

CHAIRE

**de tourisme
Transat**

ESG UQÀM

**Soutien, recherche et analyse dans le cadre de la
révision du programme de signalisation des routes et
des circuits touristiques**

Volet 2 : Sommaire de l'analyse comparative des programmes
étrangers de signalisation des routes touristiques par rapport au
programme québécois

Réalisé pour le ministère du Tourisme et le ministère des
Transports du Québec

Chaire de tourisme Transat
Février 2013

Sommaire

Tourisme Québec et le ministère des Transports du Québec ont entrepris la révision du programme gouvernemental de signalisation des routes et des circuits touristiques, avec l'appui de la Chaire de tourisme Transat. Le deuxième volet consiste à inventorier certains programmes étrangers de signalisation des routes touristiques afin de pouvoir les comparer au programme québécois et d'en faire ressortir des pratiques inspirantes.

Neuf destinations ont été retenues sur les seize recensées dans le volet 1 (inventaire des routes touristiques), et ce, en raison du manque de disponibilité de la documentation sur Internet et de la difficulté à joindre les organismes impliqués dans la gestion de ces programmes.

Les neuf destinations sont :

- La Colombie-Britannique
- La Nouvelle-Écosse
- Le Nouveau-Brunswick
- L'Île-du-Prince-Édouard
- L'Ontario
- Les États-Unis
- La France
- L'Australie
- La Nouvelle-Zélande

Des recherches sur Internet ont été préconisées et complétées, au besoin, par la collecte d'information par conversations téléphoniques ou par courriels. Afin de synthétiser les principales caractéristiques du programme des destinations à l'étude, une grille analytique d'une vingtaine de critères a été conçue.

Historique d'implantation des programmes recensés

L'implantation des programmes remonte aux années 1970 dans les provinces canadiennes de l'Atlantique (Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse), aux années 1990 pour les États-Unis, le Québec et certains États d'Australie (New South Wales et Victoria), et aux années 2000 pour la Colombie-Britannique et l'État du Queensland, également en Australie.

Objectifs des programmes

Comme pour la majorité des destinations à l'étude, la présence de routes touristiques au Québec est un outil pour stimuler le développement économique des régions en incitant les voyageurs à quitter les grands axes routiers.

Approche de gestion

De façon générale, les éléments des programmes diffèrent d'une destination à l'autre selon l'approche de gestion adoptée par les gestionnaires (approche descendante [*top-down*] ou ascendante [*bottom-up*]). Une approche descendante, d'initiative gouvernementale, maximise le territoire couvert par les routes ainsi que les interconnexions entre elles (ex. : Colombie-Britannique, Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard et Nouveau-Brunswick). Au contraire, la conception des routes dans l'approche québécoise ou américaine (*bottom-up*) dépend du dynamisme des régions à mettre en place ces routes et repose davantage sur les éléments exceptionnels à mettre en valeur sur leur territoire. Pour les États-Unis, les routes nationales sont perçues comme faisant partie d'une « collection » des routes les plus représentatives des diverses régions du pays.

Gestion et organismes impliqués

Dans tous les cas à l'étude, lorsque le développement ou la mise en place d'une route touristique est une initiative gouvernementale, les organismes locaux ont été consultés. Les associations régionales de tourisme, les municipalités ou les exploitants touristiques gardent bien souvent un rôle promotionnel, comme c'est le cas en Colombie-Britannique, en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick. Dans la majorité des cas, deux grandes entités ministérielles sont impliquées dans la gestion des programmes de routes touristiques. Le ministère des Transports s'occupe généralement de la signalisation, alors que le ministère du Tourisme se charge de faire la promotion des routes.

Processus de désignation, de renouvellement et de révocation

Un processus de désignation n'existe que dans les cas d'une approche de gestion ascendante. Certaines destinations ont établi des contrats d'une durée définie, alors que pour d'autres, le respect des critères de désignation est suffisant. Au Québec, une entente de cinq ans est signée entre les gestionnaires du programme et le promoteur de la route touristique. Cette entente est renouvelable à la suite de l'évaluation de la demande de renouvellement par le comité, en vertu des critères en vigueur. Les États du New South Wales, du Queensland

et de Victoria, en Australie, gèrent les périodes de renouvellement de la même façon. Les États-Unis n'ont pas d'entente contractuelle définie dans le temps, mais leur programme est l'un des rares où un processus de révocation est clairement mis en place.

Coûts et financement

Dans le cadre des programmes à l'étude, trois grands types de financements et de modes de gestion des coûts ont pu être observés :

- le promoteur ou gestionnaire de la route assume tous les frais;
- les frais sont partagés entre les entités gouvernementales et les gestionnaires de routes;
- la totalité des frais est assumée par les entités gouvernementales.

Échelle des programmes

Peu de programmes existent à l'échelle nationale. Les États-Unis et l'Australie sont les seuls pays étudiés à avoir un programme national. Habituellement, les programmes sont gérés par les provinces, les États, les départements ou les régions.

Catégories de routes et hiérarchisation

De tous les programmes étudiés, seul celui des États-Unis accorde une hiérarchisation aux routes touristiques selon leurs qualités intrinsèques. Le statut de « *All-American Roads* » n'est accordé qu'aux routes les plus exceptionnelles.

Critères d'admissibilité

- **Longueur des routes** : Alors qu'au Québec, les routes reconnues doivent parcourir un minimum de 50 km, l'Ontario limite ses parcours à la zone correspondant à la thématique mise en valeur, sans toutefois indiquer une distance précise. Les *Circle Routes* de la Colombie-Britannique sont des itinéraires de plusieurs jours sur des trajets de plusieurs centaines de kilomètres, tandis que certaines routes des *America's Byways* des États-Unis parcourent moins de 10 km.
- **Type de trajet** : Si le trajet d'une route touristique faisant partie du programme québécois se doit d'être linéaire ou en boucle, certains programmes sont plus restrictifs. Au Nouveau-Brunswick, seuls les itinéraires linéaires sont admis, tandis qu'en Colombie-

Britannique, seuls des circuits en boucle sont aménagés. Le programme des États-Unis permet, quant à lui, une variété d'itinéraires tels des trajets linéaires, circulaires, d'autres ayant des embranchements ou encore en forme d'étoile.

- **Contingentement du nombre de routes** : Alors que quelques destinations à l'étude (Colombie-Britannique, Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Édouard) ne souhaitent pas, pour le moment, augmenter leur nombre de routes reconnues, le programme québécois est le seul à imposer un contingentement au nombre de trois par région touristique. Les États-Unis se sont interrogés à ce sujet, mais ont décidé de ne pas imposer de limite afin d'éviter des inégalités géographiques et dans la représentation des qualités intrinsèques de la collection.
- **Offre touristique** : Dans le cas de tous les programmes à l'étude, un nombre suffisant d'attraits doivent être accessibles aux abords des routes touristiques reconnues. Toutefois, aucun programme ne spécifie un nombre requis d'attraits. Dans la plupart des cas, les programmes demandent à ce que les services et les attraits touristiques soient accessibles et ouverts pour une période de temps définie (saisonniers, à l'année, un certain nombre d'heures par jour/semaine, etc.). Pour le programme québécois, la présence d'attraits et d'étapes liés à la thématique de la route est un des critères d'admissibilité exigés.

Autres exigences

- **Paysages** : Au Québec, dans le cadre du dossier de présentation d'une candidature, un plan de mise en valeur de la route touristique (outils d'animation de la route, marketing et protection du paysage) doit être remis. Les États-Unis et l'État du Queensland demandent aux promoteurs des routes de fournir un plan de gestion du corridor routier (*Corridor Management Plan*). Aux États-Unis, ce plan regroupe quatorze points et comprend des éléments plus exigeants que celui du Québec, notamment en matière de protection du paysage (ex. : obligation d'avoir un plan d'atténuation des nuisances visuelles et de démontrer que les lois sur le contrôle de l'affichage publicitaire sont respectées).
- **Superposition** : Alors que la superposition entre deux routes est interdite au Québec et considérée comme à éviter dans d'autres destinations (France, Nouvelle-Zélande), la Colombie-Britannique permet des trajets superposés. Les modalités d'application ne sont cependant pas précisées. Les États d'Australie permettent également la superposition, pourvu que celle-ci soit bien coordonnée et bien intégrée pour éviter la confusion des touristes.

- **Interconnexion :** Quelques programmes favorisent l'interconnexion de leurs routes (Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard) de façon à ce que les visiteurs aient le choix d'une ou de plusieurs routes touristiques à la fin du parcours de l'une d'elles. Le Nouveau-Brunswick planifie les routes de façon à ce qu'elles soient reliées aux points d'entrée du territoire, des municipalités importantes et des autoroutes principales.
- **État de la route :** Le programme québécois, tout comme l'État du New South Wales (Australie), requiert que les routes touristiques empruntent des voies routières accessibles à tous types de véhicules. D'autres programmes précisent davantage les conditions de conduite sur la route. Les provinces canadiennes préconisent les routes pavées, une chaussée accommodant les véhicules récréatifs, les autocars, une géométrie régulière de la route (éviter les routes étroites et sinueuses) et dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard, des voies d'accotement asphaltées pour permettre aux visiteurs de s'arrêter et de profiter du paysage. Les États-Unis souhaitent que leurs routes soient accessibles en toute sécurité aux véhicules à deux roues motrices et qu'elles puissent accueillir, si possible, les bicyclettes et les piétons.
- **Plan de mise en valeur :** Plusieurs programmes des destinations étudiées incluent dans leurs exigences la présentation d'un plan de mise en valeur et de gestion, dont celui du Québec, qui comprend une planification du marketing, mais également de protection du paysage. Les États-Unis demandent un plan plus exigeant, dont une planification détaillée des actions à entreprendre afin de conserver et d'améliorer les qualités intrinsèques du parcours. Les États australiens du Queensland et du New South Wales exigent également un plan de mise en valeur promotionnelle incluant des données sur la clientèle ciblée par la route.
- **Dossiers à présenter :** Le programme américain est le seul à avoir un processus de candidature en deux étapes. La première étape permet d'évaluer la présence d'une ou plusieurs qualités intrinsèques. Une fois cette étape franchie, la seconde consiste à présenter un plan de gestion du corridor routier.

Normes de signalisation

▪ Types de panneaux :

- **Panneaux de jalonnement** : Le balisage des routes s'effectue par des panneaux de jalonnement de petite taille dans l'ensemble des programmes étudiés. Certaines destinations comme le Québec y indiquent le pictogramme et le nom de la route, alors que pour d'autres un seul de ces éléments est présent.
- **Panneaux d'acheminement (sur les autoroutes)** : Alors que le Québec place ses panneaux d'acheminement sous les panneaux de confirmation de sortie, d'autres, telle la Nouvelle-Écosse, ont opté pour des panneaux de plus grandes dimensions illustrant la thématique de la route avec son nom et un slogan. L'État du New South Wales (Australie) mise sur un panneau montrant, à l'aide d'un diagramme, la localisation de la route par rapport à l'autoroute.
- **Panneaux de début** : Le panneau de début québécois, bien que plus long que tous les autres panneaux, n'indique que le nom et le pictogramme de la route sans préciser qu'il s'agit du début de la route, comme le font d'autres destinations. L'État du New South Wales (Australie) mise sur un panneau de bienvenue et prévoit d'autres types de panneaux plus élaborés incorporant de brèves informations sur la route (longueur, attraits principaux, kilométrage pour s'y rendre, présence d'un bureau d'information touristique, etc.). Ceux-ci doivent être installés à un endroit où les automobilistes peuvent ralentir pour les lire en toute sécurité.

- **Pictogrammes** : Plusieurs destinations comme le Québec ont opté pour des pictogrammes propres à chaque parcours. Le Nouveau-Brunswick a modifié les pictogrammes existants en 2009 pour les remplacer par des symboles épurés et des codes de couleurs distincts pour chacune de ses cinq routes. L'État du Queensland (Australie) précise que le pictogramme doit désigner un objet unique et non un design abstrait, de façon à ce qu'il soit aisément lisible. La Colombie-Britannique met de l'avant un pictogramme commun pour les routes faisant partie de son programme. Aux États-Unis, plusieurs options sont possibles : un pictogramme pour les routes du programme est disponible, de même que des pictogrammes typiques à certains États ou encore propres à la route elle-même.

Autres considérations

- **Protection intellectuelle**

Quelques destinations ont souhaité protéger les noms et symboles de leur route. C'est le cas de la Nouvelle-Écosse, qui possède les droits d'auteur de ses pictogrammes, ou encore des États-Unis, où l'appellation « *America's Byways* » est une marque de commerce enregistrée auprès des autorités fédérales.