

Le plan d'action détaillé

Ce plan a été présenté au Groupe de travail sur les autobus touristiques lors de la réunion du 7 avril 1999 et a été modifié pour tenir compte des recommandations finales du président. Il constitue en quelque sorte un scénario de mise en oeuvre des différentes actions à poser d'ici 2005.

Tel qu'indiqué au rapport, la gestion des autobus touristiques ne peut pas reposer que sur une réglementation. Il faut accueillir les touristes qui arriveront par autobus nolisés. Des infrastructures seront donc nécessaires, que l'on pense à la gare touristique ou au parcours centre-ville d'autobus urbains. C'est en considérant ces éléments atteindre l'objectif de 2005.

1999

Plans d'ensemble

- Élaboration du plan de valorisation de l'arrondissement historique;
- planification des infrastructures d'accueil et des parcs de stationnement (participation des intervenants externes - Commission de la capitale nationale de Québec, Société immobilière du Québec, Commission des champs de bataille nationaux, Office du tourisme et des congrès de la Communauté urbaine de Québec, milieu des affaires);
- élaboration et adoption du plan de camionnage;
- recherche de financement pour la mise en place du parcours centre-ville.

Cadre légal

- Modification de la Charte de la Ville de Québec;
- élaboration et adoption de la réglementation encadrant les activités des transporteurs locaux qui effectuent des tours de ville;
- étude de sites comparables en Europe et en Amérique;
- étude d'impact sur certains établissements, dont les restaurants, musées, centres d'interprétation ou lieux de spectacle à caractère culturel et historique, incluant la collecte d'information sur les mouvements d'autobus qu'ils génèrent.

Interventions

- Poursuite de la stratégie mise en oeuvre en 1997 et appelée « transitoire »¹;
- application rigoureuse de la réglementation municipale (circulation, stationnement, fonctionnement du moteur et frein-moteur);
- amélioration de la collecte et de la gestion de l'information sur les différents modes de transport;
- mise en place de la signalisation touristique à l'intention des piétons;
- poursuite de la mise en oeuvre du plan de dégagement de la STCUQ visant à réduire le nombre d'autobus dans le Vieux-Québec durant la saison estivale;
- création d'un groupe de travail pour gérer les pointes associées à la présence des navires de croisière;
- poursuite des efforts afin d'accroître la convivialité du Vieux-Québec pour le piéton (aménagement de la place de l'Institut canadien);
- création du groupe de suivi de la mise en oeuvre du plan.

¹ Cette stratégie réfère au cadre défini et consigné dans la lettre de décembre 1996, citée précédemment.

2000

Plans d'ensemble

Dépôt du plan de valorisation de l'arrondissement historique;
planification et recherche de financement pour les infrastructures d'accueil et les parcs de stationnement.

Promotion

Élaboration et diffusion de la stratégie de promotion;
diffusion du plan de camionnage.

Interventions

Ajustement à la stratégie « transitoire »;
localisation du point de départ et d'arrivée des tours de ville dans le secteur du Bureau d'information touristique de l'avenue Wilfrid-Laurier;
mise en oeuvre de la réglementation municipale s'appliquant aux transporteurs locaux qui effectuent des tours de ville;
mise en place des relais d'information touristique;
achat des véhicules associés à la mise en place du parcours centre-ville.

2001

Promotion

Poursuite des activités de diffusion de la stratégie de promotion.

Plan d'ensemble

Préparation et adoption des plans et devis des infrastructures d'accueil et des parcs de stationnement.

Interventions

Poursuite de la stratégie « transitoire » ajustée;
mise en service du parcours centre-ville;
fin de la cueillette aux hôtels par les transporteurs locaux effectuant des tours de ville;
mise en place de la signalisation touristique de type « téléjalonnement » à l'intention des automobilistes qui se dirigent dans le Vieux-Québec en période de pointe;
entrée en vigueur de la réglementation qui encadre les livraisons commerciales dans le Vieux-Québec.

2002

Promotion

Poursuite des activités de diffusion de la stratégie de promotion.

Interventions

Poursuite de la stratégie « transitoire » ajustée;
aménagement des infrastructures d'accueil et des parcs de stationnement

2003

Promotion

Poursuite des activités de diffusion de la stratégie de promotion.

Interventions

Poursuite de la stratégie « transitoire » ajustée;
mise en opération des infrastructures d'accueil et des parcs de stationnement;

2004

Promotion

Poursuite des activités de diffusion de la stratégie de promotion.

Interventions

Poursuite de la stratégie « transitoire » ajustée;
entrée en vigueur de l'interdiction de circuler s'appliquant aux transporteurs nolisés qui effectuent actuellement une visite touristique dans le Vieux-Québec (tour non-stop)

2005

Promotion

Poursuite des activités de diffusion de la stratégie de promotion.

Interventions

Entrée en vigueur de l'interdiction de circuler à l'intention des autobus qui se destinent aux sites et aux attraits touristiques ainsi qu'aux restaurants et aux établissements commerciaux (cette mesure inclut un mécanisme pour gérer les exceptions - personnes à mobilité réduite, jurés, etc.). Cette mesure est sujette à modification en fonction des résultats de l'étude d'impact sur certains établissements;
fin de la stratégie « transitoire » ajustée et entrée en vigueur de la stratégie « permanente ».

ANNEXE 2

Le territoire d'application de la nouvelle stratégie comprend le Vieux-Québec/Haute-Ville et le Vieux-Québec/Basse-Ville. Il est délimité à l'ouest par les fortifications et l'autoroute Dufferin-Montmorency, au nord, par les immeubles situés sur le côté sud de la rue Saint-Paul et du quai Saint-André, à l'est, par les immeubles situés à l'ouest de la rue Dalhousie et au sud, par la falaise. Il est important de noter que le tronçon de la rue Saint-Paul situé entre l'autoroute Dufferin-Montmorency et la place du Marché du Vieux-Port, le quai Saint-André, la rue Dalhousie, la rue du Marché-Champlain et le boulevard Champlain sont exclus du territoire d'intervention. Le plan joint en annexe illustre le territoire visé par la nouvelle stratégie.



Échelle : aucune
Fichier : 99010601cr
Plan No : PCP1999010

Date : 28 avril 1999
Préparé par : Marc Des Rivières
Destiné par : Marie-Claude Lévesque



AUTOBUS TOURISTIQUES

COMPTE RENDU
3^e RÉUNION DU GROUPE DE TRAVAIL
LE 7 AVRIL 1999, 17 h 15

SALLE DU CONSEIL, HÔTEL DE VILLE DE QUÉBEC

Participaient à cette rencontre :

Mme Marie-Josée Banville	Association des propriétaires d'autobus du Québec
M. Jean Barré	Association des gens d'affaires de la rue St-Jean
M. Daniel Gross	Association des commerçants de Place Royale
M. Fred V. Carraro	Association hôtelière de la région de Québec
M. Éric Michaud	Association des gens d'affaires du Vieux-Québec (commerce de détail)
M. Alexis Ségal	Société du port de Québec
M. Alain Laflèche	Global tourisme international
M. Denys Poitras	Coop. des artisans et commerçants du quartier Petit-Champlain
Mme Nathalie Samson	Château Frontenac
M. Marcel Veilleux	Association des gens d'affaires du Vieux-Québec (restauration)
M. Jean Nadeau	Forum Québec
M. Gérard Duval	Québec Expérience
M. Jean Cloutier	Association des guides touristiques
M. James Loudon	Service de guide Feuille d'érable
M. Aurèle Schink	Autocar Dupont
Mme Marilène Rubin	STCUQ
Mme Marie-Josée Blanchet	Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain
M. Jean Rousseau	Comité de citoyens du Vieux-Québec
M. François Bouliane	Comité de citoyens de la paroisse Notre-Dame-des-Victoires
M. François Hulbert	Comité régional action circulation - Vieux-Québec
Mme Manon Boissinot	Gray Line
M. Georges Saint-Cyr	Les Tours du Vieux-Québec
M. Alain Girard	Office du tourisme et des congrès de la CUQ
Mme Christine Gosselin	Comité de citoyens du Vieux-Québec
Mme Monique Caron	Comité de citoyens de la paroisse Notre-Dame-des-Victoires
Mme Nicole Ouellet	Patrimoine Canadien - Parcs Canada
Mme France Lessard	Office du tourisme et des congrès de la CUQ

Participaient également :

M. Denis Jean	Président du groupe de travail
M. André Marier	Conseiller municipal, vice-président du Comité exécutif
Mme Lynda Cloutier	Conseillère municipale, membre du Comité exécutif
M. Marc des Rivières	CDÉU, Division du transport
M. André Martel	Bureau des relations avec la population

Participaient également (suite) :

M. Stéphane Gosselin	Bureau des relations avec la population
M. Jean-François Roy	Service de police
M. Sylvain Doucet	Service de police
Mme Sylvie Gagnon	Bureau des relations avec la population
Mme Suzanne Marquis	CDÉU, Bureau du développement économique, touristique et des événements spéciaux
M. Gilles Ouellet	CDÉU, Bureau du développement économique, touristique et des événements spéciaux
M. Pierre Soucy	Tourisme Québec

Étaient absentes et absents :

M. Michel Leullier	Commission des champs de bataille nationaux
M. Michel Simard	Comité de citoyens du Vieux-Québec
M. Bernard S. Gagné	Conseil des monuments et sites
M. Marc Beaudoin	Société historique de Québec
Mme Anne Cantin	Société du centre des congrès de Québec
M. Serge Filion	Commission de la Capitale Nationale du Québec

ORDRE DU JOUR

- 1. OUVERTURE**
- 2. PRÉSENTATION DE L'ORDRE DU JOUR**
- 3. PRÉSENTATION DES CONSENSUS CONSTATÉS**
 - Sommaire des convergences et divergences
- 4. PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION SYNTHÈSE**
 - Questions et commentaires
- 5. VALIDATION DES ÉLÉMENTS DE CONSENSUS**
 - Tour de table
- 6. CONCLUSION ET PROGRAMME DE SUIVI**
- 7. MOT DE LA FIN ET LEVÉE DE LA RÉUNION**

1. OUVERTURE

M. Denis Jean, président du groupe de travail, souhaite la bienvenue aux membres du groupe. Il apporte une correction aux procès-verbaux des réunions antérieures du groupe de travail et des tables sectorielles. Ainsi, il précise que dans les procès-verbaux on doit lire que M. Marcel Veilleux représente l'Association des gens d'affaires du Vieux-Québec (secteur restauration) et que M. Éric Michaud représente l'Association des gens d'affaires du Vieux-Québec (secteur commerce de détail). M. Jean demande aux membres du groupe de travail d'inscrire ces corrections à chacun des comptes rendus touchés.

2. PRÉSENTATION DE L'ORDRE DU JOUR

.01 Présentation de l'ordre du jour

M. Denis Jean présente l'ordre du jour et les objectifs de la rencontre.

.02 Commentaires

M. Fred V. Carraro demande la parole afin de faire un point d'ordre. Au nom de plusieurs des membres du groupe de travail, il souhaite connaître les raisons qui ont amené M. André Marier, vice-président du Comité exécutif, à discuter, avec un représentant de la presse, plus particulièrement Radio-Canada radio, du dossier des autobus touristiques alors que le groupe de travail s'était engagé à maintenir un embargo jusqu'au dépôt du rapport du président.

M. André Marier s'excuse auprès du groupe et explique que l'entrevue qu'il a accordé à ce journaliste portait sur la circulation en général dans le Vieux-Québec. M. Marier n'avait pas l'intention de discuter des travaux du comité et présumer des recommandations que contiendrait le rapport du président.

2. PRÉSENTATION DES CONSENSUS CONSTATÉS

.01 Présentation des consensus constatés

M. Denis Jean, présente un sommaire des convergences et divergences tirées des commentaires que lui ont transmis les membres du groupe depuis la rencontre du 15 mars. Les documents que les membres ont déposés sont joints au procès-verbal de la présente réunion. En ce qui a trait à la présentation de M. Jean, voir le tableau intitulé « Groupe de travail sur les autobus touristiques - Tableau des convergences et divergences en fonction du document sur les *Éléments de consensus possible* ».

.02 Commentaires

Éléments de consensus N° 13

M. Jean Barré, de l'Association des gens d'affaires de la rue St-Jean, souligne qu'il faut étudier l'opportunité d'utiliser les arrêts de la STCUQ à proximité des sites, attrait, commerces et restaurants, afin d'en faciliter l'accès.

Mme Marilène Rubin, STCUQ, souligne que dans la situation actuelle on ne peut penser utiliser les arrêts de la STCUQ sans revoir tout le fonctionnement du transport en commun à Québec, ou dans le Vieux-Québec.

3. PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION SYNTHÈSE

.01 Présentation de la proposition synthèse

M. Denis Jean présente la proposition synthèse qui guidera la rédaction de son rapport. Pour le contenu de sa présentation voir le document intitulé « *Groupe de travail sur les autobus touristiques, Sommaire et plan d'action général 99-04-07* ».

.02 Les questions et commentaires portaient principalement sur les sujets suivants :

- Va-t-on analyser les impacts que ces mesures auront sur les différents commerces du Vieux-Québec, en terme d'achalandage, de rentabilité et les changements que celles-ci apporteront?
- Avez-vous tenu compte des impacts qu'auront ces mesures en considérant qu'un commerce soit situé à proximité des murs ou plus au centre du Vieux-Québec, donc plus éloigné du point d'entrée? Ces derniers auraient raison de s'inquiéter.
- Avez-vous tenu compte des impacts immédiats qu'aura l'annonce de ce plan? Des effets négatifs sur l'industrie touristique pourraient être ressentis dès cette année.
- Êtes-vous en mesure de quantifier le nombre de mouvements d'autobus qui seront ainsi éliminés, et les répercussions sur le tourisme? Il serait souhaitable d'obtenir ces informations avant de poursuivre cette démarche.
- La Ville devra rapidement se positionner en regard du rapport du président et faire connaître, à l'industrie touristique, les conditions qui prévaudront en 2003, 2004 et 2005. Des congrès pour ces années sont déjà en planification.
- L'accès à la région de Québec est déjà difficile par avion, ce plan d'action ajoutera une barrière de plus.
- La demande d'amendement à la Charte doit être accompagnée de l'engagement de la Ville à développer les infrastructures annoncées. De plus, la réalisation d'une étape devrait toujours être conditionnelle à la réalisation des conditions qui appuient cette étape (go/no go).
- L'échéancier de 2005 est trop long et les actions prévues pour 1999 sont insatisfaisantes puisqu'elles n'entraînent aucune réduction de mouvement à court terme.
- Il aurait été intéressant qu'on présente au groupe des expériences similaires observées ailleurs dans le monde, notamment, comment les différents acteurs se sont adaptés à la nouvelle situation.
- On doit poser des gestes afin de diminuer le nombre de mouvement d'autobus avant même la construction d'infrastructures d'accueil. Dès 1999, on pourrait intervenir à la place d'Armes et sur la rue St-Paul.
- Retrouverons-nous, à l'intérieur des autobus du circuit centre-ville, des informations touristiques, ou même un guide touristique?

- Bien que les tours guidés, par les transporteurs locaux, génèrent un grand nombre de mouvements d'autobus, aucune mesure ne les concerne.
- En réponse à une question, il est précisé que le plan d'action proposé ne s'applique pas aux voies de circulation suivantes : quai St-André, Dalhousie et boul. Champlain.

4. VALIDATION DES ÉLÉMENTS DE CONSENSUS

.01 Présentation

M. Denis Jean procède à un tour de table afin de permettre à tous les membres du groupe de se prononcer sur les éléments de consensus présentés dans le plan d'action. Il convient qu'il s'agit d'une première réaction et que les participantes et participants voudront analyser le plan proposer après la réunion. Dans cette perspective, il invite les personnes intéressées à lui transmettre, par télécopieur, leurs commentaires au plus tard le lundi 12 avril à 16 h 30. Ainsi, les commentaires pourront être pris en compte dans la rédaction finale du rapport du président.

.02 Tour de table

Georges Saint-Cyr, Les Tours du Vieux-Québec :

La proposition est intéressante. L'échéancier est trop long. Il y avait beaucoup de participantes et de participants au groupe de travail. Toutefois, il estime que la démarche du groupe fût intéressante.

France Lessard, Office du tourisme et des congrès de la CUQ :

La proposition est intéressante. L'échéancier est réaliste et respectueux de l'industrie. Difficile pour les commerces qui transigent actuellement avec une forte quantité de groupes. Le rôle du circuit centre-ville est majeur, il devra être à haute fréquence et efficace. Il faut revoir certaines solutions afin d'éviter ou réduire leurs effets sur certains intervenants touristiques fortement touchés par le plan d'action. Il faut voir comment on gère cette situation.

Alain Girard, Office du tourisme et des congrès de la CUQ :

Proposition intéressante. Échéancier réaliste et respectueux de l'industrie touristique. Certaines vérifications devront être faites auprès d'organismes travaillant avec une forte clientèle touristique.

Marie-Josée Banville, Association des propriétaires d'autobus du Québec :

Contente du statu quo en 1999. L'échéancier est suffisamment long pour permettre de changer les comportements. D'accord avec le plan de valorisation. Ne crois pas que les nolisés québécois délaisseront la destination Vieux-Québec, les séjours seront peut-être de plus courte durée. Les autres nolisés nord-américain pourraient eux choisir une autre destination ou raccourcir le séjour dans la région de Québec. Si les passagères et passagers des autobus nolisés réalisent des visites non-accompagnées du Vieux-Québec, on les prive d'une masse d'information historique importante. Le circuit centre-ville devra tenir compte de la problématique touristique. (L'échéancier pour l'implantation des parcs de stationnement de courte durée, 2003, est trop long.) La demande d'amendement à la Charte devrait être précise afin d'obtenir uniquement les modifications qu'exige l'application du plan d'action.

James Loudon, Service de guide Feuille d'érable :

Son entreprise de services de guides, qui travaille particulièrement avec les autobus nolisés, disparaîtra avec l'application de la réglementation en 2005.

Éric Michaud, Association des gens d'affaires du Vieux-Québec (commerce de détail) :

Regrette que les propositions ne soient pas appuyées par des analyses quantitatives sur les effets qu'elles auront sur les commerces du Vieux-Québec. Il craint que dès que le rapport du président sera rendu public, les commerces du Vieux-Québec subiront des effets négatifs.

Alain Lafèche, Global Tourisme :

N'approuve pas la discrimination envers les nolisés. L'échéancier permettra à son entreprise de s'ajuster aux nouvelles normes. Il ne prévoit pas d'effet sur son volume de clientèle. En effet, la clientèle européenne est habituée aux déplacements à pied dans les lieux historiques. Toutefois, certaines activités (restaurants, boîtes à chanson) qui se déroulaient dans le Vieux-Québec seront remplacées par des activités à l'extérieur des fortifications. Par contre, il estime que les opérateurs nord-américains risquent de boycotter Québec. La clientèle américaine ne se déplace pas à pied. Pour la clientèle nord-américaine, il se pourrait que le temps de séjour à Québec diminue.

Fred V. Carraro, Association hôtelière de la région de Québec :

Il est satisfait de la proposition. Toutefois, la Ville de Québec devra porter une attention particulière aux points suivants :

- 1) Il faut trouver des solutions pour l'ensemble du dossier de la circulation.
- 2) Il faut trouver un juste milieu entre la qualité de vie et l'activité commerciale.
- 3) Il faut mettre en place un moratoire dans le Vieux-Québec sur la construction de nouveaux hôtels et l'implantation de nouveaux commerces.
- 4) Il faut analyser, avant d'adopter le plan d'action, des cas similaires de réglementation observés dans d'autres villes, exemple : Vienne.

Manon Boissinot, Grayline :

Elle est satisfaite de la proposition et de l'échéancier.

Marcel Veilleux, Associations des gens d'affaires du Vieux-Québec (restauration) :

Il est déçu que l'objectif visant à réduire le nombre de mouvements d'autobus se traduise par une élimination de tous les mouvements engendrés par les autobus nolisés.

Aurèle Schink, Autocars Dupont :

Il est satisfait de la proposition. Souhaite vivement que le plan d'action intervienne également sur la problématique globale de la circulation.

Marie-Josée Blanchet, Chambre de commerce et d'industrie du Québec Métropolitain :

Le document est bon. La Ville devra être claire sur ces intentions dans ce dossier. La gestion des communications est fondamentale. La participation de l'ensemble de l'industrie touristique était essentielle. Dans le passé, on limitait la participation aux transporteurs et résidentes et résidents. Elle souhaite que soit rapidement mis sur pied le comité de suivi. À mesure que la Ville progressera dans l'échéancier, elle devrait s'assurer de retourner consulter fréquemment les groupes concernés.

Nathalie Samson, Château Frontenac :

Elle souhaite que la Ville quantifie la réduction des mouvements d'autobus qui découlera de l'application du plan d'action.

Nicole Ouellet, Patrimoine Canadien – Parcs Canada :

Bon travail. Les actions sont concrètes. Il faudra toutefois préciser la question du gabarit des autobus.

Jean Barré, Association des gens d'affaires de la rue St-Jean :

Il y a de bons éléments consensuels. Le cadre général est intéressant. Toutefois, il ne peut souscrire à tous les éléments de la proposition. Il remet en question la poursuite, en 1999, des éléments de la politique de 1997 si aucun ajustement n'est apporté. Il déplore qu'on élimine certains mouvements plutôt que de les réduire. Bon tableau d'analyse des pistes de convergences, il y a là des pistes d'interventions pour 1999, ex : Tours guidés locaux.

Denys Poitras, Coop. des artisans et commerçants du quartier Petit-Champlain :

Satisfait du plan d'action; il est clair, les actions sont précises. Il s'interroge sur le suivi qui pourra être fait sur le dossier de la circulation. Il est heureux de constater qu'il ressort plus de consensus que ce qu'il envisageait au départ. Il regrette qu'on ne puisse poser des gestes concrets dès 1999. L'échéancier est long mais nécessaire. En ce qui a trait au quartier Petit-Champlain, il ne craint pas de baisse de fréquentation. D'une manière générale, il estime que les commerces du Vieux-Québec en sortiront gagnants. Il est en faveur de la modification de la Charte.

Marilène Rubin, STCUQ :

Le plan d'action est bon. La problématique est abordée de façon générale. Le poids de la réussite de ce plan repose beaucoup sur le circuit centre-ville. De plus, la Ville devra se pencher, dans le cadre de la problématique globale de la circulation dans le Vieux-Québec, sur les problèmes qu'engendrent les automobiles.

Jean Rousseau, Comité de citoyens du Vieux-Québec :

Il apprécie la dimension piétonne du projet. Il croit que les touristes réaliseront ainsi de plus longs séjours. Il regrette qu'il n'y ait pas d'intervention concrète en 1999. Il ne faut pas attendre les infrastructures pour réaliser certaines interventions. La modification de la Charte est essentielle.

Christine Gosselin, Comité de citoyens du Vieux-Québec :

Elle approuve le projet de plan de valorisation. Tous les acteurs et actrices doivent s'engager à participer à réaliser ce plan. Elle apprécie que le plan intègre une vision globale de la circulation dans le Vieux-Québec. Elle est déçue des interventions proposées pour 1999. Celles-ci n'amènent aucune réduction de mouvements d'autobus et ne propose rien pour la place d'Armes. De plus, il ne faudrait pas que les conditions, notamment les infrastructures, deviennent un prétexte pour réaliser les autres aspects du plan. La modification de la Charte est essentielle.

François Bouliane, Comité de citoyens de la paroisse Notre-Dame-des-Victoires :

Bon travail. Il ne croit pas que le plan d'action entraînera des effets négatifs sur la viabilité économique des commerces du Vieux-Québec. Il apprécie que le plan d'action relève l'importance d'offrir aux touristes un produit de qualité. Par contre, l'échéancier est trop long.

Monique Caron, Comité de citoyens de la paroisse Notre-Dame-des-Victoires :

Elle est d'accord avec l'orientation générale. Elle souhaiterait que certaines propositions aillent plus loin. L'amendement à la Charte est nécessaire. Elle demande qu'on applique dès 1999 des mesures pour diminuer le nombre d'autobus.

Gérard Duval, Québec Expérience :

Il appuie les interventions de MM. Veilleux et Barré. Il est favorable au plan de valorisation du produit touristique mais contre l'idée d'interdire l'accès des autobus. Les gens de l'industrie devront, dès 1999, être correctement informés des étapes d'application de la nouvelle réglementation et les champs qu'elle couvrira.

Jean Cloutier, Association des guides touristiques :

Bon document. On avance vers la solution. La Ville devrait voir à quantifier les solutions proposées.

5. CONCLUSION ET PROGRAMME DE SUIVI

M. Denis Jean invite les participantes et participants à commenter son projet de rapport. Par ailleurs, il indique qu'il prendra des dispositions pour leur faire connaître le rapport final qu'il déposera au Comité exécutif dans les heures qui suivront le dépôt du rapport.

Il remercie l'ensemble des membres du groupe de travail pour leur participation aux travaux du groupe.

6. LEVÉE DE LA RÉUNION

La réunion est levée à 21 h 30.

Stéphane Gosselin, secrétaire
Bureau des relations avec la population

**Correspondance des membres du groupe de travail
à la suite de la réunion du 7 avril 1999**

- Québec expérience multimédia, M. Gérard Duval
- Représentant des compagnies qui emploient des guides touristiques, M. James Loudon
- L'association des Gens d'Affaires du Vieux-Québec, M. Claude Dupuis
- Coopérative des artisans et commerçants du Quartier Petit Champlain, M. Denys Poitras
- Global tourisme international inc., M. Alain Lafèche
- Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain, Mme Marie-Josée Blanchet
- Association de l'industrie touristique de la Capitale, M. Daniel Lachance
- Forum Québec, M. Gary Marchessault
- Association des propriétaires d'autobus du Québec, Mme Marie-Josée Banville
- Office du tourisme et des congrès de la Communauté urbaine de Québec, M. Alain Girard
- Comité des citoyens du Vieux-Québec, Mme Christine Gosselin

Québec, le 9 avril 1999

Monsieur Denis Jean
Président
Groupe de travail sur les autobus touristiques
2, rue des Jardins
C.P. 700, Haute-Ville
Québec (Québec)

Ref : Commentaires relatifs au document Synthèse des solutions / recommandations des tables sectorielles

Monsieur,

Nous désirons vous faire part de nos réactions suite à l'examen du document intitulé *Synthèse des solutions / recommandations des tables sectorielles*. Nous adhérons à plusieurs des recommandations qui y sont énoncées.

Cependant, nous sommes très déçu de certains aspects. Dans la présentation du sommaire et plan d'action échelonné sur cinq ans nous retrouvons en page 7 :

2005

Interventions

- Poursuite de la stratégie "transitoire" ajustée; entrée en vigueur de l'interdiction à l'intention des autobus qui se destinent aux sites et aux attraits touristiques ainsi qu'aux restaurants et aux établissements commerciaux (cette mesure inclut un mécanisme pour gérer les exceptions - personnes à mobilité réduite, jurés, etc);
- fin de la stratégie "transitoire" ajustée et entrée en vigueur de la stratégie "permanente".

Nous nous devons de rappeler que les objectifs du groupe de travail étaient jusqu'à mercredi dernier :

1. Limiter la circulation des autocars et des autobus touristiques dans le Vieux-Québec aux seuls mouvements essentiels ou nécessaires;
2. Réduire le plus possible les irritants, contraintes et désagréments causés par la circulation de ces véhicules.

Parmi les objectifs propres aux Tables sectorielles:

Table 5 : Les sites et attraits

- Garantir l'accessibilité optimale.
- Assurer la protection et la mise en valeur des lieux.

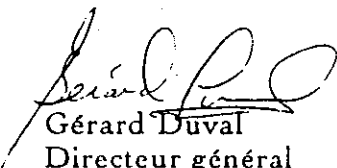
À ces extraits, j'ajouterais celui-ci :

*N.B. Le but n'est pas d'interdire la circulation des autobus touristiques dans le Vieux-Québec.
(M. L'Allier, Compte-rendu de la soirée publique d'information du 29 septembre 1998)*

Donc, nous ne pouvons que constater que les conclusions du document " Sommaire et plan d'action" que vous nous proposez sont diamétralement opposées aux objectifs du groupe de travail ainsi qu'à ceux de l'ensemble des tables sectorielles. Nous ne rejettons pas tous les aspects de ce document au contraire nous croyons avoir manifesté un grand intérêt tout au long du processus afin d'améliorer la gestion des autobus touristiques dans le Vieux-Québec mais nous ne pouvons adhérer aux objectifs finaux que vous proposez.

Les groupes en autobus nolisés représentent un très fort achalandage des sites et attractions du Vieux-Québec directement touchés par une mesure d'interdiction. (Musée de L'Amérique Française, Musée du Fort,, Feux Sacrés, visites guidées du Château Frontenac, Québec Expérience...)et bien entendu de leur chiffre d'affaire. Dans le cas de Québec Expérience cela représente 60 %.

En espérant que ces commentaires seront pris en considération dans la version finale du rapport du groupe de travail, veuillez agréer, monsieur Jean, l'expression de nos salutations distinguées.


Gérard Duval
Directeur général
Québec expérience Multimédia

SERVICE DE GUIDE FEUILLE D'ÉRABLE

MAPLE LEAF GUIDE SERVICE

Guides multilingues

Multilingual guides

Charlesbourg, le 9 avril 1999

Monsieur Denis Jean
Président
Groupe de travail sur les autobus touristiques
2, rue des Jardins, C.P. 700 Haute-Ville
Québec (Québec)
G1R 4S9

Objet: Réponse au document Sommaire et plan d'action général

Monsieur,

Comme convenu, vous trouverez ci-après mes commentaires concernant le dossier < Eléments de consensus possible>. Je suis en désaccord avec le document présenté et je vous donne mon point de vue sur quelques points que je juge important.

La survie du tourisme à Québec et de Québec doit une grande part aux visiteurs . Ceux-ci étant une source de revenus importants pour Québec, il faut donc avant de poser une action être certain que cette action est bien celle qu'il faut poser. Je ne mets pas en doute la nécessité de régir la circulation des autobus dans le Vieux-Québec mais ce que vous proposez, va à l'encontre de ce que déclarait M. L'Allier le 29 septembre 1998 et je cite: <<Le but n'est pas d'interdire la circulation des autobus dans le Vieux-Québec.>> Alors que devons-nous conclure de votre document qui cite 2004 comme entrée en vigueur de l'interdiction des autobus dans le Vieux-Québec ? Y aurait-il des points qui me seraient passés inaperçus si je me fie à votre document?

Voici ma réponse à quelques-uns des points que vous soumettez à notre attention:

Le premier point concerne les navettes dans le Vieux-Québec.

Donner ce contrat à la STCUQ est-il réaliste? Ce serait difficile de le mettre en place compte-tenu de la structure de cette entreprise qui est très lourde, très onéreuse, manque de flexibilité et est très peu accessible aux touristes. Le nombre de navettes qui seront disponibles pourra-il suffire à la demande, de plus les employés n'ont pas la formation pour donner un service touristique. Tel que mentionné dans votre document cette mesure entrerait en vigueur en 2004, un délai qui me semble bien long...

Solution

Une solution possible serait de donner ce contrat à l'entreprise privée qui a déjà l'expertise(expérience-formation des employés, accueil aux touristes), qui connaît déjà le milieu et pourrait former ce service à un coût moindre, le livrer plus vite, et aurait plus de flexibilité. Mais compte-tenu de la convention collective des employés de la STCUQ, la ville ne peut aller dans ce sens car il lui est interdit d'aller en sous-traitance alors...

SERVICE DE GUIDE FEUILLE D'ÉRABLE

MAPLE LEAF GUIDE SERVICE

Guides multilingues

Multilingual guides

Evènements importants

Qu'en sera t-il lorsque des évènements importants ou des groupes importants(croisières-congrès) viendront à Québec? Combien faudra t-il de véhicules pour accommoder cette clientèle? Qui comblera ce besoin de véhicules supplémentaires?

Faudrait-il gérer les groupes importants comme un évènement spécial, c'est-à-dire en allouant des sommes pour le transport des individus, des mesures supplémentaires pour le déplacement des groupes?

Citoyens

-Il ne faut pas se leurrer si jamais les tours de ville à pied devenaient les seuls " permis" dans le Vieux-Québec, les guides ne circuleraient pas sur les grands artères avec leur groupe mais emprunteraient plutôt les petites rues, ce qui créerait un achalandage devant la porte des citoyens qui encore une fois verraient leur qualité de vie menacée.

Devrons-nous aller jusqu'à régir les tours à pied, en imposant un parcours déjà tout tracé aux guides qui devront s'équiper d'un porte-voix pour se faire entendre de leur groupe. Devrons-nous installer des agents pour faire la circulation des piétons et les obliger à ne pas dépasser le temps d'arrêt devant les monuments et édifices pour éviter les bouchons ou bien aurons-nous le problème inverse alors que les visiteurs seront disparus de la ville de Québec et que les guides se retrouveront sans emplois, ainsi que de nombreux autres travailleurs par la fermeture de commerces et entrainera une perte de revenus importants pour les citoyens et la ville de Québec.

-Pour ce qui est de l'amendement de la chartre

Si la ville va chercher le pouvoir de légiférer la circulation. Ce qui lui permet de restreindre-prohiber la circulation des autobus et autres véhicules dans le Vieux-Québec même si ce n'est pas ce que dit M.L'Allier. Le droit de décision reviendrait à la ville. De quelle façon serait appliqué ce dossier? On attend en 2004 et on espère que des centaines d'emplois ne soient pas perdues et que Québec soit encore une ville touristique.

Personne ne veut réellement cette solution , toutes les entreprises touristiques seraient perdantes dans ce cas et même les autres entreprises car il ne faut pas se fermer les yeux, la clientèle touristique diminuerait considérablement dans le Vieux-Québec ce qui signifie une perte de revenus, de travail pour les guides ce qui me touche plus particulièrement.

A force de tergiverser et de déplacer le problème de l'un à l'autre les communications seront bientôt rompues entre les différents organismes et ce sera le retour à la case départ. Tout le monde sera perdant.

Nouvelle clientèle

Si on se fie à votre plan d'action qui suggère d'attirer une nouvelle clientèle individuelle(F.I.T.) pour cela il faut que l'Otccuq et les différents intervenants qui vendent Québec sur les milieux étrangers attirent cette clientèle d'individuels. Plusieurs compagnies ont déjà commencé a offrir des services en ce sens mais ils ont besoin d'être appuyé par les représentants du tourisme.

Pour attirer et accueillir cette nouvelle clientèle, il faut améliorer l'accès à Québec et selon les études un point négatif pour Québec c'est son aéroport , les énergies devraient être mises là en premier.

SERVICE DE GUIDE FEUILLE D'ÉRABLE

MAPLE LEAF GUIDE SERVICE

Guides multilingues

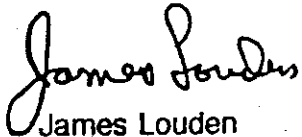
Multilingual guides

Philadelphie

Comment peut-on comparer Québec et Philadelphie sur le plan touristique... L'exemple utilisé par un membre du comité de citoyens concernant Philadelphie qui a interdit la circulation de la zone de la Liberty Bell n'est pas approprié, on ne peut définitivement pas comparer ces deux villes. Philadelphie est la deuxième ville américaine en ce qui a trait au taux le plus élevé de criminalité en Amérique du Nord. Le secteur qui entoure cet attrait est un secteur à risque pour la sécurité des visiteurs qui par ailleurs sont a peu près inexistantes, ce qui arrivera probablement aussi à Québec avec toutes ces restrictions.

Commentaires, observations, pistes de solution voici ma réponse à ce document. En espérant que tous les intervenants seront conscients de l'importance de se regrouper pour travailler en commun en laissant de côté les petites rancunes personnelles.

Veillez accepter Monsieur, mes salutations les plus sincères.



James Loudon

Représentant des compagnies qui emploient des guides touristiques

L'association des Gens d'Affaires du Vieux-Québec



1190, rue Saint-Jean
Québec (QC)
G1R 1S6

Téléphone : 692-1850
Télécopieur : 692-5637

Québec, le 12 avril 1999

Monsieur Denis Jean, président
Groupe de travail sur les autobus touristiques
a/s Bureau des relations avec la population
2, rue Des Jardins
C.P. 700, Haute-Ville
Québec (QC)
G1R 4S9

Re : Groupe de travail sur les autobus touristiques - Sommaire et plan d'action général

Monsieur,

Par la présente, nous désirons vous faire part de la réaction de l'Association des Gens d'affaires du Vieux-Québec concernant le plan d'action général soumis le 7 avril 1999 au Groupe de travail sur les autobus touristiques.

Nous sommes entièrement en accord avec les objectifs de départ du Groupe de travail visant à recommander à la Ville un ensemble de règles, à savoir :

- 1) Limiter la circulation des autocars et des autobus touristiques dans le Vieux Québec aux seuls mouvements essentiels ou nécessaires;
- 2) Réduire le plus possible les irritants, contraintes et désagréments causés par la circulation de ces véhicules.

Nous adhérons également aux cinq (5) principales convergences d'opinion constatées :

- 1) La solution ne peut pas être que réglementaire;
- 2) La solution doit être globale; elle doit tenir compte, notamment, du camionnage ... Il y a nécessité de se doter d'un cadre général d'action;
- 3) La solution commande des investissements en équipement et en immobilisation : circuit urbain centre-ville (navettes), infrastructures d'accueil (gares et débarcadères à l'extérieur des murs, stationnement courte durée, amélioration des liens piétons Basse-Ville / Haute-Ville);
- 4) On reconnaît l'opportunité de l'intervention de la Ville en matière d'encadrement du transport des autobus touristiques;
- 5) Il y a nécessité d'assurer le suivi et l'évaluation régulière des actions éventuellement mises en œuvre.

Par contre, à la lumière des informations que nous disposons actuellement, nous sommes en total désaccord avec l'interdiction de circuler, s'appliquant aux transporteurs nolisés, de même que l'interdiction à l'intention des autobus qui se destinent aux sites et aux attraits touristiques, ainsi qu'aux restaurants et aux établissements commerciaux.

Une telle réglementation aura pour effet de :

- favoriser le déplacement de plusieurs types de clientèle, à l'extérieur du Vieux Québec;
- anéantir les efforts de développement que plusieurs entreprises ont fait et font actuellement
- offrir, sur un plateau d'argent, la restauration de groupes que plusieurs restaurateurs ont mis temps et argent à développer, à des entreprises de l'extérieur du Vieux-Québec;
- rendre difficile l'accès aux attraits touristiques de même qu'aux établissements commerciaux;
- faire en sorte que les entreprises de guides accompagnateurs devront fermer leur porte, même si ceux-ci pourraient être d'excellents partenaires de la Ville en ce qui concerne l'application de la réglementation;
- mettre en péril plusieurs emplois et investissements du Vieux-Québec
- court-circuiter les millions de dollars que l'OTCCUQ a investis en promotion

De plus, nous vous rappelons que cette interdiction ne fait pas partie des objectifs du Groupe de travail précité.

En conclusion, nous demandons avec insistance, que les conditions suivantes soient réunies avant que la Ville applique une telle réglementation :

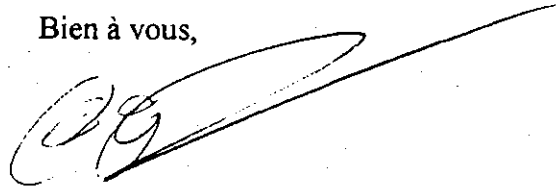
- 1) Qu'une étude d'impact soit effectuée, à savoir qu'elles seront les répercussions sur les différents secteurs d'activités de notre industrie touristique.
- 2) La mise en œuvre d'un plan de valorisation du Vieux-Québec qui intègre l'ensemble des éléments de développement urbanistique du quartier sur les plans résidentiel, commercial et touristique (mise en valeur du milieu de vie, du patrimoine culturel et historique, transport ainsi que du développement commercial et touristique, incluant la définition du Vieux-Québec comme « produit » touristique, etc).
- 3) L'étalement du processus de mise en œuvre dans le temps de façon à permettre aux intervenants du milieu de s'adapter aux changements qui s'imposent mais aussi, de faire connaître l'amélioration des services offerts à la clientèle touristique.
- 4) La mise en place du parcours centre-ville (navette) et de liens piétonniers appropriés entre la Haute-Ville et la Basse-Ville.
- 5) Une répartition des zones de débarcadère afin de préserver l'accessibilité aux sites et attraits touristiques ainsi qu'aux restaurants et aux établissements commerciaux dans le Vieux-Québec.
- 6) La mise en place d'infrastructures d'accueil adéquates (gare et zones de débarcadère) en Haute-Ville et en Basse-Ville qui sont en opération douze (12) mois par année.
- 7) Des parcs de stationnement de courte durée pour autobus à proximité du Vieux-Québec qui sont en opération douze (12) mois par année.
- 8) Une réglementation appropriée, fondée sur le motif (nécessitant une modification à la Charte de la Ville de Québec).
- 9) Une stratégie d'intervention « permanente » qui serait en vigueur de 6h à 24h, du 1er mai au 31 octobre de chaque année, afin de prendre en considération la fluctuation de l'achalandage touristique et des conditions climatiques.
- 10) L'adoption d'un protocole pour gérer les exceptions de façon à prendre en considération le niveau de mobilité de certaines clientèles.
- 11) La création d'un groupe restreint de suivi et de mise en œuvre formé de représentants des résidents et de l'industrie touristique, à laquelle

l'Association des Gens d'affaires du Vieux-Québec devra obligatoirement faire partie.

En terminant, n'oublions pas que derrière chacune des entreprises œuvrant dans le Vieux-Québec, il y a des individus qui ont mis cœur, temps et argent à développer leur entreprise au fil des années, et que la Ville se doit d'être équitable envers eux, considérant les deniers que ceux-ci ont payés et paieront dans le futur à celle-ci.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Bien à vous,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'CD', with a long horizontal flourish extending to the right.

Claude Dupuis, président

CD/jk

QUARTIER PETIT CHAMPLAIN

Le plus ancien quartier
commercial en Amérique du nord

Québec, le 12 avril 1999

PAR TÉLÉCOPIEUR

Monsieur Denis Jean, président
GROUPE DE TRAVAIL SUR LES
AUTOBUS TOURISTIQUES
Bureau des consultations publiques
HÔTEL DE VILLE DE QUÉBEC
2, rue des Jardins
C.P. 700, Haute-Ville
QUÉBEC (Québec) G1R 4S9

OBJET : Commentaire sur le plan d'action
 présenté le mercredi 7 avril 1999

Monsieur le Président,

À la suite de la réunion de mercredi dernier et après avoir pu prendre connaissance des documents présentés par certains organismes du groupe de travail et, aussi, d'avoir pu prendre un peu de recul pour étudier le sommaire de votre plan d'action, je tiens à ajouter un commentaire à ceux que j'ai faits à la fin de la réunion de mercredi.

Vous proposez pour 2005 « l'entrée en vigueur de l'interdiction à l'intention des autobus qui se destinent aux sites et aux attraits touristiques ainsi qu'aux restaurants et aux établissements commerciaux... »; à ma connaissance, monsieur Jean, cette proposition ne fait manifestement l'objet d'aucun consensus et serait plutôt, au contraire, source de divergences profondes.

En regard de votre mandat et des objectifs du groupe de travail, du moins tel que je les avais compris, je crois que vous ne devriez pas inclure cette proposition dans votre plan d'action ni dans le rapport que vous soumettrez au Comité Exécutif à moins de prendre bien soin de mentionner aussi les divergences, les enjeux et conséquences possibles entourant cette proposition, particulièrement en ce qui concerne les commerces de la Haute-Ville.

LES GRANDS

PRIX

DU TOURISME
QUÉBÉCOIS

Lauréat
du Prix national
de l'excellence
touristique

Coopérative des artisans et commerçants du Quartier Petit Champlain
61, rue Petit Champlain, Québec (Québec) G1K 4H5 - 418.692.2613
Télécopieur: 418.692.5085

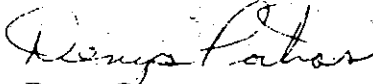
.../2

J'apprécierais, s'il vous était possible, que vous fassiez parvenir mon commentaire aux autres membres du groupe de travail de même que j'apprécierais aussi recevoir copie des autres commentaires qui vous auront été transmis.

En terminant, Monsieur le Président, sachez qu'au nom des commerçants du Quartier Petit Champlain, j'ai apprécié pouvoir exprimer notre point de vue dans ce dossier de même que d'avoir pu entendre ceux des autres membres du groupe de travail.

Veillez accepter, Monsieur le Président, mes meilleures salutations.

Pour la Coopérative des artisans et
commerçants du Quartier Petit
Champlain,


Denys Poitras

GLOBAL TOURISME INTERNATIONAL

M. Denis Jean, président
Groupe de travail sur les autobus touristiques
2, rue des Jardins
CP. 700, Haute Ville
Québec (Québec), G1R 4S9

Le 12 avril, 1999

M. Jean,

Tout d'abord, je tiens à vous féliciter pour votre travail exceptionnel à la concertation des intervenants présents à cette table; compte tenu des expériences passées, du nombre élevé de participants et des positions bien tranchées de quelques uns, les résultats sont, je le pense, au dessus des attentes du début du processus.

À titre de tour opérateur (TO) spécialisé dans les groupes impliqués sur les marchés internationaux depuis plusieurs années, mais aussi à titre d'intervenant impliqué dans le développement touristique de la Capitale et au mieux de mes connaissances concernant mes collègues du Québec, du Canada et des États-Unis œuvrant sur les mêmes marchés (je les côtoie dans les salons professionnels régulièrement), j'aimerais vous repreciser les conséquences prévisibles, pour les voyages nolisés, du plan présenté à la réunion du 7 avril.

- Sur les activités commerciales dans le vieux Québec (restaurant, boutique): déplacement des réservations et des achats vers les sites hors murs (Grande-Allée, rue Saint-Jean, vieux Québec basse-ville).
- Sur les attraits (musées, basilique...): diminution des réservations et déplacement de ces visites vers des sites hors murs et vers des attraits équivalents dans d'autres villes (exemple : musée des Civilisations à Ottawa, musée McCord à Montréal...).
- Sur la longueur de la visite dans le vieux Québec : compte tenu que le site ne sera plus accessible par le moyen de transport déjà inclut dans le forfait, la visite du vieux Québec ne pourra que se faire dans un temps libre. Sur ce type de clientèle, un temps libre ne peut guère dépasser 1H30.
- Sur la perception de Québec dans le marché nolisé : je ne pense que cette mesure nuira gravement à l'image de Québec auprès des TO du Québec et même de l'Europe où les gens sont plus habitués à composer avec ce genre de contrainte. Mais cela est tout autre avec mes collègues américains et canadiens, soit les deux principaux marchés du Québec. Cette mesure sera accueillie et jugée très sévèrement par ces deux marchés.
- Sur le développement de Québec dans le marché nolisé : à terme, de telles mesures ne peuvent que nuire au développement des voyages de groupes dans la communauté urbaine de Québec. Les gens voyageant en groupes viennent à Québec principalement pour voir son côté « Europe » uniquement présent dans le vieux Québec. Si l'accessibilité au but principal de leur séjour à Québec est réduite tel que le plan le propose, l'intérêt et la durée du séjour diminueront d'autant. Cela se traduira ainsi : les TO planifiant des séjours de 2 nuitées dans la région vont à moyen terme réduire ce séjour à une nuitée et certains TO ne séjournant que pour

une nuitée vont être tentés d'éliminer l'étape Québec. Je ne crois cependant pas que la visite de Québec sera escamotée des programmes, mais elle pourra se faire aisément en excursion d'une journée au départ de Montréal comme cela se faisait régulièrement il y a quelques années. Notons aussi que cette tendance sera beaucoup plus forte chez les TO hors du Québec qui connaissent beaucoup moins bien l'ensemble de l'offre et du produit touristique de la région.

Il est aussi utopique de penser que les TO pourront noliser des transporteurs locaux autorisés afin de permettre aux voyageurs de faire un tour de ville incluant le vieux Québec. Lorsqu'il y a déjà un autobus payé dans un forfait, il est plutôt gênant d'en engager un autre pour quelques heures... Cette façon de faire serait aussi unique en Amérique du Nord à ma connaissance, et très onéreuse. De plus cela n'aiderait en rien la situation des transports par autocar dans le vieux Québec : il y aurait simplement un « transvidage » de passagers.

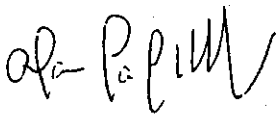
Compte tenu de ces irritants, une campagne de communication intensive devra se faire auprès des TO nords-américains puis internationaux. Cependant, le succès de cette campagne ne pourra qu'au mieux atténuer les impacts négatifs de ce plan.

En considérant ces points, vous comprendrez que je ne peux donner mon appui au plan proposé. Je ne pense pas que la discrimination complète d'un type de transport (et d'un type de tourisme en grande partie) est une solution envisageable aux problèmes de transports dans le vieux Québec. Les conséquences négatives de ce plan sont trop importantes et, même le meilleur plan de communication / marketing ne saurait faire oublier la résultante de ce plan. Je tiens aussi à préciser que ce plan aura des répercussions économiques importantes pour le vieux Québec mais aussi pour l'ensemble de la communauté urbaine. Une réduction à moyen terme de la durée des séjours à Québec par les TO se traduit simplement par moins de prestations d'hébergement, de restauration et de dépenses touristiques dans l'ensemble de la région.

Je pense toujours que le vieux Québec doit rester accessible à tous et dans le respect de tous. Créer un vieux Québec « européen » pour les autobus et « américain » pour les autos ne me semble pas une solution juste et équitable.

Si vous aviez des interrogations ou si vous aviez besoin d'éclaircissements, n'hésitez pas à me téléphoner, c'est avec plaisir que je continuerai à participer à la recherche de solutions viables.

Recevez M. Jean mes Meilleures Salutations,



Alain Laflèche

c.c. ACTA-Québec, Mme Louise Collignon
AITC, M. Daniel Lachance
APAQ, Mme Marie Josée Banville
DMC Transat, Mme Brigitte Michaud
OTCCUQ, M. Alain Girard

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
DU QUÉBEC MÉTROPOLITAIN

Québec, le 19 avril 1999

Monsieur Denis Jean
Président
Groupe de travail sur les autobus touristiques
2, rue des Jardins, C.P. 700, Haute-Ville
Québec (Qc)
G1R 4S9

Objet : **Dossier des autobus touristiques.**

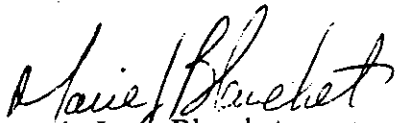
Monsieur,

Le comité «Tourisme» de la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain a pris connaissance, avec le peu de temps qui lui était alloué, du «Sommaire et plan d'action général» déposé le 7 avril dernier par le Groupe de travail sur les autobus touristiques et tient à vous adresser ces quelques commentaires. Nous sommes d'accord que des mesures énergiques devront être mises en place pour contrôler la circulation dans l'arrondissement historique.

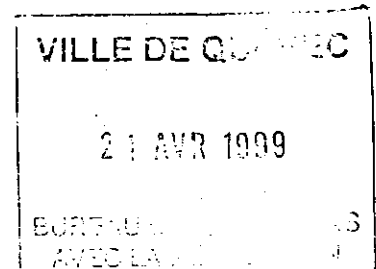
Tout en reconnaissant les efforts de réflexion afin d'en arriver à une solution au dossier mentionné en rubrique, il apparaît au comité que l'ensemble des points de vue énoncés repose sur des consensus qui semblent fragiles. Il serait souhaitable, afin d'évaluer les impacts du plan d'action déposé, qu'une véritable étude de faisabilité et d'impact économique soit engagée dans les meilleurs délais.

Dans cet esprit, un amendement à la charte de la Ville de Québec nous apparaît prématuré. Cependant, d'ores et déjà, nous croyons que les règlements actuels de la circulation globale dans l'arrondissement historique devraient être appliqués avec toute la rigueur possible, ce qui permettrait de réduire le problème et de mieux juger des mesures additionnelles qui seront nécessaires.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.


Marie-Josée Blanchet
Présidente
Comité «Tourisme»

c.c. M. Jean-Paul L'Allier, maire de Québec
M. Daniel Lachance, président, AITC



AITC

Association de l'industrie touristique de la Capitale

Siège social : 1039, rue Saint-Jean Québec (Québec) G1R 1R9
Adresse postale : C.P. 51089, Comptoir postal Gabrielle Roy, Québec, QC G1K 8Z7
Téléphone : (418) 522-5274 Télécopieur : (418) 522-6455

Québec, le 19 avril 1999

Monsieur Denis Jean, président
Groupe de travail sur la circulation dans le Vieux-Québec
2, rue des Jardins
Québec (Québec) G1R 4S9

Monsieur,

Tel qu'énoncé dans notre lettre de lundi le 12 avril 1999, nous avons tenté au cours de la semaine dernière de trouver, dans votre document déposé au Groupe de travail, des points de ralliement qui permettront de maintenir l'intérêt et la confiance de l'industrie touristique dans la démarche que vous avez présidée. Malgré de nombreux efforts et de rigoureuses consultations, nous devons vous informer qu'il nous est impossible de réunir nos partenaires autour du document que vous avez soumis. Nous avons effectué l'analyse de l'ensemble de leurs commentaires et nous considérons que la seule issue possible est de revenir aux énoncés exacts de la lettre qui vous a déjà été adressée le 30 mars 1999, d'ailleurs cosignée par un grand nombre d'entre eux.

Les acteurs de l'industrie touristique réunis à l'AITC font consensus sur les éléments suivants :

- Ils ont accepté de participer à un groupe de travail réuni autour des objectifs suivants :

« Recommander à la ville un ensemble de règles visant à :

1. Limiter la circulation des autocars et des autobus touristiques dans le Vieux-Québec aux seuls mouvements essentiels ou nécessaires ;
2. Réduire le plus possible les irritants, contraintes et désagréments causés par la circulation de ces véhicules. »

Source : 28 janvier 1999, document d'information relatif au fonctionnement.

et le rapport semble vouloir aller beaucoup plus loin.

- Le maire de la Ville de Québec a énoncé formellement lors d'une rencontre publique en septembre que

« ... le but de la Ville n'est pas d'interdire la circulation des autobus touristiques dans le Vieux-Québec, mais bien d'encadrer leurs déplacements, d'en diminuer l'achalandage.

Source : 29 septembre 1998, compte-rendu d'une soirée publique d'information sur la gestion des autobus touristiques dans le Vieux-Québec.

Le résultat ultime de la démarche que vous proposez est d'interdire l'accès au Vieux-Québec aux autocars nolisés.

- Le mandat qui vous avait été accordé devait permettre de

« ... faire rapport sur les recommandations du groupe de travail en faisant état des consensus établis ou en précisant les éléments de divergence si un consensus n'est pas possible. »

Source : 7 décembre 1998, Mémoire : Bureau des relations avec la population, Consultations publiques, présenté au conseil exécutif de la Ville.

Vous commencez votre document en énonçant des « convergences d'opinion », laissant bien comprendre qu'il ne s'agit pas de consensus.

- Le plan d'action général établit des conditions sine qua non sur lesquelles repose la réussite de « votre projet ». La première de ces conditions est la mise en œuvre d'un Plan de valorisation du Vieux-Québec. Un tel plan ne signifie rien de concret et il est impossible de croire que son élaboration, dont le mandat n'est ni connu au niveau des objectifs et de l'échéancier, tiendra compte des positions des partenaires touristiques, en consensus ou non. Une telle situation revient à dire que le problème soumis à votre Groupe de travail sera finalement revu par un autre groupe dans un autre cadre.
- Le programme soumis et l'échéancier dans lequel il est introduit ne tiennent pas compte de la capacité des partenaires interpellés de livrer ces produits et ces projets non plus que de leur capacité de les financer et surtout, ne donne aucune garantie sur les issues ou les alternatives en cas d'échec à l'une de ces conditions sur lesquelles repose la réalisation du plan.
- Il serait souhaitable, afin d'évaluer les effets du plan d'action déposé, qu'une véritable étude de faisabilité et d'impact sur l'industrie et sur la circulation globale dans l'arrondissement historique soit engagée dans les meilleurs délais.

En conclusion, nous ne pouvons que vous ramener au document qui vous a été soumis le 30 mars 1999 par nos partenaires. Nous considérons que cette lettre s'inscrivait parfaitement dans les objectifs et les engagements pris par les partenaires au moment de leur adhésion à la démarche.

Afin de contribuer au règlement des problèmes de circulation globale dans le Vieux-Québec, l'industrie touristique a accepté l'invitation du Maire de la Ville de Québec de participer à un comité dont les objectifs et les processus étaient clairs et précis. C'est dans le respect strict de ces objectifs et des règles du processus établi que vous devez conclure votre tâche. C'est à cette seule condition que nous saurons poursuivre dans le sens des objectifs communs. Dans cet esprit, un amendement à la charte de la Ville de Québec nous apparaît prématuré et il faudrait que la Ville applique rigoureusement les règlements actuels sur l'ensemble de la circulation, dans l'attente des résultats de cette étude de faisabilité.

Le président,



Daniel Lachance

c.c. M. Jean-Paul L'Allier, maire de Québec
Membres de l'AITC

p.j. lettre et document du 30 mars 1999
lettre de Global Tourisme International, 12 avril 1999
lettre de Service de guide feuille d'érable, 9 avril 1999
lettre de Québec Expérience, 9 avril 1999
lettre de Forum Québec, 19 avril 1999

AITC

Association de l'industrie touristique de la Capitale

Siège social : 1039, rue Saint-Jean Québec (Québec) G1R 1R9
Adresse postale : C.P. 51089, Comptoir postal Gabrielle Roy, Québec, QC G1K 8Z7
Téléphone : (418) 522-5274 Télécopieur : (418) 522-6455

Québec, le 12 avril 1999

Monsieur Denis Jean, président
Groupe de travail sur la circulation dans le Vieux-Québec
2, rue des Jardins
Québec (Québec) G1R 4S9

Monsieur,

Nous avons reçu de nombreuses représentations défavorables des acteurs touristiques qui ont participés au cours des derniers mois au Groupe de travail sur les autobus touristiques.

Ces représentations reconnaissent, dans son état actuel, que le document du 7 avril 1999 n'est pas représentatif des consensus nécessaires à la bonne marche des actions à mettre en place pour une meilleure qualité de l'ensemble de la circulation dans le Vieux-Québec.

Nous vous informons que nous allons, au cours de la présente semaine, travailler à cerner les aspects plus positifs de votre document de travail. Pour ce faire, nous vous confirmons que nos commentaires vous seront formellement transmis le lundi 19 avril prochain.

Veillez agréer, Monsieur Jean, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le président,



Daniel Lachance

c.c. M. Jean-Paul L'Allier, maire de Québec

FORUM QUÉBÉC

► ORGANISATION DE CONGRÈS,
DE VOYAGES MOTIVATION
ET D'ÉVÉNEMENTS SPÉCIAUX

► ORGANIZATION OF
CONVENTIONS,
INCENTIVE PROGRAMS
AND SPECIAL EVENTS

Québec, le 19 avril 1999

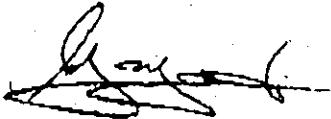
Monsieur Daniel Lachance
Président
Association de l'industrie
touristique de la Capitale

Monsieur,

Après la lecture de votre document « Sommaire et plan d'action général » daté du 7 avril 1999, nous nous opposons fortement aux suggestions proposées pour les années 2004 et 2005.

Nous croyons sincèrement que ces interventions apporteront une diminution considérable de l'achalandage touristique et mettra en péril nos chances d'obtenir des congrès.

Nous espérons que vous prendrez en considération notre opinion.



Gary Marchessault
Président



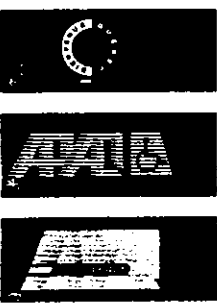
Québec, le 21 avril 1999

Monsieur Denis Jean, président
Groupe de travail sur la circulation dans le Vieux-Québec
2, rue des Jardins
Québec (Québec) G1R 4S9

Monsieur,

Lors de notre dernière rencontre, vous nous avez déposé un projet qui selon l'évolution de l'échéancier correspondait aux discussions lors des tables sectorielles et des consensus dégagés de ces travaux. Pour avoir participé activement dans ce dossier depuis quelques années, vous me permettez de souligner que l'initiative de la Ville de regrouper tous les acteurs concernés, accompagnés d'un président impartial, nous a permis de faire évoluer les discussions de façon surprenante. Il faut dire en toute honnêteté que la grande participation et l'implication des représentants de l'industrie touristique démontre la volonté de cette industrie de collaborer aux processus.

L'APAQ a appuyé la démarche pour atteindre les objectifs énoncés, soit de limiter la circulation des autobus aux seuls mouvements nécessaires et de réduire les irritants. Nous ne pouvons donc soutenir le projet, entre autres parce qu'il n'a jamais été question d'interdire l'accès des autobus. Le Maire nous a d'ailleurs rassuré sur cette préoccupation le 29 septembre dernier et c'est suite à cet énoncé que nous avons accepté de participer à la grande table de travail. Vous nous voyez surpris, pour ne pas dire déçus, de constater que le projet soumis va au-delà des consensus présentés et sommes confiants que votre rapport tel que prévu fera l'objet de recommandations en mettant en valeur les consensus établis et que les éléments de divergence seront précisés.



Téléphone
(418) 522-7131

Télécopieur
(418) 522-6455

Courrier électronique
apaq@apaq.qc.ca

D'autre part, nous croyons que certains éléments du projet sont essentiels à la réalisation du plan d'action. Nous ne sommes toutefois pas convaincus que la Ville investira les argents nécessaires dans les délais prescrits ainsi que du réalisme du projet de navettes au centre-ville. Nous vous avons mis en garde

plus d'une fois de l'importance de la prise en compte des délais dans la planification de voyages en groupe. Selon nous, à partir du moment où un document sera rendu public, il faudra vivre avec les conséquences. C'est pourquoi, nous trouvons donc prématuré de permettre à la Ville d'obtenir les pouvoirs qui lui permettraient de discriminer des voyageurs selon leurs motifs de déplacements en appliquant les mesures proposées en 2004 et 2005, surtout que personne n'est en mesure d'évaluer la faisabilité et l'impact d'un tel projet. Nous vous demandons de prévoir un plan de communication préparé par des experts, qui aidera les intervenants à expliquer aux clientèles l'état de la situation et les changements à venir, et ce plus d'un an à l'avance

Pour conclure, il ne faut surtout pas penser qu'une stratégie permettant de mieux régir les déplacements des autobus va régler tous les problèmes liés à la circulation dans le Vieux-Québec. Nous considérons que la problématique de la circulation doit être traitée dans son ensemble incluant les déplacements des automobiles et des camions.

Veuillez accepter, Monsieur Jean, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice du transport nolisé,
touristique et par abonnement,



Marie-Josée Banville

c.c Romain Girard, directeur général
Michel Galland, président du comité de transport nolisé et touristique
Jean-Paul L'Allier, Maire de la Ville de Québec

Le 28 avril 1999

Monsieur Denis Jean, président
Groupe de travail sur les autobus touristiques
Hôtel de ville de Québec
2, rue des Jardins
C.P. 700, Haute-Ville
Québec (Québec) G1R 4S9

**Objet : Autobus touristiques dans le Vieux-Québec: commentaires sur
le plan d'action
N/Réf. : E6 331 012 103**

Monsieur le Président,

Récemment, M. Pierre Labrie vous informait que le conseil d'administration de l'Office du tourisme et des congrès de la Communauté urbaine de Québec devait se réunir et discuter à cette occasion de la proposition de plan d'action déposée lors de la rencontre du groupe de travail sur les autobus touristiques du 7 avril dernier. Voici donc les conclusions de cette discussion.

De façon générale, le plan est bien accueilli puisqu'il a l'avantage:

- de proposer une vision à laquelle la majorité des intervenants touristiques se rallie;
- d'offrir un échéancier réaliste qui permet les ajustements nécessaires du contexte d'accueil, un repositionnement sur le marché du voyage de groupes et le déploiement d'un plan de communications et conséquence.

Toutefois, force est de constater que la hantise des impacts potentiels de la seconde intervention proposée pour l'année 2005, soit d'interdire l'accès des autobus nolisés aux sites, attrait et restaurants, bloque l'obtention de tout consensus.

D'autant plus que l'efficacité de plan d'action proposé pour rencontrer les objectifs de départ, soit réduire le nombre de mouvements d'autobus, reste à être démontrée objectivement.

Aussi, le conseil d'administration de l'OTCCUQ vous recommande:

- qu'une étude coût/bénéfices de la proposition soit effectuée par un spécialiste capable de valider:

• la faisabilité du plan d'action et son efficacité à rencontrer les objectifs énoncés en début de processus, soit de réduire de façon significative le nombre de mouvements d'autocars dans le Vieux-Québec et leurs effets nuisibles (objectifs 1 et 2);

• les impacts potentiels de ce plan d'action sur la vitalité touristique du Vieux-Québec (objectif 3) et plus spécifiquement sur celle à long terme des entreprises qui ont investi au fil des années sur le marché des voyages de groupes et qui dépendent actuellement de cette clientèle.

- que la Ville de Québec suspende momentanément sa demande de modification à la charte afin de maintenir un climat de travail serein au sein du groupe de suivi. Cette demande de modification devrait s'inscrire dans le processus de mise en place des interventions retenues et faire l'objet d'un large consensus; ce consensus nous paraît encore possible à atteindre si chacun donne à ce dossier le temps nécessaire à sa réussite et que l'étude proposée démontre clairement les bénéfices anticipés.

Le conseil de l'OTCCUQ croit que cette étape de validation de la solution proposée est essentielle. Elle sera perçue comme étant un moyen de sécuriser à la fois les entreprises touristiques du Vieux-Québec, les citoyens de la ville elle-même sur la pertinence d'investir autant de ressources financières et humaines sur la plan d'action 1999-2005.

L'Office du tourisme et des congrès de la Communauté urbaine de Québec se propose d'être un partenaire technique (devis et suivi de l'étude) et financier actif dans la réalisation de cette étape cruciale de validation du plan d'action.

En espérant que cette proposition soit perçue comme positive et constructive, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président du conseil d'administration,



Alain Girard

c.c. Mme Marie-Josée Banville, APAQ
M. Pierre Labrie, directeur, OTCCUQ
Mme France Lessard, chargée de projet, OTCCUQ



Québec, le 29 mars 1998

Monsieur André Martel
Bureau des relations avec la population
Ville de Québec
2, rue des Jardins
C.P. 700, Haute-Ville
Québec G1R 4S9

Monsieur Martel,

Tel que mentionné lors de la dernière rencontre du Groupe de Travail sur les autobus touristiques, vous trouverez ci-joint une version révisée du document qui a été déposé à cette rencontre. Cette révision visait à enlever toute confusion possible.

Nous avons compris qu'à partir des différentes positions que vous recevrez des membres du groupe que vous formulerez une proposition à discuter lors de la prochaine rencontre. Je souhaite vous rappeler dès maintenant l'importance de chiffrer les éventuels impacts du futur contenu réglementaire. Nos préoccupations ne visent pas à améliorer la fluidité de la circulation des autobus mais bel et bien à réduire les mouvements d'autobus de façon à revenir à un seuil acceptable qui devrait être minimalement celui de 1991.

Par ailleurs, à notre avis, un des éléments-clés de la solution réside dans la mise en place d'un circuit centre-ville de transport en commun. Il importe donc de réactiver ce dossier dans les meilleurs délais. Enfin, la redéfinition du produit de visite touristique en fonction des principes qui sous-tendent la Charte du tourisme durable et l'Appel d'Évora nous apparaît aussi comme une autre action incontournable dans la recherche de solution qui nous préoccupe.

Veuillez accepter, Monsieur Martel, nos meilleures salutations,

La présidente,

Christine Gosselin

Groupe de travail sur les autobus touristiques

Position du Comité des citoyens du Vieux-Québec

But général

Préserver un quartier et un patrimoine de qualité pour la population résidente, les travailleurs et les visiteurs actuels et futurs; en conséquence, assurer la pérennité d'un milieu urbain offrant une qualité de vie, respectant le patrimoine légué et à léguer, et permettant une vitalité économique.

Principes généraux

- Tous les intervenants doivent reconnaître que le produit touristique du Vieux-Québec doit s'adapter aux caractéristiques intrinsèques du Vieux-Québec (Haute-Ville et Basse-Ville) et à sa population, et non l'inverse.
- En venant dans ou près du Vieux-Québec (zone tampon), toute entreprise / chauffeur d'autobus touristique doit se rendre compte qu'il s'agit d'un arrondissement patrimonial vivant et que son comportement doit être modifié en conséquence.
- La stratégie et le plan d'action doivent viser à répondre aux impératifs de l'intérêt collectif et non à des intérêts privés ou particuliers; la stratégie et le plan doivent être soumis à la consultation publique.
- La mise en place des interventions doit s'autofinancer sur une base d'équité.
- Les principes de l'Appel d'Évora dont la Ville de Québec doivent être appliqués.

Objectifs généraux

1. Réduire significativement le nombre de mouvements d'autobus touristiques dans le Vieux-Québec, minimalement revenir au seuil de 1991.
2. Atténuer significativement les nuisances et irritants causés par les autobus touristiques dans le Vieux-Québec.
3. Adapter le produit touristique du Vieux-Québec à sa réalité patrimoniale.
4. Soutenir la viabilité économique de l'activité touristique et commerciale dans le Vieux-Québec dans son ensemble.

Orientation

- Adopter une stratégie d'accueil des touristes et une réglementation respectant le but, les principes et les objectifs mentionnés précédemment ci-haut et, dans la mesure du possible, faisant consensus auprès des parties concernées. Ce consensus doit être élaboré sur la base de l'intérêt collectif dans une perspective de développement durable.
- Amender dès le printemps 1999 la Charte de la Ville de Québec de façon à pouvoir régir, limiter et prohiber les mouvements d'autobus touristiques dans le Vieux-Québec et autres quartiers suivant le motif.
- Réévaluer la stratégie d'implantation et de financement d'un circuit centre-ville de transport en commun Vieux-Québec Haute-Ville/Basse-Ville à haute fréquence desservant l'ensemble des clientèles afin d'accélérer sa mise en œuvre.

Propositions d'interventions de court (été 1999) et moyen (été 2000) termes

1. Réduire significativement le nombre de mouvements d'autobus touristiques dans le Vieux-Québec

-
- Cibler, à court terme, le niveau de réduction de la stratégie de 1997 (-31 %);
 - Cibler, à moyen terme, le niveau de 1991 comme volume d'autobus touristiques à l'intérieur des murs;
 - Circonscrire un objectif quantifié et un calendrier de réduction de mouvements d'autobus touristiques pour chaque segment de production de mouvements (tours locaux, tours de l'extérieur, congrès, croisières, sites et attraits, autres);
 - Identifier les secteurs géographiques du Vieux-Québec les plus sensibles aux mouvements d'autobus et définir un seuil de tolérance à ne pas dépasser (ce seuil doit être défini en vertu des qualités intrinsèques de ce secteur géographique et non en fonction des besoins économiques privés ou particuliers);
 - Limiter les mouvements d'autobus touristiques à la seule fonction de desserte des hôtels situés sur le réseau primaire du Vieux-Québec intra-muros, à leur arrivée et à leur départ ;
 - Mettre en place un ou des circuits d'autobus écologiques et écotouristiques à haute fréquence desservant la Haute-Ville et la Basse-Ville;
 - Éliminer le débarcadère sectoriel de la maison Chevalier ;
 - Ne plus permettre aux autobus touristiques de circuler sur la rue Saint-Paul (rue qui devrait être piétonne l'été); le quai de la rue Saint-André est plus adéquat;

- Obliger les entreprises dont les autobus touristiques circulent dans le Vieux-Québec à détenir un permis pour ce faire ;
- Lier la délivrance de ce permis au respect de règles précises et à un code d'éthique ;
- Prohiber le stationnement des autobus touristiques partout dans le Vieux-Québec;
- Aménager des espaces d'accueil et de stationnement de courte durée (120 min ou moins) des autobus touristiques à proximité du Vieux-Québec; ces espaces devront être aménagés dans le respect du patrimoine, du milieu bâti, de la piétonnisation, des nuisances visuelles et sonores, de la vitalité sociale du quartier ainsi que des préoccupations poursuivies par le CCVQ en matière d'espaces verts, de parc et d'environnement; ils pourraient être situés, suivant un plan d'implantation et une évaluation d'impacts détaillée, quai Chouinard / Musée de la Civilisation; gare du Palais; Colline parlementaire / place D'Yorville;
- Maintenir des espaces de stationnement de longue durée au parc Victoria et à la Gare maritime Champlain et, au besoin, si la capacité actuelle n'est pas suffisante aménager en périphérie un autre aire de stationnement;
- Orienter, sitôt la clientèle touristique descendue à l'hôtel, les autobus touristiques vers ces espaces de stationnement de longue durée;
- Relocaliser les départs et arrivées des tours guidés ayant comme étape de visite le Vieux-Québec intra-muros (locaux et extérieurs) au Centre de renseignements touristiques à l'extérieur des murs ;
- Renforcer et améliorer la signalisation de prescription et d'indication pour éliminer les mouvements inutiles d'autobus, mettre en place une signalisation dirigeant les chauffeurs d'autobus touristiques systématiquement vers les points d'accueil à l'extérieur des murs et mettre en place une signalisation signifiant clairement que l'entrée du Vieux-Québec est réservée aux véhicules munis d'une autorisation requise;
- S'assurer que l'ensemble des intervenants économiques, y compris les musées et attraits, adhèrent et respectent la réglementation ;
- Interdire le ramassage de clientèle, ce pour tout motif;
- Élaborer des instruments de mesure de taux d'occupation des véhicules ;
- Informer adéquatement tous les acteurs influençant le nombre de mouvements dans le Vieux-Québec ;
- Faire un suivi et évaluation systématique annuel de l'évolution de la situation, en comité permanent.

2. Atténuer significativement les nuisances et irritants à la qualité de vie et de visite causés par les autobus touristiques dans le Vieux-Québec

- Documenter et analyser les paysages du Vieux-Québec afin d'identifier les perspectives, points de vue et attraits à protéger et préserver;
- Inclure, dans le règlement de la Ville, les prescriptions face à la préservation et à la protection des vues et paysages ;

- Définir les points géographiques les plus sensibles quant à l'impact négatif des autobus touristiques et prévoir un aménagement urbain adéquat ;
- Appliquer de façon stricte la réglementation existante et future (tolérance zéro) et prévoir des amendes élevées et d'autant plus élevées que le comportement est répétitif ;
- Appliquer, et renforcer s'il y a lieu, la réglementation relative aux émissions de particules, gaz, odeurs, pollutions sonores et utilisation du frein-moteur des autobus touristiques dans le Vieux-Québec ;
- Interdire tout stationnement d'autobus intra-muros et interdire tout arrêt d'autobus à l'exception des endroits désignés à cette fin aux débarcadères d'hôtels et pour motif de desserte d'hôtel à l'arrivée et au départ ;
- Interdire tout arrêt, mouvement et stationnement d'autobus touristiques gênant la circulation ou représentant un risque pour la sécurité publique ;
- Interdire la circulation des autobus touristiques dans les voies réservées au transport en commun dans toute la région ;
- Obliger le chauffeur de tout autobus en arrêt à éteindre le moteur ;
- Sensibiliser les patrouilles de police à pied et régulières de la réglementation sur les autobus touristiques et faire appliquer cette réglementation ;
- Envoyer, de façon systématique après chaque infraction, une lettre expliquant à l'entreprise les objectifs de la stratégie et les règles à suivre ;
- Procéder à une inspection systématique des véhicules desservant le Vieux-Québec ;
- Documenter le comportement des chauffeurs d'autobus dans le Vieux-Québec de façon à identifier les comportements fautifs, notamment en matière de sécurité publique, et les entreprises / organismes fautifs ;
- Informer adéquatement tous les acteurs influençant les nuisances des autobus touristiques.

3. Adapter le produit touristique du Vieux-Québec à sa réalité de patrimoine vivant

- Développer des instruments de circuits de visite touristique du Vieux-Québec à pied, à vélo ou sous forme autre qu'en autobus, et intégrant une forte valeur d'interprétation historique, culturelle, architecturale et urbanistique ;
- Élaborer un plan stratégique et opérationnel de définition et de modification du produit touristique du Vieux-Québec ;
- Inclure tous les intervenants, soit la Ville, les citoyens et la communauté d'affaires, y compris à l'intérieur de l'industrie touristique, dans le processus de planification, et soumettre le plan à la consultation publique ;
- Informer et amener les agences réceptives et les opérateurs de tours à privilégier le produit touristique du Vieux-Québec à pied et à respecter dans l'élaboration de leurs forfaits ou leurs tours la stratégie et la réglementation concernant les autobus touristiques ;
- Assujettir les modifications que les entreprises / organismes souhaitent apporter à leur produit / organisation de visite à l'approbation de la collectivité locale ;

- Mettre en place un programme de soutien et d'aide aux nouvelles formes de visite du Vieux-Québec;
- Mettre en place un comité permanent de gestion des autobus touristiques où tout élément affectant cette gestion doit lui être communiqué, faire l'objet d'une discussion entre partenaires et faire l'objet d'une recommandation au Conseil de Ville;
- Améliorer les conditions de circulation piétonne (y compris la sécurité) par l'élargissement des trottoirs, la piétonnisation de certaines rues et l'aménagement et l'amélioration de liens piétonniers Haute-Ville / Basse-Ville notamment dans le secteur Saint-Paul/Côte du Palais;
- Améliorer la signalisation piétonnière;
- Améliorer l'ambiance des rues dans une perspective d'amélioration et d'incitation à la visite à pied;
- Informer adéquatement tous les acteurs influençant et affectant le produit touristique du Vieux-Québec.

4. Soutenir la viabilité économique de l'activité touristique et commerciale dans le Vieux-Québec dans son ensemble

- Développer des produits de séjour touristique dans la région de Québec qui valorisent la visite du Vieux-Québec, en augmentent la durée de visite dans le quartier historique, en maximisent les retombées économiques pour le Vieux-Québec et privilégient les formes écotouristiques de visite et de séjour;
- Élaborer des instruments de mesure de retombées économiques, par produit touristique, par activité économique et par secteur géographique;
- Procéder à une étude globale et détaillée des retombées économiques de l'activité touristique et commerciale du Vieux-Québec, identifier les activités plus viables du point de vue économique, mesurer les retombées économiques nettes, et évaluer les fuites commerciales du Vieux-Québec vers les autres secteurs géographiques de la région;
- Privilégier les façons de faire qui maximisent ces retombées pour le Vieux-Québec dans le respect des critères du développement durable et de la Charte d'Évora;
- Élaborer un plan stratégique et opérationnel global des déplacements dans le Vieux-Québec, incluant les autobus touristiques, le stationnement et les mouvements piétonniers ;
- Inclure tous les intervenants, soit la Ville, les citoyens et la communauté d'affaires, dans le processus de planification, et soumettre, le plan à la consultation publique;
- Améliorer l'accessibilité piétonnière aux établissements;
- Mettre en place des conditions facilitant la consolidation et le développement de l'activité commerciale locale;
- Permettre des exceptions si et seulement si cette exception est documentée, mesurée, marginale par le nombre d'autobus impliqués et par les impacts sur la collectivité, si elle fait l'objet d'un consensus et si elle est strictement encadrée et contrôlée;

- Assurer une accessibilité aux établissements dans le cadre d'une planification globale des déplacements dans le Vieux-Québec;
- Informer adéquatement la clientèle touristique primaire et secondaire.

Interventions à court terme (mai 1999) souhaitées

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • <i>Modifier la Charte de la Ville de Québec et élaborer un projet de règlement pour régir, limiter et prohiber;</i> • <i>Réaliser une consultation publique sur le projet de règlement;</i> • <i>Réactiver le dossier du circuit centre-ville;</i> |
|--|
- Limiter les montées et descentes d'autobus dans le Vieux-Québec intra-muros au débarcadère Chauveau pour tous les motifs autres qu'arrivée et départ de l'hôtel, restreindre l'utilisation du débarcadère de la place d'Armes à l'arrivée et départ des clients du Château Frontenac;
 - Éliminer le débarcadère sectoriel de la maison Chevalier;
 - Ne plus permettre à aucun autobus de circuler sur la rue Saint-Paul (Carré Parent-Place de la FAO) et piétonisation de cette section de rue; le bruit et la pollution sont considérées par les résidants et certains commerçants comme un irritant majeur à la qualité de vie. Le quai Saint-André est plus approprié et permet de garder un accès au quartier;
 - Interdire le ramassage de clients intramuros pour les tours guidés ;
 - Relocaliser le départ des tours guidés à l'extérieur des murs et mettre en place les mesures de suivi spécifiques pour s'assurer du respect de cette règle;
 - Restreindre à 1 le nombre d'entrée dans les murs pour chaque tour guidé et interdire les arrêts sur le parcours;
 - S'assurer que tous les tours guidés du Vieux-Québec le soient par un guide totalement au fait des caractéristiques particulières du Vieux-Québec et de la réglementation s'y rattachant ;
 - Remplacer les véhicules des tours guidés par des véhicules à plus faible gabarit et davantage écologiques;
 - Envoyer, de façon systématique après chaque infraction, une lettre expliquant à l'entreprise les objectifs de la stratégie et les règles à suivre ;
 - Informer les responsables du musée de la Civilisation de la stratégie et des règles retenues ainsi que les grossistes et les agences réceptives;
 - Pour toute infraction commise, émettre des constats d'infraction, et non des avis ;
 - Reconduire tous les éléments de la stratégie 1997-1998;
 - Viser une réduction du nombre de mouvements d'autobus d'au moins 31 % conformément à la stratégie 1997-1998;
 - Circonscrire, sur une base quantitative, les réductions visées pour chaque segment, de façon à atteindre l'objectif global de réduction de -31 %;
 - Procéder à une évaluation des résultats;

- Informer adéquatement tous les intervenants impliqués, tant du Vieux-Québec et de la région que de l'extérieur, des règles à suivre ;
- Déterminer le seuil de tolérance (capacité de charge) du Vieux-Québec et de ses composantes géographiques;
- Mettre en place un comité chargé d'élaborer un plan stratégique et opérationnel de définition d'un nouveau produit touristique du Vieux-Québec, en collaboration avec l'industrie touristique régionale;
- Mettre en place un comité chargé d'élaborer un plan stratégique et opérationnel global de déplacements pour le Vieux-Québec;
- Procéder à une étude de faisabilité et faire un montage financier d'un circuit d'autobus desservant le Vieux-Québec.

Composition du Groupe de travail sur les autobus touristiques

Monsieur Denis Jean
Président du Groupe de travail
sur les autobus touristiques

Monsieur André Marier
Conseiller municipale et vice-président du Comité exécutif
Bureau des conseillères et des conseillers municipaux

Madame Lynda Cloutier
Conseillère municipal et membre du Comité exécutif
Bureau des conseillères et des conseillers municipaux

Monsieur Jean Barré
Association des gens d'affaires de la rue Saint-Jean

Madame Marie-Josée Banville
Association des propriétaires d'autobus du Québec

Monsieur Marcel Veilleux
Association des gens d'affaires du Vieux-Québec
Secteur restauration

Monsieur Éric Michaud
Association des gens d'affaires du Vieux-Québec
Secteur commerce de détail

Monsieur Fred V. Carraro
Association hôtelière de la région de Québec

Monsieur Daniel Gross
Association des commerçants de Place Royale

Monsieur Raymond Massicotte
Association des guides touristiques

Monsieur Aurèle Schink
Autocar Dupont

Madame Marie-Josée Blanchet
Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain

Madame Nathalie Samson
Château Frontenac

Monsieur François Hulbert
Comité régional action circulation - Vieux-Québec

Monsieur François Bouliane
Comité de citoyens de la paroisse Notre-Dame-des-Victoires

Madame Monique Caron
Comité de citoyens de la paroisse Notre-Dame-des-Victoires

Composition du Groupe de travail sur les autobus touristiques

Page 2 de 3

Madame Christine Gosselin
Comité de citoyens du Vieux-Québec

Monsieur Michel Simard
Comité de citoyens du Vieux-Québec

Monsieur Jean Rousseau
Comité de citoyens du Vieux-Québec

Monsieur Michel Leullier
Commission des champs de bataille nationaux

Monsieur Bernard S. Gagné
Conseil des monuments et sites

Monsieur Denys Poitras
Coopérative des artisans et commerçants du quartier Petit-Champlain

Monsieur Gary Marchessault
Forum Québec

Monsieur Alain Lafèche
Global tourisme international

Madame Manon Boissinot
Gray Line

Monsieur Georges Saint-Cyr
Les Tours du Vieux-Québec

Madame France Lessard
Office du tourisme et des congrès de la Communauté urbaine de Québec

Monsieur Alain Girard
Office du tourisme et des congrès de la Communauté urbaine de Québec

Madame Nicole Ouellet
Patrimoine Canadien Parcs Canada

Monsieur Gérard Duval
Québec Expérience

Monsieur James Loudon
Service de Guide feuille d'érable

Monsieur Alexis Ségal
Société du port de Québec

Madame Anne Cantin
Société du centre des congrès de Québec

Monsieur Marc Beaudoin
Société historique de Québec

Madame Marilène Rubin
Société de transport de la Communauté urbaine de Québec

Observateur

Monsieur Pierre Soucy
Tourisme Québec

Soutien professionnel de la Ville de Québec

Monsieur Marc des Rivières
Analyste en planification du stationnement
Division du transport
Centre de développement économique et urbain

Madame Suzanne Marquis
Directrice
Bureau du développement économique, touristique et des événements spéciaux
Centre de développement économique et urbain

Monsieur Gillés Ouellet
Conseiller principal
Bureau du développement économique, touristique et des événements spéciaux
Centre de développement économique et urbain

Monsieur Jean-François Roy
Inspecteur-chef
Division de la sécurité du territoire
Service de police

Monsieur Sylvain Doucet
Technicien
Section du stationnement et de la signalisation
Division des opérations
Service des travaux publics

Monsieur Stéphane Gosselin
Agent aux consultations publiques
Secteur des consultations publiques
Bureau des relations avec la population

Monsieur André Martel
Agent aux consultations publiques
Secteur des consultations publiques
Bureau des relations avec la population

Gestion des autobus touristiques
- Période du 15 mai au 15 octobre - 8h à 18h
Estimation préliminaire de la variation du nombre de mouvements d'entrée
à la suite de la mise en oeuvre de la stratégie 1999-2005

Motifs	Estimation du nombre de mouvements d'entrée						
	1999 ¹	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Visites touristiques par les transporteurs locaux	12 633	11 322	4 385 ²	4 385 ²	4 385 ²	4 385 ²	4 385 ²
Visites touristiques par les transporteurs nolisés	10 154	10 154	10 154	10 154	10 154	0	0
Accès aux hôtels	3 194	3 194	3 194	3 194	3 194	958 ³	958 ³
Accès aux restaurants	1 811	1 811	1 811	1 811	1 811	1 811	? ⁴
Accès aux sites touristiques	14 874	14 874	14 874	14 874	14 874	14 874	? ⁵
Autres	5 005	5 005	5 005	5 005	5 005	3 000	3 000
Total	47 671	46 360	39 423	39 423	39 423	25 028	8 343 ⁶

Notes : Les informations illustrant le nombre de mouvements d'entrée en 2005 ont un **caractère préliminaire**. Elles ont été évaluées en fonction des données recueillies au cours de l'année 1998 dans le cadre des enquêtes Origine-Destination. Ces informations devront cependant être validées suite au processus de cueillette de données qui doit être effectué en 1999.

Cette évaluation présume par ailleurs une stabilité du nombre de mouvements d'entrée en 1999 et du nombre de groupes qui fréquentent les divers équipements touristiques du Vieux-Québec ainsi que le respect de l'échéancier de mise en oeuvre du plan d'action.

1. Les données pour l'année 1999 correspondent à celles recueillies au cours de l'année 1998.
2. Ce chiffre est composé de 1 960 mouvements d'entrée pour la clientèle individuelle, de 725 mouvements par les passagers des navires de croisière océanique et de 1 700 mouvements d'entrée par les congressistes. Les véhicules utilisés ont un gabarit moyen (30 passagers).
3. Ce chiffre illustre le nombre de mouvements d'entrée associés aux autobus qui vont reconduire et chercher des visiteurs avec leurs bagages.
4. Le nombre de mouvements d'autobus devra être évalué en fonction des résultats de l'étude recommandée. Une évaluation préliminaire indique que la desserte des restaurants pourrait ajouter 1 811 mouvements.
5. Le nombre de mouvements d'autobus devra être évalué en fonction des résultats de l'étude recommandée, voir les notes 4 et 5. Une évaluation préliminaire indique que la desserte des sites touristiques exigeant un droit d'entrée pourrait ajouter 5 000 mouvements.
6. Le nombre total de mouvements d'autobus pourrait passer de 8 343 à 14 154 suite aux résultats de l'étude recommandée. De plus, le nombre de mouvements d'autobus sera nécessairement plus élevé puisque le calendrier de référence de la nouvelle réglementation couvrira la période du 1^{er} mai au 31 octobre, de 6 h à 24 h, comparativement au calendrier de référence actuel qui est du 15 mai au 15 octobre, de 8 h à 18 h. Également, la fin des visites touristiques par les transporteurs nolisés pourrait faire augmenter le nombre de visites touristiques par les transporteurs locaux.

