



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente
de l'aménagement du territoire

Le jeudi 4 novembre 1999 — N° 22

Auditions et étude détaillée du projet de loi n° 210 — Loi
modifiant la Charte de la Ville de Québec (2)



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
Télocopieur: (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 jeudi 4 novembre 1999

Table des matières

Auditions	1
Exposé des intervenants	
M. John R. Gallup	1
Comité des citoyens du Vieux-Québec (CCVQ)	6
Association des guides historiques et touristiques de Québec (AGTQ)	11
Regroupement des centres-villes et des artères commerciales	18
Exposé de la requérante (suite)	
Ville de Québec	23
Étude détaillée	33
Poursuites civiles contre la ville et autres matières spéciales	33

Autres intervenants

Mme Hélène Robert, vice-présidente

Mme Louise Harel

M. Roch Cholette

Mme Danielle Doyer

Mme Margaret F. Delisle

M. Gabriel-Yvan Gagnon

M. Benoît Laprise

M. Michel Després

M. Claude Cousineau

- * Mme Christine Gosselin, CCVQ
- * M. Benoît-Jean Bernard, idem
- * M. Jean Cloutier, AGTQ
- * M. Raymond Massicotte, idem
- * M. Jean-Marc Loiselle, idem
- * Mme Gina Gaudreault, Regroupement des centres-villes et des artères commerciales
- * M. Guy Drouin, idem
- * M. Denis Jean, ville de Québec
- * M. Jean-Paul L'Allier, idem
- * M. Denis Boutin, idem
- * M. Marc Des Rivières, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 4 novembre 1999

Auditions et étude détaillée du projet de loi n° 210

(Neuf heures quarante minutes)

La Présidente (Mme Robert): S'il vous plaît! Alors, je déclare la séance de la commission de l'aménagement du territoire ouverte. Je rappelle le mandat de la commission: c'est de poursuivre l'audition des 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.

Alors, M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. Simard (Montmorency) est remplacé par Mme Barbeau (Vanier) et M. Vallières (Richmond) est remplacé par Mme Delisle (Jean-Talon). Merci, madame.

Auditions

La Présidente (Mme Robert): Merci, M. le secrétaire. Pour ce qui est de l'horaire de la journée, nous avons, cet avant-midi, cinq groupes à entendre, et, pour cet après-midi, nous allons attendre l'ordre de la Chambre pour procéder.

Alors, immédiatement, je demanderai au groupe de M. John Gallup et associés de bien vouloir s'avancer à la table. Oui, bonjour, M. Gallup.

Exposé des intervenants

M. John R. Gallup

M. Gallup (John R.): Bonjour, madame.

La Présidente (Mme Robert): Oui. Si vous voulez bien vous asseoir.

Alors, d'abord vous présenter, bon, le groupe que vous représentez, ou, si c'est un citoyen, peu importe, vous identifier et procéder. Nous avons 30 minutes: vous avez 10 minutes de présentation, il y a 10 minutes pour l'aile parlementaire de Mme la ministre, il y a 10 minutes pour l'opposition. Alors, bonjour, monsieur.

M. Gallup (John R.): Bonjour, madame. Bonjour à tous les membres de cette commission. Je m'appelle John Gallup, j'habite dans la rue des Remparts. Je suis encore un professeur associé à l'Université Laval et je présente mon document — il y a aussi des copies en arrière pour les gens — à mon propre titre; mes amis ne pouvaient pas venir ce matin. J'habite dans le Vieux-Québec depuis 43 ans.

Mon texte s'intitule *Nos obligations envers l'UNESCO, ou L'ignorance n'est pas un prétexte*. Dans le

but de défendre les intérêts des résidents et des bons payeurs de taxes, les résidents du Vieux-Québec, haute-ville et basse-ville, se mobilisent depuis plus de 10 ans dans les organisations telles que le Comité des citoyens du Vieux-Québec, celui de Notre-Dame-des-Victoires et le CRAC Vieux-Québec. Ils se sont autorisés à agir ainsi par le premier article de la déclaration de Deschambault, et je cite: «C'est d'abord en tant qu'individu que le citoyen du Québec est responsable de la protection de son patrimoine.» Comme membre de ma communauté, j'ai donc le droit d'être ici et de demander aux autorités devant lesquelles je parle aujourd'hui qu'elles amendent la charte de Québec afin que nous puissions vivre en paix et jouir d'une qualité de vie digne des gens qui gardent le Vieux-Québec un quartier vivant.

C'est l'ancien maire de Québec, M. Jean Pelletier, qui est allé chercher auprès de l'UNESCO le titre très noble de ville du patrimoine mondial, mais c'est aussi lui qui s'est opposé à la déréglementation des lois provinciales qui contrôlaient le mouvement des autobus dans nos rues. Cette déréglementation avait eu comme résultat immédiat de créer dans l'espace de deux courtes années une situation intolérable dans le Vieux-Québec. En effet, à partir de 1987, le Vieux-Québec a cessé d'être un quartier où il fait bon vivre. En 1989, par exemple, plus de 250 autobus touristiques par jour empestaient la belle rue des Remparts. Heureusement, le maire de la ville a défendu d'utiliser cette rue.

Pour ne pas risquer de perdre le titre envié de ville du patrimoine mondial, le Vieux-Québec, maintenant un site international, se doit de respecter toutes les chartes rédigées par l'UNESCO concernant les dangers que le tourisme culturel impose aux sites historiques. L'application de ces chartes doit être surveillée par trois niveaux gouvernementaux, municipal, provincial et fédéral. Mais voici qu'un grave problème se développe: il y a des gens d'affaires qui risquent de tuer notre quartier qui, pour eux, est une vraie poule aux oeufs d'or. Depuis les 10 ans où je milite pour protéger la beauté naturelle et le patrimoine bâti du Vieux-Québec, je constate que les gens d'affaires ne veulent jamais entendre parler de ces diverses chartes qui, depuis plus de 35 ans, décrivent les éléments destructeurs.

On pourrait demander aux fonctionnaires et aux gens d'affaires ici présents combien d'entre eux ont déjà lu les documents de l'UNESCO et aussi les documents de l'Organisation des villes du patrimoine mondial. Le maire de Québec est président de cette organisation internationale. Malheureusement, il n'y a pas assez de temps pour lire ici toutes les recommandations pertinentes de cette charte. Avant d'en lire une, je voudrais signaler trois choses. La première, dans un très beau discours prononcé à l'ouverture des travaux du Groupe de travail sur la

gestion des entreprises touristiques en avril 1999, le maire de Québec, conscient de l'écart réel qui existe toujours entre les désirs des résidents du Vieux-Québec et les rêves des gens d'affaires qui, pour la plupart, ne vivent pas dans le Vieux-Québec, car, selon eux, c'est trop bruyant, a demandé aux gens d'affaires et aussi aux citoyens, et je le cite, «de mettre de l'eau dans leur vin». Si les membres de cette commission lisent attentivement le rapport final publié par la ville, ils constateront facilement que les gens d'affaires aussi bien que l'Office du tourisme n'ont mis aucune eau dans leur vin, pas une goutte; au contraire, ils préfèrent rester ignorants des chartes.

L'Office du tourisme québécois fait la sourde oreille en prétendant que la protection du patrimoine n'est pas de son mandat. Il est là seulement pour vendre leur soi-disant «Québec-product». L'industrie touristique serait contente, semble-t-il, de chasser tous les résidents et de transformer chaque édifice en «bed-and-breakfast», en restaurant et en boutique. Alors, en fin de compte, qui restera pour défendre le patrimoine si le ministère de la Culture ne prend pas ses obligations au sérieux?

La deuxième, la chose la plus curieuse pour moi, c'est le fait que le maire de Québec, président de l'Organisation des villes du patrimoine, une personne avec une réputation internationale, ne parle jamais ou presque jamais de toutes ces chartes ici, à Québec, et surtout pas aux séances du conseil de ville. Cependant, il est censé voir à leur application dans sa propre ville. J'ai remarqué la tendance du maire de Québec à escamoter ces documents. Par exemple, j'é mets un communiqué de presse pour annoncer au grand public le document intitulé *L'appel d'Evora* signé par le maire en 1997. Il sait fort bien que la teneur de ce document déplaît à l'industrie touristique. Donc, pour être populaire auprès de celle-ci, il ne parle pas, d'après moi, assez fortement. Par contre, il incite les citoyens à patienter pendant un autre 10 ans avant de régler tous les vrais problèmes.

Il est opportun de rappeler que c'est une autorité supérieure, lord Dufferin, homme de culture et de vision, qui a réagi contre une décision votée même par le conseil de ville de Québec de détruire les murs de Québec, au siècle dernier, et c'est lui qui a empêché ainsi que la porte et les murs soient démolis. Lord Dufferin, un esprit ayant su voir très loin, a ainsi pu garantir que notre ville fortifiée devienne un joyau du patrimoine mondial. S'inspirant de la prudence de lord Dufferin, le Comité des citoyens du Vieux-Québec a osé demander depuis six ans de faire définir plus clairement une zone tampon autour du Vieux-Québec. La ville cependant ne veut pas écouter les résidents. S'inspirant du courage de lord Dufferin, les citoyens, s'appuyant sur les chartes de Québec, demandent que tous les autobus touristiques soient empêchés de pénétrer le Québec intra-muros.

Troisièmement, parmi les arguments de certaines autres compagnies d'autobus, il y en a au moins un très mauvais qu'il faut relever. Certaines personnes aiment prêcher que, si les Américains ne peuvent pas visiter le Vieux-Québec en autocar, ils ne viendront plus à Québec. Voici mon argument à contre-pied, basé sur un fait actuel.

Depuis plusieurs semaines — ici, ça a été écrit au mois de mai — dans la publicité au poste de radio CHRC, la compagnie Voyages Paradis-Carlson, de Québec, offre aux Québécois une visite à Boston où le vieux quartier historique se visite à pied. En effet, les rues sont étroites. Par ailleurs, il y a cinq ou six ans, pendant une réunion tenue à l'hôtel de ville, un représentant des compagnies d'autocars américaines a expliqué que leurs clients respectent toujours les règlements des villes qu'ils visitent. Donnez-nous des règles claires, et nous allons les respecter, a-t-il expliqué devant une trentaine de personnes. L'honnête remarque a déplu aux hommes d'affaires de Québec.

Il ne faut pas oublier non plus que, sur le plan international, le nombre de sites qui se visitent à pied est en augmentation. Il y a des endroits dans certains secteurs de la ville de New York où les autocars sont défendus. Par ailleurs, à Montmartre, à Pigalle, à Paris, à Florence, les Américains visitent obligatoirement à pied. Pourquoi l'industrie touristique de Québec ne cherche pas à trouver les bonnes solutions comme font les gens d'ailleurs?

• (9 h 50) •

Enfin, je vous lis une seule recommandation — et je saute quatre lignes: «Étant donné le conflit existant dans la plupart des ensembles historiques ou traditionnels entre la circulation automobile d'une part, l'échelle du tissu urbain et les qualités architecturales d'autre part, les États membres devraient inciter et aider les autorités locales à chercher des solutions à ce problème. Pour y parvenir et pour favoriser la circulation piétonne, il conviendrait d'étudier avec le plus grand soin l'emplacement et l'accès des parcs de stationnement périphériques et même centraux.» Faute de temps, j'arrête la citation.

Depuis 23 ans, l'industrie touristique a choisi de rester dans l'ignorance. La solution se trouve dans la circulation piétonne. Les experts mondiaux reconnaissent que le véritable conflit existe entre la circulation automobile, incluant les autocars, et la survie des quartiers historiques. Il est clair que le conflit n'est pas une lutte entre citoyens et gens d'affaires. Le coeur de la solution proposée pour le bien de tout le monde se trouve dans la piétonnisation. La vérité est là, même si ça déplaît à une certaine partie de l'industrie touristique, y inclus le ministère du Tourisme. Il leur faut apprendre à mettre de l'eau dans leur vin.

Est-ce que les membres distingués de cette commission devant laquelle je m'exprime comprennent depuis longtemps que l'UNESCO préconisait les bonnes solutions pour les problèmes du Vieux-Québec? Il me semble que le président de l'Organisation des villes du patrimoine mondial, qui est aussi le maire de Québec, devrait être ici — il est ici, je m'en excuse — aujourd'hui afin de demander votre appui pour réaliser une vraie solution pour le patrimoine de notre ville.

Pour conclure, les résidents défendent les rues où ils habitent. L'industrie touristique est ici pour protéger son prétendu droit de faire un profit rapide. On constate tout d'abord le fait que le tourisme culturel mal guidé est une activité destructrice. Il me semble que le maire de Québec a mis trop d'eau dans son propre vin. Je voudrais

expliquer ça. Le problème dure depuis 10 ans. Pour moi, il aurait dû être réglé il y a 10 ans. C'est dans ce sens-là. Il a mis trop d'eau dans son vin pour ne pas trop déplaire aux intérêts mercantiles.

Je demande au gouvernement, et surtout à la ministre de la Culture, d'étudier attentivement les descriptions du conflit entre l'automobile et le site historique dont parlent les documents de l'UNESCO et le besoin impératif de piétonner le Vieux-Québec. Je demande au gouvernement du Québec de faire respecter scrupuleusement toutes les recommandations de toutes les chartes de l'UNESCO et de l'Organisation des villes du patrimoine. Les exigences des chartes et des recommandations de l'UNESCO et de ses organisations, qui ont fait de Québec une ville du patrimoine mondial, ne peuvent être passées sous silence. Les nuances ne sont pas un prétexte pour mal agir. Merci pour votre attention.

La Présidente (Mme Robert): Merci, M. Gallup. Maintenant, je passerais la parole à Mme la ministre.

Mme Harel: Alors, merci, Mme la Présidente. Bonjour à tous. Bonjour et bienvenue, M. Gallup.

M. Gallup (John R.): Bonjour, madame. Merci.

Mme Harel: Est-ce la première fois que vous vous présentez devant une commission parlementaire?

M. Gallup (John R.): Oui, madame.

Mme Harel: Alors, je vous en félicite. Je vous félicite de vous impliquer comme vous nous dites l'avoir fait depuis bientôt 10 ans...

M. Gallup (John R.): Oui, oui, madame. Merci.

Mme Harel: ...et de l'avoir fait à titre de citoyen responsable de la protection de son patrimoine. Je vous remercie de nous rappeler les exigences liées au statut de ville du patrimoine mondial et je vous remercie également de nous avoir rappelé l'intervention que lord Dufferin avait faite il y a un peu plus de 100 ans, au siècle passé.

M. Gallup (John R.): Il ne faut pas oublier notre histoire, madame.

Mme Harel: Voilà.

M. Gallup (John R.): Les Anglais font partie aussi de notre histoire.

Mme Harel: Et je comprends que vous nous dites qu'il est nécessaire de protéger la beauté naturelle et le patrimoine bâti du Vieux-Québec et de le faire non pas comme si c'était du carton-pâte mais un milieu vivant avec des résidents.

Vous vous appuyez sur les textes des chartes de l'UNESCO, notamment, et vous avez, à la page 5 de votre

mémoire, publié un extrait d'une conférence générale, plutôt, cette fois, de l'UNESCO et qui nous rappelle qu'il y a un conflit permanent dans la plupart des ensembles historiques traditionnels. Donc, l'arrondissement historique du Vieux-Québec n'échappe pas à ce qui est considéré comme un conflit permanent existant entre la circulation automobile d'un côté, le tissu urbain et les qualités architecturales de l'autre. Alors, il y a donc, nous rappelez-vous, cette obligation pour les États membres de l'UNESCO d'inciter et d'aider les autorités locales à chercher des solutions à ce problème. Vous comprenez bien que c'est l'exercice que nous faisons d'ailleurs avec vous ce matin.

M. Gallup (John R.): Oui, madame.

Mme Harel: Pour y parvenir et pour favoriser la circulation piétonne, il conviendrait d'étudier avec le plus grand soin l'emplacement et l'accès des parcs de stationnement périphériques et même centraux. Alors, vous nous citez un texte qui a été rendu public en 1976, il y a déjà 23 ans, n'est-ce pas? Et je comprends que, pour vous, le temps presse. Là, vous dites que ce n'est pas du côté des résidents qu'il faut mettre de l'eau dans le vin.

M. Gallup (John R.): Pardon?

Mme Harel: Ce n'est pas du côté des résidents qu'il leur faut mettre de l'eau dans le vin.

M. Gallup (John R.): Non.

Mme Harel: C'est bien ça?

M. Gallup (John R.): Oui, parce que, dans le moment, ce sont tous les citoyens qui ont le droit d'élire le maire, les conseillers. Il me semble que le maire et les conseillers devraient écouter beaucoup plus les citoyens que les hommes d'affaires.

Mme Harel: Alors, je comprends que vous êtes favorable au projet que le maire de Québec et son conseil de ville et que l'opposition à l'hôtel de ville appuient. Vous êtes favorable, donc, aux recommandations qui nous sont faites dans les modifications à apporter à la charte de la ville.

M. Gallup (John R.): Oui. Si j'ai bien compris, il faudrait modifier le grand cadre qui était laissé à la ville de s'occuper des détails. Ce n'est pas ici qu'on va mettre les derniers points sur les i.

Mme Harel: Alors, je vous remercie de votre présence parmi nous.

M. Gallup (John R.): Oui. Est-ce que je peux quand même dire une chose, madame?

Mme Harel: Certainement.

M. Gallup (John R.): Dans mon texte, j'ai parlé des zones tampons. Dans le passé, en parlant avec l'expert dans les villes du patrimoine historique, M. Pierre Larochelle, il m'a dit que, pour lui, les zones tampons de Québec doivent inclure quasiment tout le quartier Saint-Jean-Baptiste, toute la basse-ville, incluant le boulevard Charest et le beau parc que le maire L'Allier nous a donné, tout le Vieux-Port que le ministre de la Culture doit surveiller. C'est toute la zone tampon. Dans tous les documents, même il y a 10 ans, Lucien Bouchard et Jean Charest — ils étaient ministres — ont signé les documents pour dire: Il existe une zone tampon à Québec, mais ce n'est pas très bien défini.

Mme Harel: Quel est l'usage que vous préconisez pour cette zone tampon?

M. Gallup (John R.): Madame, rapidement, quand Rome a été déclarée une ville patrimoine, tout de suite les grands hôtels ont voulu qu'on entoure la ville patrimoine de Rome par des hôtels de 30 étages pour que le touriste étranger puisse voir la ville de Rome, et puis ça vient détruire... Par exemple, si vous avez un bijou important, vous le gardez à la banque.

Un autre détail, en passant. En parlant avec les experts à l'université, on a dit: À longueur de journée, avec tous ces autobus touristiques, vont commencer à s'effriter les murs de Québec. Les vibrations constantes, c'est très dangereux pour la destruction de plusieurs maisons dans le Vieux-Québec qui ont deux siècles. Donc, la seule manière de les conserver est d'éliminer l'autobus touristique dans le Vieux-Québec.

Mme Harel: Écoutez, je voulais surtout vous remercier pour votre amour de cette ville et vous dire merci d'être venu devant la commission.

M. Gallup (John R.): Merci, madame. Merci à tout le monde.

Mme Harel: M. Gallup, excusez-moi...

La Présidente (Mme Robert): Ce n'est pas terminé, il y a d'autres personnes qui veulent vous questionner, oui.

M. Gallup (John R.): Oh! excusez-moi.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Robert): Alors, M. le député de Hull.

M. Cholette: Merci. Je ne vous ferai pas mal, M. Gallup, vous allez voir, restez assis. Moi, j'ai quelques questions parce que votre mémoire est très intéressant. En tout cas, moi, j'ai appris, en lisant votre texte et en vous écoutant, un résident du Vieux-Québec pendant 33 ans, que vous avez vu bien des choses se passer à l'intérieur des murs.

Ma première question, c'est que je tente de cerner un élément de votre texte où vous semblez nous indiquer que, présentement, le conseil municipal de Québec ne souhaite pas protéger vraiment le Vieux, et vous semblez indiquer qu'il n'a pas entrepris suffisamment de démarches pour empêcher justement les autobus d'y pénétrer, alors que le projet qu'on a devant nous, c'est exactement pour faire cela. Alors, je tente de bien comprendre votre point de vue là-dessus.

● (10 heures) ●

M. Gallup (John R.): Mon point de vue? Dans un sens, le Comité des citoyens du Vieux-Québec fait des grands arguments depuis 10 ans. Je regrette le fait qu'on ait attendu huit puis neuf ans avant d'être présents devant vous. Voyez-vous, en 1993-1994 on a préparé des documents pour montrer comment le Vieux-Québec était alourdi.

Je vais m'amuser. Si vous regardez les nouveaux documents sortis par le gouvernement présent pour embellir notre capitale, vous voyez une photo d'un homme à place d'Armes en train de peindre un restaurant. C'aurait été beaucoup plus efficace si on avait pris une photo d'un artiste en train de peindre le Château Frontenac à partir de place d'Armes.

Il y a tellement d'autobus touristiques pendant tout le temps que les artistes de la ville se lamentent. Les autobus touristiques, tout le temps, ils cachent, et on ne peut pas vraiment pratiquer les activités culturelles. Je regrette qu'on soit huit ans en retard, d'après moi. Excusez-moi... mais vous êtes en train... des personnes. Les démarches sont très lentes, mais on aurait dû être ici il y a huit ans. C'est ça que je critique. Je suis content d'être ici, je suis content finalement que le maire L'Allier ait demandé de modifier la charte, mais la modification de tous les règlements de la charte, toutes sortes de choses.

M. Cholette: O.K. Alors, je comprends mieux. Je voudrais aussi revenir sur un passage à la page 4 de votre mémoire où vous soulignez ce qui se passe à Boston, et ça, ça m'intéresse beaucoup. Vous nous dites là-dedans qu'il y a une publicité présentement et qu'on invite les gens de Québec à visiter Boston, qui est une très belle ville, et de le faire à pied. Mais ma compréhension de Boston, pour y avoir été notamment en termes touristiques, c'est qu'on a le fameux Blue Line, à Boston, qui constitue, en fait, un circuit touristique pédestre, et on suit cette ligne. D'ailleurs, dans ma ville, à Hull, c'est quelque chose qu'on est en train de mettre en place, sauf que je voudrais savoir, M. Gallup: Le fait qu'on puisse visiter Boston à pied, puis que ce soit bien structuré, puis qu'on ait des cartes d'identification, qu'on ait un tracé de la ligne bleue sur les trottoirs, etc., est-ce que votre expérience vous démontre que, parce que c'est présent dans la ville de Boston, pour autant, on empêche la circulation d'autobus?

M. Gallup (John R.): Attention! si j'ai bien compris, dans certaines rues, elle est défendue, comme d'ailleurs à Paris ils ont lutté 10 ans pour empêcher la circulation des autobus juste en face de Montmartre, et ça

n'empêche pas que, cet été, il y avait encore peut-être 6 000 000 de touristes. Il y a une certaine place. Je suis allé moi-même dans certaines villes. Quand vous allez maintenant à Florence, même si vous allez à une place où les autobus s'arrêtent, tout le voyage se fait à pied. Si vous avez 85 ans, vous le faites à pied ou vous restez dans l'autobus. Mon problème, c'est que, si vous avez un grand bijou à protéger, vous le protégez comme il faut; vous ne le laissez pas ouvert pour être détruit par n'importe qui. Mais, si vous lisez tous les documents de l'UNESCO depuis 15 ans, elle dit que le tourisme général, en gros, il vient détruire le site qu'il visite.

M. Cholette: Peut-être une dernière question, je ne sais pas s'il me reste un peu de temps. C'est une question plus de principe. M. Gallup, je comprends votre état d'âme, et tout ça, mais, selon vous, cette réglementation qui permettrait de restreindre l'accès, est-ce que ça devrait être une responsabilité municipale, régionale ou est-ce que ça devrait être une responsabilité provinciale?

M. Gallup (John R.): Pour moi, tous les documents de l'UNESCO disent que les villes patrimoines sont à être contrôlées et surveillées par les trois niveaux, par les trois paliers. Donc, aussi longtemps que l'UNESCO donne les titres... L'UNESCO a déjà enlevé des titres à certains endroits où, après 10 ans, 15 ans, on a vu que les différents niveaux de gouvernement ne s'occupaient pas assez bien de protéger ce que l'UNESCO voulait protéger.

M. Cholette: Merci.

La Présidente (Mme Robert): Merci beaucoup. Maintenant, Mme la députée de la Matapédia.

Mme Doyer: De Matapédia. Merci, Mme la Présidente. Parce que ça va chercher aussi La Mitis. J'ai bien de la misère avec ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Doyer: La Mitis, et La Matapédia, et Pointe-au-Père. Mais, en tout cas, on n'est pas là pour parler de mon comté. M. Gallup, je veux vous dire que j'ai trouvé ça extrêmement intéressant parce que des fois on oublie, effectivement, que cette partie de la ville de Québec, c'est classé patrimoine mondial et que ça doit effectivement être protégé. Je ne sais pas si vous avez été mis au courant ou si vous avez lu le mémoire présenté par CRAC Vieux-Québec?

M. Gallup (John R.): Non, je n'ai pas...

Mme Doyer: Vous n'avez pas... Ces gens-là, ils sont venus nous présenter certaines mesures, ce qu'ils préconisent pour protéger le Vieux-Québec de la circulation trop dense d'autobus, entre autres, et ça rejoint beaucoup ce que vous nous présentez. Moi, je voulais savoir qu'est-ce que vous en pensez, parce que, eux

autres, ils veulent absolument, par exemple, détourner la circulation de transit en canalisant l'automobile vers les grands stationnements. Ils préconisent aussi, intra-muros du Vieux-Québec, de sortir les autobus complètement mais d'avoir des mini-autobus, si j'ai bien compris; c'est ça, d'avoir des mini-autobus. Donc, les gros autobus seraient interdits. Pour organiser des visites touristiques dans le Vieux-Québec, seuls des mini-autobus de la STCUQ seraient autorisés en remplacement des autobus actuels, trop gros.

Puis aussi ils amènent une certaine façon de fonctionner, par rapport aux touristes, qui ferait en sorte que les autobus circuleraient à peu près de la moitié, à ce que j'ai compris, hein? Le navettage pourrait amener les touristes dans les hôtels, comme au Château Frontenac, par exemple. Alors, ils nous ont présenté une carte aussi. C'est dommage, en tout cas, que vous ne... Mais, sur la carte, ce que je vois, c'est vraiment de libérer le Vieux-Québec, la basse-ville du trop-plein de voitures, d'autobus, de camions en détournant l'essentiel de la circulation lourde et de transit.

Qu'est-ce que vous pensez de ça? Où vous verriez l'équilibre entre — comment je dirais ça? — les contraintes reliées à l'industrie touristique et... Jusqu'où vous seriez prêt à aller, vous, si vous n'étiez pas la personne que vous êtes? Je ne sais pas si vous me comprenez. Vous êtes M. Gallup qui nous présente un mémoire, qui dit de protéger au maximum ce joyau de notre patrimoine. Si vous étiez quelqu'un de l'industrie touristique et que vous... Parce que, comme vous, j'ai voyagé, je suis allée à Bruges, je suis allée à Toulouse, et, dans plusieurs villes de l'univers, du monde, effectivement, on sort les autobus, on sort le plus possible le trafic qui indispose à quelque part aussi les touristes. Jusqu'où vous seriez prêt à aller dans le compromis?

M. Gallup (John R.): Maintenant, si vous me permettez, je vais m'esquiver juste un peu. Moi, j'enseigne en philosophie et, généralement, dans mes cours de philosophie, j'essaie d'enseigner les principes généraux les plus importants. Parfois, c'est comme un médecin, vous dites: Maintenant, je ne suis pas prêt. Aussi, il arrive que, par hasard, je suis aussi membre du CRAC. Je n'ai pas lu la dernière version de leur texte, mais mon but est, ici, d'essayer...

J'ai dit: Il me semble qu'il n'y a pas assez de monde, peut-être pas assez de députés à l'Assemblée nationale qui sont vraiment au courant de toutes les obligations. Les hommes d'affaires, dès qu'ils avaient ville patrimoine, disaient: On peut faire de l'argent; allons vite, je veux de l'argent — ha, ha, ha! — et c'est mon problème. Les citoyens sont très lents à prendre leur courage. Surtout, ça fait depuis que 30 ans que le citoyen a le droit de voter pour élire le maire de Québec. Les citoyens sont très passifs, car une chose qui passe...

Il y a trois jours, j'étais en train de parler avec deux jeunes touristes de Bordeaux. Ils ont dit: On est ici, à Québec, depuis une semaine, et le Vieux-Québec, c'est très beau mais ça sent trop le tourisme. Il est déjà, pour

eux, trop touristique. Le Vieux-Québec, c'est tout petit et c'est quand les gens viennent... Par exemple, je sais, il y a de belles choses. Le Pub Alexandre, il a un «bed-and-breakfast» en haut. Il y a des gens qui se placent à l'hôtel et qui vont à pied pendant trois à quatre jours, des gens qui viennent ici. Mais pourquoi est-ce que, le dimanche après-midi, on devrait laisser passer tous les gros autobus touristiques qui partent de Montréal le matin, qui font un voyage de 10 heures, qui mangent dans les banlieues, qui vont au Château Frontenac une heure, qui vont à Sainte-Anne-de-Beaupré et qui s'en retournent? Ces gens-là ne dépensent pas d'argent dans la ville de Québec.

• (10 h 10) •

Le problème est délicat. Moi-même, je crois qu'il faudrait laisser entrer les autobus qui vont faire descendre les touristes pour se loger au Château Frontenac ou à l'hôtel Victoria. C'est ça que j'ai bien compris. Le maire a demandé de modifier les chartes pour appliquer ça de manière très délicate. Mais, dans le moment, il y a trop de rues dans le Vieux-Québec qui sont en train d'être transformées en «bed-and-breakfast». La pire rue, le pire exemple, c'est la rue Sainte-Ursule: de maison en maison... c'est transformé en «bed-and-breakfast», et on laisse traîner les choses. On a lutté pendant 10 ans pour chasser un «bed-and-breakfast» de la rue des Remparts, puis il y a maintenant un artiste qui met son affiche sur la rue des Remparts, et il y a encore des gens qui veulent transformer toutes les rues de Québec en rues d'affaires. Il n'y a pas de répit pour les touristes.

Mme Doyer: Merci, M. Gallup.

La Présidente (Mme Robert): Il n'y a pas d'autres questions? Alors, merci beaucoup, M. Gallup.

M. Gallup (John R.): Merci.

La Présidente (Mme Robert): Maintenant, j'appelle le Comité des citoyens du Vieux-Québec.

(Changement d'organisme)

La Présidente (Mme Robert): Bonjour, Mme Gosselin. Alors, si vous voulez bien vous présenter et présenter la personne qui vous accompagne.

Comité des citoyens du Vieux-Québec (CCVQ)

Mme Gosselin (Christine): Oui. Si vous permettez, avant, Mme la Présidente, j'ai apporté avec moi quelques copies d'un mémoire ainsi que d'autres documents pour déposer à la commission. Je vous en parlerai en cours de présentation.

Donc, moi, je m'appelle Christine Gosselin, je réside dans le Vieux-Québec depuis déjà 10 ans. Je suis accompagnée de M. Benoît-Jean Bernard, qui est vice-président et qui réside dans le Vieux-Québec depuis...

M. Bernard (Benoît-Jean): 1983.

Mme Gosselin (Christine): ...1983. Voilà. Donc, aujourd'hui, évidemment, nous déposons un mémoire afin d'appuyer la demande de la ville en ce qui concerne la modification de la charte pour régir la circulation des autobus.

L'inscription du Vieux-Québec, en 1986, à la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO a suscité, chez les résidents en particulier, un sentiment nouveau de fierté et l'espoir de sauvegarder l'authenticité ainsi que le caractère vivant et habité de ce morceau du patrimoine mondial. Le Vieux-Québec demeurera vivant dans la mesure où il restera riche de sens, de culture mais aussi d'usage pour ses héritiers. Les résidents du Vieux-Québec se sentent les premiers gardiens de cet héritage collectif, tout comme les agriculteurs se sentent les jardiniers des paysages qui composent nos campagnes. Le Comité des citoyens, qui existe déjà depuis 20 ans, concentre donc ses énergies dans la promotion du concept d'ensemble urbain vivant et habité, construit sur l'harmonisation des fonctions résidentielles, commerciales, administratives, culturelles et touristiques qui sont le lot des milieux urbains. Le maintien et l'amélioration de la qualité de vie sont depuis toujours des axes d'action prioritaires du Comité afin d'augmenter le nombre de résidents.

Bien que l'on constate une augmentation de la population dans l'ensemble du Vieux-Québec depuis 1981, la partie n'est vraiment pas gagnée. Le Québec haute-ville n'a cessé de décroître. En 1981, dans cette partie du Vieux-Québec, on dénombrait une population de 3 453 personnes et, en 1991, on n'en comptait que 3 185. L'évolution des commerces saisonniers et orientés d'abord vers des produits touristiques de consommation, la faible présence de services de proximité, la pression croissante du développement hôtelier et les problèmes de circulation qu'entraîne l'achalandage des autobus et autocars contribuent à une tendance à la désurbanisation et à la dépopulation qu'il est urgent de stopper, faute de quoi le Vieux-Québec risque sérieusement de devenir, comme le citait un journaliste du *Monde*, M. Emmanuel Roux, pour une autre ville du patrimoine mondial et historique, si on l'applique à Québec, «une somptueuse coquille vide, hantée par des vacanciers nostalgiques d'une splendeur passée — interprétée dans des musées — et les seuls indigènes seront les hôteliers et les marchands de souvenirs». Une telle coquille vide ne profiterait à personne. Le développement anarchique du tourisme aura alors détruit sa première ressource naturelle qu'est le Vieux-Québec.

Le CCVQ n'est pas contre le développement du tourisme dans le Vieux-Québec; au contraire, c'est le lot de tous les jours d'un citoyen du Vieux-Québec d'informer un visiteur, de lui expliquer les endroits à découvrir. Il est plutôt contre la forme du tourisme qui est privilégiée actuellement par l'industrie touristique. C'est dans cette optique de cesser le développement anarchique du tourisme et d'apprivoiser cette fonction au nom de l'intérêt collectif que le CCVQ se réjouit du geste présent des élus municipaux de la ville et qu'il appuie ceux-ci dans leur demande de modification à la charte. C'est aussi dans le

même ordre d'idées que le CCVQ est en accord avec les autres modifications suggérées, qui ne concernent pas la circulation des autobus mais qui concernent les artistes, les artisans et les amuseurs publics qui oublient souvent que le Vieux-Québec est habité.

Donc, le pouvoir que la ville demande, à notre avis, est une action incontournable et qui se fait attendre depuis déjà 15 ans. Il est nécessaire de moduler les façons de faire des entreprises de visites touristiques. Les pouvoirs dont la ville dispose actuellement lui permettent soit d'interdire la circulation ou de ne pas l'interdire — ou de ne pas réglementer — et de favoriser la mise en place de mesures volontaires. Cette dernière option fut retenue par la commission parlementaire permanente de l'aménagement et des équipements en juin 1996. La ville s'est alors fait refuser le pouvoir de régir la circulation des autobus et s'est fait demander de trouver des solutions partagées avec les représentants des entreprises de visites touristiques.

Suite à cet exercice, la ville devait revenir faire rapport en commission parlementaire en décembre 1996. Aujourd'hui, trois ans plus tard, le nombre d'autobus n'a pas diminué, bien au contraire. D'un objectif de réduction de 33 %, que le Comité de citoyens, d'ailleurs, ne considérait pas suffisant, on a atteint une diminution de 1 % en 1997 et une augmentation de 5,6 % en 1998. Les entreprises de visites touristiques n'arrivent pas à appliquer les règles d'autorégulation qu'elles ont contribué à élaborer. Nous avons participé à ces tables, nous avons contribué ensemble à établir ces règles qui étaient minimales, et voilà où on en est aujourd'hui: la situation s'est détériorée autant en ce qui concerne la qualité de vie des résidents et des travailleurs que la qualité de la visite touristique.

L'urgence d'agir. Le caractère d'urgence qui prévalait en 1996 est désormais plus qu'urgent. La capacité de charge du Vieux-Québec est largement dépassée. Nous parlons de moins de 1 km² et d'une trame urbaine tissée à l'époque où l'automobile n'existait pas. En 1997, on comptait 47 673 mouvements d'autobus par jour. Cela veut dire, pour un résident de la rue Saint-Louis, 40 autobus à l'heure, soit deux autobus toutes les trois minutes, sept jours par semaine. Il n'est pas difficile d'imaginer l'obstruction visuelle de ces mastodontes, le bruit, le niveau d'émission de gaz carbonique et l'encombrement qui s'ensuit. Pis encore, ces chiffres ne comptabilisent pas les mouvements après 18 h 30. Depuis 1991, le nombre de mouvements d'autobus a quasiment doublé.

Une autre façon de visualiser le débordement et de montrer l'urgence consiste à faire le ratio résidents-visiteurs. Bruges, en Belgique, une ville touristique recevant 3 200 000 visiteurs par année, reconnue pour le succès de ses mesures pour apprivoiser les flux touristiques, a un ratio de un résident pour 28 déplacements. En prenant pour acquis que 3 000 000 des 3 817 000 visiteurs qui ont fréquenté la région de Québec en 1995 viennent voir le Château Frontenac, le Vieux-Québec haute-ville subit un ratio de 1-941.

Un pouvoir qui s'inscrit dans les tendances observées. Les changements que suscitera la modulation de la

circulation des autobus s'inscrivent dans la tendance actuelle de l'évolution du tourisme: on passe de l'industrie de masse à saveur de restauration rapide à un tourisme davantage individuel où les visiteurs recherchent des découvertes plus étoffées et riches d'expérience d'authenticité. Le comportement des touristes de l'été de 1999 démontre cette tendance: les hôtels étaient pleins, le roulement dans les restaurants à faible et moyenne capacité a été exceptionnel, tandis que, dans les commerces de souvenirs touristiques, on déclarait subir des baisses dans les chiffres d'affaires. Dans ce contexte, la qualité de vie dans le Vieux-Québec devient davantage un élément de promotion que de contraintes. Par ailleurs, le Vieux-Québec est vendu à travers le monde comme un lieu riche en histoire, romantique avec ses vieilles pierres et son ambiance européenne. Est-ce bien cela qui est livré aux visiteurs?

● (10 h 20) ●

Une notoriété allant au-delà des modes de visite du Vieux-Québec. Le CCVQ comprend mal comment la modulation des flux de circulation des autobus en fonction des motifs, des plages horaires et de la capacité d'absorption ferait fuir les 3 817 000 touristes qui fréquentent notre région et qui ont comme premier leitmotiv de déplacement de visiter le Vieux-Québec. Le CCVQ a de la peine à croire que le Vieux-Québec n'est qu'un simple feuillet dans un grand cahier nord-américain de commercialisation et que son seul charme serait lié à des déplacements garantis en autobus climatisé et à un coût compétitif de forfait basé sur la consommation rapide. On n'a qu'à penser à des villes comme Vienne, Sienne, Paris, avec la butte Montmartre, New York, avec Manhattan, Strasbourg qui sont aussi des lieux touristiques et qui exercent déjà de tels contrôles. Est-ce que la fréquentation touristique a disparu?

La Présidente (Mme Robert): Je vous rappelle qu'il reste moins d'une minute. Si vous voulez conclure.

Mme Gosselin (Christine): Pas de problème. Des changements ne touchant qu'une partie des touristes et des changements porteurs d'avenir pour augmenter le temps de séjour dans le Vieux-Québec. On a posé ici, en commission parlementaire, des questions sur la partie qui était touchée par cette réglementation. On veut vous rappeler qu'il n'y a que 14 % des visiteurs de la région qui ont choisi le mode de visite en autocar nolisé, et sûrement qu'il y a une certaine partie qui utilise les tours guidés. Mais est-ce que cela est assez pour prévenir ou pour proclamer un déclin de la vocation touristique?

Un dernier mot. Le pouvoir qui est demandé par la ville est un pouvoir qui est conséquent avec le titre de patrimoine mondial qu'on a. La ville, faut-il vous le rappeler, est le siège du Secrétariat des villes du patrimoine mondial. La ville a donc non seulement des comptes à rendre, comme le soulignait M. Gallup tout à l'heure, mais aussi se doit vraisemblablement d'être un modèle de gestion efficace et démocratique sur ces questions. Merci beaucoup, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Robert): Merci, Mme Gosselin. Je donnerais la parole à Mme la ministre.

Mme Harel: Merci, Mme la Présidente. Alors, merci de venir nous entretenir de cette réalité qui est la vôtre quotidiennement. Bienvenue à cette commission parlementaire.

J'aimerais reprendre avec vous quelques points que vous avez traités. Bon, je comprends qu'au départ vous nous dites: Ce n'est pas un parc d'amusement, ça ne doit pas être un décor de carton-pâte pour enfants, grands ou petits, c'est un lieu vivant, et on a une responsabilité, tous, collective, en fait une responsabilité de faire en sorte que les conditions soient réunies pour que ce lieu reste vivant. Donc, «vivant» signifie «habité». C'est ça que je comprends. Alors, c'est l'essentiel du message que vous nous livrez aujourd'hui.

En vous écoutant — vous allez me le permettre, j'espère, sans me le reprocher — je pensais au Vieux-Montréal qui est si peu habité et à tous ces efforts que les gouvernements déploient pour tenter de rendre habité cet arrondissement historique, et, à l'inverse, je pensais à l'arrondissement historique de Québec qui est quand même un lieu encore habité et qui doit le demeurer, qui doit le rester, et à ces efforts qu'on doit faire pour que les gens ne le quittent pas, alors que, dans le Vieux-Montréal, il faut faire des efforts pour que les gens y reviennent. Alors, vous nous dites qu'il y a une tendance à la désurbanisation et à la dépopulation qu'il est urgent de stopper. Vous nous dites ça dans votre mémoire à la page 2. Je crois que c'est l'essentiel du message que vous voulez nous laisser.

Mme Gosselin (Christine): Mme la Présidente, c'est effectivement l'essentiel du message parce que c'est sur ça que le CCVQ, le Comité de citoyens, appuie son action depuis déjà 20 ans. Oui, c'est une partie du message, mais, en même temps, une partie du message, c'est que le pouvoir que la ville demande n'est pas un pouvoir qui va faire fuir nécessairement les touristes. Nous ne sommes pas contre les touristes, nous sommes contre les autobus et contre la forme de tourisme. Donc, notre mémoire plaide aussi pour un tourisme plus équilibré et respectueux de ce patrimoine mondial et de ceux qui l'habitent.

Mme Harel: Déjà, vous avez, je pense, fait un portrait des résidents du Vieux-Québec. Est-ce qu'il s'avère qu'il y a des services essentiels à la vie quotidienne qui auraient déjà quitté le territoire ou si, toutes choses étant égales, actuellement il y a encore les conditions pour que la vie quotidienne se vive agréablement?

M. Bernard (Benoît-Jean): Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. Bernard.

M. Bernard (Benoît-Jean): On doit noter les faits des derniers 15 mois concernant la fermeture d'institutions d'enseignement. On parle des Ursulines qui ont cessé de

délivrer certains niveaux d'enseignement, du collégial au Séminaire de Québec; donc, par rapport à l'enseignement, c'est un fait. Au niveau des services de distribution alimentaire, par exemple, c'est encore et toujours une situation qui est inégale. La question des services de proximité dont on parle dans notre mémoire est une priorité pour nous. Mais comment attirer des gens lorsque les habitudes d'automobiles, les habitudes de déplacements extérieurs, les habitudes des grandes surfaces le sont? C'est une tendance qui existe depuis des années et qu'on essaie... Il y a différentes mesures, je pense, prises par la ville, par les pouvoirs publics, mais, essentiellement, on tourne en rond: pas de commerces, pas de services, pas d'institutions d'enseignement, pas de citoyens, puis, pas de citoyens, pas de commerces, pas de services. Alors, à un moment donné, il y a un élément.

Deuxièmement, attirer l'attention sur le fait que la première infrastructure du Vieux-Québec, ce sont ses résidents... Nos membres ou les citoyens ne se voient pas comme des locataires du lieu, ce sont des locataires-propriétaires, qu'ils soient commerçants ou résidents, et ce sont des promoteurs des partenaires du Vieux-Québec. Si cette première infrastructure est affectée par des pressions indues d'un secteur économique par rapport à un autre, on aura des conséquences qui vont être la fuite, la transformation de logements. On parlait même — vous faites allusion au Vieux-Montréal — d'une taudification.

On a un secteur où on a des problèmes avec les assurances. Là, il y a toutes sortes de dossiers qu'on suit avec des partenaires pour faire en sorte que le milieu de vie soit celui-là. Quand on a de la difficulté à assurer sa maison parce qu'il y a des risques qu'on évalue au fait qu'il y a moins d'habitants, moins de services, de déplacements des services-incendies ou autres, toute la réorganisation, et également au niveau aussi des transports publics... Donc, ça fait 20 ans que le Comité de citoyens s'efforce de sensibiliser l'ensemble des pouvoirs publics pour les restaurer. Mais la tendance est inquiétante. Si les écoles ferment, c'est parce qu'il y a moins de gens qui y sont inscrits, et ça, ça suit l'élément avec l'autre.

Mme Harel: Alors, Mme la Présidente, je voudrais remercier Mme Gosselin. Vous êtes la présidente du Comité de citoyens du Vieux-Québec. Il y a longtemps que vous présidez le Comité?

Mme Gosselin (Christine): Ça fait deux ans que je préside, que j'ai cette lourde charge, et ça fait quand même cinq ans que je suis membre du Comité de citoyens et que je contribue notamment au dossier des autobus touristiques.

Mme Harel: Est-ce que le travail est entièrement bénévole? Y a-t-il un secrétariat?

Mme Gosselin (Christine): Non, on n'a pas de secrétariat, c'est purement bénévole. C'est parce qu'on croit en ce qu'on fait et qu'on veut encore rester ici dans les années qui vont venir et que d'autres gens y habitent.

Mme Harel: Vous évaluez, vous-même et M. Bernard, à combien d'heures mensuelles le temps dévolu à votre bénévolat?

● (10 h 30) ●

M. Bernard (Benoît-Jean): On ne compte pas les heures quand on est bénévole — ha, ha, ha! — surtout pas. Mais on n'est pas seuls, il y a un comité exécutif, un conseil d'administration de neuf personnes. On s'occupe de la trésorerie, on s'occupe de la publication mensuelle d'un petit journal qui s'appelle *MiniMot*, qui est distribué une fois par mois pour parler des problèmes de clôtures à neige, des problèmes de stationnement, des problèmes d'évolution des différents dossiers, des différents comités où on siège. De par la structure mise en place par la ville, entre autres le Comité consultatif du Vieux-Québec, on essaie d'organiser des journées d'accueil pour les nouveaux résidents lorsqu'un immeuble... Bon, je sais que plusieurs d'entre vous en sont.

Mme Harel: Je reçois votre bulletin.

M. Bernard (Benoît-Jean): On n'en a pas eu l'occasion encore, on va faire un effort spécial pour aller solliciter des nouveaux membres. Je vous remercie de la suggestion.

Mme Harel: C'est ce que je me disais. Il y a un cotisation, j'imagine?

Mme Gosselin (Christine): On a une cotisation qu'on suggère, très minime — c'est 20 \$. Mais, si on veut aller plus loin, on le prend, bien entendu, pour pouvoir nous supporter plus dans nos gestes administratifs et nos publications, parce qu'il n'y a pas de salaires, rien.

Mme Harel: Vous me laisserez un bulletin. Ha, ha, ha!

Mme Gosselin (Christine): Promis.

La Présidente (Mme Robert): Merci beaucoup. M. le député de Hull.

M. Cholette: Merci, Mme la Présidente. Mme Gosselin, M. Bernard, bonjour. Merci d'avoir pris le temps de venir nous voir aujourd'hui. Moi aussi, je veux me joindre aux mots de la ministre pour vous féliciter de votre implication, parce que le travail bénévole de gens, particulièrement dans les comités de citoyens dans des centres-villes, c'est très important. C'est très important pour un son de cloche pour les municipalités mais aussi une mobilisation du milieu. Le grand défi, je pense que vous en avez fait part, c'est le repeuplement et de ramener particulièrement des familles, parce que, en faisant ça, il y a toutes sortes d'impacts, particulièrement au niveau du taux de criminalité qui baisse, de la qualité de vie qui augmente, et on a une préoccupation assez particulière, dans ce temps-là, lorsqu'on réussit à avoir du monde. D'ailleurs, je vois dans votre mémoire, à la page 2, que

vous avez des chiffres, qui s'arrêtent en 1991, par rapport à la perte de population. Vous nous dites qu'en 1981 il y avait 3 453 personnes dans la partie haute et, en 1991, 3 185, une légère chute. Est-ce que vous avez des chiffres plus récents pour voir la population de la partie haute?

Mme Gosselin (Christine): Non. Ça, ces chiffres-là, on les a publiés dans notre journal annuel l'année dernière, avec l'aide évidemment de la ville qui avait déjà des dénombrements. Ce qu'il y a, c'est qu'on n'avait pas encore le recensement de Statistique Canada qui est sorti, si je ne m'abuse, l'an dernier, et là on s'appête justement à refaire une enquête auprès de l'ensemble des résidents du Vieux-Québec sur tous les sujets parce qu'on en a fait une il y a 10 ans. Pour nous, c'est important parce que c'est un peu le mandat que nous donnent les résidents du Vieux-Québec. Malheureusement, je n'ai pas les chiffres. Nous allons les avoir après Noël, nous allons compiler ça, et, si vous voulez me laisser votre carte, ça va me faire plaisir de vous l'envoyer, Mme la Présidente.

M. Cholette: Cette réalité-là de chiffres, elle a un lien très direct avec les services qui sont offerts, particulièrement en termes de transport public. Je vois que, dans une lettre que vous faisiez parvenir à André Martel le 29 mars 1998, au moment de l'étude du rapport Jean où vous étiez membre, je crois, vous faites état ici que, à votre avis, un des éléments clés de la solution réside dans la mise en place d'un circuit centre-ville de transport en commun. Pouvez-vous m'expliquer de quoi on parle? Parce que vous faites aussi un lien, je pense, avec la résolution que vous nous avez transmise à l'article 5, où est-ce que vous demandez de préparer et de mettre en oeuvre un plan global de transport, de circulation et de stationnement dans le Vieux-Québec, incluant l'intensification des démarches auprès de la STCUQ pour que soit mise en service le plus rapidement possible la navette centre-ville de la STCUQ. Pouvez-vous nous expliquer ça? Et comment ça, ça rejoint l'objectif de diminuer la circulation d'autobus dans le centre-ville?

Mme Gosselin (Christine): Bon, bien, le problème de la circulation dans le centre-ville, c'est un problème global sur lequel on travaille depuis des années. Ça comprend le stationnement hors rue et sur rue. Un des points importants en termes de desserte de transport en commun pour le Vieux-Québec, c'est qu'actuellement il y a des heures de pointe, donc ça rentre pour desservir, bon, les écoles et l'hôtel de ville, et, après, ça sort du Vieux-Québec. D'ailleurs, dès cet été, pour encore réduire les mouvements d'autobus, la STCUQ, hors des heures de pointe, a diminué de moitié ses mouvements dans le Vieux-Québec pour justement participer et contribuer à l'amélioration de la qualité de vie. Il reste qu'il y a des gens qui demeurent dans le Vieux-Québec, et qu'il y a des personnes âgées, contrairement à ce qu'on croit, dans le coin de Saint-Ursule, et même en haut de la rue Saint-Louis, et que ces gens-là ont besoin de transport en commun. Donc, actuellement, nous avons une desserte minimale.

Je vous dirais même que c'était tellement encombré, cet été, qu'il y a des jours où il y avait quelqu'un qui était payé par la STCUQ pour mettre une affiche à la dernière minute pour expliquer qu'on n'aurait pas de service aujourd'hui parce qu'ils ont des normes d'efficacité et d'efficience puis que, à un moment donné, si l'autobus reste 20 minutes dans le Vieux-Québec, notamment devant le Clarendon où, régulièrement durant la saison touristique, vous avez deux autobus — vous êtes déjà passé par là — quatre autobus qui attendent devant le Clarendon, c'est l'enfer, c'est bouché pendant 15 minutes. Ça, là, une fois sur deux, c'est comme ça le matin.

Donc, ce qui est important, c'est de réduire le nombre d'autobus. Mais, si on avait un circuit centre-ville, comme à Vienne, comme dans plein de villes, d'ailleurs, Strasbourg, des villes en Nouvelle-Zélande, qui faisait de petits gabarits et qui avait une grande fréquence, ça desservirait les travailleurs, les personnes du Vieux-Québec et les touristes parce que c'est un mode de visite touristique aussi. Tu n'es pas obligé d'être guidé, tu peux... Puis il y a même des autobus dans le monde, à Berlin, où il y a un message à l'intention des touristes où on t'explique où tu es, puis, après, c'est comme un tour d'orientation. Donc, le circuit centre-ville, il est au coeur de la solution, avec le pouvoir réglementaire.

C'est très stratégique parce que c'est ça qui va faire qu'il va y avoir une desserte pour l'ensemble des clientèles qui fréquentent le Vieux-Québec. Donc, c'est ça, le lien avec la piétonnisation, parce que, en fait, la demande, c'est de piétonniser davantage le Vieux-Québec. Et je vous dirais qu'il y a plein de commerçants dans le Vieux-Québec — j'ai déposé en une copie des lettres d'appui de commerçants — qui sont tout à fait d'accord avec la démarche et qui demandent davantage de piétonnisation et un circuit centre-ville comme ça parce qu'ils savent qu'ils vont en profiter. Parce que, actuellement, les touristes, ils restent entre 20 minutes et 80 minutes puis ils font leur petit tour. Alors, dites-moi comment, après avoir visité les sites, en 40 minutes les gens peuvent dépenser et apprécier le Vieux-Québec. Donc, c'est là tout l'intérêt du circuit centre-ville.

La Présidente (Mme Robert): Bon, là, écoutez, c'est parce qu'il reste quatre minutes. Alors, M. le député.

M. Cholette: Bien, est-ce que ma collègue va être capable d'intervenir après?

La Présidente (Mme Robert): Il reste quatre minutes.

M. Cholette: Au total?

La Présidente (Mme Robert): Oui.

M. Cholette: C'est ça? Vas-y.

Mme Delisle: ...

M. Cholette: Non, non, vas-y.

La Présidente (Mme Robert): Alors, Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Merci. Bonjour, Mme Gosselin, M. Bernard. Moi, je voudrais qu'on revienne sur la question des autocars et puis le fait que, depuis trois ans, finalement — je sais qu'il y a eu certains efforts de faits — on n'a pas encore trouvé de solution pour les exclure ou les réduire. Ou même, à mon avis, une solution qui est totalement absente, c'est d'arriver à trouver des parcs de stationnement. Vous avez donné des exemples tout à l'heure de villes où ça se fait. Il y en a des centaines d'autres ailleurs où les autocars ne rentrent pas dans le coeur historique, là, le vieux-centre d'une ville, sauf que ça prend des parcs alternatifs, ça prend du stationnement. Même si on peut constater maintenant que le touriste qu'on connaissait change, hein, est plus jeune — il y a encore des personnes plus âgées qui voyagent, mais des gens qui sont plus jeunes — il y a une nouvelle génération qui voyage autrement puis il y a une génération qui va arriver en auto. Alors, on va avoir un autre problème, ça va être celui de la multiplication des voitures dans le Vieux-Québec. Je n'ai vu nulle part de proposition qui nous dise: Bien, on pourrait aller les stationner là ou... Il y en a eu une. Ce n'est pas vrai, il y a M. Hulbert qui a fait référence, je pense, à des possibilités de stationner dans la basse-ville, et tout ça.

Ma question, c'est: Avez-vous parlé avec la Commission de la capitale nationale? C'est une grande absente de ces tables de concertation. Je suis très étonnée de voir que la Commission n'est pas là. On vient de terminer des aménagements, on s'appête à terminer des aménagements ici, devant le parlement, et on sait qu'il y a du stationnement souterrain. Est-ce que quelqu'un a fait la proposition à la Commission peut-être d'agrandir ce stationnement-là où on aurait pu en ajouter je ne sais combien pour des autocars ou des... Je parle de stationnements souterrains, évidemment. Je ne comprends pas qu'on n'ait même pas, après trois ans, réussi à planifier ça dans notre réflexion, que ce soit avec la ville, que ce soit peut-être à l'intérieur de votre propre Comité, que ce soit... Elle est où, la Commission de la capitale nationale, là-dedans? On ne la voit nulle part.

Mme Gosselin (Christine): Bien, Mme Delisle, premièrement, quant à l'action de la réflexion qui se fait au niveau des autobus touristiques pour trouver des solutions, c'est la ville qui a coordonné le processus de rassemblement des partenaires, et je pense que c'est une responsabilité d'élus. Je ne sais pas si la Commission de la capitale a été approchée. Il demeure que c'est quand même la ville qui zone, qui donne les permis de construction et qui fait des plans directeurs dans la ville. Quand la Commission de la capitale intervient, à ce que je sache, c'est que c'est un partenaire financier et que c'est la ville qui est le maître d'oeuvre. Ceci dit, au niveau des autobus, je vous ferai remarquer qu'il y a déjà trois parcs de

stationnement et qu'ils sont sous-utilisés. Il y en a un qui est juste en arrière du «bunker», et je travaille...

Une voix: Du J.

● (10 h 40) ●

Mme Gosselin (Christine): Du J. Excusez-moi, je suis de Québec.

Mme Delisle: On a compris, on a compris. Ha, ha, ha!

Mme Gosselin (Christine): Excusez ma familiarité, là. Étant de Québec, excusez. Ha, ha, ha! Donc, en arrière du J, et je vous dirais que, quand il y a deux autobus là, c'est beau. Et dites-moi pas que c'est très, très loin du centre-ville. Donc, il faut aussi voir tout la problématique financière et du coût qu'il y a là-dedans, parce que, dans les stationnements, il y a des frais à payer. Et est-ce que les chauffeurs d'autobus ont un budget pour ça? Est-ce qu'ils se font donner, je ne sais pas, 60 \$ — je ne sais pas, je pose une question parce qu'on n'en a pas parlé durant les travaux — puis là, bien, ils s'organisent avec leur 60 \$? Donc, si, à un moment donné, ils ont tout dépensé leur 60 \$, ils n'iront pas stationner là. Donc, je pense qu'il y a aussi des habitudes à changer chez les chauffeurs d'autobus. Et je vous dirais même que, les chauffeurs d'autobus, il y en aurait qui seraient bien contents de ne plus rentrer dans le Vieux-Québec. C'est un casse-tête pour eux autres, c'est une migraine incroyable. En tout cas, j'en ai entendu parler beaucoup de l'extérieur dans ce sens-là. Donc, des parcs de stationnement, il y en a trois...

Mme Delisle: Ils sont où, les deux autres?

Mme Gosselin (Christine): Ils sont où? En arrière du J, au parc Victoria puis à la gare maritime. Donc, dépendamment du temps de séjour des touristes et du motif de déplacement, on peut utiliser ces parcs de stationnement là. Je ne nie pas...

La Présidente (Mme Robert): Merci beaucoup. Juste un peu plus d'une minute, M. le député de Saguenay. Le temps est écoulé, de l'autre bord.

M. Gagnon: Merci, Mme la Présidente. Mme Gosselin, dans votre mémoire, on apprécie beaucoup la présentation que vous faites et votre implication. Vous rappelez, à la toute fin: «Est-il besoin de rappeler que le Secrétariat des villes du patrimoine mondial se situe à Québec? La ville a donc non seulement des comptes à rendre, mais aussi se doit véritablement d'être un modèle sur ces questions.» On comprend que la responsabilité de la restauration et de la mise en valeur de tout ce site patrimonial incombe à diverses autorités. C'est des juridictions un peu concurrentes, mais l'initiative devrait-elle être plus au niveau des autorités locales? Et, dans ce contexte-là, est-ce qu'il y aurait d'autres compétences qui pourraient être dévolues à la ville de Québec pour favoriser cette mise en valeur du milieu patrimonial?

Mme Gosselin (Christine): La responsabilité de la ville de Québec là-dedans, effectivement, je pense que c'est d'abord une première responsabilité au niveau local; mais une telle inscription aux sites du patrimoine mondial lie l'ensemble des paliers de gouvernement. C'est-à-dire, je pense que tous les intervenants du Québec et tous les intervenants touristiques sont inévitablement liés, avec une telle inscription. À savoir si la ville, outre le pouvoir qu'elle demande aujourd'hui, qui est un pouvoir pour améliorer la qualité de vie, la qualité de visite du tourisme, doit avoir d'autres pouvoirs, je vous avouerai que je suis un peu mal placée pour ça. Mais il me semble que, dans un contexte de décentralisation et d'autonomie et où, à travers toutes les chartes de tourisme, on parle toujours que la première solution doit être d'abord pensée et appliquée localement, si on s'apercevait qu'il y avait d'autres pouvoirs qui étaient nécessaires, on devrait sérieusement regarder l'option, en tout cas, de donner une ouverture à la ville là-dessus pour qu'elle puisse avoir la marge de manoeuvre pour remplir ses responsabilités.

La Présidente (Mme Robert): Alors, merci. Malheureusement, le temps est écoulé. Alors, merci, Mme Gosselin, merci, M. Bernard, d'être venus nous donner votre point de vue et de nous avoir laissé de nombreuses, précieuses informations. Au revoir. Maintenant, nous devons accueillir l'Association des guides touristiques de Québec.

(Changement d'organisme)

La Présidente (Mme Robert): Alors, bonjour, M. Cloutier, de l'Association des guides touristiques du Québec. Si vous voulez présenter les gens qui vous accompagnent. Vous avez 10 minutes pour votre présentation.

Association des guides historiques et touristiques de Québec (AGTQ)

M. Cloutier (Jean): Mme la Présidente, merci. Mme la ministre des Affaires municipales, responsable de la Métropole et des personnes âgées, Mme la députée Barbeau — ma députée — Mmes, MM. les députés membres de cette commission, je vous salue, ainsi que Mme Doyer, qui est de la terre défrichée par mon grand-père. M. le maire, je suis content que vous soyez là, M. le conseiller municipal. Mon nom est Jean Cloutier, comme vous le savez maintenant, je suis directeur de l'AGTQ seulement et je suis en compagnie du secrétaire, Jean-Marc Loiselle, à mon extrême gauche — votre extrême droite. Un très bon guide touristique de l'hôtel du Parlement, ici, effectivement. Toutefois, en présence de notre président, M. Raymond Massicotte, je crois que c'est à lui que revient la parole. J'ai eu la chance de pouvoir inscrire l'Association à mon nom, mais je crois que le porte-parole est ici, à ma gauche, M. Raymond Massicotte. Alors, si vous acceptez, Mme la Présidente, je laisserai la parole à mon porte-parole.

La Présidente (Mme Robert): Alors, voilà. Bonjour, M. Massicotte. À vous la parole.

M. Massicotte (Raymond): L'AGTQ est un organisme à but non lucratif qui a pris naissance le 7 juillet 1993 pour assurer une formation continue à ses membres qui, pour y adhérer, doivent prouver, avec diplôme à l'appui, qu'ils ont bel et bien réussi avec succès les cours obligatoires de l'École de guide touristique de Québec. Cette école se trouve au collège Mérici. Des milliers d'étudiants y ont gradué, peu sont encore actifs dans l'industrie.

Notre charte constitutive prévoit organiser des rencontres professionnelles pour nos membres en règle, promouvoir le tourisme dans la région de Québec, protéger les droits légaux et autres pour les guides touristiques de Québec, être le porte-parole de ses membres pour tout ce qui a trait à la protection de leur emploi. Ce dernier objectif justifie notre présence ici, dans le plus bel édifice de Québec, l'hôtel du Parlement. C'est ce que nous disons à ceux qui viennent dans la capitale nationale du Québec.

Notre assemblée générale a traité de ce sujet l'an dernier et en traitera encore le 17 novembre prochain. Pour l'instant, nous sommes venus ici vous présenter notre position concernant votre pouvoir, en tant que gouvernement du Québec, d'accorder les modifications voulues à la charte de la capitale nationale par l'administration de la ville de Québec. Nous représentons ici les 150 guides touristiques membres de notre Association, quoique notre représentation puisse être aussi pour les touristes avec qui nous travaillons tous les jours.

Nous vous livrons les résultats d'une consultation à partir d'un questionnaire que le guide touristique-industriel Jean Cloutier a conçu pour répondre à une demande du conseil d'administration de l'AGTQ. C'est plus du tiers de nos membres qui ont répondu à cette consultation qui a suivi les règles de l'art: 56 répondants sur 150 membres. Si vous permettez, Jean, qui a fait le sondage, va vous l'expliquer lui-même.

M. Cloutier (Jean): Est-ce que j'ai besoin de l'accord de la présidente? Pour continuer, est-ce que j'ai besoin de votre...

La Présidente (Mme Robert): Non, non, ça va. Simplement vous identifier. Alors, M. Cloutier.

M. Cloutier (Jean): Jean Cloutier. En fait, quand on dit qu'on a suivi les règles de l'art, c'est que je suis un gradué de cours de Maîtrise en marketing, alors j'ai suivi ce qu'on nous enseigne. Et d'ailleurs mon professeur est devenu, par la suite — coïncidence — le président de l'Office de tourisme, M. Denis Légaré, qui est probablement le gestionnaire maintenant du Village des sports, à Valcartier. C'est lui qui avait donné le cours, et j'avais fait des études dans le tourisme à ce moment-là. Mais ce que je veux vous dire, c'est que notre sondage dit beaucoup de choses que je résumerai ainsi — je crois qu'on est limité par le temps dans ces rencontres, donc j'irai point par point, tout simplement.

La moitié des répondants se sont montrés extrêmement intéressés au sujet, puisque notre questionnaire incluait de répondre entre six points de l'échelle de Likert: entre pas du tout, qui est 1, et 6, extrêmement intéressé. Donc, vous pouvez comprendre que seulement trois personnes n'étaient pas intéressées au sujet; et, en fait, ceux qui n'étaient pas intéressés n'ont sûrement pas répondu. Mais, de toute façon, il n'y a pas trop de biais, à ce moment-ci, puisque ça intéresse notre sujet, puisque notre job est en jeu et que l'industrie qui fait vivre nos patrons d'agence de guides et de transporteurs est aussi en jeu. C'est ce qu'on nous dit dans les réunions de consultation.

Les trois-quarts, 75 % de nos répondants, donc 42 sur 56, sont contre le plan d'action du rapport Jean, surtout à cause des actions de la ville, en 2004 et 2005, menant à l'interdiction des autobus touristiques dans le Vieux-Québec. On avait joint à notre questionnaire le plan d'action, donc les gens qui répondaient étaient au courant de ce qui se passait en 1999, 2000, 2001, jusqu'en 2005. C'était exactement le papier que M. Jean nous avait remis en commission qui était remis avec le questionnaire, donc il n'y a pas de biais là-dessus.

En fait, les deux tiers sont complètement en désaccord avec le plan d'action du rapport. Les membres ne se sentent pas assez consultés par les autorités de la ville de Québec. Ce sont des commentaires qui reviennent dans les questions ouvertes. L'absence d'études d'impact nous laisse dans l'incertitude quant à l'avenir. La non-connaissance de la localisation des futurs parcs de stationnement sème le doute dans l'industrie des transporteurs et des guides. Alors, devrions-nous avoir même un bureau? Certains posaient la question: S'il y a de futurs parcs de stationnement, est-ce que, nous, on devrait avoir un système de pool comme il y a à Montréal? Peut-être que Mme Harel connaît ce genre d'organisation qui pourrait être appliqué ici, dans la région, mais il ne faut pas trop en parler à nos employeurs, qu'on nous dit.

Est-ce qu'il y a donc un doute sur la capacité de financer le plan d'action dans sa globalité? On a senti ça dans les réponses de nos répondants, en fait. Et il y a des conséquences à ce plan d'action, évidemment. Certains trouvent l'échéancier trop long et d'autres trop court. Eh bien, oui, il faut dire qu'il y a quand même 10 répondants sur les 56 qui sont du côté de ceux qui veulent fermer le Vieux-Québec pour le rendre piétonnier; donc, c'est 20 %. Il ne faut pas les négliger. Je veux parler en leur nom aussi, puisqu'ils paient leurs cotisations tout comme ceux qui sont ici.

• (10 h 50) •

La majorité est contre la fin de la cueillette des passagers en 2001 et la fin des autobus nolisés en 2004 ou de tous les autobus dans le Vieux-Québec en 2005. Vous comprendrez que c'est assez implicite comme analyse. Les trois quarts — 75 % — disent non à un Vieux-Québec à pied seulement. La plupart des 37 répondants, donc 75 %, écrivent que l'on doit protéger l'accès au Vieux-Québec des personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées. Et, puisque c'est moi qui ai analysé le questionnaire, je peux vous dire que c'est revenu très souvent. On se sent

un peu les protecteurs des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite qui ont droit, elles aussi, de visiter le Vieux-Québec. Comme j'ai vu dans *Le Journal de Québec*, très bien écrit par mon ancien collègue ici présent, que les parents de la ministre avaient passé un bel été dans le Vieux-Québec, alors ils sont chanceux s'ils peuvent se déplacer à pied, et j'espère qu'ils pourront le faire encore très longtemps. Ce n'est pas le cas de tous les touristes américains ou européens qui viennent ici.

Donc, je vous épargnerai, à ce moment-ci, en fait, la longue liste de suggestions, puisque chacun y est allé de sa page de suggestions. Quand on travaille avec les touristes à tous les jours, c'est assez évident qu'on a beaucoup de choses à dire au nom des touristes. Alors, je vous éviterai donc de proposer tout ce que nos membres ont voulu écrire en rapport au plan d'action seulement pour n'en tenir qu'une seule, qui est revenue très souvent, c'est-à-dire la suivante: de se servir des guides touristiques eux-mêmes pour diminuer la circulation des autobus en permettant seulement aux autobus arborant un carton... Hein, ça peut être un carton comme les personnes handicapées le montrent quand elles veulent stationner dans un stationnement bleu, là, un carton comme ça ou un carton identifiant un guide avec un point d'interrogation, jaune, bleu, vous choisissez la couleur, ou rouge si ça intéresse d'autres personnes. Toujours est-il que nous souhaitons donc faire partie de la solution.

Puisqu'on peut, nous, comme guides certifiés, être quelqu'un qui fait appliquer certains règlements, alors on aimerait se faire voir comme ça aussi, pas seulement des gens qui vont utiliser des règlements, mais qui peuvent eux-mêmes devenir des gens qui appliquent des règlements et qui deviennent eux-mêmes des gens à part entière de solutions coercitives, si on peut dire comme ça.

Alors, je redonne la parole au président de l'AGTQ pour compléter par un exemple qui a été fait par un journaliste de Radio-Canada — ce n'est pas celui qui est assis là, c'est quelqu'un à la télévision — pour vous montrer le genre de mauvaise information qui peut circuler par rapport à notre travail. Alors, si vous le voulez bien, Mme la Présidente de la commission, M. le président Massicotte pourrait nous expliquer brièvement, je crois, un exemple de ce qu'il a vu suite à votre commission de mardi.

La Présidente (Mme Robert): Oui. M. Massicotte, à vous la parole.

M. Massicotte (Raymond): Oui. Remarquez bien que vous avez dû le voir, vous aussi. C'est un monsieur qui est derrière moi, qui faisait faire un tour de ville à un journaliste, un reporter de Radio-Canada, et puis, si ce monsieur avait été accompagné d'un guide touristique, il aurait sûrement évité de passer sur la rue Saint-Pierre parce que, en autobus, on ne va pas sur la rue Saint-Pierre. Aussi, devant la place d'Armes, on voyait des autobus stationnés. Ce n'est pas un parc de stationnement. Si un guide l'avait accompagné, le guide aurait dit aux gens de l'autobus qu'on pouvait arrêter sur la place

d'Armes maximum 10 minutes. Malheureusement, comme c'est un guide qui n'était pas reconnu ou qui n'avait pas l'expérience des tours de ville de Québec, il a fait quelques petites libertés à ce qu'on fait normalement.

Nous aimerions donc conclure en rappelant ici que le gouvernement du Québec est responsable de ce que la ville de Québec va faire dans le futur avec des modifications à sa charte. Nous voulons contribuer à régler le problème et nous croyons que, pour ce faire, il faut en donner les moyens financiers à la ville de Québec, sinon le problème de circulation ne pourra se régler et les études d'impact que nous souhaitons ne pourront se faire en temps et lieu. Il ne reste que deux mois avant la fin de la première année du plan d'action; nous n'avons remarqué aucun développement apparent ni aucun budget réel. Nous souhaitons que nos membres soient consultés, à l'avenir, pour mettre en partage des alternatives et en perspective des développements qui pourraient sauver l'industrie. Pouvez-vous nous le garantir au nom du gouvernement du Québec? Comment pouvez-vous nous assurer que la ville de Québec nous consultera?

Nous sommes disposés à vous faire connaître nos positions en rapport aux villes européennes et américaines et à faire partie intégrante des recherches de solutions et d'actions futures de notre industrie, la vôtre aussi. Au nom des guides et aussi au nom des touristes, des chauffeurs d'autobus et des personnes âgées qui ne votent pas que pour un conseiller municipal dans le Vieux-Québec, pouvez-vous nous garantir de protéger l'industrie pour laquelle nous travaillons? Votre table ovale représente l'État du Québec et ses intérêts nationaux. Les enjeux nationaux ne sont pas les mêmes que locaux, et vice versa.

M. le Président, si le message actuel de fermeture du Vieux-Québec continue à se répandre comme de la poudre d'escampette, il y aura des réactions négatives auprès des chauffeurs et des décideurs étrangers face à la situation créée par les résidents de la capitale nationale. Québec est une belle ville; elle est vraiment un joyau du patrimoine mondial vivant. On y vit encore avec un hôpital, des écoles, des garderies, des bibliothèques françaises et anglaises, des hôtels, des restaurants, des institutions et d'autres activités normales pour tous les âges. Assurez-nous qu'on puisse continuer à la visiter au nom de tous les citoyens du monde, y compris les personnes âgées ou à mobilité réduite, accompagnés d'un guide certifié possédant son permis en règle émis par la ville de Québec. Nous souhaitons travailler avec l'industrie et la mairie pour en arriver à des solutions constructives pour tout le Québec. Nous aimons notre travail à pied, en autobus; ou les deux à la fois, c'est mieux. Si vous permettez, M. Loiseau conclura lui-même.

La Présidente (Mme Robert): Merci. Votre temps est malheureusement écoulé, alors peut-être qu'à travers les questions vous pourrez répondre et donner votre point de vue. Je donne la parole à Mme la ministre.

Mme Harel: Alors, merci, Mme la Présidente. Bienvenue à l'Association des guides touristiques de

Québec, à M. Cloutier, à M. Loisel de même qu'à M. Morrissette. Dites-moi, vous parlez de guides certifiés détenant un permis. Qui délivre le permis?

M. Massicotte (Raymond): Vous parlez de guides... Le permis est délivré par la ville de Québec.

Mme Harel: C'est délivré par la ville. L'Association que vous présidez représente combien de personnes?

M. Massicotte (Raymond): On représente environ 150 guides, actuellement.

Mme Harel: Pardon?

M. Massicotte (Raymond): Cent cinquante personnes sont membres de l'Association.

Mme Harel: Cent cinquante membres de l'Association? Combien détiennent un permis?

M. Massicotte (Raymond): En majorité, j'imagine.

M. Loisel (Jean-Marc): Vous permettez, M. le président? Mme Harel, pour devenir membre de l'Association, il faut avoir réussi le cours de guide touristique de l'école Mérici. C'est une obligation pour être membre. Alors, présentement, il y en a 147, et la ville émet un permis sur la base de ce cours-là.

Mme Harel: Est-ce que vous avez une idée de combien il y a de permis en circulation?

M. Cloutier (Jean): À la ville? Je ne saurais dire.

Mme Harel: On ne sait pas?

M. Cloutier (Jean): M. Des Rivières serait probablement en mesure de répondre à ces questions.

Mme Harel: Dans le texte que vous nous faites parvenir ce matin — je crois que c'est à la page 2 — à la fin de la page 2, donc, vous nous épargnez la longue liste de suggestions proposées pour n'en retenir qu'une seule, «se servir des guides touristiques eux-mêmes pour diminuer la circulation des autobus en permettant seulement aux autobus arborant un carton prouvant la présence d'un guide certifié». J'aimerais vous entendre là-dessus.

M. Massicotte (Raymond): Ça rejoint un petit peu ce que Mlle Robitaille vous a dit avant-hier, je crois, qui disait que, un guide certifié qui a un permis de la ville de Québec, on le rend un peu responsable de ce que les autobus font comme circulation à Québec. Si on n'est pas satisfait de ce que le guide fait, on peut pénaliser le guide, on peut lui enlever son permis, on peut même le mettre à l'amende, ce qui fait qu'il y aurait une gestion en même

temps des autobus qui serait faite par les guides qui seraient à bord des autobus.

Mme Harel: Est-ce que je comprends, à ce moment-là, que vous seriez consentant que les autobus qui n'ont pas à bord un guide certifié ou, en fait, les autobus qui n'arboient pas un carton prouvant la présence d'un guide certifié ne pourraient pas circuler, à ce moment-là, dans le Vieux-Québec?

M. Massicotte (Raymond): Ce serait une alternative.

Mme Harel: Ça veut donc dire que vous envisagez qu'il puisse y avoir des autobus qui ne circulent pas, et ça, ça n'aurait pas de conséquences, nous dites-vous, en autant que vos membres seraient dans l'autobus. Si vous aviez un membre, là, l'autobus aurait le droit; si vous n'aviez pas de membre, l'autobus n'aurait pas le droit. Ça revient à ça?

M. Massicotte (Raymond): C'est qu'à ce moment-là tous les autobus devraient avoir un membre à bord pour favoriser la circulation, pour aider la circulation, parce que, vous savez, il y a un circuit classique d'autobus, actuellement. Vous savez qu'un circuit classique d'autobus touristique à Québec, c'est de partir... Vous prenez votre départ, par exemple, au Manège militaire, vous faites une promenade sur les plaines d'Abraham, vous revenez devant le parlement, vous faites voir la façade du parlement et, ensuite, vous entrez dans le Vieux-Québec. Actuellement, les autobus doivent entrer par la rue Saint-Louis — c'est la seule rue qui nous permet d'entrer dans le Vieux-Québec — et certains autobus font un arrêt à la place d'Armes, font descendre des gens pour visiter la terrasse, aller voir un petit peu le tour du Château Frontenac et remonter dans l'autobus avant de continuer jusque dans le bas de la ville.

Mme Harel: Ce circuit classique est-il le seul fait par les membres de votre Association?

M. Massicotte (Raymond): Non, non, c'est le circuit que...

Mme Harel: Dans le fond, ça revient à ce que vous nous disiez. Si l'autobus arborait un carton prouvant la présence de vos membres, il pourrait, à ce moment-là, circuler dans l'arrondissement du Vieux-Québec, sinon il ne pourrait pas.

M. Massicotte (Raymond): Pas seulement nos membres, on parle d'un guide qui est certifié par la ville de Québec.

Mme Harel: C'est ça, mais il faudrait qu'il y ait un guide certifié par la ville de Québec, dont la plupart sont vos membres, en fait.

● (11 heures) ●

M. Cloutier (Jean): C'est la loi, Mme Harel. À Montréal, on réussit à contourner la loi assez facilement; ça se fait de plus en plus ici. Ce n'est que la ville de Québec qui a des règlements comme ça; Sainte-Foy n'en a pas. Donc, si un tour guidé commence à Sainte-Foy ou commence à Longueuil, il n'est pas régi par les lois de la ville de Québec ou de Montréal, on s'entend là-dessus. Donc, il y a beaucoup de tours qui partent de Longueuil pour visiter Montréal, et ils ne sont pas régis par les lois de Montréal. Vous me suivez?

Il y a des choses communautaires aussi qu'il faut faire ici, au niveau de la CUQ, pour s'entendre afin que ce permis soit valide dans toute la CUQ et que tout tour guidé — c'est la loi — doive avoir un guide certifié par la ville. Ça nous coûte 50 \$ à peu près par année, faire ça. Alors, effectivement, c'est une façon que la ville pourrait faire afin de respecter ses propres règlements pour réduire la circulation dans le Vieux-Québec.

Mme Harel: Alors, écoutez, je termine là. Je comprends que la remarque que vous faites à propos de mes parents se veut désobligeante, j'imagine, mais je dois vous dire qu'ils ne sont pas venus visiter le Vieux-Québec, comme vous l'indiquez, ils sont venus y vivre. Ça fait déjà 18 ans que je suis députée, et j'habite toujours dans le Vieux-Québec, depuis 18 ans, et c'était la première fois — parce qu'ils y ont vécu — qu'ils me disaient que c'était devenu intolérable. Parce qu'ils y ont vécu tous les jours, parce qu'ils sont allés faire leurs achats, parce qu'ils ont fait leur épicerie quotidiennement, ils m'ont dit que les émanations de gaz les ont énormément affectés. Il faut dire que c'était peut-être un été particulièrement chaud et que les autobus faisaient rouler leur moteur pour climatiser l'autobus quand les gens avaient fini. Et je suis au coeur, au coeur de l'arrondissement. Alors, il ne faut pas se le cacher, il y a un problème. Il y a un problème pour les gens qui y vivent.

Est-ce qu'il y a un problème pour les gens qui le visitent? Évidemment, j'imagine qu'il y a un problème aussi pour le transport adapté pour les résidents à faible motricité ou à mobilité réduite, parce que ça ne doit pas être simple, là, quand les autobus réguliers ne peuvent pas se rendre, pour les autobus de transport adapté qui ont des horaires tellement serrés. Mais il y a certainement moyen de convenir que les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées... Moi, les miens, ils sont finalement du quatrième âge, là, mais ils ne sont pas à mobilité réduite. Ils ne sont aucunement à mobilité réduite, mais ils ont eu des difficultés. La circulation devient, à un moment donné, dangereuse. Voilà.

La Présidente (Mme Robert): Merci, Mme la ministre. M. le député de Hull.

M. Cholette: Merci, Mme la Présidente. Messieurs, merci de votre présentation. Bienvenue à la commission. Il y a quelques éléments dans le mémoire qui méritent qu'on les soulève ensemble, juste pour avoir plus d'éclaircissement, si vous permettez. La première chose

qui m'a un peu étonné, puis je voudrais bien comprendre ce que vous voulez dire, c'est que, en page 1, quand vous dites que, bon, les guides, on doit suivre des cours à l'École de guide historique et touristique de Québec, que cette école se trouve actuellement au collège Mérici, c'est bien. Alors, des milliers d'étudiants y sont gradués. Et vous terminez en disant: «Peu sont encore actifs dans l'industrie.» Pourquoi?

M. Massicotte (Raymond): D'abord, c'est saisonnier. Celui qui veut gagner sa vie en faisant du guide touristique a beaucoup de difficultés parce qu'on commence la saison au mois de mai, qu'on termine fin septembre, octobre, ce qui fait que peu peuvent gagner leur vie de façon... Ça peut être un revenu d'appoint pour plusieurs. C'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles il y a plusieurs personnes à la retraite, comme des professeurs à leur retraite. Mais, pour gagner sa vie de façon continue, il y en a très peu qui le font.

M. Loiseau (Jean-Marc): Terminé?

M. Massicotte (Raymond): Oui.

M. Loiseau (Jean-Marc): Quand on...

La Présidente (Mme Robert): Non. S'il vous plaît, c'est la présidence qui donne la parole.

M. Loiseau (Jean-Marc): Je m'excuse, madame.

La Présidente (Mme Robert): Alors, M. Loiseau, vous avez un complément de réponse?

M. Loiseau (Jean-Marc): Pour compléter ce que M. le président vient de dire, c'est qu'ici, dans ce paragraphe, il est question du cours obligatoire. Le cours obligatoire de l'École s'adresse à toutes les personnes qui peuvent être, disons, en cause, et tous ceux qui prennent le cours ne deviennent pas nécessairement guides. Et, depuis 20 ans ou à peu près que cette École-là donne le cours à une centaine d'étudiants par année, par session, ça fait près de 1 000, et tous ne sont pas guides. Les gens peuvent le prendre par intérêt personnel parce que c'est un contenu très riche. Ce n'est pas l'ensemble du programme de tourisme, c'est le cours obligatoire pour avoir le permis de guide qui est mentionné là.

La Présidente (Mme Robert): ...monsieur.

M. Cholette: Et je voudrais aussi poursuivre avec quelque chose. À la dernière page, lorsque vous dites que le gouvernement du Québec est responsable de ce que la ville de Québec va faire dans le futur avec les modifications à sa charte, vous continuez en disant: «Nous voulons contribuer à régler le problème et nous croyons que, pour ce faire, il faut en donner les moyens financiers à la ville de Québec.» C'est la première fois que quelqu'un nous parle du problème financier relié à la modification de

la charte. Est-ce que vous pouvez nous expliquer comment est-ce que, en modifiant la charte de la ville de Québec, il y aura une surcharge financière sur l'administration municipale?

La Présidente (Mme Robert): M. Cloutier.

M. Cloutier (Jean): Oui. M. Jean, d'ailleurs, qui est ici pourrait mieux répondre que moi à la question. Je n'étais qu'un membre de la consultation qu'il a présidée, et très bien présidée, d'ailleurs. Ce que j'ai compris dans le rapport de M. Jean, c'est qu'il y avait plusieurs études qu'on promettait, plusieurs parcs de stationnement, des infrastructures, que ce soit de refaire des routes, de refaire un stationnement pour les autobus, un bureau pour les guides touristiques, je ne sais pas. Alors, il y avait plein d'infrastructures qui étaient prévues dans ce plan d'action, et je pense que ça ne prend pas un grand cours d'université pour savoir que, quand on fait des actions, ça a des coûts. Je n'ai pas fait une grande analyse des budgets de M. L'Allier récemment, mais, à ce qu'on m'a dit et à ce que j'ai vu, il n'y a pas d'argent de prévu pour ces études-là, ou, s'il y en a, ce n'est pas suffisant pour construire tout ce qu'on veut et faire tout ce qu'on veut. Donc, c'est comme si je lançais un cri du cœur au gouvernement du Québec qui a créé les municipalités, donc qui est responsable à quelque part de la ville, entre autres de la capitale, afin de penser, dans ses analyses, à mettre un signe de piastre aussi au bout des suggestions qu'il fait, puisque — je me mets dans la peau de M. L'Allier — il a besoin d'argent, M. le maire, pour satisfaire toutes les demandes des résidents du Vieux-Québec, et celles des guides, et celles des touristes.

M. Cholette: Merci.

La Présidente (Mme Robert): Je vais revenir. M. le député de Saguenay.

M. Gagnon: Merci, Mme la Présidente. Dans le mémoire, on rappelle que Québec est un site patrimonial mais que c'est aussi un milieu de vie, puis, à ce titre-là, moi, je fais confiance aux autorités municipales pour assumer tout ce volet-là, puis je suis convaincu que les autorités municipales ont dû bien entendre vos préoccupations. Vous avez entendu aussi ce matin ici d'autres groupes qui sont venus faire des présentations, et certains suggèrent l'implantation d'un circuit avec des véhicules à plus petit gabarit. D'autres ont fait état de ce qui se passe à Boston avec le sentier piétonnier qui est aménagé. Comment vous réagissez face à ces pistes de solution?

M. Cloutier (Jean): Dans une des consultations auxquelles j'ai participé, parce qu'on est aussi membres de...

La Présidente (Mme Robert): M. Cloutier.

M. Cloutier (Jean): ... — pardon — l'AITQ qui, je crois, a présenté un mémoire, donc ce qu'elle a dit nous

concerne un petit peu, dans les réunions qu'on faisait avec elle, c'est revenu. Je ne nommerai pas son nom, mais il est l'employeur d'une centaine de guides dans la région. Il a dit que, si on voulait faire ça demain matin, il faudrait prendre tous les petits autobus qui existent en Amérique, y compris ceux à Miami, pour satisfaire à ces demandes. Quand il rentre 100 autobus par jour puis qu'il faut les transférer dans deux ou trois autobus, je vous laisse faire le calcul. Ça prendrait des milliers de petits autobus puis des autobus électriques qui n'existent pas encore, qui ne sont pas encore capables de monter puis de descendre les côtes du Vieux-Québec. Alors, ça nous fait rire, ce genre de solution.

M. Gagnon: Mais ce que je reçois plutôt du commentaire que vous faites, ça nous montre la gravité de la situation. Si des autobus de ce gabarit-là amènent une pression semblable, on comprend davantage la préoccupation des autorités municipales de vouloir avoir les moyens d'intervenir.

M. Cloutier (Jean): Oui, et chaque autobus qui entre, donc c'est deux, trois guides supplémentaires. Il faudra rouvrir l'École de guide touristique pour satisfaire à toutes ces demandes de guides, et ce sera peut-être bien pour l'industrie qui travaille à 10 \$ de l'heure.

M. Gagnon: Merci.

La Présidente (Mme Robert): Merci. Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Merci, Mme la Présidente. Bonjour.

M. Cloutier (Jean): Bonjour, madame.

Mme Delisle: Moi, je voudrais revenir sur des pistes de solution. Concernant la crainte que votre organisation a — d'ailleurs, vous le soulevez, là, dans votre mémoire — vous dites que les trois quarts des répondants sont contre le plan d'action du rapport Jean. Vous dites que les membres ne se sentent pas assez consultés puis vous dites aussi, je pense, que la moitié des répondants se sont montrés intéressés par le sujet. «Notre job est en jeu, et l'industrie qui fait vivre nos patrons d'agence de guides et de transporteurs.» Moi, je trouve ça gros, ce que vous dites là, et j'aimerais savoir si vous avez des chiffres qui appuient cette affirmation-là.

Je voudrais savoir également si, depuis trois ans, vous avez regardé des alternatives. On parle beaucoup de visites à pied. Moi, je suis un peu comme bien des gens, je trouve ça un peu fou, vous me passerez l'expression, en tout cas un peu exagéré de penser qu'on va prendre des gens d'un autocar x et qu'on va les transférer dans deux ou trois autocars. Avez-vous fait des études pour savoir combien de temps ça peut prendre pour faire des visites guidées à pied? Est-ce que c'est trois heures? Est-ce que c'est deux heures? Est-ce que ça comprend aussi le magasinage? Moi, je reviens avec ce changement de nos

habitudes puis je pense que l'industrie va devoir s'adapter à ça. Est-ce que ça prend moins d'autocars? Je ne suis pas là-dedans, je ne suis pas dans cette business-là, moi. Alors, c'est à l'industrie, je pense, de répondre à ça. Mais je pense aussi que l'industrie va devoir s'adapter à certaines façons de faire.

● (11 h 10) ●

Alors, avez-vous regardé la possibilité de faire plus de circuits piétonniers versus faire monter vos guides dans des autocars? Parce que ça se fait ailleurs, ça, puis on ne transborde pas le monde à gauche puis à droite. La plupart des organisations qui sont très respectables, que ce soit en Europe ou aux États-Unis... Puis je le sais, qu'ici, au Québec, les guides sont bien formés puis donnent une très bonne... Les touristes sont excessivement satisfaits. Est-ce que vous avez songé à le faire d'une façon différente? Avez-vous aussi — parce que je vais tout poser les mêmes questions — des statistiques sur le nombre de circuits pédestres par rapport au nombre de circuits en autocar? Puis là c'est important aussi. Si les gens sont habitués de vendre des voyages puis s'ils disent au monde: Vous allez rester assis dans l'autocar, bien, c'est ça qu'il va acheter. Alors, il va s'en venir ici puis il va s'attendre à rester assis dans l'autocar puis à ne pas marcher. Si on apprend à nos voyageurs, ou on les informe, que le type de voyage auquel ils vont participer est celui où ils vont visiter des musées, la basilique, les commerçants — peu importe, c'est magnifique, le Vieux-Québec... Moi, je suis surprise qu'après trois ans on n'ait pas encore ça. Ça me dépasse.

La Présidente (Mme Robert): M. Loïselle.

M. Loïselle (Jean-Marc): Mme Delisle, nos membres sont à l'emploi d'agences de guides et...

Mme Delisle: D'agences de...

M. Loïselle (Jean-Marc): ...d'agences de guides...

Mme Delisle: Ah oui, oui. Pardon. Excusez.

M. Loïselle (Jean-Marc): ...et notre Association n'a pas de données sur ce que vous demandez. Par ailleurs, je peux vous dire que beaucoup de membres n'ont pas pu répondre au questionnaire parce que c'était pendant le mois de juillet. On a mis un délai, 50 personnes au moins y ont répondu. 10 % de ceux qui ont répondu disent qu'ils font uniquement des visites à pied.

L'expérience que je vois, c'est que, dans un circuit classique de deux heures et demie qui part du Manège, qui fait les plaines d'Abraham, la partie haute-ville et la partie basse-ville, il y a là-dedans au moins un circuit à pied, c'est-à-dire à place Royale, qui peut durer jusqu'à une heure. Alors, à ce moment-là, on allège beaucoup le fardeau de la circulation des autocars. Dans le Vieux-Québec—haute-ville, beaucoup de guides vont faire une partie en autocar jusqu'à la place d'Armes et continuer à la basse-ville à pied. Alors, ça allège, à ce moment-là, et nos membres le font chaque fois qu'il y a des personnes à

mobilité complète pour le faire et que le temps, la température le permet. C'est une pratique courante, ça, qui n'est pas imposée par les transporteurs ni par les agences de guides. Le guide est autonome, et son client, c'est le guide-accompagnateur du groupe qui est dans le circuit pendant huit, neuf jours. C'est lui qui lui dit: Bien, va à telle place, va à telle place, prends tant de temps pour le magasinage, laisse-leur du temps pour visiter telle chose. C'est un peu de cette façon-là que ça se passe. Mais notre Association ne peut avoir ces données-là, c'est plutôt...

Mme Delisle: Mais, actuellement, ce que je comprends, c'est qu'il y a des visites guidées pour ceux qui sont déjà en voyage organisé, donc dans leur autocar, avec un guide qui monte à bord, et qu'il y a aussi les autres tours guidés qui sont de gens finalement qui achètent un tour à une entreprise X, puis on embarque 45 personnes dans un petit autobus — en tout cas, peu importe — un tramway. On parle de plusieurs choses, là. Il y a donc beaucoup de monde qui fait la même chose à l'intérieur des murs.

M. Loïselle (Jean-Marc): Absolument.

M. Massicotte (Raymond): Mais, par ça, on n'est pas concernés, nous.

La Présidente (Mme Robert): M. Massicotte.

M. Massicotte (Raymond): Par ça, on n'est pas concernés, nous, parce que eux ont leur chauffeur-guide. Ce n'est pas un membre de notre Association.

Mme Delisle: Mais alors, pourquoi vous avez peur de perdre vos jobs puis pourquoi vous avez peur que vos entreprises ferment?

M. Cloutier (Jean): J'ai la réponse en partie. Évidemment, je n'ai pas...

La Présidente (Mme Robert): Très, très, très rapidement, parce que le temps est terminé.

M. Cloutier (Jean): Très rapidement. Si madame voulait des chiffres, on pourrait se rencontrer. J'ai fait l'analyse, j'ai d'autres chiffres, mais je ne veux pas... Un chiffre très facile pourquoi on se préoccupe autant que ça de perdre notre job, c'est que, par hasard, je suis un fils de chauffeur d'autobus, j'ai un ami qui rentre chez moi hier puis qui me dit: Jean, il dit, comment ça, nous, les chauffeurs d'autobus, on n'est pas invités? J'ai dit: On va essayer de parler en votre nom. Il dit: Moi, je transporte des Brésiliens depuis deux ans; on faisait trois jours à Québec sur 10 il y a trois ans, deux il y a deux ans, un cette année. Mon patron vient de me dire que, malheureusement — je suis de Québec — je ne pourrai pas dormir avec ma femme l'année prochaine parce qu'on ne passera plus par le Vieux-Québec, on va continuer tout droit. Il va être obligé de l'inviter à dormir dans son hôtel à

Charlevoix, puis c'est un chauffeur de Charny. Alors, les statistiques, c'est bien beau, mais ça, c'en est une intéressante.

Mme Delisle: Bien, on a un autre problème puis on va régler ailleurs.

La Présidente (Mme Robert): C'est terminé. Je donnerais une toute petite question, une vraie petite. Une minute, M. le député de Roberval.

M. Laprise: Ça va être une observation, dans ce cas-là — Mme la Présidente, merci beaucoup — une observation à savoir que j'ai de la misère à accepter qu'un organisme comme le vôtre ne soit pas conscient que le produit d'appel, à Québec, c'est bien le Vieux-Québec et que c'est la ville de Québec, le produit d'appel touristique au Québec. Je pense que tout devrait être mis en oeuvre pour justement permettre au touriste de changer ses habitudes. Puis du monde qui reste dans l'autobus, tu sais, il reste dans l'autobus, puis il repart, puis il débarque manger, puis il repart. Moi, j'ai l'impression que le groupe qui débarque d'un autobus peut se distribuer en trois, quatre groupes. Ça va prendre trois ou quatre guides. Ça n'en prendra pas moins, ça va en prendre plus. Alors, ils vont apprendre justement aux touristes à vraiment goûter ce qu'est tout le patrimoine québécois, toutes les mentalités québécoises, à prendre contact avec le monde sur la rue. Il y a une autre façon actuellement de présenter le tourisme, et vous devriez, vous autres, être des leaders là-dedans.

M. Cloutier (Jean): Ce qu'on peut vous dire, c'est que c'est un voeu pieux parce que...

La Présidente (Mme Robert): Rapidement.

M. Cloutier (Jean): Je suis très d'accord avec vous sur ce que vous dites, M. le député, c'est un voeu pieux parce que, quand on est à New York puis qu'on décide si on passe par Québec ou par Montréal, la décision est autre, là, on ne se pose pas ces questions-là. C'est que les gens vont décider de ne pas venir à Québec. C'est ça qui est la tendance, parce qu'ils n'ont pas le temps. Quand on part de Toronto, puis qu'on veut visiter toutes les petites villes, puis Ottawa, puis Montréal en passant, puis qu'on a une semaine, il reste une journée pour Québec. Alors, si on veut passer par Québec, dans le Vieux, puis justifier la venue pour voir la belle ville que vous venez de décrire, que, nous, on aime bien faire, eh bien, il faut avoir plus de temps pour eux. Mais ils n'ont pas de temps. Deux heures, des fois, c'est tout ce qu'ils ont pour voir le Vieux-Québec, puis ça se fait en autobus, ça.

La Présidente (Mme Robert): Je vous remercie, M. Cloutier, merci, M. Massicotte, merci, M. Loiseau, pour votre intervention à la commission. Au revoir.

J'accueillerai immédiatement le Regroupement des centres-villes et des artères commerciales.

(Changement d'organisme)

La Présidente (Mme Robert): Bonjour, Mme Gaudreault. Alors, nous sommes prêts à vous entendre. Si vous voulez vous présenter. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation.

Regroupement des centres-villes et des artères commerciales

Mme Gaudreault (Gina): O.K. Donc, peut-être commencer par présenter notre président ex officio, M. Guy Drouin, et je vais le laisser aller pour la première présentation.

La Présidente (Mme Robert): Monsieur...

Mme Gaudreault (Gina): Guy Drouin.

La Présidente (Mme Robert): Guy Drouin. Merci.

Mme Gaudreault (Gina): C'est ça.

M. Drouin (Guy): Merci, Mme la Présidente, de nous recevoir. On sait qu'il y a eu un petit mélo pour entendre notre position dans ce dossier, mais, malgré tout, je tiens à vous faire part de l'avis de l'ensemble du Regroupement des centres-villes et des artères commerciales.

En premier lieu, je tiens à vous saluer tous, Mme la ministre, membres de la commission, M. le maire, et à vous situer un tout petit peu sur ce que sont la Société de développement commercial et le Regroupement. Le Regroupement a une quarantaine de membres qui sont des sociétés de développement commercial, ce qu'on appelait auparavant les SIDAC, et une dizaine d'associations de gens d'affaires à travers le Québec. Notre position s'est établie après une analyse assez minutieuse du dossier, de chacune des modifications et de ses impacts sur le bon fonctionnement d'une société de développement commercial. Les membres de notre conseil d'administration provenant de toutes les SDC du Québec ont entériné unanimement la position présentée et souhaitent que la commission aille dans le même sens. De plus, nous avons impliqué la seule société de développement commercial du territoire de la ville de Québec, soit la SDC Mail centre-ville, et cette dernière va dans le sens de nos recommandations. Nous avons aussi évalué l'impact des modifications proposées par la ville de Québec sur l'ensemble des autres SDC, y compris celles de Montréal.

Le Regroupement des centres-villes et des artères commerciales est le seul organisme qui regroupe toutes les sociétés de développement commercial du Québec. Il est à l'origine des modifications aux articles portant sur les SDC dans la Loi des cités et villes et il agit comme porte-parole de ces dernières. Nous représentons, du même coup, les 10 000 places d'affaires membres des SDC de la province.

Mme la Présidente, si vous me le permettez, je prêterai la parole à notre directrice générale pour vous

faire de plus amples commentaires sur les modifications que nous aimerions que la commission entérine concernant les parties de la loi.

• (11 h 20) •

La Présidente (Mme Robert): Alors, Mme Gaudreault, vous avez la parole.

Mme Gaudreault (Gina): Merci. Donc, nous, il y a trois éléments au niveau des modifications demandées par la charte de la ville de Québec. Le premier concerne la constitution d'une société de développement commercial, une SDC. La ville de Québec souhaite modifier l'article 453, paragraphe 3° de la façon suivante, c'est-à-dire qu'elle demande que la requête soit composée de 50 % des contribuables qui tiennent une place d'affaires et que cette requête-là soit accompagnée d'une liste de noms, d'adresses de contribuables, d'un plan d'affaires et d'un projet de budget pour la première année d'opération. Et, pour être valable, les gens qui souhaitent mettre sur pied la société de développement commercial doivent recueillir ces 50 % de noms là pendant une période limitée de 90 jours.

On sait que ces modifications-là que la ville de Québec amène font suite aux expériences qu'elle a vécues en 1997 lors de tentatives de constitution de trois SDC. O.K. Il y a trois SDC qui ont voulu être constituées mais qui, malheureusement, ont connu des échecs, et cela a entraîné des efforts et des coûts appréciables pour la ville de Québec, on en est conscients. Il importe quand même de préciser à ce stade que les raisons de ces échecs de constitution d'une SDC ici, à Québec, ont été différentes pour chacune des trois. Le Regroupement des centres-villes et des artères commerciales favorise la constitution de SDC dans des secteurs où il y a une volonté partagée des gens d'affaires. C'est important, on est conscients de ça aussi, là. Et la démocratie doit régner. Le projet qui est proposé par la ville de Québec va dans le même sens en demandant une requête de 50 % des signataires.

Cependant — et c'est ce sur quoi, nous, on accroche — il nous semble irréaliste de croire que des bénévoles qui sont déjà très occupés dans leur commerce, vous le savez, pourraient consacrer le temps nécessaire pour recueillir 50 % de signatures, pour monter un plan d'affaires, parce que c'est ce qu'on demande aussi dans les modifications, et de présenter un projet de budget. Sans aide, il est certain, ou, nous, en tout cas, on est à peu près certains, qu'il n'y aura plus de nouvelles sociétés de développement commercial ici, à Québec. Donc, je pense qu'on est passé, dans le fond, d'une façon de faire qui était quand même plutôt facile, c'est-à-dire le dépôt d'une requête de 10 signataires, à, tout d'un coup, 50 % de signatures. Si on prend l'exemple de la tentative qu'il y avait eu dans le Vieux-Québec, on parlait environ de 500 places d'affaires. Ça veut dire qu'il faut obtenir la signature de 250 commerçants. Donc, il faut rencontrer au moins 250 commerçants, les convaincre au départ avant d'entreprendre le processus. Donc, on trouve que c'est assez lourd comme demande, là. Je pense que M. Drouin voulait intervenir aussi là-dessus.

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. Drouin.

M. Drouin (Guy): Oui, Mme la Présidente. Je tiens à mentionner que, si cet article-là était approuvé tel quel, ce serait la fin de toute création de SDC dans la ville de Québec. Il ne faut pas se leurrer, ça deviendra quelque chose d'impossible. Et je tiens à vous rappeler, lorsque M. Barré est venu se présenter devant vous mardi dernier, son commentaire: «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.» Et nous partageons complètement cet avis de M. Barré.

Mme Gaudreault (Gina): Je vais poursuivre. Donc, quant à la proposition du Regroupement des centres-villes afin d'aider les bénévoles qui souhaitent mettre en place une SDC à Québec, nous recommandons que la ville mette à leur disposition au moins un budget de prédemarrage pour qu'ils puissent s'organiser. Comme je le mentionnais tout à l'heure, de demander à des bénévoles d'aller recruter 250 personnes avec un plan d'affaires et un budget, c'est déjà du travail. Ce budget serait proportionnel au nombre de contribuables dans le district qui est projeté. Et, pour obtenir le budget de prédemarrage, parce que, bon, on ne veut pas non plus qu'il y ait 10 personnes tout d'un coup qui disent: Bon, bien, nous, on veut obtenir un budget pour mettre en place une SDC, on mentionne que les initiateurs du projet devraient avoir recueilli 25 % de signatures, ce qui est déjà plus facile.

On voudrait aussi que soit définie la notion de «plan d'affaires». On a rencontré, nous, les gens de la ville de Québec avant de se présenter devant vous, et les gens de la ville n'ont pas été en mesure, au moment où on a eu des discussions, de nous dire c'était quoi, leur plan d'affaires. Est-ce que c'est un plan d'action? Est-ce que c'est une page? Est-ce que c'est un dossier de 30 pages? On ne le sait pas, au moment où on se parle non plus. Donc, ça, c'était pour la première modification.

La deuxième, c'était concernant le délai pour présenter une nouvelle requête. La ville de Québec souhaite faire passer le délai pour présenter une nouvelle requête de six mois à un an. À ce niveau-là, nous, plus pour une question de concordance, on souhaiterait que la commission puisse conserver le délai de six mois comme il apparaissait dans le règlement de la ville au préalable. Et, comme M. Drouin le mentionnait tout à l'heure, de toute façon, avant d'entreprendre une démarche, il faut s'assurer qu'il y ait une volonté, et je ne pense pas que, en modifiant ce délai-là, en le raccourcissant, ça puisse jouer sur un effet ou un autre. Je pense que M. Drouin aussi avait un commentaire.

M. Drouin (Guy): Bien, je tiens, ici, Mme la Présidente, à citer M. le maire de Québec, M. Jean-Paul L'Allier, qui disait que, 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. Nous, on dit: Alignons-nous sur la Loi des cités et villes. Il y a des proportions qui sont mentionnées concernant les SDC; respectons ça. Il y aura un règlement qui sera pour l'ensemble du Québec.

La Présidente (Mme Robert): Merci.

Mme Gaudreault (Gina): Donc, je termine avec la troisième modification qui concerne la catégorie de membres. Le Regroupement recommande à la ville de Québec et à la commission, bien sûr, de ne pas ouvrir cette boîte à surprise. En effet, dans une SDC, on pourrait se retrouver avec un nombre incroyable de catégories de membres. Présentement, le taux de cotisation pour chacune des places d'affaires est établi selon la valeur locative ou encore selon la surtaxe sur les immeubles non résidentiels, et là ce qu'on propose là-dedans, c'est d'aller remettre des catégories de membres. De plus, en effet, s'il y a plusieurs SDC dans une ville, à Québec, par exemple, on pourrait se retrouver avec des catégories à l'infini, et je me demande — puis on parlait de coûts, tout à l'heure — si on a évalué justement les coûts qui seraient liés à cette charge de travail qui est de fixer les cotisations selon différents barèmes, différentes catégories.

De plus, dans la modification qui est présentée par la ville de Québec, on dit que c'est le conseil d'administration de la SDC qui déterminera les catégories, et ça, nous, on trouve ça très délicat, pour un groupe de neuf personnes, de décider quelles seront justement les catégories, qui va payer moins, qui va payer plus, etc. Je pense que c'est de laisser, je dirais, une pression qui n'est pas nécessaire sur le conseil d'administration. Si la ville voulait conserver cette façon de faire là, il faudrait au moins que ce soit la ville qui détermine les catégories, parce que, comme je mentionnais, si on laisse le conseil d'administration le faire, on risque de se retrouver avec des situations peut-être un peu délicates et particulières.

Si l'objectif de l'article est de satisfaire certains types de membres, vous risquez de vous retrouver avec des gros problèmes. Donc, présentement, la façon de fonctionner, c'est que, en termes d'évaluation, l'évaluation qui établit la cotisation tient déjà compte de différents facteurs, c'est-à-dire la superficie, l'emplacement, la richesse des lieux. Si on modifie la quote-part de certaines catégories qui ont été créées, on vient déséquilibrer l'évaluation globale. Dans le fond, c'est déjà juste. On entend certains arguments, à un moment donné, disant que les professionnels qui sont membres de la Société de développement commercial sont moins concernés, compte tenu que ça concerne seulement les commerçants. Nous, on dit: De toute façon, ces gens-là paient moins.

Peut-être pour conclure...

La Présidente (Mme Robert): Oui, le temps est vraiment écoulé.

Mme Gaudreault (Gina): C'est terminé? D'accord.

La Présidente (Mme Robert): On pourrait peut-être permettre, par les questions, de compléter vos informations.

Mme Gaudreault (Gina): D'accord. O.K. Donc, dans le fond, nous, ce qu'on veut, c'est que les lois et règlements puissent s'ajuster aux réalités locales. Mais, en même temps, si on laisse trop de latitude aux gens, comme je mentionnais tout à l'heure, on risque de se retrouver avec plus de problèmes que de solutions. Merci.

La Présidente (Mme Robert): Merci, Mme Gaudreault, M. Drouin. Alors, je passe la parole immédiatement à Mme la ministre.

Mme Harel: Merci, Mme la Présidente. Alors, bienvenue, M. Drouin. Vous êtes toujours à Drummondville?

M. Drouin (Guy): Toujours.

Mme Harel: Oui, j'ai souvenir que, pendant le verglas, dans l'adversité totale, vous étiez impliqué...

M. Drouin (Guy): Oui, tout à fait. On s'occupait de ramener les familles dans leurs foyers dans des bonnes conditions.

Mme Harel: Exactement. Bon, bienvenue, Mme Gaudreault. Alors, vous nous dites: Il ne faut pas que les solutions proposées entraînent des problèmes qu'on n'aurait pas anticipés. Est-ce qu'il vous semble cependant que la situation actuelle où il n'existe plus qu'une seule SIDAC sur tout le territoire de Québec... Je me trompe de penser qu'il y en avait quatre ou cinq auparavant?

Mme Gaudreault (Gina): C'est ça, quatre.

Mme Harel: Il y en avait quatre?

Mme Gaudreault (Gina): Au moins quatre.

Mme Harel: Au moins quatre. Et maintenant il en reste une?

Mme Gaudreault (Gina): Oui, c'est ça.

Mme Harel: Donc, il y en a trois qui sont disparues?

Mme Gaudreault (Gina): Exact.

● (11 h 30) ●

Mme Harel: Est-ce que les règles actuelles, en fait, ne mènent pas à l'extinction de ce partenariat de gens d'affaires qui vous semble souhaitable?

La Présidente (Mme Robert): Mme Gaudreault.

Mme Gaudreault (Gina): Ce qu'il faut comprendre, c'est que, au niveau de la Société de développement

commercial, on dit toujours, nous: C'est un processus démocratique. Il est certain qu'au moment où elle a été mise sur pied il y a des gens qui étaient contre et qui demeurent contre, bien sûr, au moment où elle est toujours en fonction, et la seule façon pour ces gens-là de ne pas payer la cotisation — parce qu'on sait que la cotisation est obligatoire — c'est de travailler à défaire la structure.

Il arrive, à certains endroits, comme il est arrivé à Québec — peu ailleurs, puis c'est un peu ce qui nous questionne, nous aussi, là; je ne pense pas que ce soit la structure qui est nécessairement le problème, je pense que c'est plus la façon dont cet organisation-là a été gérée — qu'il y ait des gens, effectivement, qui veulent la défaire. Mais l'expérience en province démontre que ce n'est pas la structure qui est en cause.

Mme Harel: Il y en a une quarantaine, nous avez-vous dit. C'est ça?

Mme Gaudreault (Gina): Quarante. C'est ça.

Mme Harel: Et depuis combien de temps y en a-t-il une quarantaine? Est-ce que ça augmente?

M. Drouin (Guy): Ça augmente. On est en création de trois, actuellement, il y en a trois qui se sont créées l'an dernier, donc c'est en progression. Mais il faut vous rappeler, Mme la ministre, le contexte historique. Quand le gouvernement québécois avait adopté cette loi-là, en 1985, c'était pour répondre aux besoins des commerçants, à la pression des commerçants qui disaient: Il faut se réunir ensemble pour aller vers des objectifs communs, sauf qu'à l'époque — et le législateur avait été très prudent, et je l'en remercie, d'ailleurs — plusieurs commerçants considéraient une société de développement commercial, une SIDAC, selon le nom de l'époque, comme une association pour faire de la publicité. Toutes les associations qui sont parties dans ce sens-là n'existent plus aujourd'hui, et toutes celles qui continuent ce type de fonctionnement n'existeront plus dans un avenir rapproché.

Mais, par contre, avec les modifications qu'on a amenées voilà deux ans à la Loi des cités et villes concernant les sociétés de développement commercial et avec un meilleur encadrement du Regroupement vis-à-vis de ces sociétés de développement commercial, on en arrive à créer des sociétés qui font du développement commercial, qui font du développement économique, et qui dit développement économique dit recrutement de commerces, recrutement d'entreprises et ne parle pas nécessairement juste de publicité.

Donc, je vous ramène le contexte qui peut expliquer d'une certaine façon pourquoi certaines sociétés de développement commercial se sont dissoutes au travers les années dans la ville de Québec. C'est certain que, en acceptant cette chose-là de cette façon-là, il n'y en aura plus, de sociétés de développement commercial dans la ville de Québec. C'est certain. Donc, qu'on oublie ça, là, qu'on fasse un X là-dessus. Puis je voudrais reciter M. L'Allier qui a toujours des bons mots: «Il ne faudrait pas prendre un madrier pour écraser une mouche, hein?» On

passé de 10 signatures à possiblement 300 signatures. Effectivement, l'image que M. le maire a donnée, elle fait bien dans ce cas-là, en tout cas.

Mme Harel: En fait, actuellement, la procédure de constitution est la suivante: une requête de 10 contribuables entraîne la tenue d'un registre pour enregistrer les oppositions; celui-ci, en fonction des signatures obtenues, s'il y en a suffisamment, entraîne la constitution de la SIDAC par le conseil ou la tenue d'un scrutin. Voilà. Vous ne dites plus «SIDAC», maintenant, hein?

M. Drouin (Guy): Non.

Mme Harel: SDC, oui.

M. Drouin (Guy): Selon le changement à la Loi des cités et villes, ce sont des sociétés de développement commercial.

Mme Harel: Oui. Êtes-vous contents?

M. Drouin (Guy): Tout à fait contents. Tout à fait.

Mme Harel: Oui? Vous préférez ça? D'accord. Alors, quand on fait SIDAC, on fait vieux jeu, là, hein? C'est ça?

M. Drouin (Guy): Ça ressemble moins au sida. Vous comprenez? Oui, oui, effectivement.

Mme Harel: Je me sentais vieux jeu en le disant, justement. Parce que, sur mon papier, c'est marqué «SDC». On a dit: C'est quoi, ça?

Bon, sérieusement, dans votre mémoire, ce matin, vous ne dites pas non, vous nous dites: Il faudrait qu'il y ait un budget de prédémarrage, si tant est que cette règle-là s'applique.

M. Drouin (Guy): Ce qu'on dit, c'est que, avant de demander la signature d'un registre, que ça soit 10, 50 ou 250 signatures, la ville de Québec donne les moyens à cette Association des gens d'affaires de la former, cette société de développement commercial. Et, pour donner les moyens, nous, ce qu'on dit, c'est: Ramenons ça à un chiffre un petit peu plus réaliste, soit 25 % des gens qui veulent constituer cette société de développement commercial.

Mme Harel: Alors, vous dites: Il faudrait d'abord que les gens qui veulent la constituer... D'ailleurs, c'est certainement un objectif tout à fait louable et souhaitable qu'il y ait une autorégulation des gens d'affaires au sein d'un partenariat. Et vous dites: Il faudrait que les gens qui le souhaitent et qui vont ensuite avoir à l'animer, cette société de développement commercial, puissent recueillir 25 % des signatures...

M. Drouin (Guy): Il faut qu'ils fassent un effort, eux autres aussi.

Mme Harel: ...après quoi ils auraient droit à un budget de prédemarrage.

M. Drouin (Guy): C'est ça.

Mme Harel: Ou bien j'imagine que vous seriez d'accord aussi si, des 10 signatures requises, plutôt qu'à 50 %, on passait à 25 %. C'est ça?

M. Drouin (Guy): Tout à fait.

Mme Harel: Une question sur les délais: Est-ce que c'est parce que vous êtes, en principe, contre l'année ou si c'est parce que vous nous dites que c'est par concordance, donc, si c'était un an partout, vous préféreriez un an à six mois? En soi, là, aimez-vous mieux un an que six mois?

La Présidente (Mme Robert): Mme Gaudreault.

Mme Gaudreault (Gina): Je pense que, de toute façon, après un échec, s'il y a eu un échec à ce niveau-là, je ne pense pas qu'il y ait personne qui soit tenté, ni en un an ni en six mois. Donc, effectivement, c'est une question de concordance. Mais ce serait très surprenant.

Mme Harel: Avec les ordinateurs, maintenant, la concordance, ça s'arrange, d'autant plus que vous n'êtes pas simplement porte-parole pour une société mais pour l'ensemble.

M. Drouin (Guy): Pour l'ensemble.

Mme Gaudreault (Gina): Exact.

Mme Harel: Alors, je souhaitais savoir si vous souhaitiez que, dans les lois générales, on modifie aussi le délai.

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. Drouin.

M. Drouin (Guy): Oui. Nous, que le délai soit de six mois, d'un an, par expérience, on s'est aperçus qu'au bout de six mois, de toute façon, il n'y a personne qui va redemander. Donc, que ce délai-là passe à un an... Nous, ce qu'on aimerait, c'est que, dans la charte de la ville de Québec, ce soit un an, mais que, dans la Loi des cités et villes, ce soit un an aussi; ou que ce soit six mois mais que, l'un ou l'autre, il y ait une concordance justement pour qu'il n'y ait pas de règlements qui diffèrent d'une partie à l'autre.

La Présidente (Mme Robert): Merci. M. le député de Hull.

M. Cholette: Merci, Mme la Présidente. Mme Gaudreault, M. Drouin, bonjour, bienvenue. À la lecture de votre présentation, ce que je me demande encore, c'est: Selon vous, dans la proposition de la ville de Québec, c'est

quoi, l'objectif visé par la ville, les intentions qui sous-tendent ses gestes? Est-ce que vous croyez que la ville souhaite en avoir plus, de sociétés, en avoir moins, avoir un meilleur contrôle? C'est quoi, le but visé?

M. Drouin (Guy): Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. Drouin.

M. Drouin (Guy): Le but visé... Je ne crois pas que la ville de Québec, avec tous les efforts qu'elle a faits antérieurement, ne veuille plus en avoir sur son territoire, de SDC. Je ne crois pas ça du tout, et ce serait de lui prêter de mauvaises intentions. Ce qu'elle veut, la ville de Québec, c'est de ne pas connaître l'expérience négative qu'elle a vécue en 1997. Et je comprends la ville de dire: Écoutez, après 10 signatures, une requête en formation, tous les coûts que ça peut apporter au niveau des fonctionnaires qui doivent s'occuper de ce dossier-là, les coûts de consultation, ça devient pesant. Mais passer à un autre extrême fera en sorte qu'il n'y en aura plus, de constitution. Je pense que c'est à l'avantage autant des associations de gens d'affaires que de la ville de Québec de permettre la constitution de ces sociétés, mais en ayant des moyens qui soient proportionnels aux demandes et non pas, comme je disais tout à l'heure, en exagérant, et cette façon de faire ferait en sorte qu'il n'y en aurait plus.

M. Cholette: Si je comprends bien la dynamique qui se passe à Québec présentement — vous avez expliqué qu'il y en avait quatre et qu'il n'y en a maintenant qu'une seule, c'est la SDC Mail centre-ville — à ma compréhension, ça ne regroupe pas le Vieux-Québec.

M. Drouin (Guy): Non.

M. Cholette: C'est drôle parce que, aujourd'hui et mardi, on a entendu beaucoup d'intervenants nous parler particulièrement des problèmes d'autobus dans le Vieux-Québec, de circulation puis d'achalandage. On en a certains qui sont venus nous dire: Il faut régler ça parce que c'est invivable. Et puis il y a toutes sortes de bonnes raisons pour régler, l'expérience ailleurs l'a prouvé. Il y en a d'autres qui sont venus nous voir en nous disant: Écoutez, là, c'est très dommageable pour les commerces, pour les guides, pour tout ce qui s'appelle l'«activité économique». Il faut faire très attention avant de légiférer dans ce domaine-là. Mais, s'il y a un point de vue qui aurait été intéressant, c'est d'avoir un regroupement de commerçants provenant notamment d'une SIDAC, qui, eux, ont mis de l'argent puis des efforts pour faire marcher leurs commerces à l'intérieur de ces murs, puis d'avoir leur opinion. S'il y en avait une, quelle aurait été l'opinion, selon vous, des commerçants à propos des autobus?

• (11 h 40) •

M. Drouin (Guy): Je peux difficilement me prononcer pour les commerçants de la ville de Québec, je ne vis pas cette situation-là. Par contre, je peux me prononcer

personnellement et ça n'engage que moi. Écoutez, il y a d'autres villes d'Europe, que ce soit Dubrovnik, que ce soit Venise, où les autos sont interdites, et ces villes-là ne perdent pas de clientèle parce que les visites se font à pied. D'accord? Je pense que, à part la situation de guerre qu'on a connue en Yougoslavie, Dubrovnik, pour y avoir été à deux reprises, était une destination prisée de la clientèle touristique. Par contre, on est dans un contexte nord-américain qui est très différent. En Amérique, l'auto est importante. Si on pouvait stationner dans les commerces, on le ferait. Mais il reste qu'il faut aménager.

J'écoutais les intervenants auparavant. Il ne faut pas oublier que Québec est une ville du patrimoine mondial, qu'elle a des règles à rencontrer, et, en tant qu'agent de revitalisation, je dirais qu'il faut faire attention parce qu'il y a des gens qui y vivent, dans ce centre-ville-là. À partir du moment où on fera fuir ces gens-là...

Je me permettrai de vous faire remarquer que le tourisme, lui aussi, va disparaître peu à peu, et probablement que les tours guidés et les autobus disparaîtront par la suite parce qu'un centre-ville où personne n'y vit n'est plus un centre-ville. Qu'on apporte des modifications et qu'on vérifie de façon à ce que toutes les parties puissent s'entendre, ce n'est qu'une bonne chose, mais c'est évident qu'en premier lieu un centre-ville, c'est fait pour y vivre, ce n'est pas fait pour le tourisme. Que le tourisme vienne faire des activités, que le commerce ait des activités, ce n'est qu'une bonne chose pour le développement économique de ce coin-là, mais il y a une première règle: il faut bien desservir sa clientèle qui y vit, qui y demeure, qui y consomme.

M. Cholette: Merci.

La Présidente (Mme Robert): M. le député de Saguenay. C'est beau? M. le député de Roberval.

M. Laprise: Oui. J'aurais seulement une question concernant l'habitation. Vous dites que c'est important d'avoir du monde dans les centres-villes. Est-ce qu'actuellement ici, à Québec, dans les centres, il y a un programme de rénovation du logement des centres-villes? C'est ce qui manque, bien souvent, c'est du bon logement pour attirer les gens dans le centre-ville. Les jeunes ménages qui n'ont pas les moyens peut-être d'avoir deux automobiles, ils sont proches de leur emploi. Je pense que c'est ce qui manque dans certaines villes, c'est du bon logement dans les centres-villes.

La Présidente (Mme Robert): M. Drouin.

M. Drouin (Guy): M. le député, je dirais que la ville de Québec est un exemple à plusieurs points de vue à ce niveau-là. Je dirais même que, moi, en tant qu'agent de développement économique à Drummondville, je me suis inspiré de plusieurs règlements de la ville de Québec pour la rénovation, la restauration d'immeubles dans le centre-ville. Je pense qu'il n'y a personne qui ait une leçon

à faire à la ville de Québec quant à la restauration de ses bâtiments, à la rénovation de ses bâtiments, au Programme de rénovation de façades, etc. Peut-être que Gina...

Mme Gaudreault (Gina): D'ailleurs, depuis le début, en tout cas à partir du moment où la ville de Québec a décidé de mettre l'accent sur la revitalisation du quartier Saint-Roch — si on parle du quartier Saint-Roch — il est clair que M. L'Allier, pour l'avoir eu à un de nos congrès, entre autres, mentionnait que tout ça passe, au départ, par l'habitation, et la ville de Québec, là-dessus, effectivement, a des programmes pour amener des jeunes familles, et tout ça.

M. Drouin (Guy): Et j'ajouterais...

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. Drouin. Il reste peu de temps dans ce...

M. Drouin (Guy): ...Mme la Présidente, juste pour finir de répondre à M. le député, que c'est une des principales villes au Québec qui se préoccupent du trou de beigne, à savoir de l'étalement urbain, et une des préoccupations — puis on l'a vu par rapport au transport — c'est de garder ses citoyens dans le centre-ville.

La Présidente (Mme Robert): Merci beaucoup. C'est tout? Alors, merci, Mme Gaudreault. Merci, M. Drouin. J'ai une demande de suspension pour quelques minutes. Alors, nous suspendons pour quelques minutes, peut-être cinq minutes.

(Suspension de la séance à 11 h 44)

(Reprise à 11 h 56)

La Présidente (Mme Robert): Bon, la suspension est terminée, alors nous recommençons nos travaux. Nous accueillons des représentants de la ville de Québec. Alors, s'ils veulent bien venir s'installer.

Bon, il y a une personne, alors...

M. Jean (Denis): On m'a demandé...

Exposé de la requérante (suite)

Ville de Québec

La Présidente (Mme Robert): Alors, M. Jean, que nous accueillons comme représentant de la ville de Québec...

M. Jean (Denis): Si je comprends bien, Mme la Présidente, je viens déposer devant cette commission, je viens informer la commission du contenu du rapport que j'ai déjà déposé à l'administration municipale, et la ville sera tout à l'heure devant vous pour la suite des discussions.

La Présidente (Mme Robert): Parfait, M. Jean. Alors, si vous voulez bien faire votre présentation.

M. Jean (Denis): Merci, Mme la Présidente. Je tiendrais d'abord à me présenter: je suis Denis Jean, associé principal dans une petite firme qui fait du conseil en gestion et de la formation. Je ne suis donc malheureusement pas fonctionnaire et je n'ai pas non plus le privilège d'être résident du Vieux-Québec. C'est à ce titre de personne un peu distante de la situation qu'on a fait appel à mes services, sans doute, et que j'ai reçu le mandat qui est contenu dans le document dont vous avez reçu les exemplaires avant-hier. Je pense que chacun et chacune des membres de la commission ont ce document en main. J'irai donc très vite, compte tenu du temps qui nous est alloué, pour vous rappeler que le Groupe de travail que j'ai présidé avait été créé pas M. le maire à l'occasion d'une réunion publique qui avait eu lieu le 29 septembre 1998. Le mandat qui m'a été confié comme président était de mettre en place les conditions qui permettront l'émergence d'un consensus sur la gestion des autobus touristiques dans le Vieux-Québec. Et nous avons également reçu le mandat personnel de produire un rapport, que vous avez maintenant entre les mains, et des recommandations que je pourrai vous présenter tout à l'heure.

Il me semble également opportun de vous rappeler les objectifs qui avaient été soumis au Groupe. Donc, il s'agissait d'améliorer le cadre de vie des résidentes et résidents et des visiteurs et visiteuses du Vieux-Québec en réduisant les nuisances associées à la présence des autobus, et d'assurer la vitalité économique des établissements commerciaux du quartier et des transporteurs locaux. Une chose est extrêmement importante aussi à souligner, c'est que, lors de l'engagement de M. le maire L'Allier, il avait été précisé, lors de l'engagement public, que la volonté de la ville n'était pas d'interdire la circulation des autobus touristiques dans le Vieux-Québec. Nous avons donc tenu compte de cet engagement des autorités municipales. Il ne s'agissait pas d'interdire.

● (12 heures) ●

Pour la suite de ma présentation, si vous le voulez bien, Mme la Présidente, je me référerai au texte que vous avez en main, et j'ouvre le livre à la page 5 pour revoir certains éléments importants de la problématique de la situation. On l'a dit, je vous le répète, en 1985, le gouvernement du Québec a procédé à la déréglementation du transport touristique par autobus dont l'origine est à plus de 50 km de sa destination. Ce premier élément est important parce que ceci permet à tout transporteur qui vient de Shawinigan, qui vient de Rimouski, qui vient de Chicoutimi, par exemple, de se présenter avec un groupe dans le Vieux-Québec sans autre forme de procès et de faire le tour de la ville. On l'a dit également, il y a eu accroissement de la popularité touristique du Vieux-Québec, on l'a encore répété ce matin. Il y a un accroissement qui étonne encore, même pour l'année en cours, les gens de l'industrie, accroissement appréciable.

Il y a eu — et je me rends ici à ce qui est noté en page 6 — des initiatives, celle de 1996 qu'on a souvent

évoquée. Donc, je me réfère au texte du rapport: «Pour encadrer un tel flot de véhicules croissant et répondre aux attentes légitimes des résidentes et résidents du quartier sans mettre en péril l'activité économique associée à l'industrie touristique, la ville et les représentants et représentantes de l'industrie ont convenu de mesures volontaires visant à réduire de 30 % pour les années suivantes le nombre de mouvements d'entrée dans l'enceinte historique.» On le sait, les chiffres existent, ça n'a pas marché.

Et, finalement, compte tenu de l'objet même de notre discussion, je vous réfère au dernier paragraphe de la page 6 qui, je pense, situe très bien un des éléments clés de la problématique. C'est que le Code de la sécurité routière et la charte autorisent la ville à régir, restreindre ou prohiber la circulation, l'immobilisation et le stationnement des véhicules routiers n'importe où sur son territoire, sur n'importe quelle rue, mais uniquement en fonction de leur catégorie ou, autrement dit, du type de véhicules concernés. Ce pouvoir est d'ailleurs exercé dans plusieurs rues du Vieux-Québec. La ville peut ainsi présentement interdire totalement la circulation des autobus touristiques. Mais, dans l'état actuel de ses droits, elle ne peut le faire que sur la base de certaines caractéristiques physiques des véhicules, comme leur masse, leur dimension ou le nombre d'essieux. Ceci est extrêmement important.

Quand des gens d'affaires, des commerçants du Vieux-Québec nous proposaient avant-hier des solutions du type: Bon, on pourrait permettre aux autobus qui viennent avec des réservations de se présenter dans le Vieux moyennant un bout de papier qui dit: Oui, on a une réservation au restaurant, on a une réservation à l'hôtel, il n'est pas possible, dans l'état actuel du droit, à la ville de réglementer. Ceci est de l'ordre du motif. Il faudrait compter les essieux ou vérifier le poids du véhicule pour en arriver à une réglementation.

Je n'irai pas plus dans le détail, plusieurs éléments de la problématique ont déjà été évoqués, mais je vous disais il y a un instant que le mandat que nous avons reçu était de dégager un certain consensus. Compte tenu de ce que vous avez entendu, vous devinez le niveau de difficulté auquel nous avons été confrontés. Je vous référerai tout de suite cependant à la page 16 du rapport où j'identifie — et c'est indiqué par des petites pastilles carrées — les principaux éléments de consensus, que j'ai poliment appelés «convergences d'opinions» mais que je ne me gêne pas de désigner comme éléments de consensus. Après analyse, réunions, et tout, et tout, ce qu'on a reconnu autour de la table, c'est que la solution à ce problème ne peut pas être que réglementaire. Ce n'est pas qu'une question de réglementation. Ce qu'on a reconnu autour de la table, c'est que la solution doit être globale, qu'elle doit tenir compte notamment du camionnage, qu'il y a nécessité de se donner un cadre général d'action. Ça, ce sont des éléments de consensus.

Troisièmement, la solution commande des investissements en immobilisation. J'en parlerai tout à l'heure. Parcours centre-ville d'autobus urbains — on a parlé

beaucoup de navettes électriques — infrastructures d'accueil, gares et débarcadères à l'extérieur des murs, stationnements courte durée, amélioration des liens piétons—basse-ville—haute-ville. On reconnaît communément l'opportunité de l'intervention de la ville en matière d'encadrement du transport des autobus touristiques. On reconnaît également qu'il y a nécessité d'assurer le suivi et l'évaluation régulière des actions éventuellement mises en oeuvre. On reconnaît que la situation change d'année en année. Et j'ai envie de dire, en tout prudence, que les consensus les plus solides s'arrêtent là.

Allons donc voir un peu plus loin dans le texte, là où, suite à toutes ces analyses et à ces discussions, le président propose d'aller, et je vous amène tout de suite à deux pages fort importantes que sont les pages 19 et 20, qui décrivent en quelque sorte le résultat proposé. Toujours en suivant l'ordre des pastilles, à gauche, vers où on s'en va en 2005, en 2005, entre le 1er mai et le 31 octobre, entre 6 heures et 24 heures, la circulation des autobus touristiques est contrôlée de la façon suivante: le service, dépôt et cueillette aux hôtels est désormais réservé aux visiteuses et visiteurs avec bagages seulement. Donc, motif. Les tours de ville du Vieux-Québec sont offerts exclusivement par des transporteurs locaux disposant d'un permis municipal précisant notamment le type de véhicules autorisés, les lieux de départ et d'arrivée, etc., et garantissant la qualité du commentaire des guides. Vous avez compris, dans le témoignage des guides ce matin, qu'il y avait un petit problème de qualité aussi. Un des exemples fournis par l'Association illustre cette difficulté.

Les passagères et passagers de tous les autobus nolisés, sauf exception précise, bien sûr — s'il y a un congrès de l'Office des handicapés, par exemple — sont accueillis à des gares ou à des débarcadères situés à l'extérieur des murs mais à proximité des lieux d'intérêt, d'où ils sont dirigés ou guidés vers leur destination. De plus, pour favoriser la fluidité des déplacements des visiteurs et des visiteuses du Vieux-Québec entre la basse et la haute-ville, un parcours centre-ville d'autobus urbain à prix modique assure le déplacement continu des personnes sur l'ensemble du site et des liens piétons, mécaniques ou autres, facilitent la circulation des personnes entre la basse et la haute-ville. Valorisation et amélioration des équipements existants et ajout d'équipement éventuel. C'est ce que propose humblement le président suite aux discussions.

Les conditions de réalisation du projet. Si le plan présenté a suscité des inquiétudes, le cadre général pour la réalisation du plan d'action proposé au Groupe et présenté ci-après nous a semblé partagé par la plupart des membres. Certains ont même insisté pour que la réalisation de ces conditions soit intégrée au plan, en séquence obligatoire, pour la poursuite de sa mise en oeuvre.

La Présidente (Mme Robert): M. Jean, vous avez écouté votre temps, alors une...

M. Jean (Denis): Vous avez donc en main...

La Présidente (Mme Robert): Est-ce qu'il y a consentement pour que vous...

M. Jean (Denis): Vous m'accordez encore combien de temps, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Robert): Combien vous pensez, là, pour raisonnablement...

M. Jean (Denis): Raisonnablement...

Une voix: Jusqu'à et quart.

M. Jean (Denis): Jusqu'à et quart? Très bien.

La Présidente (Mme Robert): C'est simplement parce que, ensuite, on pourra vous poser des questions, là. Jusqu'à et quart.

M. Jean (Denis): Très bien. Alors, le cadre général... Merci beaucoup, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Robert): Cinq minutes, donc. Merci.

M. Jean (Denis): Cinq minutes. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Les neuf conditions. La réalisation d'un plan de valorisation du Vieux-Québec: valorisation du milieu de vie et valorisation de l'expérience touristique. L'étalement du processus de mise en oeuvre dans le temps de façon à permettre aux intervenants du milieu de s'adapter aux changements. On a souvent, notamment les gens de l'industrie, dit: Il nous faut du temps. La mise en place du parcours centre-ville d'autobus urbain et de liens piétonniers appropriés entre la basse et la haute-ville. Parcours centre-ville urbain, on a souvent parlé — on le voit dans le texte — de minibus, de minibus électriques. La mise en place d'infrastructures d'accueil adéquates: gares et zones débarcadères. Des parcs de stationnement de courte durée. Une réglementation appropriée intégrant le critère du motif. Une stratégie d'intervention permanente qui serait en vigueur du 1er mai au 31 octobre de chaque année. Un protocole pour gérer les exceptions. On a souvent, lors des consultations, donné des exceptions en exemple. On dit: Très bien, on prévoira des exceptions. Et la création d'un groupe de suivi restreint.

Juste parce qu'il me reste encore quelques minutes, je vous amène immédiatement aux recommandations qu'on retrouve en pages 23 et suivantes. Je m'arrêterai, si vous le voulez bien, Mme la Présidente, uniquement aux recommandations qui me semblent les plus lourdes de conséquences, et la plus lourde de conséquences est bien sûr la première recommandation. Afin de situer la gestion des autobus touristiques dans une vision d'ensemble du Vieux-Québec et de son avenir, que la ville entame, dans les meilleurs délais et avec la participation des principaux intervenants concernés, l'élaboration d'un plan de valorisation du Vieux-Québec. Ce plan poursuivrait deux objectifs:

● (12 h 10) ●

a) le développement harmonieux de la vocation de l'arrondissement historique comme milieu de vie pour ses résidentes et ses résidents, pour ses commerçantes et ses commerçants aussi et pour les gens qui y travaillent et qui le fréquentent;

b) la définition de l'expérience touristique unique et distinctive de ce lieu qu'on a désigné par ailleurs joyau du patrimoine mondial.

Donc, il y a un élément important qui est là, qui est un plan de valorisation d'ensemble de ce cadre de vie et de l'expérience touristique qu'on veut bien mettre en valeur.

Un peu plus loin — et je m'arrêterai tout de suite après — je recommande un plan d'action, plan d'action que je n'ai malheureusement pas le temps de couvrir dans le détail, qui est contenu dans le rapport et qui a été repris par les autorités municipales dans un document qui est joint au dossier qu'on vous a remis. Alors, voilà, peut-être de façon un peu rapide, Mme la Présidente, les principaux éléments du rapport que j'ai soumis à l'administration de la ville.

La Présidente (Mme Robert): Merci, M. Jean. Alors, Mme la ministre.

Mme Harel: Merci, Mme la Présidente. Il fut beaucoup question de votre rapport, M. Jean. Il est heureux que nous puissions, à la fin de cet exercice de consultation, terminer par un échange avec vous. Alors, vous nous dites: Il n'est pas question de prohibition. Il n'en est pas question dans votre rapport. Parce qu'il faut faire la distinction entre votre rapport et le pouvoir accordé par la modification à la charte de la ville de Québec. Dans la charte de la ville de Québec, il y a un pouvoir de prohibition qui existe déjà, et c'est tout ou rien, pas d'autobus du tout ou des autobus partout, hein, grosso modo — je ne sais pas si je caricature — alors que, vous, vous dites: Ce qui importe, c'est de ne pas interdire, même si le pouvoir de prohiber est toujours existant et va demeurer, mais de réglementer, et de réglementer autrement qu'il est permis de le faire présentement, puisqu'il est permis de réglementer en fonction du type de véhicules, alors que, là, on voudrait pouvoir recommander de réglementer en fonction des motifs du déplacement. Est-ce que ça résume?

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. Jean.

M. Jean (Denis): Exactement. C'est le sens qu'il faut donner à notre intervention.

Mme Harel: Bon. Là, ensuite, beaucoup d'intervenants sont venus successivement à la place que vous occupez nous dire qu'ils étaient inquiets que ça puisse vouloir dire prohiber. Donc, ça dépendra du règlement. Là, le pouvoir habilitant, il est proposé dans ces modifications à la charte mais il n'est pas broché avec un projet de règlement. Vous nous dites: Le projet de règlement irait dans le sens — on le verra par la suite cet après-midi,

certainement lors de l'étude article par article; on aura l'occasion d'échanger avec les porte-parole élus de la ville de Québec — du rapport, et le rapport va dans le sens d'un juste équilibre. Est-ce que je traduis bien votre pensée?

La Présidente (Mme Robert): M. Jean.

M. Jean (Denis): Oui, Mme la Présidente. Mme la ministre, je vous référerai au texte même de la recommandation n° 6 en page 25; ce sera peut-être éclairant. La recommandation, c'est que la demande de modification à la charte de la ville actuellement en cours se limite exclusivement à l'introduction du motif de déplacement comme critère de réglementation, et ce, aux seules fins de favoriser la diminution du nombre d'autobus en circulation dans l'arrondissement historique et la réduction des nuisances dont ils sont la cause tant pour les résidents que les visiteurs, et d'encadrer par des permis appropriés les activités dites de tour de ville. Alors, effectivement, Mme la ministre, nous avons essayé, à travers cet énoncé, d'encadrer la réglementation éventuelle, mais c'est bien dans l'esprit que vous avez vous-même saisi.

Mme Harel: Bon, évidemment, il y a, chez les personnes qui sont venues à cette commission, certaines qui s'inquiètent du fait que ces changements soient différents, vraisemblablement, de ceux que vous proposez. Elles avaient l'air de penser que ces changements pouvaient aller au-delà de ce qu'on retrouve à ce paragraphe 6 de la page 25. Alors, j'imagine qu'il en est toujours ainsi, qu'il y a toujours la crainte du changement. Cette crainte, elle n'est peut-être pas — comment vous dire? — physiologique, mais, en tout cas, elle est généralisée. Alors, c'est là une crainte du changement. Mais vous nous dites: Ce changement serait balisé, n'est-ce pas? Voilà comment il le serait, et vous le proposez. Alors, on verra avec les autorités de la ville si leur intention est de donner suite dans le sens que vous nous le dites à ces changements. Merci.

La Présidente (Mme Robert): M. le député de Hull, à vous la parole.

M. Cholette: Merci, Mme la Présidente. M. Jean, bonjour, bienvenue. On a beaucoup parlé de votre rapport durant les deux derniers jours. Je ne sais pas si vos oreilles vous ont silé, mais beaucoup de personnes ont parlé de vous, en bien, comme étant quelqu'un qui avait fait du bon travail. Il y a aussi des gens qui nous ont dit que ce travail n'avait pas été facile parce que vous aviez une grosse table de travail et que ce n'est pas tous qui ont endossé l'ensemble des propositions.

Moi, je voudrais débiter mon intervention par la situation actuelle. Vous nous expliquez que le Code de la sécurité routière donne certains pouvoirs. Vous expliquez très bien que ces pouvoirs, c'est blanc ou noir, essentiellement. Ce n'est pas en fonction des motifs mais en

fonction de certains autres critères. Mais, présentement, que vous nous parliez particulièrement des pouvoirs contenus dans la charte en ce qui a trait à la possibilité pour la ville de Québec de légiférer sur ce genre de transport parce que... En tout cas, peut-être que je comprends mal, mais est-ce que la charte prévoit présentement certains pouvoirs qui vont au-delà du Code de la sécurité routière?

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. Jean.

M. Jean (Denis): Je ne suis pas juriste, je ne suis pas en mesure de répondre exactement. Ce que j'ai compris, toutefois — il y a quand même des gens qui m'ont conseillé — c'est que, pour l'instant, ce que vous avez bien exprimé correspond au contenu de la charte. Je laisserai à des gens plus savants que moi le loisir de répondre peut-être à ces questions plus précises.

La Présidente (Mme Robert): M. le député.

M. Cholette: Je voudrais poursuivre, donc, sur une question qui nous a été soulevée souvent, c'est la question des études d'impact. Vous n'en avez pas beaucoup parlé. Première question: Est-ce qu'elles existent? Si ce n'est pas le cas, si elles n'existent pas, c'est un petit peu étonnant de voir un rapport si étoffé sans étude d'impact sur une industrie assez importante. Est-ce que vous pouvez nous en parler un peu, nous expliquer pourquoi il n'y a pas d'étude?

La Présidente (Mme Robert): M. Jean.

M. Jean (Denis): Merci, madame. Il n'y a pas d'étude d'impact préalable, vous me dites?

M. Cholette: Qui est contenue dans votre rapport. Vous faites des recommandations, si ma compréhension est bonne, là, sans étude d'impact de ces recommandations. Donc, est-ce qu'il y en a eu une de faite ou s'il n'y en a pas de faite? Est-ce qu'il va y en avoir une de faite?

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. Jean.

M. Jean (Denis): Il y aura études d'impact, et elles seront tout à fait conformes aux recommandations qui sont inscrites dans ce rapport. La question que vous soulevez, monsieur, me semble fort importante. Le mandat qui nous avait été confié au point de départ ne devait pas nécessairement déboucher sur une vision aussi large de la problématique. On nous avait soumis, au point de départ, une problématique de transport; on aboutit à une problématique de valorisation d'un site, d'un cadre de vie, de sorte que, au fur et à mesure que nous progressions, les besoins en données, en chiffres nous manquaient. Et vous retrouverez dans le texte un paragraphe où, comme président, je reconnais que plusieurs données nous manquent.

Toutefois — et je ne commencerai pas à feuilleter le document devant vous, mais je cite le président — «nous tenons à dire, avant d'aller plus loin, que nous faisons

personnellement le constat, à l'instar de la majorité des membres du Groupe, que les données exactes, les évaluations d'impact, les études de faisabilité et les chiffres nous manquent pour asseoir définitivement notre jugement et nous permettre d'étayer nos solutions à notre entière satisfaction — c'est le président qui parle. Nous croyons fermement toutefois que ces solutions constituent un cadre d'action que les études et les ajustements à venir ne devraient pas diluer substantiellement». Nous pensons que les études d'impact vont permettre à l'administration de raffiner encore davantage ses moyens, mais que le cadre que nous fournissons ici ne devrait pas être affecté substantiellement.

La Présidente (Mme Robert): Merci. M. le député de Saguenay.

● (12 h 20) ●

M. Gagnon: Merci, Mme la Présidente. M. Jean, dans votre rapport, vous signalez, en page 19, et vous le reprenez aussi en page 20: «Les passagères et passagers de tous les autobus nolisés, sauf exception précise...» Après ça, en page 20, vous indiquez, à la recommandation 8, «l'adoption d'un protocole pour gérer des exceptions de façon à prendre en considération le niveau de mobilité de certaines clientèles». Est-ce que c'est les exceptions précises? Est-ce que c'est exclusivement en raison de la mobilité restreinte de certaines clientèles?

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. Jean.

M. Jean (Denis): On a été évidemment confrontés — je vous le disais tout à l'heure — à une foule d'exemples: on a parlé de handicapés, on a aussi évoqué le cas des jurés, par exemple, qui doivent faire l'aller-retour entre des hôtels du Vieux-Québec et le palais de justice, on en a fourni plusieurs. On se disait: Bon, on est prêts à reconnaître qu'il puisse y avoir des exceptions: mobilité, motif particulier ou événement à caractère très, très particulier. Des gens nous disaient: Il se pourrait qu'on ait un congrès ou un événement. On se disait: On va les gérer, on ne fermera pas toutes les portes à ces exceptions ou à ces cas particuliers. Mais ce n'est pas nécessairement uniquement lié à la mobilité physique des gens.

M. Gagnon: Parce que, quand je lisais ça, je me disais... Je partage l'orientation qui est contenue dans votre rapport, mais je me disais: Avec une ouverture semblable, est-ce que ce ne serait pas une façon... Je voudrais éviter que d'aucuns y voient un mécanisme pour vider le contenant de son contenu.

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. Jean.

M. Jean (Denis): Telle n'était pas notre intention, bien sûr. Nous voulions répondre à certains cas qui nous semblaient effectivement mériter une petite ouverture, mais je compte bien sur la sagesse des autorités municipales pour que le robinet puisse se fermer efficacement.

M. Gagnon: Merci.

La Présidente (Mme Robert): Merci, M. le député de Limoilou.

M. Després: Merci beaucoup, Mme la Présidente. C'est plus une question à titre d'information, M. Jean. J'aimerais savoir: La composition du Groupe de travail s'est faite de quelle façon? Vous avez invité les différents partenaires possibles. Ils se sont manifestés auprès de vous?

M. Jean (Denis): Il y a eu des deux. Il y a, je dirais, des partenaires qui se sont spontanément identifiés; vous les avez pratiquement tous rencontrés depuis le début des séances. Certains ont été sollicités, ils ne se sont pas présentés. Mais il y a, je dirais, des intervenants qui spontanément ont été identifiés, et souvent des intervenants nous disaient: J'aimerais bien que l'Office soit là, par exemple. Alors, on était quand même très ouverts et on a laissé la porte ouverte à toutes les collaborations possibles.

M. Després: Quand je regarde la liste des propositions du Groupe de travail, je pense que, effectivement, c'est un mélange de gens qui viennent du secteur privé et du secteur public: la Commission des champs de bataille était présente, l'Office du tourisme, Patrimoine Canada, Société du Centre des congrès. J'aimerais savoir: La Commission de la capitale, qui, elle aussi, à même ses budgets, dépense beaucoup de sous dans le cadre de la promotion de la capitale, donc qui attire, elle aussi, une partie des touristes à Québec — et c'est très bien que ce soit ainsi — est-ce qu'elle a été approchée? Est-ce qu'elle s'est manifestée auprès de vous pour être membre de ce Groupe de travail?

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. Jean.

M. Jean (Denis): La Commission de la capitale nationale a été abordée et invitée avec insistance, nous avons fait des démarches personnelles pour que la Commission soit représentée, et la réponse que nous avons obtenue de la part de la Commission était substantiellement la suivante — je ne peux pas me souvenir exactement de la citation: c'est que la Commission jugeait qu'il s'agissait d'une situation qui relevait de l'autorité municipale, donc d'une problématique municipale, et qu'elle assurait la ville de son entière collaboration lorsque les décisions seraient prises suite aux recommandations du rapport qui devait être produit. Donc, elle se détachait en quelque sorte de cette juridiction qu'elle reconnaissait comme une juridiction municipale et offrait du même coup sa collaboration pour les suites. C'est la réponse qu'on nous a donnée. Mais il y a eu invitation insistante.

M. Després: Mais les autres organismes publics ne vous ont pas répondu ça. La Commission des champs de bataille, la Société du Centre des congrès, elles, n'avaient pas de problème...

La Présidente (Mme Robert): M. Jean.

M. Jean (Denis): Ces gens-là se sont présentés très naturellement.

M. Després: C'était une question de juridiction municipale, point. Elle était prête à s'adapter à toute situation à laquelle le législateur...

La Présidente (Mme Robert): Est-ce que vous avez un commentaire? M. Jean, oui.

M. Jean (Denis): Oui. Je vous dis ce qu'on m'a répondu, c'est qu'on voulait respecter l'initiative de la ville tout en offrant la collaboration pour la suite. Mais je ne veux pas aller plus loin sur les motifs profonds et...

M. Després: Non, non. Ce que j'en retiens, c'est qu'elle aurait dû être présente. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Robert): M. le député de Bertrand.

M. Cousineau: Merci, Mme la Présidente. M. Jean, plusieurs groupes qui ont défilé devant nous nous ont parlé de sites comparables en Europe et en Amérique du Nord, puis il est question de faire une étude sur ces sites-là. Qu'est-ce que c'est, l'échéancier?

M. Jean (Denis): Il faudrait que je me réfère immédiatement au plan d'action. Mais vous savez qu'il y a un groupe de suivi qui a été créé, et, déjà, en ce moment — je le sais parce que des gens derrière moi me l'ont soufflé — il y a eu des premiers gestes de faits. Maintenant, pour ce qui est de l'échéancier délivrable comme tel, malheureusement, monsieur, je n'ai pas tout ça à l'esprit immédiatement, mais ceci est contenu dans le document que nous avons tous en main, qui s'appelle le *Plan d'action*. Alors, je ne sais pas si quelqu'un pourrait me souffler une réponse.

M. Cousineau: Vous dites qu'il y a déjà des choses d'entreprises, là. Comme exemple?

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. Jean.

M. Jean (Denis): Il y a une recherche de documentation, je sais qu'il y a eu, dans le cadre d'activités qui se déroulent actuellement entre la ville de Namur et la ville de Québec, un échange d'information, des rencontres personnelles, et il y a toujours ce projet de mission organisé, de sorte que, actuellement, le travail se fait. Et, comme vous le savez déjà, d'ailleurs, avant même qu'on ait rédigé ce rapport, nous avons consulté — c'est indiqué dans le rapport — quelques spécialistes qui nous avaient quand même alimenté en exemples, en situations sur ce qui se passe à l'étranger. Mais le travail est enclenché, je vous rassure à cet effet.

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. le député de Bertrand.

M. Cousineau: J'imagine que vous avez déjà ciblé des villes.

M. Jean (Denis): Pardon. Excusez-moi.

M. Cousineau: J'imagine que vous avez déjà ciblé des villes à travers le monde, comme...

La Présidente (Mme Robert): Vous avez mal compris la question?

M. Jean (Denis): Non, j'ai bien compris, j'attendais qu'on me cède la parole.

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. Jean.

M. Jean (Denis): Merci, madame. Je dois préciser à la commission que mon mandat s'est terminé avec le dépôt du rapport, qui contient bien sûr des éléments de plan d'action, mais la mise en oeuvre et l'exécution des éléments du rapport sont remis à l'autorité municipale qui voit à ce que tout soit fait correctement.

La Présidente (Mme Robert): Alors, je vous remercie. Oui, Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Merci, Mme la Présidente. Justement, pour faire suite à la question de notre collègue du comté de Bertrand, je comprends que vous avez fait le dépôt du mémoire, mais quelle assurance avez-vous des autorités locales qu'on donnera suite dans un délai assez rapide à l'ensemble de vos recommandations? La raison pour laquelle je vous pose cette question-là, c'est qu'il y a beaucoup de gens qui sont venus et, vous le savez, qui sont très inquiets justement du fait qu'il n'y ait pas d'études d'impact — je sais que vous recommandez qu'il y en ait — qui se fassent rapidement pour qu'on puisse asseoir l'ensemble de ces recommandations-là. Mais il faut comprendre qu'on ne peut pas attendre cinq ans, six ans et sept ans. Je faisais partie de cette commission il y a trois ans lorsqu'on a cru sincèrement qu'au bout de six mois on aurait des solutions un peu plus concrètes et permanentes.

Qu'est-ce que vous pouvez dire pour rassurer ces gens-là qui sont tous venus à tour de rôle, qui sont tous de bonne foi, qui gagnent leur vie et qui habitent le Vieux-Québec? Ils ont tous évidemment quelque chose à gagner ou à perdre des décisions qui vont être prises aujourd'hui. Il ne faut pas que ce soit ça. Je pense que les gagnants, ça doit être tout le monde; il ne doit pas y avoir de perdants. Mais avez-vous une assurance que, le travail que vous avez fait, on va y donner suite?

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. Jean.

M. Jean (Denis): Vous parlez d'assurance. Je dirais, personnellement, que j'ai été rassuré de voir la

rapidité avec laquelle, dès le 7 juillet, les autorités municipales s'engageaient publiquement à mettre en oeuvre le plan d'action qui est tout à fait conforme à celui que nous recommandions. Il y a donc un engagement public, un engagement politique important, et il me semble — et ceci est un autre élément des assurances que je me donne personnellement — qu'il y a une impatience généralisée. Donc, il y a une volonté politique évidente, publique, et une impatience que tout le monde partage. Ce n'est pas un élément de consensus que j'ai noté, mais cette impatience, elle est là. Alors, c'est tout ce que je peux vous dire.

Mme Delisle: Merci.

• (12 h 30) •

La Présidente (Mme Robert): Alors, merci infiniment, M. Jean, pour votre présentation. Nous allons ajourner et nous allons attendre l'ordre de la Chambre de cet après-midi.

(Suspension de la séance à 12 h 31)

(Reprise à 15 h 54)

La Présidente (Mme Robert): Alors, nous commençons l'étude du projet de loi n° 210, Loi modifiant la Charte de la Ville de Québec. Je fais l'appel... Non. Est-ce qu'il y a des préliminaires?

Mme Harel: Qu'est-ce que vous... Oui, M. le maire.

M. L'Allier (Jean-Paul): Mme la Présidente.

Mme Harel: Nous avons convenu que vous vous adresseriez à nous, d'ailleurs...

M. L'Allier (Jean-Paul): Brièvement, Mme la Présidente.

Mme Harel: ...après l'exercice de consultation auquel nous nous sommes soumis.

M. L'Allier (Jean-Paul): Si vous le permettez, Mme la Présidente, ce sera très bref parce que je n'ai pas l'intention de reprendre tous les arguments qui ont été invoqués et de faire une analyse point par point des commentaires qui ont pu être faits dans un sens ou dans l'autre par rapport à ce projet de loi. Il me fera cependant plaisir de répondre aux questions que vous pourriez avoir sur certaines questions qui ont pu être soulevées par les intervenants. Mes collaborateurs, si vous êtes d'accord, pourraient aussi vous donner les informations que vous souhaitez, ou les assurances que vous souhaitez, ou les explications nécessaires.

Si vous le permettez, j'aurais un petit commentaire très bref à faire pour rappeler l'esprit de cette demande. Si quelqu'un est sensible à l'importance du tourisme dans l'économie de la grande région de Québec, c'est bien la

ville de Québec, parce qu'on vit effectivement le tourisme d'une façon intensive. On a plus de 4 000 000 de touristes qui viennent dans la ville de Québec et dans la région, c'est-à-dire qui dorment au moins un soir. À ces 4 000 000 de touristes s'ajoutent 3 500 000 excursionnistes, c'est-à-dire ceux qui arrivent le matin et qui repartent le soir sans dormir dans la ville de Québec ou dans la région. C'est une population extrêmement grande par année. À des moments de l'année, notre population de ville triple, à toutes fins pratiques. Donc, notre objectif n'est évidemment pas de tuer la poule aux oeufs d'or pour l'économie de la région, d'autant plus que la ville était très heureuse de voir le gouvernement placer le tourisme avec la haute technologie et la culture comme les axes stratégiques de développement et de redéploiement de notre économie pour l'avenir.

Ceci étant dit, parce que le tourisme est important, précisément, nous avons la responsabilité de gérer l'ensemble des facteurs qui constituent l'attrait touristique d'une façon très, très, très minutieuse avec autant de doigté que possible pour que non seulement les touristes soient contents, mais que, avant tout, les résidents soient heureux de cet élément de leur économie. Donc, ce que nous vous demandons aujourd'hui — j'ai eu l'occasion de le dire au début — c'est essentiellement, pas des pouvoirs accrus, mais des pouvoirs différents, des pouvoirs modulés qui nous permettent d'agir selon les circonstances et dans un cadre qui est essentiellement celui du rapport Jean.

Le rapport Jean, nous l'avons publiquement adopté globalement au conseil municipal et devant la presse. Nous en avons sorti un plan de travail sur quelques années. Ce plan de travail a été rendu public et constitue l'engagement de l'administration municipale. Dans la façon de faire, nous avons mis en place un comité de suivi composé de différents représentants extérieurs à la ville. Ce comité de suivi se verra présenter toute forme de projet de réglementation avant même que ce soit soumis au conseil municipal. Donc, on a l'intention de gérer cette opération mise à jour, si je peux dire, avec les gens de la région, avec les citoyens, avec les commerçants et en gardant les équilibres nécessaires sans pousser devant nous le problème, parce qu'il faut y faire face maintenant. Il est devenu un problème qui met en danger la qualité même du produit touristique de la ville de Québec, et vous avez entendu ce matin quelqu'un vous dire, par exemple, que même le transport en commun normal ne peut plus circuler à certains moments de la journée dans la ville parce que, précisément, les rues sont pleines de circulation non seulement des autocars, mais de toute forme de circulation.

Alors, actuellement, nos pouvoirs, contrairement à ce qu'on peut penser, sont très limités, on l'a dit. On peut contrôler la dimension d'un véhicule par rapport à une rue, on peut dire, par exemple: Sur la rue des Remparts, qui est accrochée aux flancs de la falaise, il n'y aura pas de véhicules de telle dimension — mais il faut les bannir tous au complet — et on ne peut pas le faire en fonction de la destination, on ne peut pas le faire en fonction d'une période de la semaine, ou d'une période de l'année, ou quoi que ce soit. C'est tout ou rien. Donc, ce

que nous demandons, c'est de pouvoir raffiner ces interventions pour faire en sorte que, ultimement, le produit touristique Vieux-Québec soit un produit que les visiteurs comme les résidents recherchent à pied. Si vous n'avez pas de produit touristique intéressant pour les piétons, les gens ne voudront pas marcher dans une ville. Les villes où la piétonnisation selon la saison, le moment de la semaine, le moment du jour fonctionne bien, c'est parce qu'on a multiplié les produits à caractère touristique accessibles à pied et que ça devient intéressant de visiter la ville à pied. Donc, le grand objectif, c'est la valorisation du site touristique que constituent le Vieux-Québec et le site patrimonial du Vieux-Québec. C'est ça, le grand objectif; ce n'est pas de contraindre les autobus de telle catégorie ou de telle autre catégorie.

Le rapport Jean l'indique très, très bien, il faut agir sur plusieurs éléments simultanément. Il va falloir faire en sorte qu'on ajoute des stationnements périphériques — et il faut le faire — que des navettes appropriées lient ces stationnements avec les points de contact avec le Vieux-Québec. Il va falloir que les résidents dans le Vieux-Québec aussi aient accès à un mode de transport qui est propre au Vieux-Québec, ce qui nous permettrait de faire sortir du Vieux-Québec nos gros autobus diesels de la STCUQ, on l'a dit souvent, qui sont à peu près vides parce que, précisément, on n'a pas des autobus modulés. Si c'étaient des véhicules à 10 passagers, ils seraient pleins; mais, quand un véhicule de 40 passagers a 10 passagers, il est à peu près vide. Donc, il va falloir agir sur le mode de transport dans le Vieux-Québec, intégrer ce mode de transport avec les services offerts aux touristes et aux visiteurs.

● (16 heures) ●

Il va falloir avoir la souplesse nécessaire pour tenir compte, comme on l'a dit, des situations particulières. Si vous avez une réunion politique importante, tout le monde sait que les journalistes, ça ne marche pas, il leur faut un autobus. On les met dans un autobus, et, eux autres, ils vont pouvoir se promener dans l'autobus dans le Vieux-Québec, comme pendant les campagnes électorales, etc. On ne peut pas leur dire: Vous descendez au Manège puis vous marchez à pied jusqu'au Château, ils vont être malades.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. L'Allier (Jean-Paul): Ça ne se fait pas. Je le dis en badinant parce qu'il y en a un ici qui a suivi la commission et qui connaît bien le dossier. Mais c'est ça qu'on veut dire par la modulation. Ce n'est pas de multiplier les exceptions, parce qu'on connaît les gens. Il y a des circonstances où, si vous avez une réunion de chefs d'État, on sait qu'il y a des autocars qui vont rentrer, etc. Bon.

Le dépôt des voyageurs aux hôtels. Évidemment, on ne va pas faire marcher les gens avec leurs valises sous le bras 200 pi, 300 pi, on va permettre de venir porter les gens; mais, s'ils passent deux jours, pas de les attendre pendant deux jours avec l'autobus. L'autobus devra

ressortir, s'en aller ailleurs. La même chose pour ceux qui vont dans les restaurants. On pourrait arriver à la conclusion qu'ils peuvent se rendre autrement qu'avec le véhicule qui est leur véhicule de tour et qui les attend ensuite une heure devant le restaurant. Une fois que le chauffeur a fini de manger, l'autobus revient puis on attend. Bon. Tout ça, là, on va le gérer avec finesse avec le comité de suivi, avec les citoyens pour qu'on en arrive tous ensemble à revaloriser le produit touristique.

Revaloriser le produit touristique, ça va vouloir dire aussi travailler sur ce qu'on offre aux touristes, avec les musées, avec les institutions. Il va falloir multiplier les circuits piétons. Mme Delisle demandait: Ça dure combien de temps, une promenade à pied dans le Vieux-Québec? Dans les villes que j'ai connues, que vous avez connues, comme Bruges — madame, vous aviez parlé de Bruges — vous avez, à Bruges, neuf circuits piétons différents, selon que vous vous intéressez aux églises, aux musées, aux commerces, etc., selon qu'il fait beau ou qu'il fait mauvais. Vous avez des circuits d'une demi-heure à trois heures. Et, si vous prenez le circuit n° 4, vous savez où vous allez puis vous savez où vous atterrissez. Mais vous allez remarquer une chose, dans cette ville qui a des caractéristiques de volume semblables à Québec, dans son quartier ancien, il n'y a pas d'autocars qui vont là, ils restent autour, ils restent en périphérie, et les gens accèdent à la ville. Tout le monde l'a mentionné, ça. Donc, c'est un peu dans ce même esprit qu'on veut intervenir.

La ville de Québec, qui a passé 80 % de sa vie sans automobiles et sans autocars, s'est faite en l'absence de ces véhicules et n'est donc pas, comme telle, dans sa vieille partie, adaptée à ces grands véhicules qui sont de plus en plus lourds, de plus en plus gigantesques pour être de plus en plus confortables. Et, quand on parle des autobus, il faut ajouter qu'un autre problème qu'on a et qu'on va pouvoir aborder avec les outils qu'on vous demande, c'est la circulation des gros véhicules de livraison. Il suffit de s'être promené dans le Vieux-Québec pour voir que les camions de bière n'ont pas rapetissé, au fil des années, précisément parce que la réglementation les oblige à avoir deux types d'étiquetage du même produit. Si vous achetez une Miller dans un restaurant ou dans un débit, il y a une marque sur la bouteille qui permet de constater qu'on a payé les droits spécifiques à l'établissement. Si vous l'achetez au dépanneur, elle ne contient pas cette marque. Mais il faut les deux caisses même si c'est la même sorte.

Donc, les véhicules ont grossi. Les véhicules ont grossi pour l'eau, les véhicules ont grossi pour la bière, les véhicules ont grossi pour un certain nombre de produits. Ce qu'on veut faire éventuellement, c'est de dire: Les gros véhicules auront une période limitée au matin, entre telle heure et telle heure, pour faire la livraison; mais, si un établissement manque d'un produit, il faudra que les fournisseurs, au fil des années, aient de plus petits véhicules qui viennent les approvisionner l'après-midi. On ne va pas fermer le quartier, ça, ça ne se fait pas du jour au lendemain, mais ça va se faire assez rapidement, et avec l'accord des distributeurs, avec l'accord de ceux qui

alimentent les commerces avec ces gros véhicules. Nos rues ne sont pas faites pour ça.

On va en tenir compte dans aussi le déneigement l'hiver, on va en tenir compte dans la cueillette des ordures. On a déjà commencé à avoir des véhicules de cueillette beaucoup plus petits pour le Vieux-Québec parce que, si vous allez sur la rue du Petit-Champlain avec un camion à vidanges traditionnel, il ne passe à peu près pas; en tout cas, s'il passe, vous ne passez pas à côté. Alors, on a des plus petits véhicules. C'est l'esprit de notre intervention.

Et le rapport Jean l'a bien cerné, il s'agit, en fait, de protéger la ressource touristique que constitue le Vieux-Québec. Et, à la base de cette ressource, il y a la population. Il faut que les gens soient heureux de vivre dans ce quartier, il ne faut pas qu'ils le fuient, parce que, si les gens partent, le quartier a beaucoup moins de valeur sur le plan touristique, il se muséifie. On parlait du Vieux-Montréal; c'est un peu ça qui est arrivé. Donc, il faut garder notre population, et, pour qu'elle reste, il ne faut pas qu'elle vive des contraintes insupportables au fur et à mesure du temps.

On parle de pollution, on parle de véhicules électriques, on va continuer. Le ministère de l'Environnement a mis à la disposition de la STCUQ une somme de 200 000 \$ qui sera complétée par d'autres argents pour qu'on expérimente des véhicules électriques. Pourquoi électriques? Pour le silence. Le Vieux-Québec n'est pas un territoire plat, et les gros véhicules font un tapage infernal parce que, aux arrêts ou dans les pentes, les moteurs, surtout diesels, font beaucoup beaucoup de tapage. Moi, je fais toujours l'expérience quand j'ai des visiteurs dans mon bureau pour qu'on discute de cette question: j'ouvre les deux fenêtres, et on entend d'une façon continue le bruit des gros véhicules, des autobus parce que la côte de la Fabrique monte et donc qu'on les entend forcer pour monter. Et, comme ils se suivent à peu près aux 30 secondes, on a toujours en permanence ce bruit. Moi, je travaille là, j'ai choisi d'être là, je me suis battu pour être là, mais les résidents qui sont là n'ont pas nécessairement de plaisir à entendre ces véhicules, que ce soit le matin à 7 heures ou le soir à minuit.

Tout ça, Mme la Présidente, c'est pour vous dire que c'est maintenant qu'il faut agir, et je suis content d'avoir perçu que la commission était prête à recommander à l'Assemblée qu'on agisse maintenant. Qu'on agisse maintenant et qu'on ajoute à ça, nous, des éléments dont on pourra vous faire rapport par écrit tous les ans, si vous voulez, pour vous dire où est-ce qu'on est rendus dans ce plan-là; ça pourrait intéresser les membres de la commission.

La piétonnisation va avec ça, mais, en même temps, il faut raffiner, là aussi, la piétonnisation parce qu'on ne peut pas parler de piétonnisation sans parler de gestion de la circulation des véhicules. Si on n'a pas d'outils pour gérer la circulation des véhicules, on ne peut pas avoir de piétonnisation fine. C'est tout ou rien. Et, quand c'est tout ou rien, la piétonnisation, ça ne veut pas dire grand-chose dans nos climats et selon les saisons que l'on a aussi. Bref,

selon les saisons, les événements, les moments, le climat, l'heure du jour, les destinations, on veut être capables de faire respirer le vieux quartier qui est en train de s'étouffer sous la multiplication des différents moteurs qui y circulent. Je pense que vous l'avez bien saisi, et, moi, j'en suis très heureux.

Je voudrais terminer en prenant devant vous l'engagement de faire en sorte que, par notre comité de suivi, les partenaires même les plus inquiets soient associés au processus qui s'enclenche pour revaloriser ce produit touristique. Il y a des demandes pour tout le monde, la STCUQ, les transporteurs nolisés qui viennent de loin. Il y a une représentante, une dame qui est venue, représentant les guides touristiques, disant: On va perdre 50 000 000 \$. Il ne faut pas oublier que beaucoup d'autobus qui viennent de loin font un tour du Vieux-Québec qui dure moins d'une heure, ou à peu près une heure, une heure et demie maximum, et repartent. Les gens souvent ne descendent même pas de l'autobus, sauf pour aller sur la terrasse prendre quelques photos, et repartent. Donc, il va falloir trouver des façons de gérer ça également avec beaucoup de pondération. L'équilibre, je pense, est la clé de toute cette démarche, mais l'équilibre n'est pas possible si on n'a pas, un peu comme quelqu'un qui a une balance, différentes grosseurs de poids pour mettre l'équilibre. Si on a juste des poids de deux livres, bien, on n'aura jamais l'équilibre, à moins d'un hasard inouï.

Je terminerai en vous donnant une information que vous connaissez peut-être ou que vous ne connaissez pas. Le Québec est une grande destination touristique, le Vieux-Québec également, et on aborde ces questions avec d'autres villes touristiques et historiques. On s'est aperçus, au fil des années, que le Canada ne faisait pas partie d'une grande organisation touristique, l'Organisation mondiale du tourisme, qui est une organisation de la taille de l'UNESCO mais pour le tourisme, et le Canada n'en fait pas partie, et ça, depuis des années. On s'est informés: Comment ça se fait que le Canada n'est pas membre? Il semble que c'est essentiellement à cause, pas d'un conflit, mais le gouvernement fédéral dit: Bien non, le tourisme, c'est essentiellement une juridiction des provinces, et les provinces ne nous ont pas demandé...

Les provinces ne peuvent pas être membres directement de l'Organisation. Le gouvernement fédéral ne semble pas très intéressé à ouvrir ce dossier. Bref, on se prive de la participation à une grande organisation qui, elle, pourrait aussi nous alimenter et nous aider sur le plan du tourisme international. Donc, on est absents, à ce moment-ci. Alors, ceux qui s'occupent de tourisme — il y en a ici, autour de la table, qui portent ce chapeau-là — devraient creuser un peu cette question-là. Je pense que c'est tout à fait inacceptable qu'un pays comme le Canada, quelle que soit notre structure interne, ne trouve pas le moyen de devenir membre, avec les provinces, d'une organisation mondiale en matière touristique qui est l'Organisation mondiale... Dans le fond, c'est l'Organisation où tous les ministres se rencontrent année après année et où il y a des centres de recherche, des centres de partage, des centres de diffusion.

Je voulais vous fournir cette information, qui pourra vous être utile, en vous disant que, pour nous, ce serait utile si le Québec était membre de cette Organisation, quelle que soit la façon d'y accéder. Voilà, Mme la Présidente.

• (16 h 10) •

La Présidente (Mme Robert): Merci, M. le maire. Mme la ministre, avez-vous des remarques préliminaires?

Mme Harel: Alors, Mme la Présidente, je pense qu'il n'est pas habituel qu'on fasse des remarques préliminaires, du côté des parlementaires, lors de l'adoption d'un projet de loi privé.

La Présidente (Mme Robert): Je n'ai pas une longue habitude...

Mme Harel: C'est très bien, mais je pense que la meilleure des façons de faire serait de procéder à l'étude article par article, en sachant qu'il nous reste maintenant, je pense, 50 minutes avant la fin de nos travaux, puisque nous avons été convoqués jusqu'à 17 heures, et que nous aurons à nous revoir vraisemblablement la semaine prochaine, possiblement jeudi prochain, pour terminer.

M. L'Allier (Jean-Paul): Mme la Présidente, j'ai oublié de vous faire une demande. Comme l'essentiel des interventions a porté sur l'article 36, c'est-à-dire celui de la réglementation du transport dans le Vieux-Québec, si vous étiez d'accord, nous pourrions étudier cet article en priorité et vider cette question si possible aujourd'hui, ce qui pourrait dégager les professionnels dans le sujet, et procéder plus tard à l'étude article par article. Si vous étiez d'accord — c'est à vous qu'il appartient d'en décider — nous serions prêts à faire ça comme ça.

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. le député de Hull.

M. Cholette: Si vous me permettez simplement une question, juste pour comprendre comment on va fonctionner, je comprends qu'aujourd'hui on va avoir 50 minutes, qu'on va se revoir la semaine prochaine pour l'article par article, mais est-ce que les gens de la ville de Québec vont nous assister également lors de l'article par article la semaine prochaine?

M. L'Allier (Jean-Paul): Ah oui, on va tous être là.

M. Cholette: C'est le souhait. O.K. D'accord.

La Présidente (Mme Robert): Oui, oui. Normalement, oui.

M. L'Allier (Jean-Paul): On est présents jusqu'à la fin.

M. Cholette: D'accord.

Étude détaillée

La Présidente (Mme Robert): Bon. D'accord. Donc, nous avons consentement pour suspendre les articles 1 à 36?

M. L'Allier (Jean-Paul): À 35.

Poursuites civiles contre la ville et autres matières spéciales

La Présidente (Mme Robert): À 35. Nous allons aborder l'article 36 qui est l'article qui touche à la question des autobus et des minibus. Alors, je fais donc l'appel de l'article 36.

Mme Harel: Me Gagnon distribue un papillon qui permettrait un amendement à l'article 36 que nous étudierions en premier lieu, je pense, Mme la Présidente, n'est-ce pas? Alors, le papillon — en fait, communément appelé «papillon», je ne sais pas pourquoi, d'ailleurs — l'amendement à l'article 36 consiste à remplacer l'article 36 par celui qui est proposé et qui permet à la ville d'«exercer les pouvoirs décrits au premier alinéa, à l'égard de la circulation des autobus ou des minibus, uniquement dans la partie de son territoire décrétée arrondissement historique. Elle peut exercer ces mêmes pouvoirs, à l'égard des véhicules lourds, uniquement dans la partie de son territoire décrétée arrondissement historique compris à l'intérieur des limites décrites à l'annexe 2.

«Sans restreindre la portée de l'article 627 du Code de la sécurité routière, un règlement adopté en application du présent article doit, pour entrer en vigueur, recevoir l'approbation du ministre des Transports.»

Alors, je comprends que cela avait été discuté en collaboration avec la ville de Québec et le ministère des Transports, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Robert): Excusez. Oui, M. le maire de Québec.

M. L'Allier (Jean-Paul): Mme la Présidente, le papillon ajoute essentiellement le paragraphe qui soumet l'approbation d'un règlement à l'approbation du ministre des Transports. La ville n'a pas d'objection à ce que le ministre des Transports approuve un règlement qui, lui, aurait été approuvé par le conseil municipal si cela peut contribuer à rassurer les gens de l'industrie quant à la, disons, convergence de cette réglementation éventuelle avec d'autres réglementations du gouvernement. C'est un peu le rôle du ministre des Transports de s'assurer que tout ça se tient.

Ceci étant dit, vous me permettez, en toute franchise, d'exprimer un souhait, c'est que cette soumission à l'approbation du ministre, en tout respect pour la fonction ministérielle, ne devienne pas, au fil des années, une mesure dilatoire. En d'autres mots, pour parler franchement, il ne faudrait pas qu'un ministre qui est plutôt sensible à un lobby particulier s'assoie sur un projet de règlement de

la ville pendant trois ans, ce qui équivaldrait à nous enlever les pouvoirs que vous pourriez aujourd'hui nous donner. Donc, si c'était convenu par la commission que cette référence au ministre est perçue et doit être perçue comme tout, sauf une mesure dilatoire, ça n'aurait pas besoin d'être mis dans la loi, mais le seul fait de le retrouver dans le *Journal des débats* nous satisferait, quant à nous.

Mme Harel: Alors, je comprends, Mme la Présidente, que l'article 36 donne à la ville notamment le pouvoir de réglementer et la circulation des véhicules lourds, et celle des autobus, et celle des minibus eu égard non seulement à leur gabarit, mais aussi en fonction du motif de leur déplacement. C'est là l'objet principal, hein, de ce qui est introduit.

M. L'Allier (Jean-Paul): Me Boutin, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Robert): Oui. Monsieur...

M. L'Allier (Jean-Paul): M. Boutin.

M. Boutin (Denis): Je peux peut-être...

La Présidente (Mme Robert): ...Perron?

M. L'Allier (Jean-Paul): Boutin.

La Présidente (Mme Robert): Ah mon Dieu! j'étais très loin. Oui, Me Boutin.

M. Boutin (Denis): Je peux peut-être me permettre de faire une lecture avec vous de l'article 546.1, tel qu'on le présente, pour cibler ou préciser les enjeux. Si on prend l'article au tout début, les deux premières lignes, c'est: «La ville peut, par règlement, régir, restreindre ou prohiber la circulation...» De quoi, de quels véhicules parle-t-on? C'est les véhicules lourds, les autobus et les minibus au sens de la sécurité routière. Ce ne sont que ces véhicules que l'on veut réglementer, régir ou restreindre, ou certaines catégories d'entre eux, pour pouvoir encore une fois avoir beaucoup plus de souplesse.

Maintenant, le coeur de l'article, vous l'avez tous deviné depuis deux jours, c'est en fonction du motif du déplacement, parce que ces interventions-là en fonction des véhicules, en fonction de leur poids, de leur dimension, on a déjà le pouvoir de faire ça. En fonction du motif de déplacement, c'est ça, le coeur de la modification. Ces quatre lignes-là constituent l'essence de la demande. La suite, «ce règlement peut notamment», c'est une précision des choses qui pourront être faites dans l'exercice de ce pouvoir.

«a) prévoir l'obligation de détenir un permis pour circuler dans la partie de son territoire décrétée arrondissement historique.»

Soyez assurés que la question du permis, c'est un moyen de contrôler la réglementation qu'on a mise en

place. C'est un outil seulement; ce n'est pas une fin en soi, le permis. Si la ville est capable de mettre en place une réglementation qui ne requiert pas la paperasse administrative puis tout le mécanisme d'émission de permis, soyez assurés qu'on va le faire. Mais, si, pour assurer un respect de la réglementation et un fonctionnement harmonieux, on doit procéder par émission de permis, bien, on précise qu'on aura le pouvoir de le faire.

Au paragraphe b, le règlement pourra «prévoir des règles différentes selon les catégories d'usagers de véhicules».

Il a été proposé devant vous qu'on devrait faire attention aux personnes à mobilité restreinte. Il est vraisemblable que les règles applicables aux personnes à mobilité restreinte ne seront peut-être pas les mêmes que celles qui seront applicables aux étudiants qui viennent nous voir pour les classes vertes au printemps et les classes rouges à l'automne.

«c) prévoir des règles pour contingerter l'accès dans la partie de son territoire visée au paragraphe a selon le jour ou le moment de la journée.»

Encore une fois, l'accès au territoire vit ces périodes de pointe, et, vraisemblablement, la réglementation qu'on élaborera en compagnie de tous les intervenants pourra cibler ces périodes de pointe et, à certains égards, prévoir un contingentement.

Le deuxième alinéa parle du territoire d'application de notre réglementation. On a deux catégories de véhicules, les autobus et minibus et les véhicules lourds, et on a également deux catégories de territoires. Pour les autobus et minibus, c'est l'arrondissement historique de Québec seulement. Il est hors de question de sortir de l'arrondissement historique. Pour ce qui est des véhicules lourds, ce n'est même pas la totalité de l'arrondissement historique de Québec.

Si vous allez au document du rapport Jean, vous allez retrouver, à l'annexe II, un plan qui illustre le territoire d'intervention à l'égard des véhicules lourds. Vous allez constater essentiellement qu'il s'agit de l'arrondissement historique intra muros, sauf que, si vous regardez attentivement, dans la partie sud de l'arrondissement historique, il y a un couloir qui est laissé totalement ouvert, le couloir du boulevard Champlain, de la rue Champlain, de la rue Dalhousie et de la rue Saint-André, et ceci, pour permettre l'accès au port de Québec des véhicules lourds en provenance du boulevard Champlain. Alors, il est hors de question pour nous que notre réglementation qui vise à protéger la circulation des véhicules lourds à l'intérieur de l'arrondissement historique ou du coeur de l'arrondissement historique ait pour conséquence accessoire de fermer le port de Québec aux camions de fort gabarit qui le desservent régulièrement. C'est la raison pour laquelle il y a deux territoires distincts d'application.

● (16 h 20) ●

Et, le troisième alinéa, M. le maire en a parlé tantôt, c'est l'assujettissement de la réglementation, pour son entrée en vigueur, à une approbation du ministre des Transports.

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. le maire.

M. L'Allier (Jean-Paul): Au sujet du troisième alinéa qui a été ajouté, j'ajouterais un point: un délai raisonnable pour l'approbation par le ministre d'un règlement comme celui-ci pourrait être quelque chose comme de 30 à 60 jours. Soixante jours, deux mois, y compris en période de vacances, ça m'apparaîtrait normal. Donc, au-delà de cette période-là, je pense qu'il faudrait qu'il y ait des bonnes raisons pour que ça n'ait pas été approuvé. Mais ce n'est pas à nous, ici, la ville, de dicter au ministre son calendrier de travail. Je vous dis, le besoin qu'on aurait, c'est que ces approbations se situent dans cette boucle de temps qui ne dépasserait pas une couple de mois.

Mme Harel: M. le maire, que pensez-vous, là, du fait que l'on puisse disposer de l'amendement, ensuite de l'article, advenant qu'il soit possible, dans les jours qui viennent, d'obtenir une collaboration pour qu'on introduise un délai, hein, un délai qui est jugé raisonnable? Je crois qu'on pourrait sûrement, en tout cas, examiner cette question-là. Je ne voudrais pas le faire en l'absence de mon collègue, mais je pense que je vais le lui soumettre. En tout cas, soyez certain que je vais lui soumettre la proposition d'introduire un délai. Je pense que c'est avec la collaboration des membres de la commission et de mes collègues...

M. L'Allier (Jean-Paul): Mme la Présidente, moi, je vais respecter tout à fait la décision qui sera prise par l'Assemblée et par votre collègue à se sujet-là. Quand on avait abordé cette question avec M. Chevette — quand je dis «on», lui et moi — on n'était pas allés très loin dans l'analyse, mais, en gros, je connais le point de vue de M. Chevette sur l'allègement des charges administratives. Alors, une suggestion que je lui avais faite à ce moment-là, c'était de dire: Bien, prévoyez un délai, si vous voulez le mettre de 60 jours, et faites en sorte que, à partir du moment où vous avez été saisi d'un projet de règlement, si les 60 jours s'écourent, si vous n'êtes pas intervenu, automatiquement il entre en force, puis, si vous voulez intervenir, vous avez 60 jours pour le faire, plutôt que d'avoir un mécanisme d'approbation de signature. Alors, ça pourrait être quelque chose comme ça, mais c'est ouvert. Moi, je laisse ça à la discrétion de la commission. On serait heureux que ce soit précisé dans la loi d'une façon qui soit acceptable aux parlementaires.

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. le député de Hull.

M. Cholette: Merci, Mme la Présidente. M. le maire, collègues, avant d'aller plus à fond dans la question de l'article 36, j'aimerais pouvoir revenir sur une question qui m'a laissé sur mon appétit tantôt, parce que je l'ai posée à M. Jean. On nous explique depuis mardi que la ville a certains pouvoirs présentement. Vous nous avez démontré tantôt que, dans le fond, ce que vous

nous demandez, ce n'est pas plus de pouvoirs, mais c'est un pouvoir différent, d'être un peu plus précis, là, dans vos interventions. Moi, je comprends bien ça. Ce que je voudrais bien comprendre, par contre, c'est la question de la législation qui vous permet présentement d'exclure, si je prends l'exemple, là, certains autobus ou des autobus dans son sens large. Je voudrais bien comprendre. Est-ce que c'est par pouvoir dans votre charte présentement ou est-ce que c'est via le Code de la sécurité routière?

M. Boutin (Denis): C'est présentement via le Code de la sécurité routière.

M. Cholette: Le Code permet ça à toutes les municipalités du Québec. Et, si vous vouliez utiliser cet article, ma compréhension, c'est que vous n'auriez pas besoin de demander la permission au ministre des Transports.

M. Boutin (Denis): Tout dépend de l'interprétation qu'on veut donner à l'article 627 du Code de la sécurité routière. Certains prétendraient que oui, nous prétendons que non. Mais, afin d'éviter toute ambiguïté dans le débat qu'on a aujourd'hui, on est prêts à assujettir les règlements Vieux-Québec à l'approbation du ministre responsable de la sécurité routière, compte tenu du contexte particulier dans lequel ça va devoir être exercé et compte tenu de l'espèce de — appelons-nous ça de la discrimination? — discrimination que l'on va devoir faire entre des véhicules de même catégorie.

M. Cholette: Alors, pour bien vous comprendre, vous venez de me dire, là, que vous souhaitez, comme municipalité, assujettir vos règlements à l'approbation du ministre des Transports.

M. Boutin (Denis): Ceux qui seront adoptés en vertu de 546.1.

M. Cholette: Oui, oui. Je comprends bien ça.

M. Boutin (Denis): Le papillon que l'on présente ici, là, qui prévoit ce troisième alinéa, nous le présentons, nous sommes d'accord avec ça.

M. Cholette: C'est votre souhait.

M. L'Allier (Jean-Paul): Ce n'est pas un désir fort, là, en ce sens que, si le ministre dit: Je n'ai pas besoin d'approuver ça, on va être satisfaits quand même, l'idée étant...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. L'Allier (Jean-Paul): Vous savez, Mme la Présidente, si vous me permettez...

M. Cholette: Vous avez un petit désir.

M. L'Allier (Jean-Paul): ...l'idée est que, ayant entendu les points de vue — quand on a soumis le projet de loi, on n'avait pas mis ce paragraphe — ayant entendu les mémoires qui ont été déposés puis les points de vue exprimés — on les a écoutés depuis le début — on s'est dit: Finalement, pour ajouter un élément de sécurité qui permet l'établissement d'un bon niveau de confiance entre les partenaires, les gens du transport disent: Bien, le ministre du Transport a une responsabilité en matière de gestion du transport et il a une responsabilité en matière d'harmonisation des différents règlements, etc. On a dit: Bon, bien, parfait, on va demander au ministre des Transports d'approuver le règlement, sous-entendu pour qu'il confirme au monde du transport que ce règlement est compatible avec l'ensemble de la réglementation tout en étant spécifique au Vieux-Québec.

M. Cholette: Là où je m'interroge, c'est que j'imagine que le projet de loi, incluant l'article 36, a été passé devant les légistes, le Comité de législation également, et que tous ces experts — puis, moi, je n'en suis pas un — se sont prononcés en disant: On n'a pas besoin de ce paragraphe-là, on n'a pas besoin de demander aux municipalités de passer devant le ministre des Transports pour approuver cette modification-là, on pense que les villes... J'imagine, là. L'impression qu'on laisse dans la lecture de 36, c'est que la ville, si on lui donne ce pouvoir-là, est assez grande pour gérer ses affaires, puis c'est dans une optique de responsabilisation du monde municipal, puis de respect, puis d'autonomie. Alors, je suis un peu surpris, là, de voir la ville revenir à Québec en disant: Mais, savez-vous, j'aimerais ça avoir une mesure de contrôle.

Là, vous nous dites, en plus: Je ne voudrais pas qu'elle soit trop longue, cette mesure de contrôle là, j'aimerais ça qu'elle soit de 60 jours, puis, si le ministre ne se prononce pas, ça veut dire que ça entre en vigueur. Mais, moi, je ne suis pas persuadé, en tout cas je ne suis pas convaincu qu'on a besoin de vous assujettir à ce contrôle du ministre des Transports. Je pense que le légiste qui a préparé ça voyait ça comme moi avant de présenter le papillon. Je suis un peu perplexe de voir que vous souhaitez ça.

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. L'Allier.

M. L'Allier (Jean-Paul): Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Robert): M. le maire.

M. L'Allier (Jean-Paul): La ville n'en a pas besoin. C'est sûr que, nous, on n'a pas besoin de cette approbation, on est tout à fait capables de faire nos choses. Mais l'économie générale avec le ministère des Transports, c'est que beaucoup, beaucoup de gestes ont besoin de l'approbation. Dans une ville comme Québec où on a des professionnels de la gestion — comme dans la ville de Hull — où on a des ingénieurs de la circulation, vous savez qu'on est encore obligés de faire approuver nos zones de vitesse par le ministre, et ça, c'est depuis les années 1975-1980.

Là, on est pris avec un problème de cette nature-là. Alors, pour éviter toute forme de contestation judiciaire, juridique, pour éviter que quelqu'un qui se pense plus fin qu'un autre et qui facture assez cher dise à son client: Bien, on peut, parce que le ministre n'a pas approuvé ça, faire un voyage en Cour suprême aller-retour, puis ça va retarder la réglementation pendant x années, on s'est dit: On est capables de vivre avec un contrôle du ministre là-dessus. Mais, en même temps, l'autonomie municipale, le fait que vous nous donniez le pouvoir nous invite à dire: Il ne faudrait pas que ça serve à d'autres fins que celles de vérifier l'harmonisation. Donc, si on peut le restreindre dans le temps, qu'on laisse filer les choses après 60 jour, 45 jours, 30 jours, etc. C'est pour ça.

On l'a demandé après avoir entendu des intervenants quasiment nous menacer de poursuites judiciaires ici, là. Il y en a qui sont intervenus en disant: Tu sais, si vous intervenez, nous autres, on va réagir parce que c'est la Commission des transports, parce que ci, parce que ça. Donc, on a dit: Si on veut mettre toutes les chances de notre côté, monter le niveau de confiance avec les partenaires, éviter quelques occasions de poursuites judiciaires, j'aime autant une approbation du ministre qui n'est pas essentielle que de me priver d'une approbation que la cour dirait nécessaire.

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. le député de Hull.

M. Cholette: Si on poursuit, là — et on s'élève au-delà des mots qui ont été utilisés — j'aimerais ça parler du fond de la question. On a entendu beaucoup de gens nous dire: Savez-vous, ce n'est pas une bien bonne idée. Il y en a d'autres qui ont dit: Au contraire, c'est vraiment la solution à nos maux. Moi, je pense qu'on vit un problème. La ville de Québec vit un problème, ça, c'est certain.

• (16 h 30) •

Ma compréhension de la situation est à peu près celle-ci, après tout ce qu'on a entendu: vous détenez des pouvoirs déjà par législation, vous pourriez les utiliser, qui sont sévères — c'est l'exclusion totale, bon — et ce que vous nous demandez, c'est d'être plus sélectifs. Et, en étant plus sélectifs, vous avez demandé au gouvernement du Québec de modifier votre charte pour vous permettre cela. Vous avez fait un pas de plus et vous avez créé un comité d'étude. Vous avez regroupé, mon Dieu, une trentaine, j'imagine, de personnes autour d'une table pour trouver des solutions, sauf que j'ai l'impression que cette démarche teinte un peu le débat, aujourd'hui, dans le sens où ça, c'est très bien, puis l'étude a été faite, puis, bon, tout ça, c'est des vœux, c'est un souhait de la municipalité, mais c'est au-delà de la législation qu'on a devant nous aujourd'hui parce que, dans le fond, la législation qu'on a, c'est simplement pour vous donner des pouvoirs de légiférer dans ce domaine-là. Tout le reste que vous allez faire après pour gérer cette affaire-là, ça, c'est de responsabilité municipale. Je trouve que les gens qui sont venus nous voir nous ont beaucoup, beaucoup parlé du détail, puis des autobus, puis du stationnement, etc., mais

ils nous ont peu parlé du débat plus élevé, plus philosophique.

Par contre, je dois vous dire que ce qui me semble un peu drôle dans l'étude qui a été réalisée — puis la plupart nous ont soulevé ça — c'est la question de l'étude d'impact. Si j'ai compris M. Jean tantôt, ce qu'il nous dit, c'est: Bien, moi, mon mandat, ce n'était pas ça; ce que j'ai fait, moi, c'est que j'ai préparé un plan d'attaque, un plan d'action pour régler le problème. On pense que c'est une solution possible. Assujetti à ça, ça va vous prendre une modification législative. Vous êtes ici pour ça. M. Jean aussi a complété son rapport en disant: Tout ça, c'est beau, mais c'est conditionnel à quelque chose, puis le quelque chose, c'est une étude complète d'impact. Est-ce que c'est votre perception, M. le maire? Est-ce que je viens de résumer correctement votre vision?

M. L'Allier (Jean-Paul): Aucun projet de règlement ne sera soumis au conseil municipal à moins que les études d'impact aient été complétées, que les rapports d'étude aient été déposés, y compris au comité de suivi, parce que l'étude d'impact porte sur plusieurs éléments. On a déjà commencé à travailler et on est à l'intérieur du calendrier rendu public des travaux à faire sur la période des cinq ans. Si je me souviens bien — M. Des Rivières pourra me corriger — le calendrier de travail prévoit que la fin de ces études, c'est au mois d'avril prochain pour le dépôt. L'étude d'impact porte sur à la fois l'impact, entre guillemets, négatif que ça peut avoir sur certaines fonctions, mais aussi sur l'impact positif que ça peut avoir sur la qualité de la ville, la qualité de la vie, etc., et cette étude d'impact est basée sur à la fois des analyses que l'on fait à l'extérieur, mais en même temps sur un certain nombre de données qu'on peut mesurer ici. M. Des Rivières pourrait en dire un mot, si vous lui permettez de compléter ma réponse, madame.

La Présidente (Mme Robert): Oui, monsieur, allez-y.

M. Des Rivières (Marc): Dans le cadre de la réflexion avec M. Jean, il y a certaines préoccupations qui sont apparues, entre autres pour les restaurants, pour les sites à caractère touristique, et là-dessus ce n'est pas toujours facile de savoir quelle importance les déplacements vers ces équipements-là peuvent avoir. Alors, dès cet été, à titre d'exemple, on a collecté près de 60 000 informations auprès des autobus qui sont entrés dans le Vieux-Québec. Ça, c'est à être compilé, actuellement. Et, lorsqu'on va mandater une entreprise, une firme de consultants, pour faire l'étude d'impact, bien, elle aura de l'information de première qualité qui aura été recueillie directement auprès des groupes qui sont venus dans le Vieux-Québec cet été. Alors, il y aura d'une part cette information-là. La firme, elle, devra aller du côté des commerces, du côté des sites touristiques collecter une information qui est propre aux revenus, à l'achalandage, aux chiffres d'affaires et pourra dégager, à ce moment-là, un portrait réaliste de ce que seront les impacts de cette stratégie.

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. Boutin. Vous auriez un complément de réponse?

M. Boutin (Denis): Juste pour rappeler que la démarche qu'on fait aujourd'hui, ce n'est pas pour adopter un règlement, c'est pour obtenir le pouvoir nous habilitant à élaborer un tel règlement. Et, demain matin, si cette commission nous accorde ce que la ville de Québec demande, le dossier ne sera pas réglé; on a encore beaucoup, beaucoup de travail devant nous. Cependant, c'est une étape indispensable à franchir avant d'aller plus loin.

Si, par malheur, cette commission ne retient pas notre proposition et ne nous habilite pas à réglementer en fonction du motif du déplacement — je pense que tout le monde est convaincu, là, tous les gens qui ont approché de près ou de loin cette problématique-là sont convaincus que c'est en jouant sur le motif du déplacement qu'on va pouvoir réduire le nombre de véhicules à l'intérieur de l'arrondissement historique de Québec — si on n'obtient pas ce pouvoir d'intervenir en fonction du motif du déplacement, bien, vous pouvez fort bien comprendre que les études d'impact, là, elles ne seront pas sur qu'est-ce qui se passe si je réduis l'accès aux sites touristiques ou qu'est-ce qui se passe si je réduis l'accès aux restaurants, ça va être: Qu'est-ce qui se passe si je ferme totalement? C'est une tout autre partie qu'on va jouer, là.

À partir du moment où la ville reçoit du législateur le pouvoir d'intervenir, et de contrôler le motif du déplacement, puis de restreindre les mouvements de véhicules sur cet aspect-là, bien là ça oriente toutes les étapes à venir. Mais ces étapes à venir, elles sont indispensables. Certains intervenants sont venus vous dire: C'est très facile, on n'a, dès demain matin, qu'à dire: Interdit pour tous les autobus, sauf ceux qui vont porter des valises au Château Frontenac. Je ne suis pas certain que les études d'impact ont été faites à l'égard de ce type de réglementation là qui serait aussi radicale que ça, puis je ne pense pas que ce soit ça que la ville de Québec veuille faire.

M. le maire vous l'a dit tantôt, il n'y a aucun règlement qui va être adopté sans que les études aient été faites et sans que la consultation ait été menée à terme. Mais il fallait passer cette étape première de venir chercher le pouvoir avant de faire tout ce discours-là. C'est un dossier dans lequel — vous avez pu le voir avec la couleur des interventions qui ont été faites — tous les intervenants devront mettre un peu d'eau dans leur vin, comme l'a rappelé M. Gallup ce matin, et il y aura toujours des gens pour venir dire: Bien, moi, j'en ai mis un petit peu trop, puis eux autres en ont mis un petit peu, pas assez. Ça, ça appartient à la municipalité, après entendu tous les gens puis consulté tous les gens, de trancher la ligne à l'endroit où elle considère être la plus avantageuse pour l'ensemble des citoyens, que ça soit des commerçants, que ça soit des gens de l'industrie touristique ou que ça soit des résidents.

La Présidente (Mme Robert): M. le député de Saguenay.

M. Gagnon: Merci, Mme la Présidente. Je comprends, Mme la ministre, que les préoccupations exprimées par M. le maire, c'est de baliser l'intervention de la ministre. On y acquiesce. Et ce qu'il recherchait tantôt par le début de son intervention, que ce soit consigné dans les procès-verbaux, dans les galées, là, vous abondez dans le même sens que M. le maire. J'ai compris aussi, en lisant ça, que ce qu'on recherchait, c'est qu'on voulait assurer la sécurité juridique du règlement qui serait éventuellement adopté.

Moi, sur cet aspect-là, en faisant référence au motif, je voudrais avoir l'assurance, là, qu'on est... On sait que les tribunaux cassent régulièrement des règlements municipaux pour le motif qu'ils sont arbitraires ou discriminatoires, et là, en indiquant que la ville peut tenir compte de... C'est sous l'angle des motifs. Est-ce qu'on a des critères, je dirais, objectifs qui permettraient de nous assurer que ces aspects-là soient évacués?

La Présidente (Mme Robert): Oui, Me Boutin.

M. Boutin (Denis): Si vous me permettez de répondre là-dessus, pas plus en nous attribuant ce pouvoir-là que dans l'exercice des autres pouvoirs de la charte, qu'il s'agisse de réglementer le stationnement, qu'il s'agisse d'émettre des permis pour les propriétaires de chien, il n'y a aucun des pouvoirs accordés à la ville de Québec qui fait disparaître les chartes des droits et libertés de la personne. Et, dans l'exercice de ces pouvoirs-là, notre réglementation à l'égard du motif ne pourrait pas — je cite à titre d'illustration — interdire l'accès au Vieux-Québec aux gens qui y viennent pour y faire une profession de foi ou une manifestation politique, en tout cas, peu importe. Les motifs de discrimination qui sont prévus dans la Charte des droits et libertés de la personne, quelque réglementation municipale que ce soit est assujettie à ces dispositions-là qui sont au-dessus de nos pouvoirs habilitants. C'est impossible pour une municipalité de réglementer pour permettre le stationnement aux Blancs et le prohiber pour les Jaunes. Ça demeure, ça.

La Présidente (Mme Robert): Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Merci, Mme la Présidente. M. le maire, moi, j'ai entendu comme tout le monde les interventions. Il y en a qui étaient positives, il y en a qui étaient alarmistes, mais dans le sens positif du terme, alarmistes en voulant dire: Bien, on craint finalement qu'on n'ait pas notre mot à dire, puis qu'on ne nous consulte pas, puis qu'on perde notre gagne-pain. Je vous ramène à il y a trois ans lorsque, le 19 juin 1996, on a tous quitté cette Assemblée, cette commission parlementaire en croyant vraiment que vous arriveriez à un consensus, que ce serait possible d'établir, en tout cas, certaines balises en prévision probablement de déposer une politique.

Qu'est-ce qui a fait, honnêtement, qu'on en arrive aujourd'hui, trois ans plus tard... Comment pouvez-vous nous expliquer que ça n'a pas fonctionné, qu'on en soit

arrivé aujourd'hui à demander ce pouvoir-là? Il y a certains intervenants qui nous ont fait part que la ville avait mis en place des mécanismes provisoires pour tenter de régler la circulation dans le Vieux-Québec; ça n'a pas fonctionné. Il y en a qui ont dit que la réglementation n'était pas appliquée, alors qu'elle aurait dû l'être. Bon. On rentre dans de la petite cuisine qui ne nous regarde probablement pas, mais, puisque vous êtes devant nous, là, avez-vous le sentiment — je pense c'est ça, ma question, plus précisément — d'avoir tout essayé, puis que finalement ça prend cet outil habilitant là, puis que vous allez pouvoir repartir, consulter les gens, les associer à ce projet-là? Parce que c'est énorme, là.

• (16 h 40) •

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. L'Allier.

M. L'Allier (Jean-Paul): Je suis très content, Mme la Présidente, qu'on pose cette question-là sous cet angle-là parce que, quand, en 1996, on nous a refusé, entre guillemets, temporairement — parce que c'est comme ça que ça se passait — ...

Mme Delisle: Oui. On avait suspendu l'application de l'article.

M. L'Allier (Jean-Paul): ...le pouvoir qu'on demande aujourd'hui, en nous renvoyant travailler sur le terrain pour chercher des solutions, l'impact de ça est mesurable aujourd'hui, c'est que ça n'a pas marché et qu'on s'aperçoit que ça a augmenté. Donc, on n'a pas été capables d'atteindre les objectifs fixés. Durant cette période, il y a eu une — M. Des Rivières va compléter ma réponse — espèce de contrat de bonne foi avec les transporteurs pour un certain nombre de mesures qu'eux-mêmes nous ont proposées, la plupart du temps, pour atteindre l'objectif. Donc, ce n'est pas la ville qui a imposé des moyens, on a travaillé ensemble pour trouver des solutions, comme ça nous avait été demandé, et on n'a pas atteint l'objectif.

Je pense que la raison fondamentale, c'est qu'on n'avait pas, là aussi, les outils de finesse pour réglementer ça. C'était tout ou rien, et, comme ça ne pouvait pas être rien, ça a été tout. On ne pouvait pas imaginer qu'on sorte les autobus du Vieux-Québec d'une façon brutale. Et, quand on nous dit: Vous n'avez pas fait appliquer le règlement, tous ceux qui ont profité d'une certaine complaisance ne se sont pas plaints, pourquoi est-ce qu'on n'a pas fait appliquer le règlement? Là, on l'a fait appliquer, le règlement, mais avec intelligence autant que possible, un peu comme quand vous circulez sur la route 20 ou la route 40 puis qu'il fait un beau soleil. Si vous vous faites attraper puis si on vous met une contravention à 102 km/h, ça, ça s'appelle appliquer le règlement. Mais il existe une tolérance à 117 km/h, 118 km/h que tout le monde connaît. Donc, théoriquement, la police ne fait jamais appliquer les règlements de la route, vu comme ça.

On a voulu être corrects avec le monde du tourisme et du transport en donnant beaucoup d'avis. Quand les moteurs tournaient, au lieu d'arriver tout de suite avec la

contravention, des avis et des avis. À un moment donné, quand c'était répétitif, la contravention pouvait arriver. Mais je vais passer la parole à M. Des Rivières qui va vous dire, lui qui a été un peu l'agent de liaison dans tout ça pendant cette période, pourquoi il a rencontré un si cuisant échec — au nom de tous les partenaires.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Des Rivières (Marc): Je pense que ce qui caractérisait l'entente de 1996, essentiellement, c'était que c'étaient des mesures volontaires. L'industrie s'était engagée à poser un certain nombre de gestes qui devaient réduire le nombre d'autobus, et la ville, de son côté aussi, s'était engagée à poser un certain nombre de gestes pour faciliter la mise en oeuvre de ces mesures volontaires là. Mais il y a un élément fondamental, c'est qu'on a affaire à des partenaires qui sont très, très, très nombreux. On en a vu quelques-uns dans les derniers jours, mais, des transporteurs au Québec, au Canada, en Amérique, il y en a beaucoup, beaucoup, beaucoup, et ce n'est pas toujours facile, malgré la bonne foi des gens qui étaient autour de la table en 1996, de convaincre le transporteur qui vient de Montréal, qui vient de Toronto, qui vient de New York de jouer le jeu avec des mesures volontaires.

Alors, nous, on a dû en venir tranquillement — M. le maire le disait — à avoir une réglementation puis à appliquer ce qu'on avait. Mais on n'a pas grand-chose, hein? On a un règlement sur: Est-ce qu'on circule ou si on ne circule pas sur certaines rues? Ça, on peut l'appliquer. On a une réglementation sur le stationnement, mais là est-ce qu'on va avoir un agent, ou ce qu'on appelle chez nous un répartiteur, à tous les coins de rue pour s'assurer que le chauffeur de l'autocar respecte la réglementation? Alors, on a effectivement mis des ressources, puis on est partis de quelques constats à plusieurs centaines de constats pour s'assurer que les gens payaient leurs constats. Alors, à un moment donné, on atteint un petit peu la limite des pouvoirs — circulation, stationnement — puis, au-delà de ça, bien, on ne peut plus aller plus loin.

La Présidente (Mme Robert): M. le député de Roberval.

M. Laprise: Moi, c'était concernant l'autorisation du ministre des Transports. Remarquez bien, je ne serais pas porté à la demander en temps normal, mais, face à la vocation multiple de ce projet-là, où il y a toutes sortes d'intérêts en cause qui méritent quand même qu'on s'y arrête et qui méritent qu'ils soient considérés, je pense que ce n'est qu'une prudence, justement. M. le maire, d'ailleurs, a apporté des arguments pour nous convaincre que c'était une prudence de dire: Bien, on va sécuriser tout le monde en donnant l'opportunité au ministre des Transports d'analyser, d'évaluer le règlement et de dire: Bien, voici, ça correspond à l'ensemble. Et peut-être même qu'on devrait avoir l'occasion d'écouter des personnes qui seraient contre le règlement. Ce sera peut-être, à ce moment-là, la responsabilité du ministre des Transports. Mais, dans le

contexte actuel, je pense que c'est justifié de demander une autorisation au ministre des Transports.

La Présidente (Mme Robert): Merci. Je donne la parole au député de Hull.

M. Cholette: Merci, Mme la Présidente. Justement, pour poursuivre, je voudrais revenir sur cet article-là. Tantôt, vous avez parlé, en fait, de l'article, M. le maire, à l'effet que c'est une police d'assurance, premièrement; deuxièmement, que vous souhaitez que ce soit régi dans le temps. Mais surtout votre commentaire de tantôt, c'était que, dans le fond, vous ne souhaitiez pas que cet article donne des pouvoirs illimités au ministre des Transports mais sur certains points, par exemple, de concordance.

Quand je lis maintenant l'article 36 amendé, ce dont je m'aperçois, c'est que, deux jours d'audiences, présence du maire de Québec pendant toutes ces audiences, une commission parlementaire qui étudie ça avec beaucoup de sérieux, mais, dans le fond, la vraie décision, ce n'est pas la ministre des Affaires municipales qui aura à la prendre mais c'est son collègue des Transports, et nulle part dans l'article on ne voit sur quel motif il peut baser sa décision. On ne dit pas que c'est en termes de concordance; essentiellement, on lui dit: On va adopter un règlement, à la ville de Québec, conformément à sa nouvelle charte, mais, dans le fond, M. le ministre des Transports, dites-nous ce que vous en pensez et vous avez le droit de regard sur ça. Ça m'embête un petit peu d'embarquer là-dedans.

Bon, il y a la question du délai, mais il y a la question aussi de sur quoi il devra statuer, le ministre des Transports, sans ça, dans le fond, on a perdu un peu notre temps, là. Parce qu'on peut bien décider que ça a bien du bon sens, mais que demain matin le ministre des Transports décide que, non, ce n'est pas le cas... Je ne sais pas si Mme la ministre et son équipe ont pu regarder cette question-là. Ça n'a pas plus de bon sens.

La Présidente (Mme Robert): Oui, Mme la ministre.

Mme Harel: À ce que je sache, Mme la Présidente, il s'agit, en fait, de la compétence du ministre des Transports, et, normalement, les règlements sont faits à partir du Code de la sécurité routière, c'est-à-dire que c'est le ministre des Transports qui a la compétence dans ces matières. Alors, vous savez, au niveau du ministre des Affaires municipales, il faut bien comprendre que c'est un ministère à vocation horizontale et que, moi, je ne réclame pas d'avoir les responsabilités de mes collègues à la Sécurité publique à l'égard des services de police, par exemple. Je ne revendique ni les compétences en matière de sécurité publique, ni en matière de transport, ni en matière de culture eu égard aux bibliothèques municipales. En fait, un ministère à vocation horizontale, c'est un ministère qui touche presque — presque — sans exception tous les autres ministères du gouvernement, même l'Agriculture, hein?

J'étais dans le règlement sur — aidez-moi, là — la protection...

Une voix: ...

Mme Harel: Non. Non. Protection, attendez... Un règlement récent.

(Consultation)

Mme Harel: Bon, je vois que le ministère a étudié attentivement ce règlement qui va être publié dans la *Gazette officielle*. Ha, ha, ha! Alors, ça concerne la production agricole et essentiellement les lisières... Comment est-ce qu'on appelle ça? Enfin...

Une voix: Le littoral.

Mme Harel: Non, même pas. Vous voyez, même l'environnement, ça concerne les Affaires municipales. Les terres inondables concernent...

Une voix: ...

Mme Harel: Voilà. Tout. Ha, ha, ha!

Une voix: ...la ligne des hautes eaux.

Mme Harel: Même la ligne des hautes eaux. Vous voyez? Enfin, en d'autres mots, c'est bien certain que, à partir du moment où une municipalité vient devant la commission, il peut être question d'un peu près tout ce qui est de la nature des responsabilités d'un gouvernement.

● (16 h 50) ●

Alors, ceci dit, je trouve que c'est sage, compte tenu, je dirais, des menaces à peine voilées — c'étaient les titres des manchettes de journaux aujourd'hui — de porter ça devant les tribunaux supérieurs et de menacer de le faire pour des années à venir. Disons que, ce pouvoir habitant et le règlement qui en résultera, je crois qu'il serait plus sage de les faire approuver par le ministre des Transports, qui se trouverait, à ce moment-là, intimé, si tant est que des poursuites aient lieu, mais qui viendrait confirmer que c'est un règlement qui est validé en vertu de tout le dispositif de nos lois.

La Présidente (Mme Robert): Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement? Oui, M. le député de Hull.

M. Cholette: Tout simplement une dernière question pour la ministre: Comment est-ce que vous proposez de fonctionner, Mme la ministre, si le vœu de la ville est exaucé, à savoir si on met un délai de réponse de 60 jours, sinon le règlement est présumé approuvé? Est-ce que vous allez nous proposer une façon de fonctionner?

La Présidente (Mme Robert): Mme la ministre.

Mme Harel: Moi, ce que je proposerais, Mme la Présidente, aux membres de la commission, c'est que nous puissions disposer aujourd'hui de l'amendement qui est introduit, en fait, à l'article 36. Il s'agit d'un amendement qui remplace l'article 36, donc nous nous trouverions à disposer de l'article 36. Et il est, disons, possible, plausible que, dans les jours qui viennent, puisque la commission ne serait saisie à nouveau de ce projet de loi que dans une semaine, nous puissions poursuivre les discussions et introduire, lors de l'étude que nous en ferions la semaine prochaine, l'article 36.1 sur les délais pour obtenir cette approbation.

La Présidente (Mme Robert): Oui. Merci. Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Oui. Merci. J'aurais une question de clarification sur la question des délais: Lorsque les municipalités font des règlements d'emprunt et que ces règlements-là doivent être approuvés par le ou la ministre des Affaires municipales, est-ce qu'il y a des délais d'inscrits dans la loi? Est-ce qu'il y a un délai particulier ou si ça se fait finalement selon les délais normaux: à mesure que ça arrive sur le dessus de la pile, ça reçoit... Est-ce que c'est comme ça que ça fonctionne? Je ne m'en rappelle plus.

La Présidente (Mme Robert): Oui, Mme la ministre.

Mme Harel: J'ai vérifié sur la nature des délais: aucun délai.

Mme Delisle: C'est-à-dire qu'il n'y a pas de...

Mme Harel: Il n'y a pas de délai maximal.

Mme Delisle: Est-ce que c'est la même chose au ministère des Transports? Est-ce qu'on le sait?

Mme Harel: Je ne sais pas. Est-ce qu'ils ont à approuver des règlements d'emprunt aussi?

Mme Delisle: Oui, mais est-ce que ça prend trois mois, huit mois, un an?

M. Gagnon: Pour les autres réclamations auxquelles on faisait référence tantôt, non, il n'y a pas plus de délai.

Mme Harel: Je ne pense pas.

Mme Delisle: Il n'y a pas de délai pour ceux-là, mais pour les autres?

Mme Harel: Mais, vous verrez, dans ce projet de loi...

Mme Delisle: Juste pour savoir si on discute pour rien, là.

Mme Harel: Oui. Parce que, dans ce projet qui modifie la charte de la ville de Québec, il serait possible d'introduire un délai. Rappelez-moi dans quel dispositif on a discuté d'introduire un délai.

M. Boutin (Denis): C'est la disposition par laquelle...

La Présidente (Mme Robert): Me Boutin, oui.

M. Boutin (Denis): ...on sollicite l'approbation de la ministre des Affaires municipales pour les ventes de terrain faites dans le parc Armand-Viaud. C'est l'article 53 ou 57, je pense.

Mme Harel: C'est à l'article 49. À l'amendement à l'article 49 du présent projet de loi, il y est dit qu'«une demande d'autorisation faite en application de la Loi sur les immeubles industriels municipaux à l'égard de l'aliénation des immeubles visés au premier alinéa est réputée accordée à l'expiration d'un délai de trente jours de sa réception si, à cette date, la ville n'a pas reçu» l'autorisation. Alors, Mme la Présidente, je pense que les temps sont mûrs pour qu'il y ait introduction dans nos législations d'un dispositif qui prévoit l'approbation mais qui en même temps fait en sorte que le fardeau repose sur les épaules de l'administration. Vous voyez, moi, j'avais accepté que, à l'égard de l'autorisation pour l'aliénation d'immeubles, il y ait un délai après lequel, advenant qu'il n'y ait pas eu, n'est-ce pas, de refus, ce soit automatiquement accordé, d'autant plus que, l'aliénation des immeubles, il y a un contexte dans tout ça, il y a un momentum et ça peut même faire perdre de l'argent, si tant est que ça ne se fasse pas dans la bonne période. Ça nous oblige à être plus efficaces.

La Présidente (Mme Robert): M. L'Allier.

M. L'Allier (Jean-Paul): J'ajouterais, Mme la Présidente, très brièvement que, puisque, toutes les administrations provinciales ou municipales, on annonce et on cherche des façons d'alléger les processus, ceci établit d'une certaine façon une présomption que, lorsque le processus aura été suivi, que le conseil municipal se sera majoritairement prononcé en faveur d'un règlement, qu'il l'aura adopté, on aura bien fait notre travail, de sorte que, en prévoyant une approbation essentiellement par l'écoulement du temps, on diminuera au moins de moitié la mécanique administrative d'écriture de textes, de lettres, etc., et, en ce sens-là, on contribuera à l'allègement de l'administration. Ça, ça m'apparaît important aussi, même à l'occasion d'un projet de loi privé, de contribuer à établir des méthodes de gestion un peu innovatrices, sans aller trop loin dans l'innovation, là, mais qui font en sorte que les choses roulent plus vite et automatiquement.

Mme Harel: C'est le cas dans l'adoption des schémas d'aménagement, et je dois vous dire que ça oblige à être vigilant. Quand on les reçoit, il y a un compte à

rebours, il y a un sablier, puis, à partir du moment où c'est reçu... parce qu'il faut répondre dans un délai.

M. Cholette: Donc, on pourrait l'inscrire maintenant?

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Harel: Alors, on aura l'occasion de revenir sur cette question. Je vous l'ai dit, dans les matières qui concernent mes collègues, c'est tout à fait légitime que je veuille obtenir leur accord. Vous feriez la même chose, je suis certaine.

M. Cholette: Parce que, là, dans le fond, on est confrontés à une question importante à savoir: Est-ce qu'on dispose maintenant de l'article 36 ou est-ce qu'on attend de l'avoir modifié?

Mme Harel: Non, parce qu'on peut introduire 36.1.

M. Cholette: Moi, je tente de voir quel est l'avantage de faire cela.

Mme Harel: Il n'y a pas d'inconvénient. Vous savez, il n'y a peut-être pas d'avantage, mais il n'y a pas d'inconvénient.

La Présidente (Mme Robert): ...

Mme Delisle: Est-ce qu'on vote aujourd'hui ou si on attend jeudi prochain?

M. Gagnon: Oui, la question qui est soulevée, ça nous amène à se demander: Est-ce que c'est par le biais de la présente commission qu'on peut toucher au Code de la sécurité routière? C'est ça, la question que vous posez. Ça fait que, là, on se dit: À l'intérieur de ce qui est soumis ici, on donne notre aval, on cesse de retarder. Parallèlement, Mme la ministre fera les vérifications auprès du ministre des Transports pour nous assurer que l'intention qui est visée par la municipalité soit concrétisée le plus rapidement possible.

M. Cholette: Non, mais, Mme la Présidente, je n'avais pas...

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. le député de Hull.

M. Cholette: ...la prétention de vouloir modifier le Code de la sécurité routière. Ce n'est pas ça, là. C'est parce qu'il me semble que, si tout le monde est d'accord pour mettre un délai, on pourrait le mettre, puis, si on ne le met, bien, on a rien qu'à attendre pour adopter 36, là. Il n'y a rien qui change, avec 36, entre aujourd'hui et jeudi, là.

La Présidente (Mme Robert): M. L'Allier.

M. L'Allier (Jean-Paul): Nous, Mme la Présidente, on est tout à fait à l'aise pour que vous approuviez maintenant l'article 36 et qu'on revienne sur le point. Si l'article 36 — on va se parler franchement — est approuvé et si c'est votre volonté comme c'est celle de... et de notre parti d'opposition, ça met fin à toutes fins pratiques à l'ensemble des pressions sur vous, sur nous, sur tout le monde pour qu'on continue à jouer dans le dossier. Donc, on ferme l'essentiel du dossier, mais on réserve l'approbation du délai après vérification avec le ministère. Nous, on serait tout à fait à l'aise avec ça.

La Présidente (Mme Robert): Donc, je vous pose la question: Est-ce que vous êtes prêts...

M. Cholette: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Robert): Oui, M. le député.

M. Cholette: Donc, M. le maire, pour être clair, vous n'avez pas objection à ce que 36 soit adopté sans délai, même si on n'a aucune garantie qu'il y aura des délais d'inscrits dans l'article? C'est votre...

M. L'Allier (Jean-Paul): Tout à fait, parce que, moi, je veux dire...

M. Cholette: Ça va.

M. L'Allier (Jean-Paul): C'est l'esprit du débat, là, qui nous donne la ligne, et je pense que cette ligne-là est positive.

La Présidente (Mme Robert): Alors, ça va. Donc, j'appelle le vote sur l'amendement à l'article 36 tel qu'il a été discuté. Est-ce que l'article 36 est adopté?

Une voix: Tel qu'amendé.

La Présidente (Mme Robert): Tel qu'amendé, oui.

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Robert): Alors, vu l'heure, j'ajourne la commission sine die.

(Fin de la séance à 17 heures)

