

Étude exploratoire de l'impact du tourisme de masse sur l'arrondissement historique du Vieux-Québec



Rapport final

ISBN : 978-2-550-60892-9 Imprimé
978-2-550-60893-6 PDF

Étude exploratoire de l'impact des activités touristiques sur l'arrondissement historique du Vieux-Québec

Cette étude exploratoire a été réalisée par la firme de consultants en patrimoine et architecture Patri-Arch pour la Direction du patrimoine et de la muséologie du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec.

Recherche et rédaction : **Marie-Josée Deschênes**, architecte et **Benoît Filion**, urbaniste

Révision : **Martin Dubois**, consultant en patrimoine

Nous tenons à remercier Mme **Danielle Blanchet** et M. **Sylvain Lizotte**, de la Direction du patrimoine et de la muséologie du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec, ainsi que Mme **Françoise Roy**, de la Division de la gestion du territoire de l'arrondissement de la Cité, pour leur précieuse collaboration.

Québec, version de juillet 2009, révisée en janvier 2010

Illustration de la page couverture : La rue du Petit-Champlain. Photo : Marie-Josée Deschênes, octobre 2008.

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1	Méthodologie	7
1.1.	Le mandat	7
1.2.	Les précédents internationaux	8
Chapitre 2	État de la situation	9
2.1.	Le enjeux du tourisme à Québec	9
2.1.1.	Les tendances internationales	9
2.2.2.	L'effet Québec	11
2.2.	Les enjeux de gestion du Vieux-Québec	13
2.2.1.	Les démarches entreprises par le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine	13
2.2.2.	Les démarches entreprises par la Ville de Québec	14
2.2.3.	La problématique	15
2.2.4.	Les constats	16
Chapitre 3	Les pistes de solution	19
3.1.	Faire du Vieux-Québec un quartier piétonnier	19
3.1.1.	Favoriser les modes de transport alternatifs	19
3.1.2.	Contrôler l'accès des véhicules au centre historique	21
3.1.3.	Améliorer la gestion de la circulation des véhicules	23
3.2.	Faire du Vieux-Québec un milieu de vie à part entière	26
3.2.1.	Diversifier l'offre commerciale	26
3.2.2.	Éradiquer l'hôtellerie illégale	27
3.2.3.	Améliorer l'offre de logements	28
3.3.	Aménager le Vieux-Québec pour les touristes	30
3.3.1.	Munir les espaces publics de commodités sanitaires	30
3.3.2.	Améliorer la signalisation dédiée aux touristes	30
3.3.3.	Gérer efficacement le patrimoine bâti	31
3.4.	Accroître l'offre touristique en dehors du Vieux-Québec	33
3.4.1	Implanter de nouvelles fonctions dédiées aux touristes en dehors du Vieux-Québec	33
Conclusion		34
ANNEXE 1 :		35
Neuf villes internationales dont le centre historique fait face au tourisme de masse		35
	Annapolis, États-Unis	37
	Bath, Angleterre	38
	Bamberg, Allemagne	39
	Bruges, Belgique	40
	Charleston, États-Unis	42

Édimbourg, Écosse.....	43
Ottawa, Canada.....	45
Savannah, États-Unis	46
Venise, Italie	47
Bibliographie	49

CHAPITRE 1 MÉTHODOLOGIE

1.1. Le mandat

Cette étude exploratoire porte sur la problématique de dévitalisation du centre historique du Vieux-Québec. Elle cerne, d'une part, la problématique entourant l'achalandage touristique, le déséquilibre des fonctions, l'effritement des milieux de vie et l'exode des citoyens du Vieux-Québec. D'autre part, l'étude tente de faire ressortir, principalement à travers neuf cas internationaux, des expériences pertinentes ainsi que des solutions répondant aux problèmes des quartiers historiques.

Le premier chapitre décrit la méthodologie de recherche utilisée tandis que le deuxième brosse à grands traits un tableau des tendances internationales actuelles en tourisme. Suivent les enjeux de gestion du Vieux-Québec qui mettent en exergue les statistiques provenant de la Ville de Québec qui a entrepris depuis 2005 une démarche de consultation auprès des citoyens, une réflexion de planification urbaine et la mise en œuvre d'un plan de quartier. Un plan directeur pour ce secteur a été déposé en juin 2008.

Le troisième chapitre présente quatre problématiques majeures pour lesquelles les expériences internationales étudiées apportent des pistes de solution. Bien que la taille des villes, l'ampleur et la gravité des menaces et la nature des problèmes puissent différer d'un exemple à un autre, les cas tentent de présenter certaines mesures, orientations, réflexions ou solutions qui pourraient être appliquées dans le contexte québécois. Il va sans dire qu'une telle étude demeure exploratoire et que seules les informations disponibles dans Internet ou à partir de sources facilement accessibles ont été consultées. Certaines villes constituent toutefois des modèles qu'il conviendrait d'étudier davantage afin d'importer des solutions qui ont fait leur preuve en d'autres lieux et qui pourraient aider à améliorer la qualité du milieu de vie qu'est le Vieux-Québec.

1.2. Les précédents internationaux

Près de 25 années ont passées depuis l'inscription de l'arrondissement du Vieux-Québec sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco en 1985. Le tourisme y est depuis longtemps une industrie majeure. Elle lui procure la visibilité essentielle à sa préservation et à sa mise en valeur dans un contexte de développement économique. Malgré tous les avantages et l'achalandage que cela engendre, on constate que cette affluence touristique peut aussi porter ombrage sur l'avenir de la communauté locale.

Il est généralement reconnu que la diminution de résidants dans un quartier affecte sa vitalité et peut engendrer une muséification du cadre bâti. Plusieurs lieux dans le monde subissent les effets pervers d'un tourisme surabondant. Les cas étudiés démontrent que le maintien d'une fonction résidentielle structurante, qui profite à la fois du tourisme et d'un milieu composé d'une mixité de fonctions offrant des services diversifiés et des logements abordables, est nécessaire¹. De par le monde, plusieurs villes s'attaquent depuis de nombreuses années à cette problématique et elles ont avancé, au fil du temps, différentes solutions parfois adaptables au Vieux-Québec.

Le document « *Plan directeur de quartier Vieux-Québec, Haute-Ville, Basse-Ville et Cap-Blanc : Étude sur le tourisme durable et l'aménagement du territoire dans les villes patrimoniales : 2^e partie sur la Gestion du tourisme, circulation et du stationnement* », réalisé par le Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales (CIRUR) en novembre 2005 (rapport final en février 2006) a servi de base dans cette recherche de précédents. Les constats évoqués dans cette étude rejoignent parfaitement les préoccupations de la présente étude et confirment les préceptes énoncés dans la littérature que nous avons analysée. Le survol de la littérature disponible en ligne et la consultation de certains documents ont permis de compléter et de valider ces informations. Cette description de neuf précédents a été mise en annexe afin de ne pas alourdir le texte. Elle se compose d'un portrait succinct de chaque ville étudiée présentées par ordre alphabétique. Sont ensuite décrites les mesures ou politiques entreprises pour améliorer les conditions de vie des résidants et par le fait même, pour soutenir la préservation de leur patrimoine culturel. Au chapitre 3, les solutions les plus adéquates sont présentées et appliquées aux enjeux spécifiques soulevés pour le quartier du Vieux- Québec.

1. Maude Blanchette et Dave Lamothe-Gagnon (avril 2005), *Enjeux et impacts sociaux du tourisme à Québec : Consensus et divergences, avantages et désavantages*, Département de sociologie, Université Laval, Québec, 80 p.

CHAPITRE 2 ÉTAT DE LA SITUATION

2.1. Le enjeu du tourisme à Québec

2.1.1. Les tendances internationales

Devant une augmentation générale du taux de scolarité des voyageurs internationaux, la tendance lourde dans le domaine du tourisme est sans contredit l'accroissement du tourisme culturel qui, selon l'Organisation mondiale du tourisme, croît en moyenne de 15 % par année². Il existe à cet effet plusieurs ouvrages, recherches et colloques récents qui témoignent de cet engouement. Avec les festivités grandioses entourant le 400^e anniversaire de la ville de Québec et plusieurs colloques sur le tourisme culturel et le patrimoine, 2008 a permis aux Québécois d'apprendre davantage des expertises internationales dans le domaine du tourisme culturel et du patrimoine. À la fin du mois de septembre 2008 se tenait à Montréal le colloque du Conseil international des musées (ICOM) dont le thème était *Tourisme culturel ; tendances et stratégies*³. Ce colloque se tenait en même temps que la 16^e Assemblée internationale du Conseil international des monuments et sites (ICOMOS) qui avait lieu à Québec et dont le thème du symposium scientifique était « *Où se cache l'esprit du lieu?* »⁴. Enfin, le colloque organisé par Tourisme Montréal en collaboration avec le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, la Ville de Montréal et la Conférence régionale des élus de Montréal (CRÉ), les 13 et 14 novembre 2008 à Montréal, avait pour thème *culture et tourisme : au cœur de l'identité urbaine*⁵. Lors de ce colloque, plusieurs des questionnements soulevés dans ce rapport ont été abordés.

Un consensus se dégage de toutes ces réflexions ; le touriste ne recherche plus seulement la détente lors de ses voyages mais une rencontre avec une culture différente de la sienne, riche et vivante, de laquelle il enrichira sa vision du monde. En accord avec cette nouvelle tendance, se dégagent de plus en plus la volonté et le besoin de faire « vivre une expérience » au visiteur afin qu'il retienne de son voyage des impressions fortes qui marqueront sa mémoire du lieu visité⁶. En accord avec cette tendance, plusieurs villes veulent se démarquer en ayant recours à des architectes renommés, les « *starchitectes* », pour développer des projets qui inciteront les touristes à venir visiter leur ville. En recourant aux services de l'architecte d'origine canadienne Frank Gehry, la ville espagnole de **Bilbao** a marqué un temps fort de cette nouvelle tendance. Depuis, plusieurs autres villes ont emboîté le pas. Mais pour procurer aux visiteurs une expérience, encore faut-il avoir quelque chose à lui faire vivre qui saura capter son attention. C'est pourquoi la notion d'expérience est souvent associée à celle « d'ambiance » où une atmosphère distinctive est recherchée. Selon cette nouvelle tendance, l'équation suivante est de plus en plus considérée comme gagnante dans le domaine du tourisme :

PIÉTONS + ESPACES DE QUALITÉ = DESTINATION RECHERCHÉE = ÉCONOMIE PROSPÈRE

2. Diane Précourt, « Tourisme et culture, le couple de l'heure », *Le Devoir*, 22 novembre 2008; consulté le 26 mai 2009 : <http://www.ledevoir.com/2008/11/22/217803.html>

3. http://icom.museum/index_fr.html

4. http://www.hospitalite.com/Clients/icomos/fr/02_nouvelles.htm

5. http://www.culturalamontreal.com/pdf/CultureTourisme_Programme.pdf

6. Commission des biens culturels du Québec. *Réflexion, un cadre de référence pour la gestion des arrondissements historiques*, septembre 2002, p. 23-24.

Le cas de la capitale de l'Écosse, **Édimbourg**, illustre bien cette tendance dans son récent document de promotion « *Edinburgh tourism, a framework for growth 2007-2015* », Édimbourg mise sur la création d'une ambiance distinctive dans sa ville historique propre à rendre l'expérience du visiteur inoubliable.

Tandis qu'**Édimbourg** veut développer une ambiance permettant d'offrir des expériences agréables et propres à sa réalité culturelle afin d'attirer des touristes, **Venise** – victime de sa popularité – tente de réduire son achalandage touristique excessif afin que chaque visiteur qu'elle accueille puisse y vivre une expérience authentique de qualité.

Dans la littérature sur le tourisme durable, des chercheurs ont élaboré un outil de mesure permettant d'évaluer la quantité optimale de touristes que peut accueillir un site touristique; la « Capacité de Charge du Tourisme ». Ce concept a été développé par les membres du laboratoire de Planification Environnementale de l'Université de l'Égée en Grèce en 2001⁷. Il serait intéressant que la Ville de Québec s'informe davantage de l'évolution de ces outils de gestion afin de déterminer les seuils d'achalandage qui ne devraient être dépassés.

En parallèle à cet usage de l'architecture à des fins de revitalisation urbaine et à la recherche d'ambiances urbaines distinctives, l'utilisation des nouvelles technologies constitue une autre tendance lourde en matière de tourisme. Désormais, c'est dans sa résidence que le voyageur explore le monde. Avec les récents explorateurs de recherche sur Internet, *Google Maps* et *Google Street View*, le voyageur peut visiter plusieurs villes sans même y mettre les pieds. Ces outils virtuels constituent désormais des incontournables en matière de promotion touristique. La Ville de **Bamberg** a compris l'importance de promouvoir son image et réalise actuellement une maquette virtuelle de la ville qui sera accessible sur Internet. Les projets novateurs exploitant les récentes technologies, comme le fait la Ville de **Lyon** et sa Fête des Lumières le 8 décembre de chaque année, ont aussi marqué une nouvelle façon de mettre en valeur une agglomération par la mise en scène lumière. C'est d'ailleurs dans cette tendance que s'inscrit le *Plan lumière de la capitale* à Québec ainsi que le projet phare des festivités du 400^e anniversaire de Québec qu'a été le *Moulin à images* réalisé par Robert Lepage sur les silos de la *Bungee* et dont le grand succès a permis qu'il soit représenté pour cinq années successives.

Ces nouvelles tendances en matière de tourisme et la venue des nouveaux outils technologiques émergent en même temps qu'une prise de conscience de plus en plus forte de notre empreinte écologique sur l'environnement. Au Québec, la Loi sur le développement durable constitue la pierre angulaire législative sur laquelle se construisent plusieurs initiatives de réduction de notre impact sur l'environnement. C'est dans ce courant que s'inscrit le programme de Clé verte de l'Association des hôtels du Canada évaluant les efforts de gestion écologique de certains établissements hôteliers⁸. Certaines villes, telle que le land autrichien **Voralberg**⁹, deviennent peu à peu des destinations qui se distinguent par l'aspect novateur de

7. Pour avoir accès au document *Définir, mesurer et évaluer la Capacité de charge dans les destinations européennes*, consulter le site internet suivant; http://ec.europa.eu/environment/iczm/pdf/tcca_fr.pdf

8. http://www.travelodge.ca/site2/sub/s_at.php?id=10&lg=fr

9. http://www.vorarlberg.travel/xxl/_area/382733/_subArea/622009/_lang/fr/index.html

leur architecture écologique. Les spécialistes internationaux y convergent pour apprendre des savoir-faire locaux qu'ils exporteront par la suite dans leur propre milieu.

2.2.2. L'effet Québec

Le succès fulgurant des festivités soulignant les 400 ans de Québec ont éclipsé hors de tout doute la morosité qui caractérisait le climat social de la ville, particulièrement depuis les fêtes de 1984. Ayant fait l'objet de plusieurs articles de journaux négatifs tel que celui signé par Simon Boivin en 2004 dans *Le Soleil* et subtilement intitulé *Une capitale trop confortable*¹⁰, Québec cherche activement son identité depuis les premiers préparatifs du 400^e, qui ont débuté au tournant du siècle. Déjà en 2001, le président et directeur général de la Société du 400^e, M. Roland Arpin, posait la question aux citoyens de la ville par son article paru dans *Le Soleil* et intitulé *Dans quelle sorte de ville voulons-nous vivre?*¹¹ Mais maintenant que les festivités ont apporté une concentration d'animation urbaine, de spectacles à grand déploiement, d'évènements de toutes natures tels que les grands feux d'artifices ou l'activité d'animation urbaine *400 ans Top Chrono*¹², un dynamisme palpable a suscité chez les citoyens une fierté qui a subtilement mais résolument changé l'atmosphère de la ville. On estime à plus de 93 % de la population qui a participé à l'une ou l'autre des activités festives, soit 664 965 personnes sur un total de 2,4 millions de visiteurs¹³. Avec des retombées économiques de plus de 438 M \$ dont 89 M \$ en investissement en infrastructures et 63 M \$ pour l'organisation des fêtes par la Société du 400^e, cela correspond à une augmentation de plus de 20 % de la valeur économique engendrée par le secteur touristique qui se chiffre à 1,6 milliard \$ annuellement. Ces festivités ont démontré que Québec doit se tourner vers l'avenir et emboîter le pas aux autres villes du monde qui se démarquent par leurs projets créatifs et novateurs capables de fédérer toute une communauté dans un projet social porteur.

La nouvelle administration de la Ville de Québec sous l'égide de son maire M. Régis Labeaume, reconnaît l'importance des retombées économiques générées par la tenue de grands évènements. Dans la foulée du dynamisme généré par les festivités, s'est tenu à l'automne 2008 l'évènement *Québec Horizon Culture* rassemblant les acteurs des différents paliers gouvernementaux, des organismes du milieu et des promoteurs privés afin d'annoncer plusieurs projets structurant pour la capitale¹⁴. Un plan d'action 2009-2014 a d'ailleurs découlé de cet évènement et recommande la mise sur pied d'un comité de travail sur le tourisme culturel¹⁵. Convaincu des retombées économiques importantes générées par la tenue d'évènements d'envergure internationale, le maire a aussi défendu avec conviction la tenue du *Reb Bull Crashed Ice*, évènement pourtant contesté par les désagréments qu'il impute aux

10. Simon Boivin, « Un capitale trop confortable », *Le Soleil*, 15 novembre 2004.

11. Roland Arpin, « Dans quelle ville voulons-nous vivre? », *Le Soleil*, 26 octobre 2001, p. A15.

12. <http://fr.video.canoe.tv/video/211f33223db2ec877e77baeaeb6565d770e653c3>

13. « 2,4 millions d'invités pour fêter Québec », *Le Soleil*, 23 mai 2009, p. 2.

14. <http://www.quebechorizonculture.qc.ca/>

15. Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine. *Québec Horizon Culture, plan d'action 2009-2014*, p. 11 ; http://www.quebechorizonculture.qc.ca/plan_action.html

résidants du Vieux-Québec assiégés pendant les quelques semaines nécessaires à l'organisation de l'évènement qui attire plus de 80 000 visiteurs dans le Vieux-Québec¹⁶.

Or, la tenue d'évènements de grande envergure oblige souvent de dépasser de façon extraordinaire la capacité de charge d'un site. Par exemple, la tenue du *Moulin à images* durant plus d'une soixantaine de soirées estivales a suscité du mécontentement auprès des résidants du Vieux-Québec qui devaient subir la trame sonore, soir après soir, en plus de la congestion générée par la foule qui se massaient dans toutes les rues limitrophes au bassin Louise. Mais encore, le feu d'artifice du 3 juillet marquant le coup d'envoi des festivités a généré des embouteillages monstres jamais encore vus dans la ville. Enfin, quelques jours plus tard, le spectacle de Paul McCartney rassemblant quelques centaines de milliers de spectateurs a transformé les plaines d'Abraham en champ jonché d'ordures, phénomène rarement vu à Québec!

De façon ponctuelle mais bien palpable, les festivités du 400^e ont permis d'explorer les limites de la capacité de charge touristique de la ville. Les situations extrêmes vécues ont illustré avec éloquence l'importance de contrôler la croissance du tourisme non pas seulement dans le Vieux-Québec mais dans l'ensemble du centre-ville. Bien qu'ils soient moins intenses, ces phénomènes de surcharges créant embouteillages, nuisances par le bruit, bains de foule, manque de sanitaires, débordement des poubelles et bris des aménagements urbains sont le lot des résidants du Vieux-Québec depuis plusieurs années. Et ce phénomène semble s'accroître.

16. Guy Benjamin, « Red Bull Crashed Ice : le parcours mettra mieux en valeur le Vieux-Québec », *Le Soleil*, 8 janvier 2009. <http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/actualites/la-capitale/200901/08/01-815886-red-bull-crashed-ice-le-parcours-mettra-mieux-en-valeur-le-vieux-quebec.php>, Pour le dossier de presse sur l'évènement, consulter <http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/dossiers/crashed-ice-2009/>

2.2. Les enjeux de gestion du Vieux-Québec

2.2.1. Les démarches entreprises par le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine

En tant que premier arrondissement historique québécois décrété en 1963 par l'amendement de la *Loi des monuments historiques*, le Vieux-Québec a fait l'objet de nombreuses études et analyses de la part de plusieurs organismes et chercheurs, dont notamment la Ville de Québec et le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine.

Dans l'évolution des réflexions entourant la gestion des arrondissements historiques et devant même la remise en cause de certains de ces territoires protégés, la Commission des biens culturels du Québec publiait en 2002 un document intitulé *Un cadre de référence pour les arrondissements historiques* rassemblant plusieurs constats importants découlant du statut d'arrondissement historique d'un territoire.

Dans ce cadre de référence, il est convenu que les villes historiques sont des valeurs sûres en matière d'attrait touristique et qu'elles bénéficient souvent d'aides financières pour la restauration des façades et des espaces urbains afin de préserver ce « décor » de qualité au pouvoir attracteur indéniable. Cependant, cette popularité peut engendrer l'usure prématurée du patrimoine bâti lorsque l'achalandage devient trop important¹⁷. La dégradation des finis intérieurs du Palais de Versailles ou celle de la Saint-Chapelle à **Paris**, ainsi que le pillage de certains temples en Asie, illustrent de façon éloquent l'effet d'un tourisme de masse sur l'accélération de la dégradation des monuments historiques.

Un autre effet négatif est aussi mis en évidence dans le cadre de référence de la Commission des biens culturels du Québec : la subordination de l'architecture contemporaine aux volontés d'offrir un cadre urbain historique « homogène » afin de pouvoir offrir au visiteur une image magnifiée d'une ville historique. En voulant copier l'architecture ancienne afin d'assurer une intégration respectueuse du cadre bâti ancien, on crée à long terme une incohérence dans la pratique constructive d'une société en oblitérant son évolution normale¹⁸. Ce type d'exigence impose un moratoire sur la création architecturale qui risque d'engendrer à long terme un appauvrissement de l'architecture contemporaine issue de toute une génération de professionnels du cadre bâti. Les constats actuels présumant du « manque d'audace » dans l'architecture contemporaine de Québec est une conséquence indirecte de la volonté de préserver l'authenticité de la vieille ville.

Pourtant, plusieurs projets québécois novateurs ont démontré qu'il est possible d'intervenir de façon contemporaine sur l'architecture ancienne avec respect et créativité. Les plus récentes philosophies d'intervention sur le patrimoine bâti soutiennent le devoir qu'ont les architectes d'intervenir avec le langage architectural, les matériaux et les méthodes de construction de leur

17. Commission des biens culturels du Québec. *Réflexion, un cadre de référence pour la gestion des arrondissements historiques*, septembre 2002, p. 24.

18. Commission des biens culturels du Québec. *Réflexion, un cadre de référence pour la gestion des arrondissements historiques*, septembre 2002, p. 18.

époque¹⁹. Plusieurs villes internationales ont démontré qu'il est possible de faire cohabiter cadre bâti historique et architecture contemporaine de qualité; elles en ont d'ailleurs fait leur marque de commerce en ayant recours à des *starchitectes*. N'est-ce pas cette audace architecturale incluant les initiatives les plus récentes en matière d'architecture durable que l'administration municipale de Québec recherche actuellement en visitant les grandes villes que sont **Barcelone** et **Chicago**²⁰ ?

Enfin, en 2008, le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine lance une consultation publique nationale afin d'actualiser la Loi sur les biens culturels en fonction des préoccupations actuelles dans le domaine du patrimoine. Désormais, ce ne sont plus seulement les monuments historiques qu'il faut sauver mais aussi les paysages culturels qui composent l'identité d'un territoire. Cette réflexion semble porter fruit comme en témoigne une récente allocution de la sous-ministre de la Culture qui souhaitait la reconnaissance de la culture comme le quatrième pilier du développement durable complétant les trois piliers généralement reconnus que sont le maintien de l'intégrité de l'environnement, assurer l'équité sociale et viser l'efficacité économique²¹. Cette vision concorde avec les orientations énoncées dans le plan d'action *Québec Horizon Culture* où la culture est vu comme un atout dans le développement économique d'une ville.

2.2.2. Les démarches entreprises par la Ville de Québec

Depuis la fusion de Québec avec les municipalités environnantes en 2002, la Ville de Québec a entamé une réflexion importante sur la gestion de son nouveau territoire avec la réalisation du Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) adopté en juin 2005. Ce document accorde une importance majeure à la revitalisation des quartiers centraux comme le Vieux-Québec. La Ville de Québec y énonce qu'elle veut faire du centre-ville un milieu de vie habité et animé en renforçant la fonction résidentielle, en assurant une saine cohabitation entre les différentes fonctions urbaines et en faisant la promotion de l'intermodalité des déplacements²².

En accord avec ces préoccupations et souhaitant élaborer le plan directeur de quartier du Vieux-Québec, la Ville de Québec a amorcé en 2005 une série d'études, de sondages et de consultations permettant d'abord de dresser un portrait du secteur afin d'élaborer des orientations générales et objectifs qui serviront de base à l'adoption d'un plan d'action et d'un plan concept. Le plan d'action du plan directeur a été adopté le 3 décembre 2007 par le Conseil de la Ville de Québec. Ce plan d'action est accompagné d'un budget de 600 000 \$ dont 100 000 \$ étaient déjà engagés en juin 2008²³.

19. Marie-Josée Deschênes, *Le mouvement de conservation au Québec, 1975-1995 : l'évolution d'une attitude critique*, mémoire de maîtrise, Université Laval, Québec, 1996.

20. <http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/opinions/editoriaux/200905/04/01-853245-le-test-de-labeaume.php>

21. <http://www.mddep.gouv.qc.ca/developpement/definition.htm>. Allocution de Mme Christiane Barbe au lancement du livre *Architecture municipale à Québec, 100 édifices publics*, le 7 avril 2009.

22. Ville de Québec, *Plan directeur d'aménagement et de développement*, juin 2005, p. 224.

23. Ville de Québec, *Plan directeur quartier Vieux-Québec et Cap-Blanc, constats et orientations, objectifs et actions*, Arrondissement de la Cité, Comité consultatif Vieux-Québec, colline Parlementaire et Cap-Blanc, juin 2008, p. 9-12.

Ces documents ont servi à repérer les principaux enjeux de gestion du Vieux-Québec auxquels les précédents internationaux devraient apporter des pistes de solution. La Ville a déposé son *Plan directeur pour le Vieux-Québec et Cap-Blanc* en juin 2008 et est actuellement en consultation publique pour élaborer un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour la colline Parlementaire. Elle entrevoit éventuellement la réalisation d'un PPU pour le Vieux-Québec.

2.2.3. La problématique

La dévitalisation du Vieux-Québec n'est pas de nature économique. Au contraire, les Américains et Européens s'arrachent les propriétés du Vieux-Québec, ce qui fait monter leur prix et rend plus difficile l'acquisition de propriété par les citoyens québécois, particulièrement l'acquisition par les jeunes familles ou les personnes à faible revenu. La dévitalisation dont on parle ici est celle de l'exode de résidents du Vieux-Québec qui est le quartier fondateur de la ville de Québec.

Le phénomène qui en découle, à l'instar de **Venise** – l'une des villes les plus affectée par ce phénomène²⁴ – est la création d'une ville « *Disneyland* » servant de décor pour les touristes qui cherchent en vain le mode de vie des résidents ayant désormais désertés ce secteur. L'authenticité tant recherchée par les visiteurs est alors disparue, ce qui - en regard des tendances mondiales actuelles en matière de tourisme - constitue un appauvrissement capable de freiner l'attrait touristique d'une ville à long terme même si elle reconnue comme un haut lieu du patrimoine mondial. À cet effet, certains commentaires véhiculés dans Internet concernant la banalisation du Carnaval de Venise sont éloquentes puisqu'ils expriment la déception de ne voir que des touristes dans les rues lors de cet évènement majeur marquant l'imaginaire de la ville. En effet, les touristes s'y rendent pour voir fêter les Vénitiens. Ces derniers, gênés par la grande quantité de touristes, semblent s'être retirés des festivités publiques. Ils fêteraient davantage entre eux, en privé²⁵. C'est ce phénomène de dénaturation que l'on nomme la dévitalisation. Dans un récent article du quotidien *Le Soleil*, le journaliste François Bourque appuie l'importance d'assurer une saine cohabitation entre les diverses fonctions du Vieux-Québec afin que ce quartier demeure vivant :

(...) Mais n'oublions jamais que le charme et la richesse du Vieux-Québec reposent sur la cohabitation des fonctions résidentielles, touristiques, institutionnelles et commerciales. Contrairement à d'autres quartiers historiques du monde, le Vieux-Québec n'est pas un décor de carton-pâte qu'on range une fois les touristes partis. C'est un vrai quartier habité par des citoyens dont la présence dépend de notre capacité à y maintenir une qualité de vie raisonnable. Un Vieux-Québec qu'on abandonnerait aux seuls touristes ou amants de passage ne serait pas non plus dans l'intérêt collectif²⁶.

Dans son *Plan directeur d'aménagement et de développement* (PDAD), la Ville de Québec reconnaît que la pression du tourisme engendre la dévitalisation du Vieux-Québec et confirme

24. Voir description de la problématique à l'annexe 1.

25. *Le hotdogfritecoca, la star du carnaval de Venise*; consulté le 26 mai 2009 : <http://radiofrance-blogs.com/eric-valmir/2009/02/14/le-hotdogfritecoca-la-star-du-carnaval-de-venise/>

26. François Bourque, « La course vers l'intérêt public », *Le Soleil*, 3 mars 2009; <http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/opinions/chroniqueurs/200903/02/01-832652-la-course-vers-linteret-public.php>

que le maintien d'une population résidante constitue un enjeu majeur. La présence de cette population résidante assure la vitalité et l'identité des lieux tant recherchés par le visiteur²⁷.

Afin de mieux cerner l'adéquation entre les solutions entrevues dans les exemples internationaux et la réalité du Vieux-Québec, nous avons extirpé de la volumineuse documentation traitant des démarches entreprises par la Ville depuis 2005 quatre enjeux majeurs qui caractérisent la problématique du Vieux-Québec²⁸. Ils sont présentés par ordre décroissant d'importance selon les impacts négatifs qu'ils ont actuellement sur la vitalité du Vieux-Québec. Les trois premiers enjeux sont directement destinés au Vieux-Québec tandis que le quatrième concerne les quartiers limitrophes.

Selon nos observations, afin de contrer son actuelle dévitalisation, le Vieux-Québec doit se transformer afin de devenir;

- Un quartier piétonnier;
- Un milieu de vie à part entière;
- Un quartier aménagé pour les touristes;

Afin de mieux répartir l'achalandage touristique dans la ville et ainsi désengorger le quartier historique, le quatrième enjeu est destiné à l'accroissement de l'offre touristique en dehors des murs d'enceinte du Vieux-Québec.

En résumé, la gestion du Vieux-Québec doit réconcilier trois rôles;

- Première ville française de l'Amérique du Nord comme destination touristique;
- Quartier comme lieu de vie pour ses citoyens;
- Arrondissement historique comme témoignage de l'héritage des modes de construire et de vivre de la société québécoise.

2.2.4. Les constats

Les constats principalement documentés par les enquêtes réalisées par la Ville de Québec dans sa démarche de réalisation du plan de quartier permettent de saisir la gravité de la situation actuelle. Les faits saillants sont présentés suivant les quatre enjeux énoncés précédemment.

Un quartier envahi par les véhicules

La récente consultation de la Ville de Québec auprès des citoyens du Vieux-Québec afin de déterminer un plan d'action concerté pour l'avenir de ce quartier a mis en relief l'énorme

27. Ville de Québec, *Plan directeur d'aménagement et de développement*, juin 2005, p. 62.

28. La documentation est disponible sur le site Internet de la Ville de Québec.

pression que la circulation véhiculaire fait subir aux résidants et visiteurs du Vieux-Québec. Ce sont 230 autobus par jour, 1000 camions et 24 000 automobiles qui circulent en ses murs quotidiennement entraînant pollution, bruit et encombrement dans ce quartier que l'on veut pourtant accueillant, beau et favorisant le déplacement piétonnier. Cet achalandage a un effet direct sur les résidants du Vieux-Québec puisque plus de 67 % d'entre eux possèdent une voiture et 51 % déclarent avoir de la difficulté à se trouver un stationnement à proximité de leur résidence.

Nul besoin des chiffres pour comprendre l'ampleur du problème. Il suffit de se promener sur le trottoir des artères commerciales de la vieille ville pour comprendre que la présence de véhicules crée des irritants que non seulement les résidants et travailleurs doivent endurer mais aussi les visiteurs et touristes. Cette situation affecte la qualité de l'espace public du Vieux-Québec et, par extension, son image de marque, ce qui peut affecter à long terme son attractivité.

Une offre de commerces de proximité insuffisante

Dans le portrait du territoire dressé dans le PDAD urbain, l'un des principaux objectifs de la Ville en matière de qualité de vie pour ses résidents est d'offrir des services de proximité. La Ville indique que près de 15 % des espaces commerciaux étaient vacants en 2003 sur la rue Saint-Jean, et ce, à l'intérieur des fortifications²⁹. Il est alors recommandé d'utiliser ces espaces pour diversifier l'offre commerciale et faciliter l'accès pour les résidents à de nombreux commerces et services de proximité qui font actuellement cruellement défaut dans le Vieux-Québec.

Des résidants de moins en moins présents

En plus de la présence anémique de commerces de proximité qui encourage les résidants à désertier l'arrondissement historique, la conversion de logements en hôtels illégaux constitue un autre facteur contribuant à la dévitalisation du Vieux-Québec. La présence d'hôtels illégaux dans certains secteurs à prédominance résidentielle nuit à l'établissement d'un cadre de vie de qualité. Ceci est ardemment dénoncé par les citoyens depuis plusieurs années. Le fait que ces hôtels puissent s'afficher officiellement avec Tourisme Québec sans qu'un permis municipal ne soit exigé contribue au fleurissement de cette industrie illégale. Le travail d'un comité mis sur pied par la Ville pour contrer cette problématique commence à porter fruit puisque des amendes substantielles ont été données aux fautifs en 2009³⁰.

29. Ville de Québec, *Plan directeur d'aménagement et de développement*, portrait du territoire, juin 2005, p. 173.

30. Claude Vaillancourt, « Hôtellerie illégale : la Ville intente les premières poursuites », *Le Soleil*, 3 avril 2009; <http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/actualites/la-capitale/200904/02/01-843033-hotellerie-illegale-la-ville-intente-les-premieres-poursuites.php>.

CHAPITRE 3 LES PISTES DE SOLUTION

3.1. Faire du Vieux-Québec un quartier piétonnier

3.1.1. Favoriser les modes de transport alternatifs

Afin d'améliorer la convivialité et le confort dans le Vieux-Québec, le plan directeur du Vieux-Québec daté de juin 2008 propose de restreindre les espaces réservés aux véhicules automobiles et ceux dédiés aux autobus du réseau de transport de la ville ou touristiques afin de laisser une plus grande place aux piétons. L'objectif recherché est de favoriser l'utilisation des modes de transport alternatifs dans le Vieux-Québec; déplacements à pied, en vélo, en taxi, en autobus, et l'accroissement du covoiturage. Afin d'atteindre cet objectif, la Ville de Québec entend développer, dans son plan triennal d'immobilisation (PTI), une stratégie de Gestion Intégrée des déplacements dans le Vieux-Québec comprenant la mise en place d'autobus électriques. C'est dans le cadre de cette nouvelle vision des transports en commun que des autobus électriques desservent maintenant le Vieux-Québec. Ce mode de transport a été particulièrement populaire lors des festivités du 400^e anniversaire.

Ces initiatives sont conditionnées par un changement profond d'habitude des différentes clientèles de cet arrondissement historique. La sensibilisation étant le fer de lance de l'application de ces modes de transport novateurs, les festivités du 400^e anniversaire ont permis de mettre en place un parcours d'autobus faisant la navette entre le stationnement situé à proximité de l'Aquarium de Québec près de la tête des ponts et le centre-ville. Malgré quelques petits problèmes de rodage, cette expérience s'est avérée un succès.

En plus de s'inscrire en droite ligne dans les préceptes écologiques désormais incontournables, faire la promotion du transport alternatif a le mérite de contribuer à l'amélioration de la qualité des espaces publics et à une plus grande vitalité urbaine de l'arrondissement historique. La diminution des irritants associés à la présence d'autocars, d'autobus, de camions, de véhicules de services et d'automobiles rendrait ce quartier davantage attractif pour de nouveaux résidents et particulièrement pour les familles.

Couplé à cet ambitieux projet qui amorce un changement majeur des perceptions des citoyens et visiteurs envers le transport en commun, la Ville de Québec entrevoit le réaménagement des artères empruntées par les piétons afin de favoriser les liens entre les divers secteurs du quartier, le Vieux-Québec et les quartiers limitrophes. Déjà, les aménagements de la coulée verte réalisés par la Commission de la capitale nationale et faisant la transition entre la rue Dauphine et le boulevard René-Lévesque favorisent les déplacements piétons entre le Vieux-Québec et la colline Parlementaire.

Plusieurs villes touristiques internationales dédient au piéton la première place. Dans le document de promotion « *Edinburgh tourism, a framework for growth 2007-2015* », **Édimbourg** aspire – entre autres – à ce que sa principale artère commerciale, la rue Princes, soit

entièrement piétonne et desservie par un tramway en 2015³¹. Édimbourg entrevoit le réaménagement d'artères et d'espaces publics de son centre-ville historique et de son littoral (waterfront) afin d'offrir « une expérience inoubliable » aux visiteurs.

De toutes les villes historiques qui accordent la prédominance aux piétons, **Venise** se démarque. Bien qu'il ne faille oublier que la ville soit desservie par un réseau de canaux élaborés, les visiteurs de Venise – tout comme ses résidents – s'y déplacent principalement à pied. C'est d'ailleurs la meilleure façon de découvrir ses rues étroites et ressentir l'effet presque théâtral de son cadre bâti découlant de la densité du cadre bâti et de l'absence de végétation.

Nommée aussi la « Venise du nord », **Bruges** est aussi desservie par un réseau de canaux comme Venise. Dans les deux villes, ces canaux permettent de découvrir la ville d'un point de vue différent, offrant des qualités paysagères que seule la présence de l'eau peut offrir. Si ces canaux sont secondaires à Bruges, ils sont essentiels à Venise puisqu'ils y jouent le rôle de voies de circulations principales permettant l'approvisionnement des commerces et hôtels par bateau, le déplacement des vénitiens, etc. Ce qui fait dire de Venise qu'elle est une ville piétonne – c'est-à-dire sans automobile – mais elle n'est toutefois pas dépourvue d'un moyen de transport en commun que sont les vaporettos pour permettre aux résidents et aux visiteurs de se déplacer dans les différents quartiers de la ville et d'explorer les îles situées à proximité que sont par exemple Murano et Burano. Dans le Vieux-Québec, cet exemple pourrait être transposé en offrant aux piétons la prédominance tout en contrôlant strictement l'accès aux véhicules utilitaires tels que les camions, les autobus et les autocars. Ce point fera l'objet du chapitre 3.2.1.

Dans une ville principalement dédiée au piéton, comme **Venise** ou même **Bruges**, l'importance accordée à la qualité de l'espace public et à l'aménagement des places domine toute autre considération urbaine. C'est pour préserver une ambiance agréable autant pour les visiteurs que pour les résidents que Venise tente de faire diminuer son achalandage de 15 millions à 8 millions de visiteurs par année par des publicités de dissuasion. Le succès des déplacements piétons dépend des parcours offerts. Voilà pourquoi la ville d'**Annapolis** a aménagé des sentiers piétons et cyclables reliant les principaux pôles touristiques afin de réduire les déplacements véhiculaires.

Afin d'encourager le mode de transport alternatif du visiteur, **Venise** a instauré un système sophistiqué de cartes, la *Venice Card* bleu ou orange, permettant d'avoir accès au transport en commun et aux commodités publiques à prix modique. Édimbourg s'est inspiré de cette carte et offre l'*Edinburgh Pass* afin d'offrir aux visiteurs une formule attrayante qui est accompagnée d'un guide répertoriant les attraits de la ville.

L'échelle restreinte du Vieux-Québec *intra-muros*, le dense réseau de rues commerciales que forment les rues Saint-Louis, Saint-Jean et la côte de la Fabrique ponctué de places publiques

31. Edinburgh Tourism Action Group, *Edinburgh tourism, a framework for growth 2007-2015*, p. 4. http://www.edinburgh.gov.uk/internet/Attachments/Internet/Business/Economic_development/ETAG_framework.pdf

majeures que sont les places d'Armes, de l'Hôtel-de-Ville, D'Youville et de l'Assemblée-Nationale forment un circuit à l'échelle piétonnier. Ce réseau viaire principal offre au piéton la proximité de services et une qualité remarquable d'espaces publics.

La rue Saint-Jean est fermée à la circulation automobile plusieurs jours de la belle saison, tout comme la Grande Allée. Bien que réticents avant la mise en place de telles initiatives, les commerçants se sont vite rendus compte que les gens attirent les gens...ce qui favorise les affaires! Mais il faut aller plus loin. Afin de favoriser les déplacements piétonniers dans le Vieux-Québec, il conviendrait d'aménager des espaces extérieurs dont la qualité urbaine inciterait le visiteur à vouloir les découvrir à pied! Déjà, en Basse-Ville, le quartier du Petit-Champlain, formé principalement de la rue piétonnière du Petit-Champlain, est reconnu pour l'ambiance chaleureuse de ses espaces extérieurs assurant à ses commerçants un achalandage enviable.

Or, les citoyens de Québec, au même titre que ceux des autres villes touristiques mondiales, semblent prêts à rendre piétonne une bonne partie du centre historique. Tel que mentionné dans un récent article du journal *Le Soleil* intitulé *Saint-Joseph, Saint-Jean, Cartier et Maguire aux piétons!*³² Le journaliste Pierre-André Normandin vante les mérites des rues commerciales piétonnières et nous renseigne sur les différentes expériences réalisées en France qui sont devenues des succès. La piétonisation des centres historiques ne date pas d'hier puisque la ville de **Rouen** aurait lancé le bal en 1972. Normandin nous apprend aussi que près de nous et tout récemment, c'est **New York** qui a rendu piétonne Times Square afin de le désengorger des véhicules automobiles!

3.1.2. Contrôler l'accès des véhicules au centre historique

Dans le rapport de la consultation publique daté de décembre 2005³³, le désengorgement du Vieux-Québec est généralement souhaité et la mise en place d'une stratégie efficace en matière de contrôle des stationnements et de la circulation est énoncée comme une priorité.

La réduction des autobus et des autocars touristiques circulant dans le Vieux-Québec est alors suggérée afin de diminuer les nuisances qu'ils engendrent : impact visuel négatifs, bruit, poussière, polluants atmosphériques et émissions de gaz à effet de serre.

Les participants aux consultations publiques suggèrent que les circuits de transport en commun soient remplacés par un « circuit Vieux-Québec » afin de diminuer le nombre d'autobus pénétrant dans ce secteur avec, parfois, très peu de passagers. Les citoyens ont demandé que soient mis en place des parcours d'autobus écologiques afin de réduire les effets néfastes de la circulation des plus gros véhicules bruyants tout en diminuant la circulation automobile. L'apport du transport collectif passera d'abord par la mise en place d'autobus écologiques afin de réduire les effets néfastes de la circulation des plus gros véhicules bruyants tout en diminuant la

32. Pierre-André Normandin, « Saint-Joseph, Saint-Jean, Cartier et Maguire aux piétons! », *Le Soleil*, 20 juin 2009; <http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/dossiers/10-idees-pour-quebec/200906/19/01-877407-saint-joseph-saint-jean-cartier-et-maguire-aux-pietons.php>

33. Ville de Québec, *Rapport de consultation publique, plan directeur du Vieux-Québec, Haute-Ville, Basse-Ville, Cap-Blanc, constats et forum sur la définition des orientations à l'égard des fonctions résidentielles, commerciales et touristiques, de la circulation et le stationnement*, Activité des 14 et 26 novembre 2005.

circulation automobile, et la production de gaz à effet de serre. Des stationnements situés à l'extérieur de l'enceinte de la ville fortifiée pourraient être mis à la disposition des différentes clientèles du Vieux-Québec : touristes, travailleurs et visiteurs des résidants. Un tarif avantageux devrait inciter l'utilisation de ces transports en commun.

Ces suggestions ont été écoutées puisque des initiatives ont été prises par la Ville de Québec, particulièrement dans le cadre des festivités de 2008. L'implantation d'un autobus électrique écologique « Écolobus » reliant les principaux attraits du Vieux-Québec et de la colline Parlementaire, le marché du Vieux-Port, la traverse Québec-Lévis et le terminus d'autobus de la place D'Youville est un grand succès. Cette initiative s'inscrit dans un programme de gestion intégrée des déplacements dans le Vieux-Québec parrainé par le Réseau de Transport de la Capitale (RTC) et supporté par les trois paliers de gouvernement et visant à :

- Réduire les déplacements motorisés;
- Accroître les déplacements à pied et en transport en commun;
- Réduire la pollution par le bruit et les gaz d'échappement des véhicules;
- Améliorer la qualité de vie des résidants et des visiteurs³⁴.

Suivant ces mêmes recommandations, les festivités du 400^e ont été l'occasion d'instaurer des navettes entre le centre-ville et les quartiers périphériques où sont aménagés des stationnements incitatifs dénommés les « Parc-O-Bus »³⁵.

Afin de favoriser les modes de transport alternatifs où la première place serait réservée au piéton, plusieurs villes historiques ont développé des outils de gestion des accès du centre-ville pour les véhicules. À cet effet, plusieurs villes historiques se sont dotées de plans de gestion du trafic dont tous les aspects concourent à offrir des accès et déplacements efficaces malgré que l'automobile n'y soit pas reine.

Bien que toutes les villes touristiques étudiées aient adopté des mesures pour contrer la circulation automobile dans les centres historiques, **Bruges** se démarque par l'originalité et l'efficacité des solutions appliquées. Ayant aussi connu les problèmes des villes touristiques matures dont la congestion et les conflits d'usage sont les symptômes les plus importants³⁶, la Ville de **Bruges** se démarque des autres villes historiques d'Europe par le fait qu'elle a mis en place, depuis au moins 20 ans, un système de hiérarchisation intermodale où stationnements incitatifs et débarcadères d'autocars situés en périphérie de la ville historique permettent aux visiteurs d'y avoir accès sans y pénétrer avec leur véhicule.

À **Bruges**, le plan de trafic élaboré pour gérer la circulation des véhicules se décline en quatre axes principaux dont Québec devrait s'inspirer pour améliorer l'utilisation de transports alternatifs et mieux contrôler l'accès de véhicules dans le centre historique :

34. http://www.rtcquebec.ca/francais/services/nosservices_ecolobus.html

35. http://www.rtcquebec.ca/francais/services/parcobus_01.html

36. Best Practice 22, « Managing traffic flows and trying to preserve intangible atmosphere in Bruges, Belgium », http://www.culture-routes.lu/picture/IMG/pdf/Best_Practice_22.pdf?PHPSESSID=4

- 1) La circulation directement au cœur historique est interdite, et elle se voit donc rediriger sur une route circulaire périphérique au centre. Une seule rue y donne accès et elle est limitée à 30 km/h.
- 2) Qu'ils aient accédé à la ville en automobile, en train ou en autobus, les visiteurs d'un jour accèdent au centre historique à pied ou par le transport en commun constitué de navette dont le coût est inclus à celui du stationnement.
- 3) Les autocars touristiques dont les usagers séjournent à Bruges peuvent pénétrer à l'intérieur du centre historique pour déposer les voyageurs. Mais ils doivent se stationner dans les stationnements situés à cette fin en périphérie de la ville. Si les voyageurs ne demeurent qu'une seule journée, ces autocars n'ont pas accès au centre historique et doivent laisser leurs passagers aux stationnements incitatifs, là où des navettes les transporteront au centre historique.
- 4) L'utilisation du vélo est encouragée pour visiter la ville. Le visiteur peut louer pour 6 euros par jour un vélo qu'il peut se procurer à l'endroit où les navettes locales déposent les visiteurs, au centre de la ville historique. Des parcours touristiques avec guides sont offerts à vélo. Les cyclistes ont droit en tout temps de circuler librement dans le centre et de plus en plus d'espaces réservés à leur effet voient le jour.

Par ailleurs, le peu d'espaces de stationnement, l'étroitesse des rues médiévales et le grand nombre de piétons, de cyclistes et de calèches constituent des irritants pour tout véhicule voulant s'aventurer dans le centre-ville. Un grand stationnement est donc aménagé à la gare principale et des autobus font la navette vers le centre-ville à un taux assez fréquent. Au centre-ville, les visiteurs peuvent louer des vélos pour arpenter le centre-ville.

Enfin, tel que souligné dans la présentation de Pascal Laliberté de l'organisme Vivre en ville³⁷, la sensibilisation est un outil majeur pour changer les comportements des citoyens. Les activités de sensibilisation comme les journées et semaines thématiques telles que « En ville sans ma voiture » sont importantes. Promouvoir le covoiturage, l'utilisation du service *Communauto* ou offrir des avantages fiscaux pour ceux qui utilisent le transport en commun (déductions fiscales, remboursement par l'employeur, etc...) sont des actions qui, à long terme, favoriseront le changement de comportement des citoyens.

3.1.3. Améliorer la gestion de la circulation des véhicules

En février 2006, la présentation par Vivre en ville du document *Transports Viables et aménagement dans le Vieux-Québec : L'heure des choix* expose divers exemples et pistes d'action pour améliorer la gestion de la circulation des véhicules dans le Vieux-Québec.

Afin de renforcer la présence de résidents dans le Vieux-Québec, l'amélioration de la gestion de la circulation implique de réviser la politique de distribution des vignettes de stationnement pour les résidents et la répartition des espaces disponibles ainsi que la politique de stationnement

37. Pascal Laliberté, *Transports Viables et aménagement dans le Vieux-Québec : L'heure des choix, exemple et pistes d'action*, document powerpoint de l'organisme *Ville en ville*, 27 février 2006, p. 8.

pour les travailleurs dans le quartier. Dans le *Plan directeur Vieux-Québec et Cap-Blanc* est émis l'objectif d'améliorer l'accessibilité aux stationnements pour les résidants en révisant le système d'attribution des vignettes et leur mode de contrôle, la diffusion de l'information relative à l'attribution de vignettes pour les différents utilisateurs tels que les résidants, visiteurs, utilisateurs de « Communauto » et la stratégie d'information et de signalisation des stationnements publics situés à proximité du Vieux-Québec à l'intention des visiteurs³⁸.

Cette volonté municipale d'améliorer la gestion de la circulation des véhicules pourrait s'inspirer de la répartition des stationnements de la ville d'**Édimbourg**. Depuis 30 ans, Édimbourg possède 3 types de zones de stationnements dans son centre-ville historique :

- (1) réservées pour les résidants et leurs invités;
- (2) partagées pour les résidants et leurs invités et horodateurs pour les visiteurs;
- (3) Avec horodateur de durée limitée en fonction d'un tarif exigé aux visiteurs.

Ce système assure une disponibilité d'espaces pour les résidants et décourage le stationnement de visiteurs sur de longue durée. Les trois zones sont gérées selon différentes modalités (durée des permis pour invités, endroits, horaires, tarifs etc.). Depuis, les fortes pressions sur le centre de la ville incite les dirigeants à étendre ces espaces contrôlés dans l'enceinte du site du patrimoine mondial. L'agrandissement de ce territoire où s'appliqueront ces contraintes sera accompagné d'une augmentation des tarifs pour les permis et horodateurs au centre-ville toujours dans le but de favoriser les transports alternatifs.

Mais encore, la gestion des autocars constitue aussi un enjeu majeur de la circulation véhiculaire dans le Vieux-Québec. À cet effet, la Ville de **Charlestown** est exemplaire. Elle possède un règlement pour gérer la présence des autocars touristiques dans le centre-ville historique. Pour pouvoir circuler dans le secteur, un autocar doit obtenir un permis 6 heures à l'avance. Voici les exigences entourant ce règlement :

- présence obligatoire d'un guide touristique offert par la Ville dans tout autocar qui circule dans le centre historique;
- restriction de la circulation des autocars en interdisant leur circulation dans l'aire patrimoniale entre 17h et 9h;
- afin de pouvoir circuler entre 9h et midi et 14h et 16h30, et ce pour les autocars de moins de 7,6 m, il faut obtenir l'un des 6 permis disponibles à chaque heure. Ces derniers ne sont valides que pour une seule journée;
- les permis émis permettent de contrôler les parcours autorisés, limiter les temps d'embarquement et de débarquement et localiser formellement les stationnements de longue durée. Chaque autocar peut se voir assigner des conditions différentes qui dépendent du fonctionnaire en poste qui évalue la situation en fonction de la dynamique générale d'achalandage.

38. Ville de Québec, *Plan directeur quartier Vieux-Québec et Cap-Blanc, constats et orientations, objectifs et actions*, Arrondissement de la Cité, Comité consultatif Vieux-Québec, colline Parlementaire et Cap-Blanc, juin 2008, point 1.2.A, p. 62.

Ainsi, les autocars de plus de 7,6 m ne peuvent qu'emprunter deux voies périphériques au centre historique. Hors des heures de pointe, ils sont autorisés à pénétrer au sein du site par deux rues spécifiquement identifiées. De plus, pour ceux-ci seulement 4 permis sont émis à chaque heure et uniquement sur les plages horaires de midi à 14h et de 16h30 à 18h.

Ces méthodes ont prouvé leur efficacité pour diminuer les nuisances sonores et la pollution de l'air, et ce sur plusieurs périodes de la journée. Cette façon de faire nécessite toutefois beaucoup de ressources sur une base quotidienne et l'attribution des permis est tributaire du jugement des fonctionnaires.

Cet exemple de système très rigide servant à contrôler la présence d'autocars au centre-ville de **Charlestown** pourrait aussi s'appliquer au développement de circuits spécifiques et à la gestion des horaires des camions de livraison afin de contrôler leurs déplacements dans le Vieux-Québec.

3.2. Faire du Vieux-Québec un milieu de vie à part entière

Afin de contrer la dévitalisation du Vieux-Québec, il faut percevoir et gérer cet arrondissement historique comme un milieu de vie à part entière. Cette approche adhère aux préceptes de développement durable en considérant le Vieux-Québec non pas seulement comme un décor pittoresque pour les visiteurs, mais comme un réel quartier où résident des citoyens, tout aussi réels!

La Ville de Québec reconnaît dans son ouvrage *Le portrait du territoire* du Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) que préserver un équilibre entre les fonctions économique et résidentielle dans l'arrondissement de la Cité et particulièrement dans le Vieux-Québec est un grand défi. L'importance de la fonction résidentielle dans ce secteur fait consensus puisqu'il est considéré par la Ville de Québec comme un milieu prioritaire où la présence accrue de résidants, particulièrement de familles, doit être valorisée. Afin d'y parvenir, la municipalité entend promouvoir la diversification des activités économiques et prendre en considération les besoins des résidants. Quatre actions prioritaires ont été identifiées : diversifier l'offre commerciale, éradiquer l'hôtellerie illégale, améliorer l'offre de logement et soutenir la vie de quartier du Vieux-Québec.

3.2.1. Diversifier l'offre commerciale

Lors des consultations publiques, plusieurs citoyens ont dénoncé le peu de commerces de proximité dans l'arrondissement historique du Vieux-Québec. Cette situation constitue un obstacle majeur à l'accroissement de la présence de résidants et particulièrement de familles dans ce quartier historique. Cette situation découle de la pression imbuë du tourisme dans ce secteur. En effet, les services de proximité et dédiés aux résidants tels que les tabagies, épiceries, pharmacies, quincailleries, cliniques médicales ou dentaires n'ont pas la masse critique de clientèle pour survivre. Il en résulte une désertion des services de proximité comme les écoles au profit de commerces dédiés aux touristes. L'annonce du déménagement de l'école primaire Saint-Louis-de-Gonzague à l'extérieur du Vieux-Québec a fait ressurgir cet enjeu de vitalité du quartier du Vieux-Québec³⁹. Selon l'auteure, « Tant qu'il y aura des écoles, des épiceries et des quincailleries, il y aura de la vie dans ce quartier ». En effet, les boutiques de souvenirs, boutiques de vêtements, souliers, bijouteries, friandises, les restaurants et galeries d'art s'adressent à une clientèle plus large et ne peuvent répondre à tous les besoins essentiels des citoyens du quartier. Cette situation se vit aussi à **Venise** où les Vénitiens désertent la ville parce qu'ils ne peuvent plus y trouver les services de proximité capables de répondre à leurs besoins quotidiens.

Ce déséquilibre de la mixité commerciale contribue à long terme à faire du Vieux-Québec, à l'instar de Venise, une ville « *Disneyland* » servant de décor pour les touristes qui cherchent en vain le mode de vie des résidants ayant désormais déserté ce secteur.

Il est convenu dans les documents d'orientation de la Ville de Québec, particulièrement à l'orientation 7 du plan d'action déposé en juin 2008, d'accroître la vitalité commerciale du

39. Daphnée Dion-Viens, « Une école primaire pour garçons au Petit Séminaire », *Le Soleil*, 8 avril 2009, p. A9.

quartier en harmonie avec la fonction résidentielle⁴⁰. Cette volonté implique donc une mixité commerciale équilibrée apte à offrir aux résidants les commerces de proximité essentiels et les services que sont les tabagies, épiceries, pharmacies, écoles, CLSC, banques, quincailleries, etc. capables de desservir autant les résidants de la Basse-Ville que ceux de la Haute-Ville.

Afin de connaître davantage les besoins du milieu, la Ville de Québec entend évaluer les outils réglementaires pour favoriser les commerces et les services de proximité et élaborer une étude de marché des besoins des résidants et des travailleurs ainsi qu'un inventaire des garderies (CPE) dans l'arrondissement La Cité-Limoilou dont fait partie le Vieux-Québec⁴¹.

En marge de cette diversification obligée des commerces dans le Vieux-Québec afin de soutenir un milieu de vie dynamique, la présence de commerces dans un arrondissement historique constitue parfois un irritant quant à l'intégration de cette fonction dans des édifices patrimoniaux ou anciens. Bien que dans l'arrondissement historique étudié, l'affichage commercial ne constitue pas un enjeu majeur puisqu'il a fait l'objet de beaucoup de contrôle dans les dernières années, la Ville de Québec entend continuer à diffuser la réglementation et la politique d'affichage commercial et à maintenir l'aide technique qu'elle procure aux commerçants à cet effet.

De plus, afin d'améliorer la qualité des paysages urbains nocturnes de ce secteur historique, un contrôle devrait aussi être fait sur l'éclairage des rues et des commerces afin d'éviter les éblouissements et le gaspillage d'énergie. En effet, le suréclairage est souvent une nuisance pour les résidants des centres-villes. De plus, un meilleur contrôle de l'éclairage nocturne permet de mettre davantage en valeur les bâtiments patrimoniaux mis en lumière.

3.2.2. Éradiquer l'hôtellerie illégale

Le dossier conflictuel le plus important depuis quelques années dans le Vieux-Québec concerne l'hôtellerie illégale. Dans les constats énoncés dans le plan directeur du Vieux-Québec daté de février 2006, il est fait mention que 64 % des répondants croient que préserver la vocation résidentielle du Vieux-Québec est l'enjeu primordial de ce secteur⁴².

Devant la demande importante de lieu d'hébergement pour les touristes, la Ville a recensé plus de 52 établissements occupés illégalement par des touristes, ce qui crée un va et vient que plusieurs résidants dénoncent⁴³. De manière générale, cette industrie illégale génère de nombreuses nuisances difficilement quantifiables : circulation accrue, manque de stationnements pour les résidents et les visiteurs du Vieux-Québec, bruit et insécurité pour les résidants et impossibilité de contrôler la qualité du produit.

40. Ville de Québec, *Plan directeur quartier Vieux-Québec et Cap-Blanc, constats et orientations, objectifs et actions*, Arrondissement de la Cité, Comité consultatif Vieux-Québec, colline Parlementaire et Cap-Blanc, juin 2008, p. 75.

41. *Ibid*, objectif 7.3.

42. Ville de Québec, *Plan directeur du quartier Vieux-Québec : constat*, Arrondissement de la Cité, Division de la gestion du territoire, document Powerpoint présenté en novembre 2005, mis à jour en février 2006, p. 46.

43. Pascal Laliberté, *Transports Viabiles et aménagement dans le Vieux-Québec : L'heure des choix, exemple et pistes d'action*, document Powerpoint de l'organisme *Ville en ville*, 27 février 2006, p. 40.

De plus, Tourisme Québec protège le consommateur mais n'exige pas de permis de la Ville pour les hôtels qu'elle recommande. En effet, le propriétaire peut s'annoncer sans même posséder un permis municipal⁴⁴.

La Ville de Québec est déjà engagée dans sa volonté de mettre en œuvre une stratégie d'intervention visant à réduire l'hôtellerie illégale par la mise sur pied d'un comité qui s'occupe de cette problématique. En 2009, les premières amendes ont été données aux propriétaires fautifs⁴⁵. Cependant, l'éradication de l'hôtellerie illégale passe aussi par le contrôle des publicités de ces hôtels auprès de l'Office du Tourisme. Cet organisme devrait exiger le permis d'hôtellerie de l'établissement avant d'accepter des les publiciser. Lorsque l'établissement est fautif, plusieurs citoyens ont proposé lors des consultations que l'Office dénonce à la Ville de Québec ces établissements illégaux.

Afin de préserver les logements existants et d'éviter qu'ils ne soient convertis en hôtellerie, la ville de **Bath** protège son parc immobilier existant en établissant des critères stricts quant à la transformation de ce dernier au profit de l'hôtellerie. La préservation de la fonction résidentielle est particulièrement visée par ces critères.

De son côté, **Venise** contrôle la sous-location d'appartements aux touristes par une déclaration obligatoire aux autorités publiques. Sans éradiquer l'exode des Vénitiens de la ville, cela offre au moins l'avantage de connaître exactement la proportion de logements sous-loués et d'en contrôler les activités, la qualité, la répartition géographique en plus de permettre de sévir en cas de dérogation aux règlements en vigueur.

3.2.3. Améliorer l'offre de logements

Le principal objectif qui ressort des consultations tenues par la Ville de Québec de 2005 à 2008 auprès des citoyens du Vieux-Québec est de prioriser la fonction résidentielle dans le Vieux-Québec. Devant un accroissement significatif de propriétaires étrangers qui occupent les logements seulement quelques semaines par année, qu'ils soient Américains ou Européens, cette volonté nécessite des actions importantes à court terme. En 2006, la Ville recensait plus de 636 propriétaires de logements du Vieux-Québec qui vivaient à l'extérieur du Vieux-Québec dont près de 130 à l'extérieur même du Québec⁴⁶. Pour remédier à cette situation, la Ville a adopté en septembre 2005 une politique d'habitation et certains programmes afin d'encourager la vocation résidentielle dans le Vieux-Québec. La Ville de Québec entrevoit la réalisation d'une

44. Ville de Québec, *Plan directeur du quartier Vieux-Québec : constat*, Arrondissement de la Cité, Division de la gestion du territoire, document Powerpoint présenté en novembre 2005, mis à jour en février 2006, p. 74-75.

45. Claude Vaillancourt, « Hôtellerie illégale, la Ville intente les premières poursuites », *Le Soleil*, 3 avril 2009. <http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/actualites/la-capitale/200904/02/01-843033-hotellerie-illegale-la-ville-intente-les-premieres-poursuites.php>

46. Ville de Québec, *Plan directeur du quartier Vieux-Québec : constat*, Arrondissement de la Cité, Division de la gestion du territoire, document Powerpoint présenté en novembre 2005, mis à jour en février 2006, p. 46.

étude pour évaluer l'effet de cette gentrification sur l'explosion de la valeur foncière des propriétés du Vieux-Québec⁴⁷.

La présence de résidants dans ce secteur historique et touristique est garante de la préservation de la vitalité et de l'authenticité du Vieux-Québec. C'est de cette façon qu'elle préservera son attractivité et qu'elle se démarquera auprès des nombreuses villes touristiques à l'échelle internationale.

Pour attirer ces résidants, la Ville a adopté en septembre 2005 une politique d'habitation et le Plan de développement déposé en juin 2008 prévoit l'élaboration d'une stratégie d'interventions municipales afin d'augmenter l'offre de logements à prix abordable, particulièrement pour les familles et les étudiants⁴⁸. L'élaboration d'un plan de communication pour inciter les travailleurs à demeurer dans le quartier constitue un autre des axes de développement du plan de développement de la Ville. Cependant, c'est d'une réelle politique de revitalisation des logements qui se concrétiserait par une aide financière à la rénovation que le Vieux-Québec a besoin pour favoriser le retour au centre-ville⁴⁹.

En effet, pour exploiter de façon éco-responsable le potentiel de construction de logements du Vieux-Québec, il serait de mise de réutiliser d'abord les espaces vacants des édifices existants avant de penser construire de nouveaux édifices. Plusieurs édifices commerciaux possèdent des étages vacants, particulièrement sur la rue Saint-Jean. Cette situation perdure depuis plusieurs décennies. En stimulant la réhabilitation des étages situés au-dessus des commerces, on préserve le patrimoine bâti du secteur, on améliore la qualité des espaces urbains en éliminant les lieux abandonnés et négligés qui favorisent le regroupement de « gangs » qui constituent un facteur répulsif auprès de familles voulant s'établir au centre-ville.

Déjà, le Vieux-Québec possède un programme de restauration de bâtiments dénommé *Maître d'œuvre* et qui a permis d'offrir au Vieux-Québec son visage actuel qui fait la fierté du Québec. Cependant, il serait souhaitable qu'un programme exclusivement dédié à la transformation des bâtiments ou parties de bâtiments actuellement vacants en logements à prix abordable soit mis sur pied afin d'accélérer les interventions concrètes sur le terrain.

En conclusion, pour attirer des résidants, des familles, des étudiants et des travailleurs et les inciter à vouloir s'établir dans le quartier du Vieux-Québec, il faut développer et soutenir les lieux, services et activités contribuant à une vie de quartier de qualité. Cette considération dépasse celle qui commande d'offrir des commerces de proximité mais va jusqu'à exiger que des parcs et espaces publics aménagés de façon plus intime soient principalement dédiés aux résidants. La présence de services telles que piscine, gymnase, école, centre communautaire, église, etc. est névralgique pour que le Vieux-Québec soit un réel quartier recherché.

47. Ville de Québec, *Plan directeur quartier Vieux-Québec et Cap-Blanc, constats et orientations, objectifs et actions*, Arrondissement de la Cité, Comité consultatif Vieux-Québec, colline Parlementaire et Cap-Blanc, juin 2008, point 1.2.A, p. 42.

48. Ville de Québec, *Plan directeur quartier Vieux-Québec et Cap-Blanc, constats et orientations, objectifs et actions*, Arrondissement de la Cité, Comité consultatif Vieux-Québec, colline Parlementaire et Cap-Blanc, juin 2008, point 1.2.A, p. 42.

49. Pascal Laliberté, *Transports Viabes et aménagement dans le Vieux-Québec : L'heure des choix, exemple et pistes d'action*, document Powerpoint de l'organisme *Ville en ville*, 27 février 2006, p. 19.

3.3. Aménager le Vieux-Québec pour les touristes

3.3.1. Munir les espaces publics de commodités sanitaires

Un quartier visité par plus de 9 millions de visiteurs en 2002⁵⁰ nécessite obligatoirement des espaces publics et des commodités principalement dédiées aux touristes et visiteurs. Si les espaces publics ont reçu une attention digne de mention grâce aux initiatives de la Ville de Québec et par les actions de la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ), les commodités sanitaires sont encore trop peu nombreuses pour répondre adéquatement aux besoins des touristes et visiteurs. Bien que certaines toilettes publiques aient été aménagées depuis quelques années, particulièrement sur la Place-Royale, une étude réalisée par la CCNQ en 2002 approfondit cette problématique et énonce plusieurs exemples internationaux où des vespasiennes ont été aménagées de façon intégrée aux différents contextes historiques dans lesquelles elles prennent place⁵¹.

Le constat de l'étude confirme le besoin de toilettes supplémentaires dans la vieille ville et propose des sites à privilégier qui, de par leur rôle de places urbaines, possèdent un grand achalandage. À l'intérieur des fortifications, la terrasse Dufferin et le stationnement de l'Hôtel-de-Ville sont énoncés tandis qu'à l'extérieur des murs, place D'Youville et le secteur des Glacis aujourd'hui principalement dénommé la place de l'Assemblée-Nationale sont considérés comme les deux endroits où l'on devrait retrouver des toilettes publiques.

Or, la difficulté qu'engendre l'aménagement de toilettes publiques dans un milieu urbain est de trouver un local, un espace public, dans un cadre bâti qui est souvent privé. Afin de solutionner ce problème, **Barcelone** constitue la référence internationale en matière d'aménagement de vespasiennes. Les toilettes faisant partie du mobilier urbain sont intégrées à l'aménagement paysager. De plus, afin de subventionner la construction de ces services publics, ces objets urbains servent de panneaux d'affichage ce qui les rapproche aussi d'un autre type de mobilier urbain; la colonne Morris.

3.3.2. Améliorer la signalisation dédiée aux touristes

Afin de diminuer la quantité de véhicules dans la ville, la congestion ainsi que la frustration des visiteurs, une bonne signalisation est nécessaire afin de diminuer le temps des visiteurs consacré à se repérer dans la ville. Bien que les principaux attraits du Vieux-Québec soient identifiés, il serait souhaitable de raffiner le concept de signalisation autant des principaux attraits touristiques que des sanitaires, commerces, stationnements, etc.

Dans son plan d'action, le « *Inspiring Action – The Edinburg City Centre Action Plan 2005-10* » publié en 2005, **Édimbourg** fait état des mesures déjà en place pour accommoder le visiteur telle la signalisation touristique pour orienter les visiteurs et la mise à leur disposition d'une carte semblable à la Venice Card, l'« *Edinburg Visitor Pass* », qui donne accès gratuitement au

50. Ville de Québec, *Plan directeur d'aménagement et de développement*, portrait du territoire, juin 2005, p. 184.

51. Commission de la capitale nationale du Québec. *Les toilettes publiques à Québec, étude sur les infrastructures sanitaires dans le secteur centre de la capitale nationale du Québec*, rapport inédit réalisé par Philippe Plante, 15 octobre 2001.

transport vers l'aéroport, au transport en commun, l'entrée dans 27 sites et des promotions dans 26 établissements participants. La Ville a mis en place le système de signalisation « Capital Signs » pour faciliter la signalisation destinée aux touristes.

À **Boston**, la *Freedom Trail* relie 16 sites historiques et elle est encastrée dans le pavé par des briques rouges ou une ligne peinte en rouge⁵². Ce circuit serpente dans la ville et pour tout visiteur averti constitue un guide qui mène pas à pas aux principaux attraits historiques de la ville. Depuis 2008, la ville de Québec s'est dotée d'un premier circuit du genre, le Parcours VivaCité. Ce tout nouveau circuit riche en découvertes et facile à suivre grâce à son balisage au sol (pastilles vertes et bleues incrustées aux trottoirs) permet aux piétons qui l'empruntent de découvrir les quartiers qui ceignent le Vieux-Québec ainsi que de jolis parcs, attraits historiques, places publiques, rues populaires et boutiques de toutes sortes⁵³. Par ailleurs, la même année, par l'intermédiaire du centre d'interprétation de la vie urbaine, la Ville de Québec s'est doté d'un autre type de circuit pédestre autonome à ciel ouvert, le tout nouveau parcours autonome *Circuit-Québec* constitué de 32 bornes sonores dans la ville en français, anglais et espagnol accessibles de jour comme de nuit⁵⁴.

3.3.3. Gérer efficacement le patrimoine bâti

Bien que la mise en valeur du patrimoine bâti du Vieux-Québec soit un concept partagé de la majorité des intervenants en matière de gestion urbaine et architecturale tout comme de la population, les plus récentes tendances en matière de tourisme culturel commandent de prendre aussi en considération les valeurs culturelles qui sous-tendent ce patrimoine. C'est pourquoi il est si important que le patrimoine bâti mis à l'honneur soit « habité ». Tel que mentionné au début de cette étude, le but visé n'est plus d'offrir seulement une destination, mais une expérience, un contact avec les résidants. Ce nouvel écotourisme est beaucoup plus profitable pour le visiteur puisqu'il peut ainsi mieux saisir la culture de la ville visitée. De son côté, le résidant développe une fierté envers son quartier, sa ville, qui ne peuvent qu'améliorer sa qualité de vie et celle de l'ensemble de la population⁵⁵. À cet effet, les fêtes du 400^e de Québec ont transformé le cynisme qui caractérisait la description de la Ville dans les médias par un vent de fierté, d'audace et de créativité propres à faire de Québec une ville gagnante. Qui aurait pu en dire autant en 2007?

L'*esprit du lieu* qui distingue Québec des autres villes nord-américaines se résume principale au rôle majeur qu'elle a joué au Régime français comme principal lieu de pouvoir et de commerce de la Nouvelle-France. La volonté de préserver le patrimoine bâti du Vieux-Québec afin d'offrir aux visiteurs un encadrement urbain harmonieux qui lui permette de saisir cet esprit des lieux crée une pression imbue sur les projets d'intervention qui – devant l'éventualité d'un geste déplacé – préconise des interventions souvent très conservatrices. L'effet pervers qui en découle et qui a été dénoncé dans le *Cadre de référence pour la gestion des arrondissements historiques* de la Commission des biens culturels du Québec est de freiner la créativité des

52. <http://www.cityofboston.gov/freedomtrail/>

53. <http://www.parcoursvivacite.com/>

54. <http://www.museocapitale.qc.ca/002.htm>

55. Commission des biens culturels du Québec. *Réflexion, un cadre de référence pour la gestion des arrondissements historiques*, septembre 2002, p. 30.

architectes, concepteurs, designers, promoteurs et propriétaires au profit d'une soi-disant intégrité ou pire, authenticité de la ville.

Oscillant entre la volonté de **Bilbao** de se démarquer par la présence de projets conçus par de grands architectes et celle de **Rome** où l'obtention de permis de construction peut prendre des mois, les autorités encadrant le Vieux-Québec doivent statuer sur l'approche préconisée. Plusieurs controverses entourant les projets dans le Vieux-Québec découlent souvent de l'absence d'exigences claires des autorités capables de communiquer la vision qu'ils souhaitent pour l'évolution de leur ville. La situation étant si ambiguë que les promoteurs hésitent à présenter des projets franchement contemporains aux autorités de peur que leur projet soit refusé sur le champ.

Mais pourtant, les tendances actuelles en matière d'intervention sur le patrimoine prônent davantage les interventions contemporaines dont la qualité architecturale est assurée que les interventions d'insertion, d'« accompagnement », favorisant le pastiche. Les tenants de l'approche typo-morphologique commandent de bien connaître le type portant d'un tissu urbain dans lequel le projet s'insère et de s'en inspirer pour créer un projet contemporain qui s'intègre à son contexte. En aucun cas, les tendances internationales actuelles commandent qu'un édifice contemporain soit la réplique d'un édifice ancien afin qu'il s'harmonise à un tel point qu'il ne soit plus possible de savoir de quelle époque provient ce « nouvel » édifice. Encore une fois, le vent de création et d'ambition qui souffle sur Québec depuis les festivités de 2008 semble marquer le tournant – attendu depuis plusieurs décennies – qui relègue au second plan les interventions « en style » qui ont marqué les balbutiements des interventions québécoises sur le patrimoine bâti et dont Place-Royale en constitue le témoin le plus probant.

Enfin, de par son implantation sur un haut plateau, la Haute-Ville offre des vues exceptionnelles et des percées visuelles sur la région environnante tout en procurant, aux dédales de ses rues, des perspectives visuelles qui participent activement à la qualité du cadre urbain. Afin de préserver ces paysages exceptionnels, la Ville entrevoit d'identifier ces vues afin d'en assurer la protection par l'élaboration d'outils réglementaires appropriés et d'en diffuser l'information. Il importe de connaître ce qui caractérise les paysages du Vieux-Québec afin qu'aucun nouveau projet ne nuise à leur préservation mais au contraire, les valorise.

3.4. Accroître l'offre touristique en dehors du Vieux-Québec

3.4.1 Implanter de nouvelles fonctions dédiées aux touristes en dehors du Vieux-Québec

La ville de Québec a beaucoup à offrir aux visiteurs. Depuis le 19^e siècle, Québec est visité pour la beauté de ses paysages naturels, la monumentalité des attraits naturels que sont les chutes Montmorency, Kabir Kouba et celles de la rivière Chaudière. Que le touriste explore la région de la capitale n'est pas nouveau. Or, à cette époque, ces visiteurs venaient ici pour une longue période étant donné la précarité des moyens de déplacement. Aujourd'hui, les visiteurs passent quelques jours, et parfois seulement quelques heures dans la ville, particulièrement dans le cas des croisiéristes. Ce court laps de temps n'empêche pas la possibilité de leur faire découvrir d'autres quartiers qui permettrait de désengorger le quartier du Vieux-Québec. En Haute-Ville, la colline Parlementaire avec le secteur de l'Assemblée-Nationale, le quartier Saint-Jean-Baptiste, le parc des Champs-de-Bataille et le secteur de la Grande Allée sont le prolongement naturel du Vieux-Québec et offrent des attraits et commerces jusqu'à l'avenue Cartier. En Basse-Ville, le quartier Saint-Roch, tout récemment revitalisé, constitue un atout de taille qu'il conviendrait de valoriser. À cet effet, une récente législation permet aux commerçants de laisser leurs commerces ouverts en soirée afin de profiter des visiteurs et touristes qui assisteront aux activités d'animation urbaine que sont les spectacles *Les Chemins invisibles* du Cirque du Soleil et le *Moulin à images* de Robert Lepage⁵⁶.

À cet effet, prônant que les différentes activités culturelles à grand déploiement tel que le Festival d'été, les Fêtes de la Nouvelle-France et le *Moulin à images* imposaient une grande pression sur les citoyens du Vieux-Québec et qu'il serait préférable de les disperser dans d'autres quartiers de la ville. Ce point de vue concorde avec le concept de capacité de charge mentionné antérieurement. Au risque de se répéter, l'équilibre entre les droits des citoyens et ceux des visiteurs doit être trouvé afin que le Vieux-Québec demeure vivant.

Afin de désengorger le centre touristique, plusieurs villes ont développé des attraits en-dehors des centres historiques. Cela permet afin de mieux répartir l'affluence. Suivant les orientations du « *Maryland Heritage Preservation and Tourism Areas Program* », **Annapolis** a opté pour l'utilisation de mesures de répartition des activités, des commerces et services dans la ville. Elle a choisi de mettre en place un nouveau centre des visiteurs à l'extérieur du cœur historique ainsi que l'aménagement de stationnements périphériques avec services de navettes en direction du district historique.

56. Marc Allard, « Saint-Roch devient zone touristique », *Le Soleil*, 23 juin 2009. <http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/actualites/la-capitale/200906/22/01-878071-saint-roch-devient-zone-touristique.php>

CONCLUSION

À la lumière des démarches réalisées par la Ville de Québec depuis 2005 et des initiatives des diverses organisations impliquées dans la gestion du Vieux-Québec tel que le Comité de citoyens du Vieux-Québec ou le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, le sort du Vieux-Québec préoccupe. Depuis les festivités du 400^e anniversaire de la ville, nombreux ont été les commentaires et les articles de journaux qui soulèvent la problématique qu'engendre une trop grande quantité de touristes dans cet arrondissement historique qui est et qui doit demeurer un milieu de vie.

En résumé, les quatre axes de réflexions auxquels doivent s'attarder les gestionnaires du Vieux-Québec concernent la place des piétons, la qualité du milieu de vie des résidents du centre historique. Sans pouvoir offrir toutes les solutions nécessaires à la résolution de ces principaux enjeux du Vieux-Québec, cette étude a au moins le mérite de soulever ces quatre problématiques, de regrouper les réflexions ayant été faites par la Ville et les citoyens à leur sujet et d'apporter des comparables internationaux offrant une panoplie de solutions.

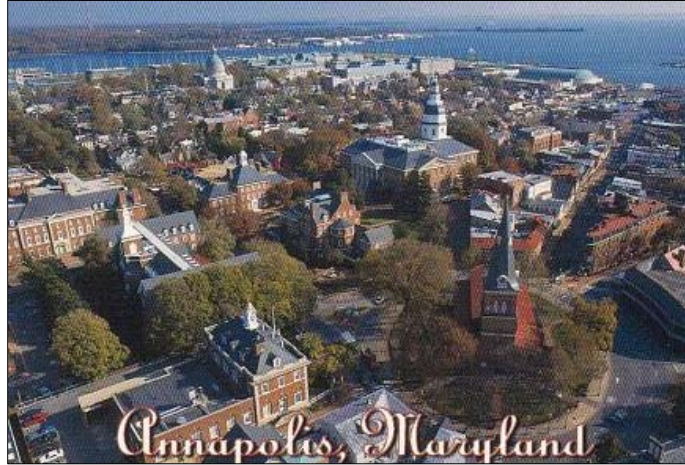
À l'aube d'un colloque international intitulé « Les quartiers historiques : Pressions, enjeux, actions » dans le cadre des *États généraux du Vieux-Québec*, organisé par l'Institut du Nouveau Monde à l'initiative du Comité des citoyens du Vieux-Québec et qui se tiendra les 20 et 21 mai 2010 à Québec, la prochaine étape est de regrouper les différents partenaires autour des enjeux soulevés dans cette étude et ceux qui seront probablement abordés lors de ce colloque afin de créer une synergie et ainsi générer des actions concertées qui ont tous comme objectif l'amélioration de la qualité du cadre de vie du Vieux-Québec autant pour ses résidents que pour ses visiteurs.

ANNEXE 1 :

NEUF VILLES INTERNATIONALES DONT LE CENTRE HISTORIQUE FAIT FACE AU TOURISME DE MASSE

Annapolis, États-Unis

Capitale de l'État du Maryland, Annapolis occupe le bord de mer près de la baie de Chesapeake. Elle est également incluse dans l'agglomération de Washington, DC, et elle accueille chaque année environ 2,25 millions de visiteurs, en excluant les excursionnistes (CIRUR, 2006). Sa population d'environ 37 000 habitants profite d'un centre historique datant de la fin du 17^e siècle, se situant à l'embouchure de la rivière Severn. Comme toutes les villes que nous décrivons dans cet article, Annapolis est touchée par un achalandage touristique très important compte tenu de sa taille et de son nombre de résidents permanents.



www.annapolisdjs.com : vue aérienne

Méthode de dispersion des usages (CIRUR, 2006)

- Suivant les orientations du *Maryland Heritage Preservation and Tourism Areas Program*, Annapolis a choisi de mettre en place un nouveau centre des visiteurs à l'extérieur du cœur historique ainsi que l'aménagement de stationnements périphériques avec services de navettes en direction du district historique. Ainsi les touristes peuvent être plus facilement dirigés et comblés, de manière à diminuer les flux sur certaines voies tout en facilitant leur expérience. Ainsi, pour favoriser l'utilisation du transport en commun, une congestion allégée et une répartition des activités dans la ville, Annapolis a opté pour l'utilisation de mesures de dispersion des commerces et services.

Gestion de la circulation, des stationnements et du transport (CIRUR, 2006)

- Le plan urbain vise à accentuer l'offre en espaces de stationnement en périphérie du centre historique, tout en améliorant la visibilité de ceux-ci afin qu'ils soient utilisés.
- Un service de navettes reliant les différents sites de stationnements périphériques vers le cœur de la ville est offert.
- Un système d'affichage en temps réel informe les visiteurs sur le nombre de stationnements disponibles.
- Un tarif incitatif encourage les gens à se stationner pour de longues durées.
- Des sentiers piétons et cyclables relient les principaux pôles touristiques. La Ville tente d'inciter par l'aménagement une réduction des déplacements véhiculaires.

Bath, Angleterre

Unique en son genre, Bath est l'une des trois villes dans le monde qui est entièrement classée comme ville du patrimoine mondial et ce, depuis 1987. Située dans le sud-ouest de l'Angleterre, elle tire son nom des thermes thérapeutiques qui ont fait sa renommée. Aujourd'hui, sa population avoisine les 90 000 habitants et est considérée comme la destination touristique la plus importante après Londres dans tout le Royaume-Uni. Elle renferme en effet près de 5 000 bâtiments classés et attirent près de 2 millions de visiteurs chaque année (CIRUR, 2006).



www.wikipédia.com: Pont Pulteney sur la rivière Avon.

Méthode de contingentement fondée sur des critères (CIRUR, 2006)

- Fondé sur des critères d'évaluation, le *Bath Local Plan* priorise l'étalement dans le temps et l'espace des séjours touristiques dans son centre historique.
- La Ville souhaite aussi faire le suivi et le monitoring de l'activité touristique et favoriser la prolongation et la distribution des séjours sur une période annuelle.
- Par exemple, un nouveau centre des congrès exigerait entre autres des critères de construction, une prise en compte du voisinage, un regard sur le paysage et le patrimoine en place et une assurance de ne pas accroître les problèmes de circulation, de congestion et de stationnement.
- De plus, elle protège maintenant son parc immobilier existant en établissant des critères stricts semblables quant à la transformation de ce dernier au profit de l'hôtellerie. La préservation de la fonction résidentielle est particulièrement visée par ces critères.
- Pratique pour étudier les projets au cas par cas, cette approche favorise la transparence et la planification au niveau local. Cependant, la subjectivité des critères laisse parfois place à l'interprétation.

Bamberg, Allemagne

Ville allemande, Bamberg est aussi classée au patrimoine mondial de l'Unesco. Cet honneur lui a été décerné en 1993 pour son plan médiéval ancien et la qualité architecturale et culturelle de ses 2 200 monuments historiques. Avec une population de 70 500 habitants en 2003, et ses 2 millions de visiteurs annuels, cette Ville a opté pour un outil des plus inusités pour mettre en valeur son patrimoine et gérer son développement. Ici, aucune mesure précise n'est présentée, mais plutôt un outil de gestion fort polyvalent. Bamberg propose un modèle virtuel en trois dimensions de sa ville.



Bamberg, Karing, 2008.

Création d'une représentation virtuelle de la ville (Karing, 2008)

- La Ville travaille depuis quelques années sur ce projet de modèle virtuel. Il peut être utile autant pour les curieux qui souhaitent découvrir Bamberg ou encore pour les décideurs qui veulent s'assurer de faire des bons choix de planification. On peut alors observer la ville sous tous ses angles et dans les moindres détails sur *Google Earth*.
- Principalement utilisé comme outil de planification urbaine, le modèle virtuel pourrait devenir une plateforme fort intéressante pour observer l'effet de mesures à introduire sur des aspects variés : la congestion, le transport en commun, l'implantation d'un nouvel hôtel ou d'une nouvelle fonction, les flux touristiques ou de la circulation, etc.
- Ce système pourrait aussi être utile à titre d'outil de navigation pour les visiteurs, de gestion des commerces, de base de données sur les hôtels, de contrôle en temps réel des stationnements disponibles ou du transport en commun. Plusieurs applications sont possibles avec un outil d'information aussi versatile.



Maquette virtuelle de Bamberg, Karing, 2008.

Bruges, Belgique

Classée en l'an 2000 comme joyau médiéval, Bruges renferme un centre historique qui partage des problèmes semblables au Vieux-Québec, et cela ne date pas d'hier. Près de 118 000 personnes habitent la ville de Bruges en 2008, dont environ 20 500 dans son centre historique (Pickard, 2001). Elle reçoit annuellement autour de 3 millions de touristes alors que le tiers ne sont que de passage pour moins d'une journée (CIRUR, 2006). Fondée à l'époque du Moyen-Âge, elle se préoccupe depuis longtemps de son patrimoine ancien, de ses fortifications et de la qualité architecturale. Dès 1972, le plan d'urbanisme opte pour une approche de concentration des activités touristique dans son centre (Pickard, 2001).

Méthode de concentration des usages (CIRUR, 2006)

- Le triangle d'or est un secteur déterminé du centre où la Ville prend soin de concentrer les activités touristiques afin d'éviter les conflits avec les autres parties du cœur historique.
- En 1996, Bruges interdit l'implantation de nouveaux hôtels dans le triangle d'or suite aux pressions des résidents afin de freiner l'exil de la fonction résidentielle. Cette interdiction se rapproche aussi d'une forme de contingentement normatif des usages, un peu comme le règlement de zonage au Québec qui détermine des normes spécifiques d'implantation et les usages autorisés par exemple.
- Suite à cela, elle crée une zone réglementée où doivent se positionner les nouvelles activités touristiques diurnes afin d'établir une transition entre le centre et les secteurs résidentiels périphériques. Les commerces desservant les visiteurs d'un jour et la restauration y sont alors interdits.
- Les auteurs mentionnent que les politiques de concentration pourraient être à l'origine de l'expérience parfois négative affectée par les masses touristiques que perçoivent les visiteurs. La diminution des conflits entre ces derniers et les résidents est toutefois, hors des périodes de pointe, un avantage indéniable.

Mesure d'accompagnement (CIRUR, 2006)

- Elle relocalise des entreprises et bâtiments en périphérie pour favoriser la mise en valeur du patrimoine et les activités touristiques au cœur historique.
- Elle interdit certains usages au rez-de-chaussée des bâtiments afin d'éviter les nuisances possibles entre les activités (contingentement des usages).

Gestion de la circulation, des stationnements et du transport (Best practice 22)

- Le « Traffic Plan » détermine que la circulation directement au cœur historique est interdite, et elle se voit donc rediriger sur une route circulaire périphérique au centre. Une seule rue y donne accès et elle est limitée à 30 km/h.

- Les visiteurs d'un jour peuvent donc accéder au centre à pied ou par le transport en commun.
- Les cyclistes ont droit en tout temps de circuler librement dans le centre et de plus en plus d'espaces réservés à leur effet voient le jour.
- Les autocars touristiques sont aussi redirigés en périphérie pour se stationner. De plus, lorsque leurs voyageurs ne restent pas plus d'une journée, ils n'ont pas le droit d'embarquer ou de débarquer des visiteurs dans le centre.
- Tous les autobus publics qui circulent dans le centre ont été remplacés par des minibus, qui sont plus faciles à manoeuvrer, moins polluants et visiblement moins contraignants.



La Grand-Place, www.wikipédia.com .

Charleston, États-Unis

Premier district historique officiellement créé aux États-Unis, Charleston se situe au bord de l'Atlantique dans l'État de la Caroline du Sud. Son cœur historique s'étend sur environ 7,2 km² et il est considéré à travers l'État comme un des meilleurs exemples de préservation du style « *Old South* ». En 2000, on y recensait près du tiers des 110 000 personnes qui habitent la ville, c'est-à-dire environ 35 000 résidents (CIRUR, 2006). Chaque année près de 4 millions de touristes empruntent les rues étroites des deux districts historiques de la ville. Les cars touristiques et la congestion accentuée par leur présence seraient à l'origine de bien des maux chez les résidents (Blanchette, 2005).



Le centre-ville, www.destination360.com.

Règlement gérant la présence des autocars touristiques (CIRUR, 2006)

- Le règlement impose d'abord et avant tout la présence d'un guide touristique offert par la Ville dans tout autocar qui circule dans le centre historique.
- Le règlement restreint aussi la circulation des cars en interdisant leur circulation dans l'aire patrimoniale entre 17h et 9h.
- Une seule façon de circuler entre 9h et midi et 14h et 16h30, et ce pour les autocars de moins de 7,6 m, est d'obtenir l'un des 6 permis disponibles à chaque heure. Ces derniers ne sont valides que pour une seule journée.
- Par ce même règlement, à l'aide des permis, ils contrôlent les parcours autorisés, limitent les temps d'embarquement et de débarquement et localisent formellement les stationnements de longue durée préparés à leur effet. Chaque autocar peut se voir assigner des conditions différentes qui dépendent du fonctionnaire en poste, qui alors évalue la situation.
- Par exemple, les autocars de plus de 7,6 m ne peuvent qu'emprunter deux voies périphériques au centre historique. Hors des heures de pointe, ils sont autorisés à pénétrer au sein du site par deux rues spécifiquement identifiées. De plus, pour ceux-ci seulement 4 permis sont émis à chaque heure et uniquement sur les plages horaires de midi à 14h et de 16h30 à 18h.
- Ces méthodes se sont prouvées efficaces pour diminuer les nuisances sonores et la pollution de l'air, et ce sur plusieurs périodes de la journée. Cette façon de faire nécessite toutefois beaucoup de ressources sur une base quotidienne et ne s'assure pas de la rigueur des fonctionnaires quant à l'attribution des permis.

Édimbourg, Écosse

Ville au passé épique, Édimbourg est la capitale de l'Écosse. Inscrite dans le palmarès des villes du patrimoine mondial de l'UNESCO en 1995, elle compte plus de 450 000 habitants et accueille à ce jour environ 4 millions de touristes annuellement (CIRUR, 2006). Le secteur de la vieille ville ne compterait plus que 8 000 habitants et c'est en partie pourquoi la Ville s'implique énormément dans le contrôle de son développement et de la mise en valeur de ses attraits. Des mesures de gestion de la circulation, du stationnement et de la planification urbaine ont été mises de l'avant pour gérer le tourisme dans l'ensemble du centre-ville (vieille ville et nouvelle ville).



Château et centre-ville, www.clickair.com.

Gestion de la circulation, des stationnements et du transport (CIRUR, 2006)

- En 2005, la Ville publie un plan d'action, le « *Inspiring Action – The Edinburgh City Centre Action Plan 2005-10* » qui fait état des mesures déjà en place :
 - Aménagement d'un terminal pour le rabattement des autobus;
 - Un système de signalisation touristique pour orienter les visiteurs;
 - Une étude pour évaluer la pertinence d'un poste de péage limitant l'accès vers le centre-ville à l'automobile et diminuant ainsi la congestion;
 - Une carte semblable à la Venice Card, l'« *Edinburg Visitor Pass* », qui donne accès gratuitement au transport vers l'aéroport, au transport en commun, l'entrée dans 27 sites et des promotions dans 26 établissements participants.
- Actions à venir :
 - Mise en place d'une stratégie en transport propre au centre-ville, adaptée aux orientations de la stratégie locale et à la demande;
 - Augmentation de l'espace dédié aux déplacements piétons;
 - Évaluation du système piétonnier de signalisation;
 - L'implantation d'un nouveau système de tramway;
 - Mise en place du système de signalisation « *Capital Signs* » pour touristes ;
 - Développer une politique de tarification pour soutenir le développement de la stratégie de stationnement;
 - Aménager des stationnements incitatifs de grande capacité.
- Révision des stationnements contrôlés
 - Depuis 30 ans, la Ville assure par ce système une disponibilité d'espaces pour ses résidents et décourage le stationnement de visiteurs sur de longue durée.
 - 3 types de zones : (1) réservées, (2) partagées et (3) avec horodateurs
 - (1) Pour les résidents et leurs invités
 - (2) Pour les résidents et leurs invités + horodateurs pour les visiteurs
 - (3) Durée limitée en fonction d'un tarif exigé aux horodateurs
 - Les trois zones sont gérées selon différentes modalités (durée des permis invités, endroits, horaires, tarifs etc.).

- Les pressions fortes sur le centre amènent les dirigeants à penser étendre ces espaces contrôlés dans l'enceinte du site du patrimoine mondial.
- Des tarifs plus importants pour les permis et horodateurs seraient exigés au centre-ville pour encourager à la fois le piéton et le transport en commun.

Ottawa, Canada

Capitale nationale du Canada, Ottawa comprend la cité parlementaire canadienne. Avec une population avoisinant les 825 000 personnes en 2001, elle possède de nombreux musées et sites d'activités touristiques comme la colline Parlementaire. Elle constate que des problèmes majeurs causés par la présence importante d'autocars



Scène hivernale d'Ottawa, www.city.ottawa.on.ca.

touristiques font surface au cœur de la ville. Les conditions et les effets entourant la problématique ne sont peut-être pas identiques à ceux du Vieux-Québec, mais les solutions mérites d'être mentionnées. Ottawa a donc optée pour des mesures de gestion de l'offre en période de pointe estivale (CIRUR, 2006).

Gestion des flux touristique : (Ashworth, 2000)

- Par l'implantation de nouvelles attractions culturelles (comme le *National Gallery* et le *Canadian Museum of Civilization*) le long de la rivière et près de sentiers et ponts piétons (vers Gatineau), Ottawa désengorge d'autres pôles touristiques de sa ville tout en mettant en valeur les berges de la rivière. De plus, cette approche combinée à d'autres initiatives publiques a suscité un intérêt renouvelé pour des sites à proximité comme le Musée canadien de la Guerre et sur Sussex Drive, moussant ainsi la valeur des commerces voisins.

Gestion de l'offre en stationnements pour les autocars (CIRUR, 2006).

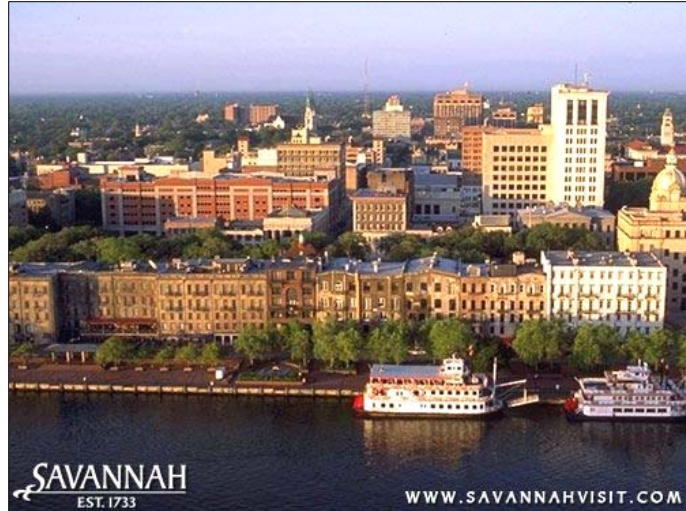
- Près des Plaines Lebreton, en périphérie du centre, la Ville offre gratuitement 13 espaces, 24 heures sur 24, au premier autocar arrivé.
- Au centre-ville même, 28 parcomètres sont dédiés aux autocars touristiques. Ils fonctionnent selon des périodes de 20 minutes exigeant des tarifs de 1,50 \$ à 2,00 \$. Des permis d'une journée sont aussi disponibles et donnent accès à ces mêmes espaces.

Zones d'embarquement/débarquement pour les autocars (CIRUR, 2006).

- Certaines zones ont une durée maximale d'utilisation limitée à 10 minutes et permise pour toute la journée.
- D'autres seulement du lundi au vendredi à l'extérieur des heures de pointe.
- Certaines sont autorisées seulement les samedis et dimanches toute la journée.

Savannah, États-Unis

Ville située en Géorgie, elle est fondée en 1733 et agit aujourd'hui comme une des destinations touristiques les plus prisées de cet état du sud-est des États-Unis. Son centre historique, équivalent au centre-ville, couvre près de 6,5 km² et se situe non loin de l'embouchure de la rivière Savannah. Sa population avoisinait en 2006 les 130 000 personnes et elle accueille annuellement près de 6 millions de touristes (CIRUR, 2006).



District historique et traversiers, www.savannahvisit.com

Méthode de dispersion des usages

- Ses planificateurs ont choisi d'éloigner l'implantation de leur centre des Congrès, le *Savannah International Maritime Trade and Convention Center*, et d'un complexe hôtelier important à l'extérieur du centre historique, et de les localiser en vis-à-vis de l'autre côté de la rivière Savannah (CIRUR, 2006). Cet endroit est rapidement accessible par traversier et permet ainsi de désengorger le district historique pendant le jour et de soutenir une répartition plus dispersée des équipements et activités liés au tourisme et aux affaires.
- Comme pour Annapolis, cette façon de faire peut contribuer à diminuer les pressions sur des secteurs visés. En complémentarité avec des incitatifs au transport en commun, la dispersion peut s'avérer efficace selon le milieu.
- Les craintes face à cette approche misant sur la dispersion est qu'ultimement, l'effet d'entraînement pourrait engendrer une dilution du problème sur une plus grande partie de la ville, et créant ainsi de nouvelles pressions sur des secteurs à vocation à prédominances résidentielle (CIRUR, 2006).

Venise, Italie

La problématique à Venise est reconnue depuis longtemps et c'est pourquoi il est si important de la mentionner. Sa réputation de « Ville-musée » confirme l'ampleur de la situation. Ville située au nord-est de l'Italie, Venise connaît depuis près de 50 ans une chute importante de sa population. La qualité de vie, le manque d'emplois qualifiés, la faible diversité commerciale, les pressions hôtelières sur le coût des logements, seraient toutes des raisons fortement accentuées par le tourisme de masse.



Piazza San Marco , www.wikipédia.org

Reconnue par l'Unesco comme ville du patrimoine mondiale en 1987, Venise travaille depuis plusieurs années pour sauvegarder son patrimoine tout en prescrivant une amélioration de la qualité du milieu pour sa population qui s'exile progressivement.

- Il y a 250 ans, Venise était l'une des villes les plus peuplées d'Europe. En 2000, son centre historique ne comptait plus que 70 000 habitants, le tiers de sa population des années 1950 (CIRUR, 2006), et ce dans une aire d'environ 7,2 km². Sa population est toujours en déclin.
- **Ratio** intéressant : nombre de résidents/touristes dans le centre historique = 1/10 en 1950, 1/50 en 2000 et même 1/175 (CIRUR, 2006) si l'on rajoute les excursionnistes dans l'équation (parfois jusqu'à 1/242) (Tat, F.S., 2007).
- Annuellement elle reçoit près de **15 millions de visiteurs** dont une grande partie ne sont que de passage (visiteurs d'un jour jusqu'à 80 %) (Tat, F.S, 2007) et souvent ne dépensent que très peu dans le centre historique tout en engendrant de nombreux problèmes tant au niveau de la congestion, de l'attente dans les sites, de la pollution, la qualité de vie des résidents locaux, etc.
- Leur but premier est de freiner et contrôler l'envahissement excessif causé par les visiteurs d'un jour afin améliorer l'expérience des touristes qui y séjournent plus longtemps et qui profitent vraiment du milieu et à son rayonnement. Leur **but** : achalandage annuel autour de 8 millions de visiteurs (Tat, F.S, 2007).

Gestion des flux touristique :

- **The Venice Card.** Cette idée a été soulevée par l'Unesco dans les années 1990. Cette carte est en fait un système de réservation visant l'optimisation de la répartition temporelle et spatiale des touristes dans l'enceinte du centre historique (Tat, F.S, 2007). Elle s'utilise dans des endroits précis favorisant ainsi une dispersion dirigée des touristes qui s'en retrouvent guidés à travers le centre historique.

- Lancée officiellement en janvier 2002, *The Venice Card* est émise, en principe, quotidiennement pour l'équivalent de la mesure la plus restrictive de la capacité de charge du centre, c'est-à-dire 22 500 dont 10 700 excursionnistes (CIRUR, 2006).
- Deux types sont offerts : la *Venice Card* bleu qui vous donne accès au transport en commun et aux toilettes publiques et la *Venice Card* orange qui permet l'entrée à certains musées et sites. Différents rabais sont offerts dans la plupart des établissements participants (hôtels, attractions, bars, artisans, visites touristiques, etc. (CIRUR, 2006).
- En date de l'étude, plusieurs critiques croient que cette carte est difficilement implantable, car les tendances lourdes liées au tourisme à Venise sont difficilement réversibles. De plus, les avantages liés à celle-ci n'inciteraient pas les excursionnistes, leur grande problématique, à se la procurer.

Publicités de dissuasion (Paolo, 1999):

- La Ville elle-même s'est procurée, vers la fin des années 1990 les services d'un photographe italien reconnu afin qu'il conçoivent des publicités négatives montrant des pigeons morts, des ordures et certains décors moins attrayants de la ville. Ainsi, ils souhaitent dissuader les excursionnistes et les visiteurs d'un jour et encourager les longs séjours qui profitent plus à l'économie locale.

Diversification de l'économie (Paolo, 1999):

- Certains experts croient que la diversification de l'économie insulaire de Venise sera inévitable pour soutenir la communauté locale et revitaliser sa population et son centre. En effet, la population est vieillissante et les jeunes en exils se font de plus en plus rares. Par exemple, se tourner vers les services transactionnels et les produits liés aux nouvelles technologies de communication pourrait permettre le développement de nouvelles clientèles intéressées à venir s'établir à Venise tout en surmontant l'isolement physique par l'accessibilité électronique.

Ces pistes ne peuvent prendre effet sans une certaine volonté politique et locale comme le rappelle le Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales (CIRUR) dans leur étude sur le tourisme durable et l'aménagement du territoire dans les villes patrimoniales. En effet, les mesures peuvent s'avérer inutiles dans un contexte où certaines informations sont manquantes, telle que les volumes, les dynamiques et les caractéristiques des flux touristiques. Leur réussite ne peut dépendre que de la volonté et la collaboration des différents intervenants présents dans le milieu, et qui parfois partagent des intérêts différents (commerçants, résidents, membres du conseil municipal, organismes locaux, hôteliers, etc.). Ces stratégies doivent donc s'adapter et évoluer selon la demande et l'offre, tout en étant sous une surveillance constante afin d'évaluer la pertinence des méthodes et leurs effets concrets sur le milieu (CIRUR, 2006).

BIBLIOGRAPHIE

- Arpin, Roland. « Dans quelle ville voulons-nous vivre? », *Le Soleil*, 26 octobre 2001, p. A15.
- Ashworth, G.J & J.E Tunbridge (2000). *“The Tourist-Historic City: Retrospect and Prospect of Managing the Heritage City”*, Pergamon, Elsevier Science, 333 p.
- Benjamin, Guy. « Red Bull Crashed Ice : le parcours mettra mieux en valeur le Vieux-Québec », *Le Soleil*, 8 janvier 2009.
- Blanchette, Maude & Dave Lamothe-Gagnon (2005). *Enjeux et impacts sociaux du tourisme à Québec : Consensus et divergences, avantages et désavantages*, Département de sociologie, Université Laval, Québec, 80 p.
- Best Practice 22. *Managing traffic flows and trying to preserve intangible atmosphere in Bruges, Belgium*. Téléchargé en novembre 2008;
www.culture-routes.lu/picture/IMG/pdf/Best_Practice_22.pdf?PHPSESSID=4
- Boivin, Simon. « Un capitale trop confortable », *Le Soleil*, 15 novembre 2004, p. A1.
- CIRUR (novembre 2005). *Plan directeur de quartier Vieux-Québec, Haute-Ville, Basse-Ville et Cap-Blanc : Étude sur le tourisme durable et l'aménagement du territoire dans les villes patrimoniales : 1^e partie : Tourisme durable et indicateurs*. Rapport préparé pour l'arrondissement la Cité de la Ville de Québec.
- CIRUR (février 2006). *Plan directeur de quartier Vieux-Québec, Haute-Ville, Basse-Ville et Cap-Blanc : Étude sur le tourisme durable et l'aménagement du territoire dans les villes patrimoniales : 2^e partie sur la Gestion du tourisme, circulation et du stationnement*. Rapport préparé pour l'arrondissement la Cité de la Ville de Québec.
- Commission de la capitale nationale du Québec (2001). *Les toilettes publiques à Québec, étude sur les infrastructures sanitaires dans le secteur centre de la capitale nationale du Québec*, rapport inédit réalisé par Philippe Plante.
- Commission des biens culturels du Québec (2002). *Réflexion, un cadre de référence pour la gestion des arrondissements historiques*.
- Conseil de quartier (2006). *Mon quartier, j'y vis, j'y vois, Comité consultatif Vieux-Québec – Cap-Blanc-colline Parlementaire, rapport annuel 2006*.
- Dengler-Schreiber, Karin & Karl-Heinz Schramm (2008). *On Silent Wings Through the World Heritage: The VIRTUAL Town Model of Bamberg*. ICOMOS Canada, Québec.
- Deschênes, Marie-Josée (1996). *Le mouvement de conservation au Québec, 1975-1995 : l'évolution d'une attitude critique*. Mémoire de maîtrise, Université Laval, Québec.

Edinburgh Tourism Action Group. *Edinburgh tourism, a framework for growth 2007-2015*. http://www.edinburgh.gov.uk/internet/Attachments/Internet/Business/Economic_development/ETAG_framework.pdf

Laliberté, Pascal (2006). *Transports Viables et aménagement dans le Vieux-Québec : L'heure des choix, exemple et pistes d'action*. Document Powerpoint de l'organisme *Vivre en ville*.

Orbasli, Aylin (2000). *Tourists in Historic Town: Urban conservation and Heritage Management*. E & FN Spon, Londres et New York.

Paolo Russo, Antonio (1999). *Venise : la fin du tout-tourisme*. Université de Rotterdam. http://www.unesco.org/courier/1999_08/fr/dossier/txt35.htm

Pickard, Robert (2001). *Management of Historic Centres*. Spon Press, London and New York, 296 p.

Précourt, Diane. « Tourisme et culture, le couple de l'heure », *Le Devoir*, 22 novembre 2008; <http://www.ledevoir.com/2008/11/22/217803.html>

Tat, F.S (2007). *The changing tides of Venice: future scenarios of the world's touristed city*. NHTV University of Professional Education, Pays-Bas, 72 p.

Ville de Québec (2006). *Plan directeur du quartier Vieux-Québec : constat*, Arrondissement de la Cité, Division de la gestion du territoire, document Powerpoint présenté en novembre 2005, mis à jour en février 2006.

Ville de Québec (2006). *Plan directeur de quartier Vieux-Québec Haute-Ville, Basse-Ville et Cap-Blanc: consultation publique sur le plan d'action, document de consultation*, Arrondissement de la Cité, Division de la gestion du territoire, 2006.

Ville de Québec (2006). *Plan directeur de quartier Vieux-Québec Haute-Ville, Basse-Ville et Cap-Blanc : orientations et objectifs*. Résolution adoptée par le Conseil municipal de la Ville de Québec le 3 juillet 2006.

Ville de Québec (2006). *Plan directeur de quartier Vieux-Québec Haute-Ville, Basse-Ville et Cap-Blanc : document de consultation sur les orientations et objectifs*. Arrondissement de la Cité, Division de la gestion du territoire, 27 mars 2006.

Ville de Québec (2008). *Plan directeur quartier Vieux-Québec et Cap-Blanc, constats et orientations, objectifs et actions*, Arrondissement de la Cité, Comité consultatif Vieux-Québec, colline Parlementaire et Cap-Blanc, juin 2008.

Ville de Québec (2005). *Plan directeur d'aménagement et de développement et Portrait du territoire*, juin 2005.

Ville de Québec (2005). *Rapport de consultation publique, plan directeur du Vieux-Québec, Haute-Ville, Basse-Ville, Cap-Blanc, constats et forum sur la définition des orientations à*

l'égard des fonctions résidentielles, commerciales et touristiques, de la circulation et le stationnement. Activité des 14 et 26 novembre 2005.

Ville de Québec (2006). *Consultation publique, le citoyen au cœur de nos actions, Rapport annuel.*

Wikipédia (novembre 2008) : utilisé pour différentes informations de type général (date de fondation, population, superficie, etc.) www.wikipédia.org