Le Président (M. Vallières): Merci, M. Morissette. Le temps est terminé.

M. Morissette (Pierre): Merci.

Le Président (M. Vallières): Mme la ministre, suivie de Mme la députée de Jean-Talon, s'il vous plaît.

Mme Harel: Merci, M. le Président. Bienvenue, M. Morissette. Quand j'ai vu la liste des personnes inscrites à cette commission parlementaire aujourd'hui, j'ai craint, je vous le dis bien simplement, que nous ne parlions d'autre chose que du projet de loi qui est devant nous présentement. Je me rends compte que vous avez réussi mais avec beaucoup d'habileté à le faire. Mais je ne vous le reproche pas. Cependant, vous avez, je pense, passé le message d'une réforme générale qui s'imposait en matière d'institutions municipales, particulièrement au niveau des relations avec les conseils de ville et les comités exécutifs. Elle est en cours d'élaboration, vous êtes certainement informé de cela, non pas récemment, puisque le ministre des Affaires municipales du gouvernement précédent et député d'Argenteuil avait enclenché la réflexion sur cet examen et que mes prédécesseurs l'ont accéléré. Je suis aussi impatiente que vous que nous puissions, dès le printemps prochain, m'a-t-on promis, étudier cette refonte des lois municipales qui sont contenues dans ce qu'on appellera le livre III des lois municipales, où on abordera la question des compétences du conseil de ville et des compétences du comité exécutif de ville et où on fondera aussi toutes ces lois éparpillées dans ces domaines.

Cependant, vous insistez sur un aspect qui est celui du délai lors d'avis de publication de modifications en matière de zonage. Mais il faut comprendre qu'il s'agit de modifications introduites dans un contexte où existent des conseils de quartier. Je crois, pour l'avoir fait vérifier par le ministère, que la ville de Québec est maintenant la seule qui offre plus qu'une démocratie formelle — lire un avis publié — mais qui offre aussi une démocratie participative, c'est-à-dire réagir en disant ce qu'on en pense. Alors, il me semble qu'il faut remettre dans le contexte de cette vie démocratique, disons, facilitée par les convocations de conseils de quartier pour être capable d'apprécier cette question de délai.

Est-ce qu'on choisit un délai de 30 jours, comme c'est le cas présentement, avec un avis formel ou une consultation des citoyens? Vous allez me dire, peut-être: Est-ce que les deux sont possibles? On aura l'occasion d'échanger avec la ville de Québec sur ces questions-là, mais je vous trouve peut-être un peu formel que d'apprécier cette disposition-là sans tenir compte de l'existence des conseils de quartier qui ne me semblent pas exister dans la ville où vous habitez.

Le Président (M. Vallières): M. Morissette.

M. Morissette (Pierre): Je vais répondre rapidement. Je vous ai transmis un document qui s'appelle *Mme Harel bonifie le programme AccèsLogis*. C'est une figure de style que je veux faire, et on va répondre directement à votre question. À Sainte-Foy, les membres du comité exécutif disent que les HLM, c'est des ghettos, et ils n'entendent investir aucune somme d'argent dans ça. Donc, même si vous essayez de faire quoi que ce soit à cet égard-là, on ne pourra jamais rien faire à Sainte-Foy. Moi-même, je suis membre de l'OMH, l'Office municipal d'habitation de Sainte-Foy, et le comité exécutif n'entend pas... C'est une mesure à prérogative financière, et il n'y en aura pas.

Je pense, Mme la ministre, que vous avez rencontré des gens de Sainte-Foy, des coopératives Un toit à toi, qui ont fait la demande et qui ne peuvent pas. Donc, quand vous me dites qu'il n'y a pas de conseils de quartier, savez-vous que, nous, à Sainte-Foy, on ne peut même pas consulter la population dans une consultation formelle parce que ça implique qu'il faut ouvrir la salle du conseil, ce qui implique l'embauche d'un agent de sécurité et ce qui a même une incidence financière? Et même le fait d'allumer les lumières, par exemple, la fin de semaine, ça a une incidence financière, et ce n'est pas nous qui avons autorité là-dessus. Donc, je pense qu'il faut remettre les responsabilités aux gens qui ont les responsabilités. Moi, à titre de président du conseil de ville de Sainte-Foy, je compose avec une charte qui est archaïque, qui est définitivement dépassée, et vous m'obligez à composer avec — je ne dirai pas ce que je pense — au niveau de la documentation qui est contradictoire et totalement dépassée. À cet égard, je vous ai soumis de nombreuses littératures au fil des derniers mois pour le démontrer.

Donc, pour revenir à votre question: Est-ce que c'est 30 jours, est-ce que c'est cinq jours, est-ce que c'est 10 jours? on peut toujours ouvrir une discussion, mais je pense, Mme Harel, que l'élément fondamental, c'est le suivant: le rôle de la conseillère et du conseiller municipaux. Le 30 jours, il est là pour la population et pour le membre du conseil qui n'est pas à l'exécutif, qui ne fait pas partie de l'administration et qui reçoit un projet qui a peut-être été modifié par un conseil de quartier, et il n'a peut-être pas, lui ou elle, pu se diviser en deux ou en quatre pour assister à ces réunions. Peut-être que c'est un conseiller ou une conseillère indépendant qui n'a pas une représentation dans ce secteur-là et qui voudrait... Donc, c'est un délai minimal pour permettre à l'administration, en tant que conseil... C'est le rôle et le pouvoir du conseil. L'administration municipale, c'est les fonctionnaires et le comité exécutif.

• (16 h 20) •

Les conseillers — c'est même marqué dans la littérature du conseil fournie par le ministère des Affaires municipales — on se fait dire: Vous n'êtes rien, à part les réunions du conseil. Donc, c'est un conseil d'administration auquel on va une fois par mois, et, entre les

réunions, c'est: Amusez-vous, mais vous n'êtes rien, vous n'avez aucune autorité, puis c'est correct comme ça. Donc, quand on vient pour enlever des droits de 30 jours, c'est là pour permettre aux membres du conseil de pouvoir travailler les dossiers, et je pense qu'ils sont là pour deux motifs: pour permettre au conseil de travailler puis pour la population. Donc, le conseil de quartier, c'est bien, c'est favorable, j'en suis. Si on pouvait en faire chez nous, on en ferait.

Moi-même, dans ma campagne électorale, ce que j'ai promis et ce que je fais, c'est que je fais deux réunions de quartier par année. Je les fais à même mon allocation de dépenses. Je les paie parce que, si je demandais à la ville de louer... Puis, les photocopies, les timbres, c'est tout moi qui paie ça. Donc, la ville, c'est une fin de non-recevoir. Même qu'une personne chez vous a demandé de m'envoyer un télécopieur et n'a jamais été capable de l'envoyer à la ville de Sainte-Foy. On a refusé catégoriquement de recevoir le message par télécopieur qui m'était adressé, puis, légalement — je suis avocat — c'est légal. C'est ce qu'on se fait dire. Bon, ça, c'est pour cette question-là.

Je pense que le 30 jours, il est là pour la population, le conseil de quartier y répond, mais il est là aussi pour les conseillers et conseillères qui, malheureusement, dans certains cas, peuvent être indépendants ou indépendantes — ça semble assez populaire, actuellement, il y a des hauts puis des bas là-dedans. Mais, advenant qu'une personne soit seule, elle aurait le droit de pouvoir... puis je pense que ce délai-là pourrait l'aider. Est-ce que c'est 15 jours, 10 jours? Mais je pense qu'il est là. Il a une raison d'être parce que, comme l'exemple que je vous donnais, si on ne met pas de délai, ça peut se faire dans des situations excessivement rapides et ne mettant pas en cause la bonne foi des personnes. Mais je pense que c'est une situation qui peut... et vous, comme parlementaires, avez à protéger la démocratie puis la transparence. À cet égard-là, c'est votre rôle, ces questions-là.

Le Président (M. Vallières): Merci. J'ai une autre demande d'intervention, Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Merci, M. le Président. Je pense qu'il y a un certain débat qui va devoir se faire à un autre tantôt. Par contre, les commentaires que vous apportez, M. Morissette, ne peuvent pas m'empêcher de réfléchir à voix haute sur l'importance et, je pense, la nécessité pour le gouvernement de déposer le plus rapidement possible le livre III. Les prédécesseurs de Mme la ministre — j'en ai un en tête qui est maintenant ministre de l'Agriculture — s'étaient engagés, en fait, à ce que ce soit rendu public en avant-projet de loi; ça aurait déjà dû être un projet de loi. Donc, je pense, Mme la ministre, qu'on pourrait peut-être activer un petit peu, parce que je suis convaincue que c'est prêt.

Et je n'embarque pas dans le débat de la ville de Sainte-Foy, je pense que ça, c'est des choses qui seront réglées en temps et lieu. De ce que M. Morissette vient de nous dire, le constat qu'on doit faire, c'est qu'il y a

effectivement à tous les ans des amendements qui sont apportés aux différentes chartes, puis on en nettoie, on élimine des articles de loi. Tout le monde est de bonne foi, je pense qu'il faut s'entendre là-dessus, mais il faut faire le ménage là-dedans.

Il y a deux termes que j'ai retenus puis que je pense qu'on devrait retenir dans cette commission, ça s'appelle «transparence» puis «respect de la démocratie». Si j'avais une comparaison à faire, avec tout le respect que je dois aux gens qui sont en face de moi, je dirais, M. le Président: C'est comme le ministre ou la ministre avec des députés, que nous sommes, et qui ne sont pas toujours au parfum finalement des décisions qui se prennent, des rencontres qui se tiennent. Et, pour venir de ce milieu-là — et c'est le dernier commentaire que je fais, M. le porte-parole — je pense que c'est important qu'on reconnaisse le rôle des conseillers et des conseillères municipaux dans un large débat, le plus large possible, où on remettra sur la table les rôles de chacun et chacune, puis les gens détermineront à l'Assemblée nationale comment ça doit se passer. C'est tout.

Le Président (M. Vallières): Merci. M. le député de Hull.

M. Cholette: Merci, M. le Président. M. Morissette, merci d'avoir pris le temps de nous expliquer votre réalité, votre façon de voir le monde municipal. Vous êtes quelqu'un qui y est trempé et vous avez une vision des choses qui certainement soulève la réflexion. Alors, merci d'avoir pris le temps de venir nous voir. En fait, c'est la première fois que je vois quelqu'un être capable de faire un lien entre la royauté et les comités exécutifs des villes. C'est un grand pas que vous faites. Étant issu d'un comité exécutif, en tout cas, jamais je n'avais vu notre rôle de cette façon-là.

Mais, pour revenir un peu au débat, M. Morissette, je serais bien intéressé, moi, de savoir, de la part d'un élu d'une ville voisine de Québec, votre opinion sur le projet de loi qu'on a devant nous. Qu'est-ce que vous en pensez, de ce projet de loi n° 210? Est-ce que c'est une bonne chose, selon vous? Est-ce que c'est une mauvaise chose? Et, si la réponse était que c'est une bonne chose, est-ce que vous ne croyez pas, si c'était tellement bon, que la plupart des municipalités ne devraient pas avoir accès à ce genre de pouvoirs?

Le Président (M. Vallières): M. Morissette.

M. Morissette (Pierre): Oui. Moi, j'ai été résident de la ville de Québec, une ville que j'aime beaucoup, durant 25 ans. J'ai été cocher, j'ai été guide touristique dans le Vieux-Québec, et, concernant toute la réglementation qui suit les autobus, ma famille est impliquée dans le transport par autobus. C'est une question qui est délicate, il y a une situation très particulière. C'est ce dont l'ancien ministre du Parti québécois, dont le nom m'échappe — c'était M. Bédard lorsqu'il était porte-parole de l'opposition officielle en 1976, parce que j'ai lu

beaucoup sur les documents parlementaires — appelait le «besoin prouvé». En somme, au Québec, ce qui s'est passé, c'est qu'à chaque fois qu'une ville venait puis disait: Moi, j'ai tel besoin, vous vérifiez le besoin, vous le tâtiez. À partir du moment où le besoin était prouvé et que le remède était généralement acceptable et conforme à notre société de droit, il était immédiatement accordé. Et l'autre mode avec lequel on a fonctionné durant des années, c'est le précédent: Ah! il y a eu un précédent là, il y a eu un précédent là, puis là ça part, puis...

Bon, il y a des choses que je pourrais dire, mais, pour moi, je pense que le besoin prouvé est un mode raisonnable. C'est l'expression que le futur ministre Bédard, à l'époque, avait utilisée pour octroyer le comité exécutif à la ville de Sainte-Foy parce que, pour lui... Et même le ministre Victor Goldbloom, avant — parce que la ville de Sainte-Foy avait fait une demande en 1973 et que ça avait été refusé — avait dit: Non, ce n'est pas démocratique, je ne vois pas pourquoi vous faites ça, siéger à huis clos. Le comité exécutif avait été refusé, mais il disait: Hull en a un, l'autre en a un. Oui, mais on va faire une refonte globale. Ah!

En 1976, il y a eu le rapport Castonguay qui a mené à l'avènement des partis politiques municipaux, et là, on ne sait pas trop pourquoi, le comité exécutif pour la ville de Sainte-Foy a été accordé. Donc, ça répond à votre question. Oui, je suis d'accord avec ça parce que ça fait partie de la culture avec laquelle on oeuvre dans le domaine municipal, à savoir le besoin prouvé et le précédent, mais c'est une culture des années soixante, soixante-dix où le Québec était dépassé par des événements structurels, économiques, les banlieues se développaient, etc. Le législateur était loin en arrière de la réalité des citoyens, par exemple ville Laval, etc. Donc, dans ce contexte-là, oui, je suis d'accord et je comprends la dynamique.

Je n'ai pas d'opinion particulière sur l'aspect réglementaire sur les autobus ou pas, mais je pense que c'est des questions qui se posent, que c'est des questions qui doivent être étudiées. C'est sûr que Québec a ce genre de pouvoir là qu'elle demande, et il est sûrement à partir d'un besoin prouvé, quant à moi, il n'y a pas de doute. Quand c'est des fonctionnements réels pour le bénéfice des citoyens ou pas, je n'ai pas tout lu, là, à savoir si c'était bien ou pas, mais, si eux et elles ont évalué que c'était bien, je présume que ça doit l'être. Je n'ai pas à m'opposer ou à justifier ça, mais je pense que c'est le mécanisme du besoin prouvé qui fonctionne.

Et, quand on arrive, nous autres, avec des besoins prouvés, bien, ça ne passe pas, puis il y en a d'autres... Ça fait que, là, c'est un peu comme le salaire de Duplessis dans le temps, tu sais: Telle municipalité n'aura pas tel salaire. Ça fait un peu un mode dépassé. C'est un peu dépassé, il est temps qu'on mette ça à niveau puis qu'on dise: Il y a trois catégories de villes au Québec, les 50 000 et moins, les 20 000 et moins, si on veut, les 50 000-100 000 et les 100 000 et plus, puis qu'elles aient un mode, puis que Montréal, peut-être, en haut ait un mode différent, mais il faut s'en tenir à ça. On ne peut pas

avoir... Pourquoi Beauport n'a pas de comité exécutif puis que, nous, on en a un? Bon, ça, c'est très important au niveau démocratique. Mais le pouvoir que Québec peut demander là-dedans — j'ai parcouru ça rapidement — c'est fondé sur une pratique, une formation géographique. Le Vieux-Québec, ce n'est pas tout le monde qui l'a, le Vieux-Montréal non plus.

• (16 h 30) •

J'écoutais Mme la ministre tout à l'heure parler du précédent. Bien, le besoin prouvé puis le précédent, c'est avec ça qu'on évolue. Dans ce sens-là, oui, je suis favorable à l'adoption de ce projet-là, mais j'ai une réticence, personnellement, en tant que ville potentiellement absorbable ou fusionnée. Moi, un délai de 30 jours pour les avis municipaux, je pense que ce n'est pas acceptable. Est-ce que c'est 10 jours, 15 jours? Je ne le sais pas, mais je pense que c'est important de le clarifier. Je ne sais pas si ça éclaire votre...

M. Cholette: Ça va.

M. Morissette (Pierre): Merci.

Le Président (M. Vallières): M. le député de Hull, d'autres questions? Alors, on remercie M. Morissette de sa présentation...

M. Morissette (Pierre): Merci beaucoup.

Le Président (M. Vallières): ...et de ses échanges, ce qui nous amène à l'organisme suivant, soit Contact Québec inc. et les agences de guides.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Vallières): Je pense qu'il s'agit de Mme Danielle Robitaille.

Contact Québec inc. et les agences de guides

Mme Robitaille (Danielle): Bonjour.

Le Président (M. Vallières): Bonjour, madame. Allez-y, Mme Robitaille.

Mme Robitaille (Danielle): Merci. Mesdames, messieurs, membres de la commission, mon nom est Danielle Robitaille et je représente ici les agences de guides. Je vais d'abord commencer à vous expliquer ce qu'on est et ce qu'on fait. Alors, ces agences ne sont pas propriétaires d'autocars, leur travail consiste à offrir des services de guides aux voyageurs et aux multiplicateurs de groupes, que ce soit pour des tours à pied ou des tours à bord de leurs autocars.

Il existe deux types d'autocars, les nolisés et les locaux. Les nolisés sont les autocars en provenance des autres provinces ou des États-Unis, qui sont loués par les voyageurs. Ces derniers réservent des guides dans les différentes villes inscrites à leur itinéraire, et ce sont ces

voyagistes qui décident du type de tour qu'ils désirent offrir.

Pour nous, les agences de guides, il n'y a aucune différence entre vendre un tour à pied ou un tour à bord d'un autocar, le tarif des guides étant le même pour les deux types de tour. Toutefois, nos statistiques démontrent que les voyagistes achètent un tour à pied pour 20 tours en autocar. Un tour guidé se fait habituellement au tout début du séjour d'un groupe, puisque c'est aussi un tour d'orientation. En plus des faits historiques, les guides mentionnent les noms des commerces, des restaurants et informent l'escorte du groupe des règlements municipaux concernant la circulation des autocars. Un tour guidé débute généralement au Manège militaire et se termine au Vieux-Québec ou à la place Royale. À la fin du tour, les passagers sont laissés libres pour une période variant de deux à cinq heures, période durant laquelle ils fréquentent individuellement les restaurants, les boutiques et les attractions touristiques.

Nous sommes tout à fait conscients de la problématique que pose la circulation des autocars dans le Vieux-Québec. Depuis maintenant trois ans, en accord avec les autorités municipales, nous nous efforçons de réduire à une seule fois l'entrée à l'intérieur des murs durant un tour guidé. Nous nous opposons fermement à l'intention de la ville de Québec de modifier sa charte pour régir, restreindre et prohiber la circulation des véhicules lourds, des autobus ou des minibus. Comment voulez-vous que nous acceptions de faire confiance aux autorités municipales quand, dans le plan détaillé du rapport Jean qu'elles ont entériné, elles interdisent à partir de 2004 l'accès total du Vieux-Québec à tous les autocars nolisés? Aucune solution ni étude d'impact n'est prévue dans ce rapport pour les agences de guides qui accueillent les autocars nolisés. De plus, à la lecture de ce rapport, vous êtes à même de constater qu'il n'y a pas eu consensus entre les divers intervenants. En page 22 du *Constat et recommandations du président*, il est mentionné que «l'ensemble des membres du milieu des affaires et l'industrie touristique se dissocient des éléments du projet et du plan d'action proposés pour les années 2004-2005 en ce qui concerne l'accès aux autobus nolisés à l'intérieur du périmètre de l'arrondissement».

Dans ce dossier, nous constatons que les intérêts des gens d'affaires du Vieux-Québec ne sont pas pris en considération par la municipalité. Nous savons que les touristes en autocar laissent 72 000 000 \$ annuellement dans notre région et que certains commerçants y puisent plus de 60 % de leur chiffre d'affaires. Nous sommes contre l'intention de la ville d'interdire l'entrée des autocars nolisés dans le Vieux-Québec parce qu'il s'ensuivrait une perte économique importante non seulement pour les agences de guides, mais aussi pour tous les gens d'affaires de la région et pour leurs fournisseurs. L'arrondissement historique étant le pôle d'attraction de Québec, si nous fermons les portes de la ville aux voyagistes, ceux-ci n'auront pas d'autre choix que d'exclure notre destination de leurs brochures.

Toutes les villes à travers le monde courtisent les voyagistes, les invitant dans leur région. L'Office du tourisme et des congrès, Tourisme Québec, le Centre des congrès, le port de Québec, les intervenants touristiques, les propriétaires de commerce investissent en publicité et en voyages de représentation des sommes énormes pour promouvoir la ville et ses régions. Toutes ces sommes auront été dépensées en pure perte si maintenant nous n'acceptons que les autocars locaux dans le Vieux-Québec. Avant de s'en prendre à la plus importante industrie de la région, pourquoi ne pas appliquer dès maintenant les règlements en vigueur concernant les heures de livraison, pourquoi ne pas trouver des avenues pour enrayer les passages incessants des promeneurs du dimanche et pourquoi la STCUQ ne mettrait-elle pas en service maintenant des minibus plutôt que d'utiliser ses autocars qui sont vides la plupart du temps?

Chaque année, la ville de Québec émet des permis pour les guides au coût de 45 \$ chacun. Nous avons maintes fois suggéré aux diverses tables de concertation que ces permis soient contrôlés et remis seulement aux guides qui respecteraient les règlements municipaux de circulation. Avant la déréglementation de 1985, obtenue suite aux pressions des voyagistes, Québec était la seule ville en Amérique du Nord obligeant les voyagistes à transférer leurs passagers dans un autocar local pour les tours de ville. Les voyagistes, en 1999, paient déjà 600 \$ par jour pour la location de leurs autocars. Une fois à Québec, ils devront défrayer un montant supplémentaire de 750 \$ pour les tours guidés, puisque les passagers seront transférés à bord des minibus locaux. Quand, dans le bulletin *Accès au Vieux-Québec*, la ville spécifie que des mesures alternatives seront prévues pour permettre à tous les visiteurs de visiter le Vieux-Québec à bord de véhicules adaptés, combien pensez-vous qu'il faudra de minibus de 25 sièges pour accueillir les 47 et 55 passagers de chaque autocar nolisé? Est-ce vraiment une façon de réduire la circulation?

Dans son projet de loi, la ville mentionne:

«a) prévoir l'obligation de détenir un permis pour circuler à l'intérieur de l'arrondissement historique.»

Pour qui seront ces permis? Quels en seront les coûts et les conditions? La ville soumet un projet de loi tellement vague qu'on ne peut en prévoir les implications et les conséquences. Nous ne pouvons leur accorder un vote de confiance.

«b) prévoir des règles différentes selon les catégories d'usagers de véhicules.»

Quand l'autocar arrive à Québec et que le guide monte à bord, c'est à ce moment seulement qu'il est en mesure de constater l'âge et la mobilité des passagers. Il est insensé de tous les faire marcher, 15 % de ceux-ci ayant plus de 70 ans.

«c) prévoir des règles pour contingenter l'accès à l'arrondissement historique selon le jour ou le moment de la journée.»

Les brochures des voyagistes sont imprimées deux ans à l'avance. Dans leurs forfaits sont inclus des tours

guidés dans chaque ville. Si, à Québec, ils se voient refuser l'entrée de l'arrondissement historique pour raison de jour ou d'heure, ils devront faire face aux réclamations des passagers pour fausse publicité.

La ville devrait permettre les tours guidés à bord d'autocars aussi bien locaux que nolisés. Obliger les passagers des nolisés à monter à bord des locaux, c'est abuser des visiteurs et leur imposer la location d'un véhicule alors qu'ils en ont déjà un. Accorder à la ville de Québec le droit de modifier sa charte comme elle le demande, c'est risquer de détruire une des plus importantes industries de notre région, c'est se diriger vers la fermeture de plusieurs boutiques et restaurants du Vieux-Québec et vers des pertes d'emplois massives dans tous les secteurs touchés par le tourisme. Merci.

● (16 h 40) ●

Le Président (M. Vallières): Merci, Mme Robitaille. Je vais maintenant passer aux demandes d'intervention. Mme la ministre.

Mme Harel: Oui. Alors, M. le Président, d'abord, je voudrais souhaiter la bienvenue à Mme Robitaille, lui demander si elle était présente au moment de la présentation du mémoire de l'Association des propriétaires d'autobus.

Mme Robitaille (Danielle): Oui.

Mme Harel: Bon. Alors donc, vous avez comme moi entendu les porte-parole de l'Association témoigner devant cette commission et reconnaître le fait que la pression exercée par la circulation dans le Vieux-Québec affectait la qualité de vie des résidents mais menaçait également la qualité de l'expérience touristique, et que cela pouvait avoir comme conséquence de menacer la rentabilité des entreprises touristiques elles-mêmes. Bon, je ne veux rien présumer, mais est-ce que je dois comprendre que, de votre côté, vous considérez que la circulation n'exerce pas cette pression dans le Vieux-Québec?

Mme Robitaille (Danielle): Non. Comme je le disais dans les premières pages, on est conscients qu'il y a un problème de circulation. Oui, il faut le régler. Ce dont les agences de guides ont peur, c'est qu'en 2004 les autocars nolisés n'aient plus le droit d'entrer dans le Vieux-Québec, et c'est avec ces autocars-là que, nous, on travaille. Alors, on se sent carrément mis de côté, tout simplement. Nous, en 2004, on ne pourra plus exercer notre travail. Oui, il y a un problème à régler, oui, on veut le faire. On se disait qu'il serait peut-être bien que les règlements actuels soient appliqués plus fermement. Je dis même: Que les guides qui ne respectent pas les règlements municipaux aient des amendes, tout simplement. On veut que les règles soient suivies par tout le monde et par les guides aussi.

Mme Harel: Quand vous dites qu'il y aura prohibition du transport nolisé dans le Vieux-Québec, dois-je comprendre que le plan qui est projeté, c'est de le

permettre à cinq minutes de distance à pied du Vieux-Québec?

Mme Robitaille (Danielle): Le projet prévoit que les compagnies locales auront le droit de faire des tours de ville à l'intérieur des murs du Vieux-Québec, mais, moi qui vends des tours de ville et toutes les autres agences, on ne pourra plus faire de tours de ville dans le Vieux-Québec en 2004 parce que les autocars nolisés n'auront plus le droit d'entrer dans les murs du Vieux-Québec.

Mme Harel: Et devront...

Mme Robitaille (Danielle): Être transférés dans les autocars locaux.

Mme Harel: Vous a-t-on dit où se ferait ce transbordement?

Mme Robitaille (Danielle): Non.

Mme Harel: Et, à votre connaissance, il peut avoir lieu à cinq minutes de distance à pied du Vieux-Québec?

Mme Robitaille (Danielle): Ça oblige les gens qui viennent déjà avec un autocar nolisé de repayer pour un autocar pour faire un tour de ville, donc des frais supplémentaires.

Mme Harel: À moins de le faire à pied, évidemment.

Mme Robitaille (Danielle): Oui. Mais, comme je l'expliquais aussi, les tours à pied, c'est ce qui se vend le moins, en fait. Ce n'est pas qu'on refuse de les faire, pour nous, c'est exactement les mêmes tarifs, mais ce n'est pas ce qui se vend.

Mme Harel: Est-ce que c'est de commune, disons, application, le fait de laisser, l'été en particulier, l'autobus fonctionner pour maintenir la climatisation pendant que les voyageurs sont à se restaurer ou à magasiner dans les heures que vous leur allouez?

Mme Robitaille (Danielle): Je pense qu'il y a des règles de la ville qui obligent les chauffeurs à éteindre leur moteur. Et, s'ils ne les éteignent pas, bien, qu'ils soient amendés, tout simplement.

Mme Harel: Alors donc, ce que vous nous dites, finalement, c'est: Laissez les transporteurs nolisés procéder comme maintenant. Donc, vous êtes consciente, j'en suis certaine, qu'il y a une augmentation également du transport nolisé. Alors, cette augmentation ne vous semble pas provoquer des irritations ou des frustrations qui amèneraient la population à réclamer des correctifs, là.

Mme Robitaille (Danielle): J'expliquais, dans le mémoire que j'ai présenté, qu'en accord avec la ville on

avait changé déjà certaines choses, par exemple de n'entrer à l'intérieur des murs qu'une seule fois pendant un tour guidé, ce qui réduit évidemment la circulation des autocars. Maintenant, s'il y a des gens qui ne le font pas, s'il y a des guides qui ne respectent pas ça, ce que je dis, moi, c'est d'appliquer les règlements déjà en vigueur, et, quand ils auront eu une pénalité une fois, ils ne le referont plus. Ça va déjà aider beaucoup. Il y a sûrement d'autres solutions à trouver. On est prêts à travailler avec la ville, et c'est ce qu'on fait déjà depuis plusieurs années. Ce qui, nous, nous inquiète, c'est la date de 2004 où les nolisés ne pourront plus entrer. Alors, je fais quoi, on fait quoi, nous, avec notre travail, nos guides?

Mme Harel: L'autorégulation qui avait été pressentie comme allant être la solution, lors de la commission parlementaire qui se déroulait en 1996, n'a finalement pas porté les fruits qui étaient promis. Alors, cette autorégulation n'aura pas permis d'atteindre les objectifs de diminution du nombre de transports nolisés. Au moment où vous laissez vos passagers libres, comme vous le dites dans votre mémoire, pour une période variant de deux à cinq heures, période pendant laquelle ils circulent dans le Vieux-Québec, vous laissez les cars, les autobus nolisés, où exactement pendant ces périodes-là? Vous les laissez également dans l'arrondissement historique du Vieux-Québec?

Mme Robitaille (Danielle): Non. Généralement, à bord de l'autocar nolisé, il y a une escorte qui accompagne le groupe. Nos guides sont engagés pour faire le tour de ville, par exemple, de 9 heures à 11 heures. À 11 heures, ils terminent leur tour guidé dans le Vieux-Québec et les gens sont laissés libres pour magasiner ou aller où bon leur semble. L'autocar, généralement, ne reste pas dans le Vieux-Québec durant cette période, l'escorte le renvoie pour lui dire, je ne sais pas, de revenir à 17 heures les chercher à tel endroit. C'est là aussi où la guide dit aux escortes: T'as pas le droit de demander à ton autobus d'aller là pour aller chercher ton groupe, faut que ce soit là, là ou là.

Mme Harel: Mais, Mme Robitaille, en lisant votre mémoire, je me disais: Si, les voyageurs que vous laissez libres pendant cette période de deux à cinq heures dans la journée, durant laquelle ils se déplacent dans les restaurants, les boutiques, les attractions touristiques, c'est possible, c'est donc qu'il est possible aussi qu'ils se déplacent pour le tour guidé.

Mme Robitaille (Danielle): Pas la majorité, pas tous les gens dans l'autobus. Il y en a qui retournent à l'hôtel parce qu'ils ne sont pas capables de marcher, il y en a d'autres qui restent dans le Vieux-Québec; ça dépend des gens.

Mme Harel: Mais est-ce que le projet de règlement qui est à l'étude devant cette commission n'a pas justement comme objectif de tenir compte de ces

différences entre les personnes? Si on pouvait me retrouver le projet de règlement...

Mme Robitaille (Danielle): Vous les avez à la dernière page de mon mémoire, les trois points dont vous parlez.

Mme Harel: Puisqu'on y prévoit, en fait, l'établissement de catégories en fonction des motifs de déplacement, est-ce qu'on ne va pas justement tenir compte de ça?

Mme Robitaille (Danielle): Je serais curieuse de savoir comment ça se fera. C'est ce qui nous inquiète aussi.

Mme Harel: Je vous remercie, Mme Robitaille.

Mme Robitaille (Danielle): Merci.

Le Président (M. Vallières): Merci. M. le député de Hull.

M. Cholette: Merci, M. le Président. Mme Robitaille, bonjour, bienvenue, merci pour votre mémoire. Il y a bien des choses là-dedans, parce que vous avez un regard assez sévère sur ce qui nous est proposé. Mais, avant d'aborder cette question-là, j'aimerais connaître un peu plus de détails sur votre association. Il y a combien de gens qui y travaillent? Est-ce que c'est réparti sur l'année? Est-ce que c'est seulement l'été? Est-ce que c'est seulement des guides qui sont dans le Vieux-Québec ou est-ce qu'il y a des guides qui oeuvrent à l'extérieur également? Est-ce que vous pouvez nous dresser un peu le tableau de votre profession?

Mme Robitaille (Danielle): Alors, le travail de guide, ce n'est pas seulement pour des tours de la ville de Québec, les guides aussi font des tours sur la Côte-de-Beaupré, dans Charlevoix. Je dirais que Sainte-Anne-de-Beaupré et Québec sont les tours les plus vendus, évidemment. Le travail se répartit de février à la fin octobre, en majorité, mais il n'est pas exclu que, bon, dans les mois un peu plus tranquilles, il y ait quand même des tours, mais c'est plus rare. Alors, de février à fin octobre, c'est la période où les guides travaillent le plus.

Le nombre de guides, je ne sais pas si les gens de l'Association des guides, ici... Peut-être qu'ils pourraient vous donner des chiffres un peu plus exacts. Je dirais peut-être, pour ne pas me fourvoyer, entre 250 et 300 guides qui font des tours de ville. Et est-ce que j'ai bien répondu à tout ce que vous m'aviez demandé?

M. Cholette: Donc, si les guides font du travail pas seulement dans le Vieux, mais ailleurs également...

Mme Robitaille (Danielle): À l'occasion.

• (16 h 50) •

M. Cholette: ...à l'occasion, est-ce que vous pouvez nous indiquer en pourcentage quel est le volume,

si vous voulez, de travail qui est fait dans le Vieux-Québec, pour avoir une idée de grandeur? Parce que vous nous parlez des impacts, etc. Mais est-ce que la majorité du travail se fait là ou est-ce que c'est une répartition 50-50?

Mme Robitaille (Danielle): Non. Je vous dirais que la majorité des tours, c'est de la ville de Québec à au moins 80 %. Ce n'est quand même pas la majorité des voyageurs qui achète des tours de Sainte-Anne-de-Beaupré ni de Charlevoix. C'est vraiment en majorité Québec.

M. Cholette: D'accord. Et vous reconnaissez qu'il y a un problème.

Mme Robitaille (Danielle): Absolument.

M. Cholette: En première page de votre mémoire, vous consacrez deux lignes sur le fait qu'il y a un problème de circulation et vous mettez sur la table certains chiffres impressionnants, des retombées économiques de ces groupes-là de 72 000 000 \$, 60 % du chiffre d'affaires des commerçants qui se fait avec cette clientèle-là, et ça, ça vient du rapport, j'imagine, qui a été déposé. Vous poursuivez aussi en disant qu'il y a peut-être certaines solutions, mais les solutions ne passent pas nécessairement par vous. Elles passent, par exemple, par des modifications au niveau de la livraison ou par des modifications aux trajets de la STCUQ. Est-ce qu'il y a aussi des solutions qui passent chez vous?

Mme Robitaille (Danielle): Oui, comme ce qu'on a fait depuis trois ans, c'est-à-dire obliger nos guides à n'entrer qu'une seule fois dans le Vieux-Québec, ce genre de choses là. Je n'étais malheureusement pas sur les tables de concertation, alors je n'ai pas pu entendre toutes les solutions qui se sont dites. Ce n'est pas moi qui étais là. Mais, bon, donner des amendes aux guides qui ne respectent pas les règlements, je pense que ce serait important.

Si je parle, par exemple, des autobus de la STCUQ et du camionnage, c'est que je me dis. On nous a toujours dit que c'était un problème de circulation et non pas seulement d'autocars. Alors, je pense que, oui, il y a des solutions, il y a des avenues à trouver au niveau de la STCUQ, au niveau du camionnage, et aussi, nous, on a notre part à faire, absolument.

M. Cholette: D'accord. Et peut-être ma dernière question. Je ne sais pas si j'ai du temps, M. le Président, mais rapidement. C'est parce que vous êtes inquiète par rapport à 2004-2005. Ma compréhension, à la lecture du document, c'est qu'il y aurait peut-être une disparition des autocars de 45 places et plus, qu'il y aurait transbordement via des plus petits autobus qui seraient accrédités pour faire des tours au centre-ville. Est-ce que ma compréhension est exacte à l'effet que vous ne pourriez embarquer sur ces autobus, que vous ne pourriez pas, donc, procéder à des tours? En tout cas, d'une façon un

peu détachée, moi, je vois que vous avez deux clients plutôt qu'un. Pourquoi est-ce que cette prétention est fautive? Si l'autobus de 45 places ne peut pas entrer, ça va donc vous prendre deux 25 places ou deux 20 places, donc deux fois plus d'ouvrage pour vous. Pourquoi est-ce que ce n'est pas une bonne idée, ça?

Mme Robitaille (Danielle): Parce que, pour les clients, en étant obligés de payer pour un autre autocar pendant les tours de ville, c'est des frais supplémentaires parce qu'ils doivent payer ma guide, qu'ils doivent payer, en plus, un autre autocar alors que le leur va rester dans le stationnement. Alors, notre inquiétude, c'est que les clients disent: Je m'excuse, mais Québec, c'est trop compliqué, ça coûte cher, on n'y va plus.

Ça reste que c'est facile de perdre de la clientèle: je pense que tout le monde en affaires peut le savoir. C'est difficile à regagner aussi. Alors, on ne voudrait pas que Québec soit perçue comme un endroit où c'est négatif, finalement. Et, pour eux, ça risque de l'être s'ils sont obligés de payer des frais supplémentaires pour un autre autocar pour faire un tour de ville. Alors, on pense qu'on va perdre beaucoup de clientèle, comme ça. C'est ce qui nous inquiète.

M. Cholette: Merci.

Le Président (M. Vallières): Merci. Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Merci, M. le Président. Moi, je voudrais qu'on revienne à toute la question des tours guidés à pied versus le transbordement, parce que, moi, à quelque part, je pense que c'est compliqué. Ça peut être compliqué pour un touriste ou pour des gens qui vendent des voyages. C'est inclus dans le prix du voyage, ça, je pense que tout le monde va l'admettre. Je ne suis pas sûre que ça va être extraordinaire pour la personne qui va venir. Ça, c'est une opinion personnelle. Mais je n'ai entendu personne ici — c'est vrai qu'on manque de temps, puis j'aurais aimé aussi entendre plus longtemps la ville de Québec sur ses propositions; on aura l'occasion de le faire après — sur des chiffres qui pourraient nous éclairer finalement sur les opportunités d'une option aussi extrême que de dire: Il ne rentre plus personne en autocar, mettons, sauf aller les déposer dans les hôtels, mais, après ça, les visites se font à pied. Je suis consciente que ça présuppose qu'il y a des voyageurs qui ne viendront pas.

Mais c'est la même chose pour les gens qui vont aller, je ne sais pas, moi, en Italie ou en France puis qui ne pourront pas monter à Rocamadour, ou à Sienne, ou je ne sais pas où, là. Il y a des endroits où on ne peut pas aller en autocar, puis c'est par milliers et millions que ça voyage. On est-u si différents que ça ici, au Québec? Je ne sais pas. Il faudrait voir, là. Ça fait peut-être partie de notre spécificité.

Mais avez-vous des chiffres? Moi, je comprends la crainte puis qu'on soit réfractaire, finalement, parce que ce serait un changement épouvantable, puis je ne vous dis pas

que c'est ça que je veux mettre de l'avant, mais ça fait trois ans... Puis, Mme la ministre le disait tantôt, quand elle a fait un petit retour historique, ça fait 15 ans qu'on regarde ça puis que personne ne bouge. Il y a des comités, ça réfléchit. On va faire quoi, là? Puis, pour les autocaristes, on l'a dit tout à l'heure, ça n'augmente pas, ça diminue, les voyages en autocar. Il y a une génération qui voyage en auto. Mais là ça veut-u dire qu'il va y avoir plus d'autos dans le Vieux-Québec? Ce n'est pas ça, je pense, le but de l'exercice. Donc, on est peut-être carrément passé à côté en n'ayant pas des parcs de stationnement pour autocars ou...

Je le sais, que ce n'est pas facile, mais on peut-u se creuser les méninges? Est-ce que les gens peuvent monter, je ne sais pas, moi, par le funiculaire, bon, peu importe? Mais avez-vous regardé? Y a-tu des chiffres de disponibles pour nous dire: C'est impossible, tout le monde va mourir de froid en plein hiver? On vend l'hiver, nous autres, là; faut quand même leur vendre le Vieux-Québec qui peut se faire en... Si on les laisse deux à cinq heures dans la ville, comment il se fait qu'on n'est pas capable de leur faire faire un tour guidé à pied? Je ne comprends pas, je vous le dis honnêtement. Puis je ne veux surtout pas que les gens pensent que je veux que l'industrie de l'autocar disparaisse de la carte, ce n'est pas ça du tout. Mais je ne peux pas concevoir qu'il n'y a pas de solution mitoyenne à transborder du monde. Moi, je ne viendrais pas, honnêtement, là. Puis, si vous me disiez que c'est parce qu'il faut que je change d'un gros autobus à un autre autobus, je dirais: Regarde, c'est bien trop compliqué, je n'y vais pas. Je vous donne raison là-dessus. Mais, pour le reste, il me semble que le gros bon sens devrait nous dicter que ça se fait partout ailleurs. Je ne vois pas pourquoi on ne serait pas capable de faire quelque chose à Québec qui permettrait aux touristes et aux guides de travailler. Peut-être qu'il y en aurait même plus qui travailleraient. Avez-vous des chiffres là-dessus?

Mme Robitaille (Danielle): Non. Des études d'impact, on voudrait bien en avoir. Je ne sais pas, la ville avait dans son plan des études d'impact de prévues. Il faudrait peut-être le leur demander. Je ne sais pas où c'en est, je n'en ai pas vu. Je ne suis pas certaine que ce soit fait...

Mme Delisle: Je vous comprends d'avoir peur, d'abord. Si on n'a pas de chiffres, personne, là, je voudrais bien savoir comment...

Mme Robitaille (Danielle): Il y a une autre chose, c'est que, oui, c'est sûr que les tours à pied, c'est agréable, c'est absolument vrai, mais, en fait, ce qu'on va faire, c'est qu'il y a une tarte, et, parce qu'il y a des clients qui ne viendront plus parce que leur clientèle ne pourra pas faire les tours à pied, ils vont simplement dire: On n'y va plus. Donc, la tarte va rapetisser et on va être le même nombre de compagnies pour se séparer beaucoup moins de clientèle.

C'est sûr qu'il y a des gens qui ne le feront pas parce que Québec, c'est difficile à pied, qu'il y a des côtes, que ce n'est pas tous les gens qui peuvent la marcher. Les clients américains ne sont pas des marcheurs. Je vous dirais qu'avec des Allemands il n'y aurait pas de problème, ce sont des gens qui aiment marcher et qui sont en santé et en forme.

Mme Delisle: Ciblons les bonnes clientèles!

Mme Robitaille (Danielle): Alors, on met les Américains «out» puis on garde juste les...

Mme Delisle: Non, mais...

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Robitaille (Danielle): C'est une réalité.

Mme Delisle: Je vous crois.

Le Président (M. Vallières): Bien. Alors, je vous remercie. Ça met fin à la période d'échanges entre les parlementaires et Mme Robitaille. Nous vous remercions de votre présentation.

Mme Robitaille (Danielle): Merci.

Le Président (M. Vallières): Je demanderais maintenant à l'Association des gens d'affaires du Vieux-Québec de bien vouloir se présenter en avant. Il y aura donc distribution d'un mémoire.

M. Schink (Aurèle): Reste à voir si vous allez vous souvenir du mémoire, sans jeu de mots.

Le Président (M. Vallières): Je vais d'abord me permettre, avant de vous passer la parole, de vous indiquer qu'il y a un groupe qui s'est désisté, Les Tours du Vieux-Québec. M. Georges Saint-Cyr ne participera pas à nos travaux, ce qui fait que, normalement, donc, on devrait être capables de terminer pour 18 heures en ayant entendu tous les groupes convenus à l'ordre du jour, incluant le Comité régional d'action circulation. Alors, oui, je demanderais à la personne qui va prendre la parole de s'identifier et de présenter en une dizaine de minutes son mémoire.

Association des gens d'affaires du Vieux-Québec

M. Schink (Aurèle): Sans aucune espèce de problème. Mon nom est Aurèle Schink, je suis de l'Association des gens d'affaires du Vieux-Québec. Alors, chers députés, M. le maire et distingués collègues, la ville de Québec dépose devant vous aujourd'hui un projet de loi privé qui, dans son article 36, demande une modification qui nous apparaît, à nous, membres de l'Association des gens d'affaires du Vieux-Québec, comme menaçante pour le tourisme. Cette demande vise à régir, restreindre — et

Mme Harel tantôt disait qu'elle ne voyait pas de prohibition là-dedans ou de choses pour prohiber — et prohiber.

• (17 heures) •

Je dois vous avouer, moi, que les mots «restreindre» et «prohiber» font peur à mes membres. Comment une ville touristique comme Québec peut-elle restreindre ou prohiber les mouvements de touristes dans le Vieux-Québec? La ville veut un pouvoir qui nous paraît immense, elle veut se prémunir de la lampe magique avant de savoir la manier. Faut-il rappeler à la ville qu'elle nous a promis dans le rapport Jean une étude d'impact — et tantôt Mme Delisle disait: On n'a pas de chiffres, on n'a rien pour nous appuyer — qu'on nous a promis une étude d'impact sur les conséquences d'une telle mesure, que la ville avait aussi promis un comité réduit sur lequel siègeraient deux citoyens, deux représentants des commerçants et deux élus municipaux? Et, à ce que nous en sachions, aucune de ces deux promesses ne s'est réalisée.

La ville avait aussi parlé d'un lien interrives, d'autobus électriques. Alors, où en sont tous ces projets et qui financera le tout? Nous croyons que la ville demande prématurément une telle modification, qu'elle n'est pas en mesure de nous donner une mesure de l'impact d'une telle réglementation, et cela nous fait peur.

Nos membres sont déjà affectés par la réduction du tourisme par autocar dans le Vieux-Québec. Dans une étude que nous avons commandée à une firme indépendante, nous apprenons que les boutiques, les attractions touristiques et les restaurateurs ont connu une baisse se situant entre 15 % et 20 % attribuable, entre autres, aux restrictions déjà imposées aux autocars. Ces restrictions sont sur des bases de coopération entre la ville et les transporteurs. Alors, qu'en sera-t-il quand elle aura son pouvoir de régir et n'aura plus qu'à faire un règlement pour faire ce que bon lui semble?

Nous n'avons pas de réticences en ce qui a trait à l'amélioration de la qualité de vie dans le Vieux-Québec — plusieurs de nos membres y vivent — nous en avons plutôt sur la façon de faire. Je sais qu'on va nous dire que cela fait plusieurs années que nous travaillons sur le problème et que les citoyens veulent une réglementation, mais, que cela se fasse au détriment de nos membres, nous ne sommes pas d'accord. Et mettez-vous dans notre peau, nos taxes augmentent, notre clientèle diminue. Faites l'équation et vous vous rendrez compte que notre situation pourrait vite devenir insoutenable. Nous vous demandons donc de ne pas accorder si hâtivement un pouvoir aussi vaste et unilatéral que celui qui est demandé par la ville.

Le maire qui vous demande cette modification ne sera pas de retour pour un prochain mandat, et rien ne nous dit que le prochain maire aura la vision du maire actuel. Nous demandons plutôt à la ville une étude d'impact, telle que promise, et un compte rendu des réunions des élus, commerçants et citoyens, et une sérieuse évaluation des coûts impliqués.

Pour conclure, je vous dirai que nous croyons fermement que la ville agit avec les meilleures intentions, mais qu'il lui manque de façon flagrante du personnel

ayant les connaissances du milieu du transport touristique et de ses impacts, impacts qui apparaîtront sous un nouveau jour à la suite de l'étude promise. Merci de votre attention, et je demeure ouvert à vos questions.

Le Président (M. Vallières): Très bien. Merci, M. Schink. Mme la ministre.

Mme Harel: Merci, M. le Président. Alors, bienvenue, M. Schink.

M. Schink (Aurèle): Merci.

Mme Harel: Vous êtes le président de l'Association des gens d'affaires du Vieux-Québec?

M. Schink (Aurèle): Tel que stipulé dans le document, oui, madame.

Mme Harel: Il y a combien de membres à l'Association?

M. Schink (Aurèle): Nous avons présentement une cinquantaine de membres payants et nous représentons quelque 300 membres à l'intérieur du Vieux-Québec.

Mme Harel: Et vous êtes en relation avec l'Association des gens d'affaires de la rue Saint-Jean du Vieux-Québec?

M. Schink (Aurèle): Nous coopérons avec eux, oui, sur certains...

Mme Harel: Couvrez-vous les mêmes territoires?

M. Schink (Aurèle): Nous, nous sommes intramuros, donc on a, à même l'Association des gens d'affaires du Vieux-Québec, des commerçants de la rue Saint-Jean, et certains ne font pas partie de notre Association, ils font partie de l'Association des gens d'affaires de la rue Saint-Jean.

Mme Harel: Alors, votre clientèle diminue?

M. Schink (Aurèle): Oui, madame, la clientèle telle qu'elle a été donnée ici, et j'ai cette étude ici, et on constate qu'il y a, entre autres, une diminution des clientèles pour ces sites-là, donc les attraits touristiques, les boutiques et certains services.

Mme Harel: Alors, j'apprécierais, M. le Président, que M. Schink puisse nous laisser cette étude.

M. Schink (Aurèle): Cette étude, je vous la laisse, Mme Harel. Cependant, je voudrais qu'elle reste entre vos mains et non pas dans les mains de la presse parce que nous devons dévoiler, lors de l'assemblée générale de l'Association, tous les résultats qui sont à l'intérieur. Donc, on voudrait que ça demeure entre vos mains.

Mme Harel: Bon, écoutez, moi, je souhaitais qu'elle puisse être transmise au secrétariat de la commission et distribuée.

M. Schink (Aurèle): Absolument, oui. Ça, on n'a pas d'objection.

Le Président (M. Vallières): Non, mais, si elle est déposée, elle devient publique, là, Mme la ministre, donc...

Mme Harel: Oui, c'est ça. Vaut mieux ne pas la déposer, à ce moment-là. Quand avez-vous...

Le Président (M. Vallières): M. Schink pourrait la remettre personnellement aux gens.

Mme Harel: Écoutez, M. Schink, c'est parce qu'elle vient contredire un document qui est celui du groupe de travail appelé communément le rapport Jean et qui prévoit donc que le marché du tourisme... non pas seulement qui prévoit, qui constate que le marché du tourisme est en progression constante à Québec, avec un taux de croissance d'environ 6 % pour les cinq prochaines années, soit une addition de 150 000 à 200 000 voyageurs par année. Donc, une augmentation de 6 % chaque année pour chacune des cinq prochaines années, avec une augmentation de 150 000 à 200 000 voyageurs par année pour chacune des cinq prochaines années. On nous dit ici que la source de ces données est celle d'une étude de l'Office du tourisme et des congrès de la Communauté urbaine de Québec. Alors donc, c'est un marché qui se développe du côté du tourisme individuel, et je pense que c'est là une tendance lourde qui va aller en s'accroissant.

Au niveau mondial, c'est une tendance qui est bien identifiée. Niveau quelle mesure le nolissement du transport actuel, avec l'impact qu'il a sur le produit touristique et patrimonial, ne va pas justement menacer ce tourisme individuel peu intéressé à sentir les émanations de gaz qui proviennent des cars qui sont maintenant des mastodontes, hein, comme vous le savez? Alors, est-ce que vous considérez qu'il y aurait lieu de regarder de près et de comparer, du moins, ces chiffres avec ceux que vous nous dites avoir été étudiés par une firme indépendante?

M. Schink (Aurèle): Nous, on a consulté 57 commerces à l'intérieur du Vieux-Québec, et je n'irai pas vous dire que la clientèle va en baissant, je dis que le rapport Jean a peut-être raison là-dessus. Comme vous dites, c'est une tendance lourde. Et, en ce qui a trait aux problèmes olfactifs dus aux autobus, je vous dirais qu'on en a aussi dus aux chevaux qui dégagent certaines odeurs nauséabondes; mais enfin, ça fait partie des charmes, j'imagine.

Ce avec quoi on a un problème, nous, c'est que certains secteurs du Vieux-Québec ont eu une augmentation, et je vous citerais ici le quartier Petit-ChAMPLAIN où ces gens-là n'ont justement pas de restrictions

présentement en ce qui a trait aux autobus. Les autobus vont là comme ils y allaient il y a quelques années.

Et ici je vais faire un aparté, je vais vous donner un petit cours de mécanique 101. On a parlé qu'il y avait une augmentation, à l'intérieur du Vieux-Québec, de l'achalandage d'autobus. Eh bien, moi, je vais vous dire que cet achalandage a été un peu provoqué par les mesures que la ville de Québec a imposées aux autocaristes locaux. Lors de la dernière commission parlementaire en 1996, on a dit aux autocaristes et aux gens des municipalités: Allez ensemble, entendez-vous, Bon, allez et ne péchez plus, ni plus ni moins, et revenez nous voir. À ce moment-là, la ville a décidé qu'un tour qui anciennement partait devant le Château Frontenac devait partir à l'extérieur des vieux murs. Donc, Mme la ministre, vous, vous étiez touriste, vous étiez, disons, au Château Frontenac, alors la ville obligeait maintenant les autocaristes qui autrefois venaient vous chercher directement au Château après avoir ramassé les gens dans le restant de la région, qui partaient le tour de devant le Château, à aller chercher ces gens-là directement devant le Château, à les ramener à l'extérieur du Vieux-Québec, à les ramener pendant le tour dans le Vieux-Québec à nouveau, à les ressortir à la fin du tour et à revenir les porter à leur point d'origine. Ce qui était un mouvement en est devenu trois, madame. Alors, je ne suis pas étonné de constater que, effectivement, il y a eu une augmentation des mouvements dans le Vieux-Québec, c'était quasiment prévisible.

De la même façon qu'actuellement on dit: Oui, on a une clientèle qui pourrait marcher, et ci, et ça... On a une commission de la capitale nationale à Québec qui, soit dit en passant, n'a pas siégé avec les comités pour le rapport de M. Jean. Cette Commission de la capitale nationale invite les jeunes à venir à Québec, et ils arrivent, bon an, mal an, aux mois de mai et juin en autobus jaune, et ça fait beaucoup d'autobus jaunes à la place d'Armes, et ce sont des jeunes qui pourraient facilement descendre à George-V et partir à pied explorer le Vieux-Québec. Moi-même, je suis un de ces jeunes. Je ne suis pas de la région de Québec du tout, je suis venu ici en 1973 en excursion scolaire et je suis revenu y vivre parce que je trouvais ça tellement beau.

Mais c'est pour vous dire que c'est prévisible, ces choses-là. On est parti d'un mouvement et on l'a multiplié par trois pour essayer de satisfaire une stratégie d'ensemble. C'est pour ça que je vous dis dans les conclusions du texte que, quelque part, il manque des gens qui ont des connaissances en transport touristique, madame.

Mme Harel: Écoutez, moi, je ne prétends pas en avoir, mais je voudrais juste une réponse claire à la question: Est-ce que la clientèle de vos membres diminue ou augmente?

M. Schink (Aurèle): La clientèle, madame, de nos membres, selon l'étude que j'ai là, a diminué. Entre autres, on attribue ça aussi aux autocars touristiques, à une diminution de la qualité de la clientèle. Autrement dit, les

clients dépensent moins sur certains attraits, ils vont mettre plus d'argent sur les chambres d'hôtel, ce qui fait que, bon, les chambres d'hôtel ont augmenté leur nombre. C'est des gens qui vont moins acheter de souvenirs, qui vont moins aller voir des spectacles comme *Québec Expérience*, qui vont faire les choses un peu différemment.

• (17 h 10) •

Autrefois, il y avait des navettes qui étaient mises de l'avant par les gens des différentes compagnies d'autocars qui prenaient des clientèles de régions périphériques comme Sainte-Foy, Beauport et qui les amenaient gratuitement vers le Vieux-Québec tout en essayant de leur vendre un tour, bien entendu, et ces gens-là étaient par la suite laissés libres et à pied toute la journée, et on venait les rechercher à une heure donnée à la fin de la journée. Eh bien, ces gens-là ne viennent plus, madame, dans le Vieux-Québec, et c'est ce qui occasionne, entre autres, une baisse d'achalandage de ces commerces. Ces gens-là, plutôt, maintenant, ont le droit d'embarquer sur une navette des Ailes de la mode qui les prend du Vieux-Québec et les expatrie vers Sainte-Foy. Donc, on est rendu à l'inverse de ce qu'on faisait autrefois, et c'est de cela que les membres se plaignent, madame.

Le Président (M. Vallières): Merci. M. le député de Hull.

M. Cholette: Merci, M. le Président. M. Schink, bonjour.

M. Schink (Aurèle): Monsieur.

M. Cholette: Tout d'abord, M. Schink, je voudrais juste tenter d'éclaircir quelque chose qui reste nébuleux dans mon esprit. Ma compréhension, c'est que vous avez participé aux travaux du rapport Jean, si vous voulez.

M. Schink (Aurèle): Oui, j'ai participé aux travaux du rapport Jean. J'ai participé, avant, aux tables de la ville, où nous étions huit, ensuite on s'est ramassés à 30, et là la ville veut ramener ça à six. Bref, oui, je participe, monsieur.

M. Cholette: Mais vous avez participé à titre de... Je ne sais pas, mais votre titre, ici, c'est Autocar Dupont.

M. Schink (Aurèle): C'est ça, monsieur, je coiffe deux chapeaux. Je suis à la fois aux autocars Dupont, mais je suis aussi président de l'Association des gens d'affaires, puisqu'on s'implique dans le milieu.

M. Cholette: D'accord. Et, justement, à ce titre, la lettre qui est annexée au rapport, la lettre de l'Association des gens d'affaires du Vieux-Québec, est signée par M. Claude Dupuis.

M. Schink (Aurèle): Voilà, monsieur, et je suis président de l'Association des gens d'affaires depuis environ maintenant un mois. M. Dupuis a un problème

cardiaque qui a été découvert récemment, et, étant donné que j'étais vice-président, j'ai été joyeusement appointé, n'est-ce pas, au poste de président. Mais vous faites bien vos recherches, monsieur.

M. Cholette: Aïe, vous, vous avez débuté votre carrière alors que vous prévoyiez la fin de la carrière du maire de Québec, en fait, lorsque vous disiez que c'est son dernier mandat.

M. Schink (Aurèle): Ha, ha, ha! Mais je ne le remplacerai point.

M. Cholette: Mais, puisque c'est un autre président qui a signé le rapport, est-ce que vous êtes du même avis que lui sur ce qui est contenu dans la lettre qu'il a signée?

M. Schink (Aurèle): Ce qui est contenu dans la lettre? Oui, monsieur. Ce qui est contenu dans la lettre, c'est qu'on demandait à ce moment-là qu'une étude d'impact soit faite. D'ailleurs, lors de la déposition du rapport Jean ou lors de la dernière table de concertation, c'était vraiment le seul point qui émergeait comme concordant à tout le monde; c'était d'avoir cette damnée étude d'impact que l'on n'a pas encore eue, dont je ne sais pas si elle a été commandée. Et on devait avoir un comité réduit, duquel d'ailleurs faisait partie M. Dupuis qui, malheureusement, a dû se retirer. Je ne sais pas si on lui a nommé un remplaçant.

Donc, nous, si l'étude l'impact, monsieur, nous dit: Écoutez, nos chiffres nous prouvent que tout va aller bien dans le meilleur des mondes, qu'on est capables de vous faire un parc de gestion d'autocars à l'extérieur des vieux murs, qu'on est capables de vous fournir les liens piétonniers, qu'on va vous fournir les autobus électriques qui vont promener les gens d'un point A à un point B, et on remettra aux gens des cartons de différentes couleurs pour les différents tours qu'ils veulent prendre, etc., peu importe la mécanique de la chose, et si on nous dit que tout ça se finance de façon saine et propre, monsieur, vous allez avoir mon approbation et on va le leur donner, leur règlement. Écoutez, nous, tout ce qu'on veut, c'est avoir quelque chose à montrer à nos membres. Mais, moi, du moment que je dis aux membres, monsieur: On leur donne un chèque en blanc, j'ai un problème.

M. Cholette: D'accord. Peut-être une dernière question, M. le Président, si vous me permettez.

Le Président (M. Vallières): Oui, M. le député de Hull.

M. Cholette: Une cinquantaine de membres, vous nous disiez que c'était à peu près le chiffre de ceux qui étaient membres chez vous. J'imagine qu'il y a beaucoup de restaurateurs là-dedans. Si je m'éloigne de la question des tours guidés et si je parle particulièrement d'une destination restaurant, est-ce qu'il y en a beaucoup, de

gens qui s'en vont manger à bord d'un autocar, qui sont débarqués à la porte du restaurant et dont l'autobus va les chercher à la fin du repas? Est-ce que c'est une pratique courante? Est-ce que ça, ça va créer un problème supplémentaire?

M. Schink (Aurèle): Merci de l'aborder, il allait m'échapper. Oui, effectivement, il y a beaucoup de gens qui réservent par autocar, de même que, lors de congrès au Centre des congrès, des gens qui ont ce qu'on appelle des «dine around». Alors, on les prend et on les amène dans un point donné, et ils essaient plusieurs restaurants lors de tournées de familiarisation ou autre chose. Il y a beaucoup de groupes qui réservent dans des restaurants donnés sur la rue Saint-Louis, sur la rue Buade, à la maison de Serge Bruyère, sur la rue Saint-Jean. Et maintenant nous utilisons, conformément aux normes de la ville, des débarcadères sectoriels. Donc, si les personnes vont manger, disons, au Continental, eh bien, il y a un débarcadère sectoriel qui est devant le Château. Ils seront débarqués là et marcheront jusqu'au restaurant. Même chose pour la rue Saint-Louis: si les gens vont à La Caravelle, on va les débarquer à un point donné et ils vont marcher jusqu'à La Caravelle. Et la ville prend bien sûr exception des gens à mobilité réduite.

De ce côté-là, c'est ça que je vous dis, présentement il y a un accord entre les transporteurs et les gens de la ville. Nous respectons ce qu'ils ont présentement et nous croyons qu'ils peuvent continuer avec ce qu'ils ont présentement comme outils jusqu'à ce que l'étude d'impact vienne nous confirmer qu'ils ont raison, qu'ils ont vu juste. Mais, de grâce, donnez-nous l'étude!

M. Cholette: Merci.

Le Président (M. Vallières): Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Merci. Moi, je veux revenir sur la question que vous a posée la ministre, puis je suis restée sur mon appétit quant à la différence dans les perspectives et qui a raison, là. Le rapport Jean nous laisse entendre évidemment qu'il y aura une augmentation importante, une croissance importante au niveau des touristes qui vont venir. Vous, vous semblez dire qu'il y a une perte, que vous avez des pertes comme chiffre d'affaires. Donc, on peut supposer que les gens ne vont pas dans les commerces. Est-ce que c'est les restaurants qui subissent les pertes? C'est les hôtels? Ce sont les commerçants? Je voudrais que vous spécifiez davantage, sans rentrer dans le secret des dieux — ce n'est pas ça que je cherche.

M. Schink (Aurèle): Non, non, non, et sans élaborer tous les secteurs.

Mme Delisle: Mais qui est pénalisé par les mesures restrictives auxquelles vous avez fait référence, qui seraient détractés finalement à une clientèle? Est-ce que ce sont les gens qui ont des boutiques de cadeaux, les

gens qui ont des boutiques de vêtements? Qui a vu sa clientèle et son chiffre d'affaires diminuer? Ça, c'est des chiffres, je pense, qui sont importants pour nous.

M. Schink (Aurèle): Comme je vous ai marqué d'ailleurs dans le document que vous avez devant vous, je vous parle ici de restaurateurs, d'attractions touristiques et de boutiques, et tantôt je vous ai mentionné qu'autrefois les gens prenaient des navettes à Sainte-Foy. Par exemple, il pouvait se laisser, par jour, environ 200 à 300 personnes qui étaient laissées libres de toute attache à la place d'Armes. Ces gens-là étaient déposés là, l'autobus s'en allait et les laissait toute la journée se promener dans le Vieux-Québec, explorer, aller magasiner, faire ce qu'ils voulaient, finalement, et, à la fin de la journée, les différentes compagnies renvoyaient des autobus sur lesquels ça indiquait «navette», et on rapatriait les gens vers leur hôtel gratuitement.

Mme Delisle: Là, ils n'ont plus le droit d'entrer?

M. Schink (Aurèle): Les navettes maintenant ont été redirigées vers la place George-V qui est, comme vous le savez, située ici, derrière le parlement. Les gens, de par nature — tantôt, ma collègue Danielle vous l'a dit — ça ne marche pas trop fort. Alors, certains vont se rendre dans le Vieux-Québec éventuellement, mais ils vont aller manger sur la Grande Allée où vous avez un Burger King qui leur frappe l'imagination. Ils s'ennuient de chez eux, vous savez — un petit peu de nostalgie. Ils vont aller au Burger King, ils vont aller encourager d'autres boutiques. Mais, pour ce qui est de nous, dans le Vieux-Québec, nous subissons les contrecoups.

Prenez, madame, 200, 300 personnes par jour qui sont laissées là librement, multipliez ça par le nombre de jours qu'il y a du 15 mai au 15 octobre et, vous allez voir, vous avez une diminution d'environ 30 000 clients potentiels pour différents commerces qui viennent de disparaître comme ça, d'un coup sec. Ça, c'est sans compter que, à un moment donné, comme je vous expliquais tantôt aussi, on a demandé aux gens qui autrefois partaient leur tour de la place d'Armes, sous prétexte d'encombrement de la place d'Armes, de prendre ces tours-là et de les faire de derrière le parlement, et donc on a multiplié par trois les mouvements, madame.

Mme Delisle: M. Schink.

M. Schink (Aurèle): Oui, madame.

Mme Delisle: Tout à l'heure, mon collègue vous a demandé si vous aviez siégé sur les différentes comités, puis vous avez répondu oui. Vous avez fait référence au fait que la Commission de la capitale nationale n'était pas présente. Tourisme Québec était-il représenté? Est-ce qu'il y avait quelqu'un de Tourisme Québec?

M. Schink (Aurèle): Tourisme Québec? Je ne saurais dire, madame.

Mme Delisle: Il y a l'Office du tourisme sûrement, là, mais...

M. Schink (Aurèle): L'Office du tourisme était là, tout à fait, oui.

Mme Delisle: Oui, mais c'est deux choses, là.

M. Schink (Aurèle): Oui, l'Office du tourisme était là. Et d'ailleurs vous remarquerez dans le rapport Jean, dans les annexes à la fin. Le député de Hull tantôt me disait: Bon, je vois votre nom dans les annexes à la fin. L'Office du tourisme lui-même recommande — et vous le lirez, je vous y enjoins — que cette étude soit faite avant que toute autre chose puisse aller de l'avant, et c'est la même chose que nous demandons. Je veux dire, on ne demande pas terre et ciel et on ne s'oppose pas systématiquement à tout ce que la ville veut faire. Si la ville peut nous prouver par des chiffres que tout va bien aller — et c'est le seul point; le seul consensus qu'il y avait lors du rapport Jean, c'était qu'on ait une étude d'impact qui nous donne des chiffres concrets — le ciel, on va le leur donner, on va leur dire: Oui, merci beaucoup, quel beau travail! Mais, d'ici là, madame... Et, comprenez-moi, je suis inquiet. C'est marqué «restreindre, régir et prohiber», madame, et le mot «prohiber» est un mot bien laid.

Mme Delisle: Merci.

• (17 h 20) •

Le Président (M. Vallières): Merci, M. Schink. Ça termine votre comparution pour aujourd'hui. Nous vous remercions beaucoup de votre présence.

J'appellerai maintenant le Comité régional action circulation du Vieux-Québec à se présenter. M. François Hulbert?

CRAC Vieux-Québec

M. Hulbert (François): Oui. Mesdames et messieurs de la commission, je suis ici le représentant du CRAC Vieux-Québec, le Comité régional action circulation. Dans la salle, il y a deux autres membres, M. Zaccardelli et Mme Lachance.

Alors, je vous ai déposé, je crois, un certain nombre de choses, essentiellement le rapport qui est intitulé *Ça ne peut plus durer*. C'est explicite: il s'agit bien entendu des autobus, et des voitures et des camions... ensemble à l'intérieur des murs, en particulier dans le Vieux-Québec. Et puis je vais commenter un peu plus tard la partie propositions de ce document, mais avant je voudrais faire quelques remarques sur ce dossier.

Alors, nous, nous travaillons depuis une dizaine d'années sur cette question de la circulation dans le centre-ville de Québec, et en particulier dans l'arrondissement historique, de différentes façons. Le rapport que vous avez, qui traite d'un réaménagement de la circulation dans le Vieux-Québec, est un document que nous avons remanié à plusieurs reprises mais que la ville a depuis 10 ans; sept,

huit ans, en tout cas. Je dis ça parce qu'il nous semble, au CRAC Vieux-Québec, que la ville aurait pu faire beaucoup de choses en matière de circulation et de limitation des inconvénients des nombreux autobus touristiques qui entrent dans les murs depuis longtemps. Mais elle a souvent dit: On n'a pas le pouvoir de... On ne la croyait pas et on ne la croit pas forcément aujourd'hui encore, mais ce que l'on dit fortement, c'est que nous appuyons tout à fait la démarche de la ville aujourd'hui pour demander tous les pouvoirs nécessaires pour pouvoir faire des réaménagements de circulation dans le centre-ville, en particulier dans le sens de ceux que vous avez dans le document qu'on vous remet et que j'ai commenté tout à l'heure.

Si la ville aujourd'hui ne peut pas faire ce qui a été écrit dans notre document, alors il y a quelque chose qui ne va pas quelque part. Des centaines de villes dans le monde font des choses comme celles qu'on propose, ou ça ressemble à ça. Alors, si la ville de Québec n'a pas la possibilité, dans sa charte, de faire des choses de ce genre-là, donnez-lui cette possibilité au plus vite.

Contrairement à bien des intervenants, nous, ce qui nous choque, ce n'est pas qu'en 2004 ou 2005 les autobus ne pourront plus entrer dans le Vieux-Québec; ce qui nous choque, c'est que ce n'est juste pas avant 2004-2005. Ça devrait se faire demain matin, ça aurait dû se faire hier. Alors, voilà une première chose.

Pour ce qui est, je dirais, de ce que j'appellerais et ce que nous avons appelé des tergiversations... Je le dis parce que vous avez certainement dans vos dossiers notre commentaire sur le rapport Denis Jean suite au Groupe de travail sur les autobus touristiques. C'est paru dans *Le Soleil*, pour l'essentiel, le 9 juin 1999. Je ne sais pas si les membres de la commission ont cet article, mais je peux leur en donner une copie. Alors, cet article fait donc suite au groupe de travail présidé par M. Denis Jean. Ce qui nous a frappé, c'est que nous... Bon, nous avons participé — et j'ai moi-même participé au nom du groupe — à pratiquement toutes les séances, sauf une, je crois, de ce Groupe de travail sur les autobus touristiques. Alors, nous avons participé à ça avec relativement de la réticence, car, comme je vous disais au départ, ça fait 10 ans qu'on travaille là-dessus et ça fait 10 ans qu'on dit à peu près la même chose. Ça devient fatigant. Bon. Mais nous avons encore participé à ce Groupe de travail pour dire des choses et pour ne rien apprendre de nouveau. Même si la ville donne l'impression que, en répétant les commissions, on apprend du nouveau, j'avoue bien honnêtement et bien modestement qu'on n'a pas appris grand-chose de nouveau qu'on ne connaissait déjà, pas plus qu'aujourd'hui le discours des commerçants et des gens du tourisme n'est différent, et, c'est bien normal, le mien non plus ne sera pas différent.

Alors, ceci pour dire qu'à un moment donné il faut trancher. Il y a des centaines de villes dans le monde qui ont fait des aménagements différents, qui ont interdit l'entrée des autobus touristiques dans le centre-ville. Elles l'ont fait et n'ont pas attendu d'avoir un consensus ou je ne sais quel travail d'experts dont on fait grand cas depuis

quelque temps, tout à l'heure à la tribune, ici. On a l'impression, de toute façon, que, pour l'industrie touristique, les seuls experts qui sont vraiment des experts, c'est ceux qui diront comme eux. Alors, je crois qu'il faut plutôt prendre expérience des nombreuses villes dans le monde.

Je crois que les autorités municipales, et le maire en particulier, savent très bien comment ça se passe dans des villes aux États-Unis, parce que, aussi en Europe mais aussi aux États-Unis, il y a des expériences intéressantes de réduction. Mais la réduction de la circulation automobile et touristique avec les autobus, ça doit s'accompagner d'un réaménagement de l'ensemble de la circulation et de la piétonnisation. Mais les commerçants et le monde touristique sont aussi contre la piétonnisation. Ils sont un peu contre tout ce qui bouge à l'intérieur des murs du Vieux-Québec.

Je m'égare un peu, mais je voudrais quand même rappeler que nous avons donc fait toutes ces propositions, et, dans le rapport Denis Jean — et je ne peux pas m'empêcher de le faire remarquer — nous avons été les seuls à déposer le mémoire que vous avez entre les mains. Ce mémoire, je suis fort heureux d'être ici pour en parler, je suis heureux que vous l'ayez aussi entre les mains parce que, ce mémoire que nous avons déposé au Groupe de travail, le rapport Denis Jean n'en fait même pas état. Par contre, on fait état quasiment de toutes les lettres qu'ont pu envoyer les gens du tourisme, les guides et les commerçants, etc. Alors, fermons la parenthèse en disant très fortement encore une fois que nous appuyons la demande de la ville pour qu'elle puisse avoir les moyens de légiférer dans tous les domaines, y compris l'interdiction des autobus à l'intérieur des murs.

Alors, la proposition qui est dans le document qu'on vous a remis. Je vais donc passer les premières pages simplement pour aller directement aux mesures concrètes. Je vais directement à la page 5 pour aller vite. On a un petit schéma, ici. Alors, nous, ce que nous proposons, au fond, c'est de dire: Les autobus touristiques qui amènent des gens aux hôtels peuvent rentrer déposer ces personnes et leurs bagages et ensuite aller à une gare d'autobus. Et nous pensons que, pour le départ, ils n'ont même pas besoin de revenir, c'est-à-dire que les gens regagnent la gare d'autobus. On a une gare d'autobus, d'abord, la Gare intermodale; elle pourrait peut-être servir un peu plus. Elle serait encore plus intermodale si les autobus touristiques y allaient aussi. Bon, cette gare-là ou une autre, mais, donc, le retour des voyageurs depuis leur hôtel, quand leur séjour est terminé, pourrait se faire par toutes sortes de moyens: minibus, taxi. Mais ils regagnent à leur gré la gare comme ils regagneraient l'aéroport, comme ils regagneraient la gare de trains, etc., comme ça se fait dans bien des pays du monde également.

Alors, le projet que nous avons ici, il est schématisé par la dernière page, hein, les deux croquis: un, haute-ville, et un, basse-ville. J'ai surtout insisté sur celui haute-ville, si vous voulez. Alors, on n'interdirait donc pas complètement la circulation des autobus, mais, vous voyez, on a un circuit: le gros trait noir. Le gros trait

noir, ce serait le circuit imposé. Alors, l'avantage de ce circuit imposé pour accéder aux hôtels, et aux hôtels seulement, pour déposer les voyageurs, eh bien, c'est qu'il dessert les grands hôtels, tous ceux qui reçoivent des autobus. Vous voyez sur le croquis, donc, que c'est deux entrées principales: la côte du Palais et ensuite la rue Saint-Louis. Ça permet de desservir, donc, les grands hôtels qui sont indiqués le long de ce circuit.

Ce circuit, qui serait aussi le circuit prioritaire pour les automobiles, qui longe les grands stationnements, ça permet de canaliser la circulation des automobiles aussi vers les grands stationnements, qui sont nombreux dans le Vieux-Québec, quand même en assez grand nombre, donc permet aussi la piétonnisation — la rue Saint-Jean et la côte de la Fabrique pourraient être piétonnisées facilement — tout en permettant l'accès à tous les grands stationnements et l'accès aux hôtels également, parce que, si on veut évidemment — et c'est ce que nous préconisons — que la majorité des touristes visite le Vieux-Québec à pied, il ne faut pas que ce soit comme aujourd'hui. Si c'est comme aujourd'hui, on est tassé sur des trottoirs étroits où déjà ils sont plein de monde, et il y a des terrasses qui débordent là-dessus, et puis il y a des voitures plein la rue. Alors, évidemment, ce n'est pas très agréable.

Si on veut, disons, limiter la circulation des autobus touristiques et des automobiles — les deux sont nécessaires pour les résidents du Vieux-Québec en particulier et aussi pour les touristes quand ils se promènent à pied — eh bien, il faut favoriser le déplacement des personnes à pied, et, pour cela, il faut des rues piétonnes, il faut des trottoirs élargis. C'est le plan qui est proposé ici. Alors, je ne vais pas rentrer dans les détails, je vais même conclure là, parce que, en fait, ici on n'est pas pour proposer un plan d'aménagement, me semble-t-il, de la circulation, mais on est pour appuyer un projet de loi qui s'en vient.

Alors, je termine en disant que nous appuyons fortement ce projet de loi dans la mesure où il va permettre de faire des choses du genre de celles que j'ai évoquées et qui sont dans notre mémoire, et je terminerai aussi en disant qu'il est quand même urgent d'agir. Ça fait une dizaine d'années qu'on oeuvre dans les comités de citoyens — qu'ils portent un nom ou qu'ils en portent un autre — et que cette question est toujours là, et non seulement elle est toujours là, mais la situation s'aggrave. Il y a de plus en plus d'autobus, de plus en plus de bruit, de plus en plus de pollution, et j'allais dire de moins en moins de monde. Les résidents dans le Vieux-Québec, ils viennent de rebaisser un petit peu dans le Vieux-Québec—haute-ville, c'est-à-dire qu'on est autour de 3 500 ou quelque chose comme ça. Bon, en tout cas, il y en a, à mon avis, 45 de moins, au dernier recensement officiel. Il y en a 75 de plus dans le Vieux-Québec—basse-ville, mais, dans le Vieux-Québec—haute-ville, ça a encore diminué, et pour cause. Parlez aux gens, parlez aux résidents, c'est infernal: à cause du bruit, de la pollution, des gaz d'échappement, de l'encombrement, etc., des autobus, plus bien d'autres inconvénients. Mais celui-là me paraît majeur, et ça concerne aussi l'automobile.

Ce qui est frappant, c'est qu'il nous semble que des réaménagements comme ceux dont on parle depuis plusieurs années nous paraissent simples, et il y a de nombreux exemples que les autorités municipales connaissent et ont vus dans bien d'autres pays du monde. Alors, nous appuyons le projet qui permettrait nous l'espérons, d'aller dans cette voie.

• (17 h 30) •

Le Président (M. Vallières): Merci. Mme la ministre.

Mme Harel: Alors, dois-je comprendre que vous étiez déjà venu en commission parlementaire, M. Hulbert?

M. Hulbert (François): Non.

Mme Harel: Sur cette question-là, c'est la première fois que vous vous y présentez? C'est bien ça?

M. Hulbert (François): Oui, oui.

Mme Harel: Alors, je voudrais saluer également les personnes qui vous accompagnent. Je pense que Mme Diane Lachance est parmi nous.

M. Hulbert (François): Oui, et M. Zaccardelli aussi.

Mme Harel: Et M. Zaccardelli. C'est bien ça?

M. Hulbert (François): Oui. Merci, oui.

Mme Harel: Alors, vous nous dites que tout a été dit, et cela, depuis presque 10 ans maintenant. Vous avez écrit d'ailleurs sur le sujet, nous avons reçu copie de cet article que vous avez fait parvenir dans le journal *Le Soleil* le 9 juin dernier. Vous habitez, j'imagine, le Vieux-Québec?

M. Hulbert (François): Oui, depuis...

Mme Harel: Vous tenez bon?

M. Hulbert (François): Pardon?

Mme Harel: Vous tenez bon?

M. Hulbert (François): Je tiens bon.

Mme Harel: Vous tenez bon.

M. Hulbert (François): Je viens de déménager, je suis parti vers la basse-ville, mais dans le Vieux-Québec toujours. C'est un peu plus calme, mais j'ai peur que ça se gâte.

Mme Harel: Bon. Alors, ce que vous nous dites, là, c'est qu'il faut procéder de façon urgente. Je me suis demandé, en entendant votre présentation, ce qu'il fallait

peut-être dire de plus que vous n'avez déjà dit dans ce que vous nous avez présenté. Peut-être une chose qui m'a surprise, c'est que vous trouviez — à la page 4 de votre mémoire, là — raisonnable que les autobus amènent les passagers aux hôtels, mais vous ne souhaitiez pas qu'ils soient autorisés à les reprendre alors qu'ils ont les bagages en arrivant, mais aussi qu'ils ont les bagages en repartant, en fait.

M. Hulbert (François): Oui. Alors, on peut essayer de s'expliquer là-dessus. Disons que tout est discutable. C'est une proposition aussi, mais ce serait déjà un progrès même s'ils revenaient les chercher, s'il n'y avait que ces autobus-là, car je dois préciser que, si on enlevait tous les autobus qui viennent simplement amener des gens au restaurant pour repartir ensuite à Sainte-Foy ou je ne sais où, ça en ferait déjà un bon paquet de moins, plus ceux qui font un petit tour et qui ne s'arrêtent nulle part. Bon. S'il n'y avait que ceux qui viennent aux hôtels, même s'ils revenaient les chercher, j'avoue qu'il y aurait un gros progrès de fait.

Mais, ceci étant dit, on a mis ça parce qu'on pense qu'effectivement, quand on arrive en autobus, tout le monde veut descendre ensemble, donc il y a un afflux de bagages, de personnes, et tout ça, donc il vaut mieux que ça se fasse là. Quand on part, les gens partent sur un étirement un peu plus long; donc, on peut prendre un taxi, d'autres prennent un minibus. Les hôtels peuvent aussi avoir, comme ça existe dans beaucoup de villes, hein, quelques minibus pour les bagages, et puis ils emmènent tous les bagages — vite fait — à la gare, comme, les bagages, on les emmène à l'aéroport, et puis ils ne se perdent pas, hein? Alors, on les retrouve. Donc, il y a beaucoup de possibilités qui permettent de fonctionner.

Mme Harel: Est-ce que la congestion par autobus dans la haute-ville est une des raisons pour lesquelles vous avez emménagé dans la basse-ville?

M. Hulbert (François): C'est une question assez personnelle, mais je n'étais pas dans une rue où passent les autobus, avant.

Mme Harel: Ah bon.

M. Hulbert (François): Mais il y avait d'autres inconvénients, disons.

Mme Harel: Bien. Je vous remercie.

M. Hulbert (François): Mais je les vois beaucoup, les autobus. Merci.

Le Président (M. Vallières): M. le député de Hull.

M. Cholette: Merci, M. le Président. M. Hulbert, bonjour.

M. Hulbert (François): Bonjour.

M. Cholette: Bienvenue à la commission. Un peu comme ma collègue, je pense que votre position est limpide, qu'elle est claire, vous revendiquez ceci depuis fort longtemps. Donc, pour faire l'exercice ensemble, je vous propose quelque chose, je vous propose d'oublier votre mémoire deux instants et je vous propose de faire l'avocat du diable et de me parler du mémoire de l'Association des gens d'affaires du Vieux-Québec, et de ce que les guides nous ont raconté, et de toutes ces personnes d'affaires qui crient au meurtre en disant: Vous allez nous couper notre achalandage! J'aimerais que vous nous parliez de votre point de vue là-dessus. Pourquoi est-ce qu'ils ont tort?

M. Hulbert (François): Bien, vous savez, je répondrai par une réponse que j'ai déjà faite, par la comparaison. Je veux dire, vous savez, dans d'autres pays et dans d'autres villes, quand on a commencé à faire des rues piétonnes, quand on a commencé à interdire la circulation automobile ou les autobus, les commerçants ont aussi crié à la catastrophe, puis, quelques années après, dans bien des villes, ils voulaient d'autres rues piétonnes. Alors, je crois que, moi, ça m'apparaît, en tout cas, ce genre de réponse simple, plus important que n'importe quelle étude d'experts qui va nous mettre des chiffres longs comme ça. L'expérience, la comparaison, le cadre de vie qu'on va voir chez les autres dans d'autres villes, je ne vois pas pourquoi ce ne serait pas applicable à Québec. Des villes d'hiver, des villes avec des côtes, il y en a partout, il y en a ailleurs, et puis ça se fait aussi, des aménagements de ce genre.

Je dirais que, bon, l'attitude des commerçants dans le Vieux-Québec et des gens d'affaires n'est pas différente de ce qu'elle était dans bien des villes quand on a commencé des opérations de ce genre-là, puis ensuite les gens se sont rendu compte que... Ils se sont adaptés, d'abord. Car il ne faut pas exagérer. Quand j'entends les commerçants dire que c'est la ruine de leur entreprise... Pas les commerçants. Oui, les commerçants, d'une certaine façon, et les gens de l'industrie touristique et des compagnies d'autobus. Les compagnies d'autobus qui partent des États-Unis, ce n'est pas parce qu'elles vont s'arrêter aux portes du Vieux-Québec que leur séjour, et que leur circuit, et que leur entreprise sont menacés. Il faut être sérieux.

Comment ils font dans d'autres villes? À entendre certaines personnes, les Américains ne marchent pas à pied. Mais comment ils font, les Américains qui s'en vont par millions en Europe et ailleurs? Bien, ils s'adaptent puis ils marchent à pied, comme par hasard, dans les villes comme Florence et autres. Pourquoi ils ne marcheraient pas à pied dans le Vieux-Québec? Et puis, si on dit qu'il y a 15 % de gens quasiment handicapés dans chaque autobus, ce qui est complètement exagéré, bien, même s'il y en a 10 %, ce 10 %, il prendra les minibus, puis les autres marcheront à pied.

Le Président (M. Vallières): M. le député de Hull.

M. Cholette: Donc, si je fais suite à votre réponse, puisque l'expérience va prouver que c'est viable, selon votre prétention, vous voyez comment le fait que ces commerçants réclament une étude d'impact avant d'embarquer dans ce voyage? Et, si votre prétention s'avère exacte, ça veut dire que l'étude d'impact va refléter à peu près les mêmes choses?

M. Hulbert (François): Peut-être, mais ça, il faut voir un peu les éléments qu'on va demander dans l'étude d'impact. Est-ce que c'est une étude comparative avec d'autres villes? Je n'ai rien contre les études d'impact, mais j'ai trop l'impression, dans ce scénario qu'on traîne depuis des années, que c'est pour reporter les échéances. Regardez la date de 2004-2005, ce n'est pas demain puis ça fait déjà très peur. Enfin, on fait mine d'avoir peur.

M. Cholette: Mais, pour une réponse claire, est-ce que vous êtes d'accord ou non d'avoir une étude d'impact avant...

M. Hulbert (François): Ah! on peut faire une étude d'impact.

M. Cholette: Vous êtes d'accord.

M. Hulbert (François): On analysera les contenus après.

M. Cholette: Peut-être une dernière question. Je ne sais pas si j'ai suffisamment de temps.

Le Président (M. Vallières): Oui, M. le député de Hull.

M. Cholette: Vous dressez le sombre portrait de la situation dans le Vieux-Québec, puis, avec l'achalandage que l'on connaît, il y a des résidents qui se sentent menacés parce que, bon, il y a de la pollution, il y a du bruit, il y a du va-et-vient, etc. Une fois que ça, ce sera éliminé, est-ce que vous avez évalué l'augmentation possible du coût des loyers dans le Vieux?

M. Hulbert (François): Une fois la circulation enlevée?

M. Cholette: Oui, parce que, là, la qualité de vie va avoir augmenté. Est-ce qu'il y a une évaluation possible là-dessus?

M. Hulbert (François): Bien, je n'ai évidemment pas d'évaluation, mais je dirais que, si ça permettait le repeuplement des quartiers centraux dont on parle tant depuis des années mais qui ne se fait qu'au compte-gouttes, ce serait très positif. Le prix des loyers, ça, on verra ça autrement, mais, je veux dire, si ça permettait le repeuplement des quartiers centraux, il me semble que ça répondrait à une politique qu'on met de l'avant mais qui

est difficile, effectivement, vu les conditions de vie dans le Vieux-Québec en particulier.

M. Cholette: Merci.

Le Président (M. Vallières): Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Une question, M. Hulbert: Vous ne trouvez pas ça un peu incongru qu'il n'y en ait pas, justement, d'étude d'impact? Moi, je reviens avec ce que j'ai dit tout à l'heure: en tout cas, pour mon expérience à moi, ça fait trois ans qu'on a accordé un moratoire. Ça devait être pour l'été. Les gens qui veulent se référer au *Journal des débats*, on s'était quitté au mois de juin, le 19 juin 1996, en disant qu'à l'automne on se reverrait pour mettre en application les articles, puis on est trois ans plus tard. Moi, je peux comprendre les gens qui sont inquiets.

J'ai lu votre mémoire puis je le trouve très positif, mais je peux comprendre aussi les gens qui se disent: Bien, écoutez, on n'a pas de chiffres, il n'y a pas de données, il n'y a de statistiques. On nous dit que ça se fait dans les autres villes; c'est vrai. On a tous voyagé un petit peu, en tout cas ceux qui ont eu la chance de le faire, et ça se fait, effectivement, mais il faut convaincre nos partenaires, nos concitoyens, les commerçants. J'ai un collègue qui a déjà été maire, j'ai été mairesse également, on n'arrive pas comme ça pour dire aux gens: On va le faire, ça va marcher. Je n'ai pas la prétention de faire la leçon à qui que ce soit, là, mais je pense, à mon avis, que ça prend des études, puis ça presse. Et vous êtes un éminent professeur, bien connu, vous êtes géographe, alors on n'a pas à mettre en doute les...

M. Hulbert (François): Oh! vous pouvez, vous pouvez. Ha, ha, ha!

Mme Delisle: Non, mais vous êtes un de ceux d'ailleurs qui siègent sur les commissions, les comités et à qui on se réfère quand on a besoin d'avoir de la documentation, je l'ai déjà fait. Mais il faut se comprendre, il faut comprendre aussi que les gens puissent être inquiets: il s'agit de leur gagne-pain. Ce n'est pas évident, aujourd'hui. On sait que les gens ne s'enrichissent pas, ils s'appauvrissent. Donc, de vouloir leur présenter un portrait si positif que ça, il me semble que ça prend des données, et je suis très étonné qu'on n'ait pas encore accès à ces chiffres-là puis à ces études d'impact là. Puis ce que j'ai compris, c'est ce que les gens demandent, c'est ce que certaines personnes ont demandé, en tout cas aujourd'hui, d'avoir accès à ces données rassurantes. Alors, si vous les avez, peut-être que vous pouvez nous les déposer.

M. Hulbert (François): Non, je n'ai pas de données comme ça, mais je dirais que, oui, si la ville — on ne sera pas étonné que je critique ses politiques — avait eu, disons, une volonté politique d'aller dans le sens d'un réaménagement de la circulation, elle aurait

élaboré un plan de réaménagement qui aurait compris une diminution des autobus, qui aurait compris — je l'espère, en tout cas — des rues piétonnes, etc. Et on aurait pu faire aussi comme dans bien des villes, c'est-à-dire qu'on commence par petits morceaux, on expérimente la chose et on avance tranquillement dans un sens, et, à ce moment-là, les adaptations se font au fur et à mesure.

• (17 h 40) •

Je vais prendre un exemple. La portion de la rue Saint-Jean entre la porte Saint-Jean et le haut de la côte du Palais, ça, on l'a mis dans notre plan. Ça, ça devrait être piétonnisé depuis longtemps. Bon. Les commerçants, enfin, sont contre; pas tous, mais ceux qui parlent, en tout cas. On parle à certains commerçants qui ne sont pas contre, mais cependant on ne les entend pas. Bon. Et c'est quoi, le problème? Aujourd'hui, sur la rue Saint-Jean, il y a quoi, 40 places de stationnement le long de la rue? Donc, ça ne dessert absolument pas la masse de personnes qui circule sur la rue Saint-Jean et qui va dans les commerces. Il y a un grand stationnement au carré d'Youville, il y a un grand stationnement à l'hôtel de ville dans les deux bouts, plus L'Hôtel-Dieu encore. C'est quoi, le problème pour les gens de mettre leur voiture là et de marcher à pied? Il n'y en a pas, de problème. Alors, pourquoi donc sont-ils opposés? Je m'étonne.

Il y a quelques commerçants à qui j'ai parlé qui sont tout à fait d'accord, qui disent: Effectivement, si les gens sont déposés au haut de la côte du Palais ou qu'ils rentrent dans le stationnement, bien, ils peuvent venir jusqu'à... Je cherche le nom du restaurant qui est en plein milieu de la rue Saint-Jean, là, qui... Bon, bien, c'est accessible. Si les gens sont déposés place d'Youville ou descendent de la rue Saint-Jean pour aller jusque vers le milieu dans les magasins, ça me paraît moins long que de mettre sa voiture à Place Laurier ou aux Galeries de la Capitale dans un bout du stationnement. On a fait des croquis là-dessus qui montrent les distances.

Le Président (M. Vallières): Merci, M. Hulbert.

M. Hulbert (François): Merci.

Le Président (M. Vallières): Ceci met fin à nos échanges avec M. Hulbert, et ça met fin aussi à nos travaux pour la présente journée. Alors, je remercie toutes les personnes qui ont contribué à nos travaux, et la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 17 h 42)

