Groupe de travail sur les autobus touristiques
Rapport du président

Le Vieux-Québec : un lieu à vivre et à voir, un projet pour le monde

Ville de Québec

Mai 1999

TABLE DES MATIERES

1. MOT DU PRÉSIDENT 4

2. LA SITUATION 5

3. GROUPE DE TRAVAIL ET PRÉSIDENCE 8
3.1 Les objectifs du groupe de travail 8
3.2 Le mandat de la présidence 9

4. LE TRAVAIL RÉALISÉ 10
4.1 Le groupe de travail 10
4.2 Les tables sectorielles 11

5. LES PRINCIPES QUI ONT FAIT CONSENSUS 16

6. LE PROJET PROPOSÉ AU GROUPE PAR LE PRÉSIDENT : DESTINATION 2005 17
6.1 Tendances touristiques 17
6.2 Le résultat visé 18
6.2.1 Faire de Québec une expérience distincte! 18
6.2.2 La gestion des autobus touristiques en 2005 18
6.2.3 Les conditions de réalisation du projet 19

7. CONSTATS ET RECOMMANDATIONS DU PRÉSIDENT 21
7.1 Constats 21
7.2 Les recommandations du président 23

8. CONCLUSION 27

LISTE DES TABLEAUX

1. Nombre de mouvements d'entrée de 1993 à 1998 5

2. Nombre de mouvements d'entrée; évaluation de la stratégie 6

ANNEXES

1. Plan d'action détaillé

2. Territoire visé par la proposition

3. Compte rendu de la dernière réunion du groupe de travail du 7 avril 1999

4. 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 Louden
   - 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 Laflèche
   - 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

5. Composition du groupe de travail

6. Estimation préliminaire de la variation du nombre de mouvements d'entrée suite à la mise en oeuvre de la stratégie 1999-2005

1. MOT DU PRÉSIDENT

Le présent rapport se veut d'abord être notre compte rendu, le plus fidèle possible, du travail de concertation réalisé par tous et chacun des membres du Groupe de travail sur les autobus touristiques, mais il est également notre rapport personnel, à titre de président de ce groupe. Ainsi, nous assumons les commentaires, conclusions et recommandations que l'on retrouvera dans ce texte.

Nous nous étions aussi formellement engagés à ce que nos recommandations respectent les consensus auxquels tous les membres du groupe parviendraient et d'indiquer clairement, le cas échéant, là où ces consensus n'étaient pas acquis. Nous nous sommes assuré de tenir notre promesse.

Nous tenons à saluer la contribution remarquable de tous et chacun des membres du groupe de travail et à signaler la qualité de l'engagement dont ils ont fait preuve tout au long des discussions. Nous remercions aussi leurs collaborateurs et collaboratrices qui, en marge des travaux du groupe, ont également contribué au travail de réflexion, de recherche et de communication nécessaire au succès d'un tel exercice.

Nous remercions monsieur André Marier, conseiller et vice-président du Comité exécutif, pour sa participation aux réunions du groupe et à celles des tables sectorielles, ainsi que madame Lynda Cloutier, conseillère exécutive, pour sa participation aux réunions du groupe de travail.

Il nous apparaît de même opportun de souligner la compétence et la disponibilité des membres du personnel que l'administration de la Ville avait affecté à ce dossier.

Il faut enfin rappeler la qualité des échanges qui ont eu lieu, ainsi que la volonté manifestée maintes fois, par tous et toutes, de protéger et de promouvoir ce lieu que d'autres ont reconnu comme l'un des joyaux du patrimoine mondial.

En somme, ce groupe de travail aura, de nouveau, fait la preuve que la concertation est possible, même quand il s'agit de questions complexes où les sensibilités sont vives et les intérêts nombreux.

Denis Jean
Président du groupe de travail sur les autobus touristiques

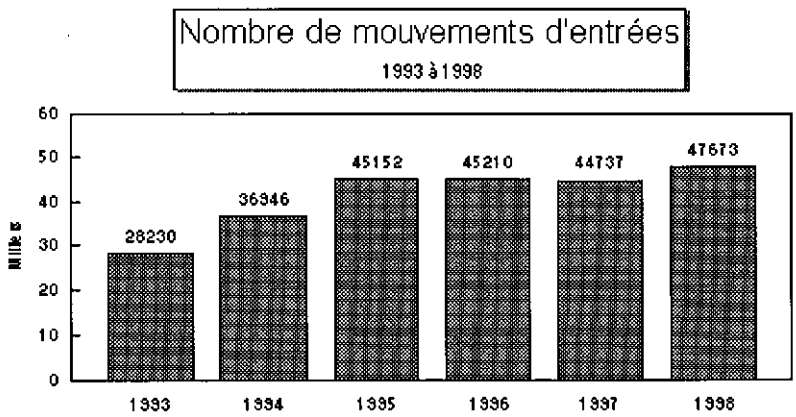
2. LA SITUATION

Le Groupe de travail sur les autobus touristiques fut créé à la suite d'un engagement de monsieur le maire Jean-Paul L'Allier à la rencontre d'information publique tenue sur le sujet le 29 septembre 1998.

Cette rencontre avait pour but de faire le point sur cette question qui avait déjà fait l'objet de multiples discussions et d'un travail important au cours des années précédentes. Il convient ici de retracer les principaux éléments de cette problématique.

- En 1985, le Gouvernement du Québec procède à la déréglementation du transport touristique par autobus dont l'origine est de plus de 50 kilomètres de sa destination. Cela permet à tous les transporteurs nolisés concernés d'effectuer des visites sans détenir de permis de la Commission des transports du Québec. Il est à noter que la Ville s'était alors opposée à cette déréglementation.

- Au cours des dernières années, la popularité de Québec comme destination touristique n'a cessé de se développer, si bien qu'entre 1990 et 1998, le nombre voyages/personnes a augmenté de près de 25 %[2] et qu'entre 1993 et 1998, comme l'illustre le tableau, ci-après, le nombre de mouvements d'entrée d'autobus à l'intérieur des murs du Vieux-Québec, mesuré quotidiennement de mai à octobre, de 8 h à 18 h, est passé d'un peu moins de 30 000 à plus de 47 000[3].



- À l'été 1998, on a ainsi observé une moyenne journalière de 316 mouvements d'entrée dans l'enceinte historique, avec une pointe remarquable de 703 mouvements, le 1er octobre 1998[4]. Pour l'avenir, si l'on considère toutes les prévisions

---

2 Source : Robitaille, Marike. et Robitaille, Yvan Les Autocars touristiques dans le Vieux Québec. Analyse et étude de cas. Inédit. 28 janvier 1999.

3 Les mesures sont prises aux points d'entrées possibles des autobus touristiques : rue Saint-Jean, rue Saint-Louis, côte du Palais.

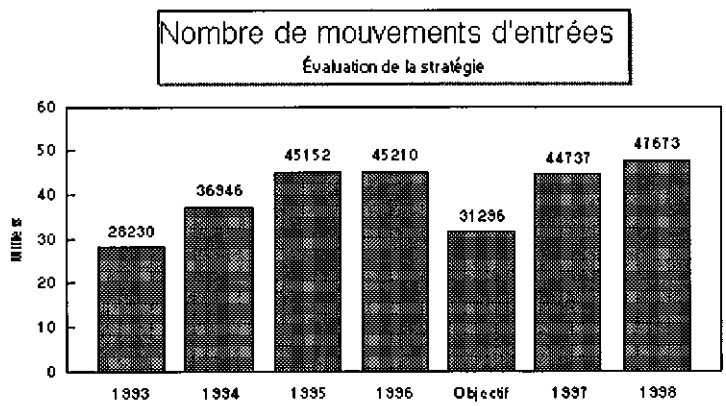
4 Source : Centre de développement économique et urbain, présentation faite lors de la séance d'information

et tous les efforts qui sont investis par l'état, la Communauté urbaine, la Ville, et tant d'entreprises et d'organismes, on peut déjà prendre pour acquis que cette popularité n'a pas fini de croître.

- Pour encadrer un tel flot de véhicules, et répondre aux attentes légitimes des résidentes et résidents du quartier, sans mettre en péril l'activité économique associée à l'industrie touristique, la Ville et les représentantes et représentants de l'industrie touristique ont donc convenu, en 1996, de mesures volontaires, visant à réduire de 30% pour les années suivantes le nombre de mouvements d'entrée dans l'enceinte historique et ce, sans altérer le cadre légal que constitue la Charte de la Ville.

  Ces mesures, qui furent consignées dans une lettre adressée au ministre des Affaires municipales en décembre 1996 par monsieur le maire et plusieurs représentantes et représentants de l'industrie touristique servent toujours de référence à la stratégie de gestion des autobus touristiques dans le Vieux-Québec.

- On se doit aujourd'hui de constater, comme l'illustre le prochain tableau, que les résultats escomptés par l'application de ces mesures ne furent jamais atteints. À l'été 1998, le nombre de véhicules en circulation augmentait toujours...



- Le Code de la Sécurité routière et la Charte autorisent la Ville à régir, restreindre ou prohiber la circulation, l'immobilisation et le stationnement des véhicules routiers n'importe où sur son territoire, sur n'importe quelle rue, mais uniquement en fonction de leur catégorie ou, autrement dit, du type de véhicule concerné. Ce pouvoir est d'ailleurs exercé dans plusieurs rues du Vieux-Québec. La Ville peut ainsi, présentement, interdire totalement la circulation des autobus touristiques, mais, dans l'état actuel de ses droits, elle ne peut le faire que sur la base de certaines caractéristiques physiques des véhicules, comme leur masse, leur dimension ou le nombre d'essieux.

---

publique du 29 septembre 1998.

La Ville n'est donc pas autorisée à réglementer la circulation des autobus touristiques sur la base du motif ou de la raison de leur déplacement. Elle ne peut agir en tenant compte de leur destination (hôtels, restaurants, musées, spectacles, etc.) ni, par exemple, du type de voyageurs transportés (déplacement de personnes à mobilité restreinte, etc.). Seule une modification à la Charte permettrait de considérer ces éléments dans une éventuelle réglementation municipale.

- Aussi, afin de se permettre une action d'encadrement plus souple et plus nuancée, la Ville a-t-elle entamé, en août 1998 (puis en mars 1999) des démarches visant la modification de sa Charte l'autorisant à considérer, au besoin, le motif comme élément de la réglementation régissant la circulation des autobus touristiques dans le Vieux-Québec.

- Monsieur le maire a publiquement souhaité que toute action à venir dans le dossier des autobus touristiques fasse l'objet d'un large consensus.

- Un groupe de travail élargi à tous les intervenantes et intervenants concernés a ainsi été constitué. Près de 40 personnes, regroupant des représentantes et représentants des résidentes et résidents du quartier, des commerçantes et commerçants ainsi que des gens d'affaires, des représentantes et représentants de l'industrie touristique ainsi que plusieurs organismes intéressés, ont été invitées à participer à la recherche de solutions. Pour connaître la composition exacte du groupe de travail, voir l'annexe 5.

3. GROUPE DE TRAVAIL ET PRÉSIDENCE

3.1 Les objectifs du groupe de travail

Lors de leur première réunion, les énoncés suivants, issus des mémoires préparés par l'administration en vue de la création du groupe, ont été soumis aux membres du groupe pour en orienter le travail. Le but de la démarche était de :

« Dégager un consensus avec les différents partenaires sur la forme que devrait prendre la réglementation concernant la gestion des autobus touristiques ».

Ce but s'inscrit plus largement dans les orientations suivantes :

« Améliorer le cadre de vie de résidentes et résidents et des visiteuses et visiteurs du Vieux-Québec en réduisant les nuisances associées à la présence des autobus. »

« Assurer la vitalité économique des établissements commerciaux du quartier et des transporteurs locaux. »

À la même occasion, il fut également précisé que, conformément à la volonté exprimée par monsieur le maire à la réunion publique du 29 septembre 1998, le but de l'exercice n'était pas d'interdire la circulation des autobus touristiques dans le Vieux-Québec, ce que la Ville peut déjà faire, comme on vient de le voir plus haut.

Il s'agissait plutôt, encore une fois, de trouver un mode de gestion et d'organisation du transport touristique par autobus qui respecte les paramètres ci-haut énoncés.

Afin d'encadrer plus précisément la tâche à réaliser, les objectifs suivants furent également soumis aux participantes et participants :

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. »*

Ultérieurement, à la demande de membres représentant les groupes de résidentes et résidents, la formulation de ces objectifs fut revue, pour tenir compte notamment des principes énoncés dans l'Appel d'Évora, dont la Ville est signataire.[5] Leur énoncé fut ainsi modifié :

1. *« Diminuer le nombre d'autobus et d'autocars circulant dans le Vieux-Québec jusqu'à un seuil garantissant la préservation de l'authenticité et la qualité du quartier, notamment en limitant leurs mouvements (circulation, stationnement et arrêt) à ceux strictement essentiels et nécessaires. »*

2. *« Réduire le plus possible les irritants, contraintes et désagréments causés par la circulation de ces véhicules. »*

3. *« Adapter le produit touristique de la visite et sa gestion à la réalité du Vieux-Québec afin de respecter et préserver pour les générations actuelles et futures son authenticité (patrimoine vivant), son caractère particulier, sa qualité de cadre de vie et de visite ainsi que sa vitalité économique. »*[6]

3.2 Le mandat de la présidence

Par ailleurs, le mémoire accompagnant la résolution du Comité exécutif 98-2342 du 9 décembre 1998, précisait aussi le mandat du président :

« ...mettre en place les conditions qui permettront l'émergence d'un consensus sur la gestion des autobus touristiques dans le Vieux-Québec. Dans le contexte d'un groupe de travail qui compte un grand nombre de participantes et de participants, et où les opinions divergent, le rôle de la présidence est de :

- *guider de façon efficace le groupe à travers les différentes étapes définies au programme de travail;*

- *agir comme facilitateur-médiateur, capable de conduire le groupe dans un processus de prise de décision, de résolution de problèmes et de cerner ce que les acteurs peuvent accepter.*

Le président fera 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. »

4. LE TRAVAIL RÉALISÉ

---

4 Appel d'Évora en faveur d'un développement touristique soucieux de sauvegarder la vitalité et le caractère des villes historiques, signé le 20 septembre 1997 par les maires et représentantes et représentants élus des villes du patrimoine mondial, à l'occasion de la 3e Assemblée générale de l'Organisation de villes du patrimoine mondial.

5 Il faut souligner que plusieurs membres du groupe, dont le représentant des Gens d'affaires de la rue Saint-Jean, ont refusé d'adhérer à cette reformulation pour lui préférer la première, jugeant celle-ci plus conforme à leur engagement initial et au mandat du groupe.

4.1 Le groupe de travail

Le programme de travail retenu comprenait trois séances plénières du groupe de travail qui ont été tenues les 28 janvier, 15 mars et 7 avril 1999.

La rencontre du 28 janvier

La première rencontre du groupe fut l'occasion pour ses membres d'entendre quelques experts qui leur auront permis d'élargir leur compréhension du dossier.

Des présentations furent ainsi faites par :

Monsieur Jean-Paul Desjardins, président, Desjardins Marketing Stratégique inc., sur *Le produit touristique à Québec et le tourisme de groupe : rétrospective, tendances et perspectives;*

Monsieur Yvan Robitaille, professeur, Cégep de Sainte-Foy, sur *Les autocars touristiques dans le Vieux-Québec, analyse et étude de cas*;

Monsieur Marc des Rivières, Division du transport, Centre de développement économique et urbain, sur *La gestion des autobus touristiques dans le Vieux-Québec : état de la situation* (Monsieur des Rivières a également remis aux membres du groupe un dossier-synthèse intitulé : *Stratégie d'accueil des touristes – Volet gestion des autobus touristiques – Bilan de la saison 1997.*);

Monsieur Jean-François Roy, Inspecteur-chef, Division de la sécurité du territoire, sur *Les autobus touristiques : le volet sécurité publique.*

À cette même réunion, les membres ont, bien sûr, eu l'occasion de prendre connaissance de leur mandat, des objectifs et du mode de fonctionnement retenu, de la composition des tables sectorielles ainsi que du programme de travail à réaliser.

Il fut aussi clairement établi qu'aucun vote ne serait tenu au sein du groupe, que les consensus éventuellement obtenus seraient l'expression de l'opinion commune générale et, qu'au besoin, on ferait mention des écarts d'opinion et des divergences particulières exprimés au cours des discussions.

La rencontre du 15 mars

La deuxième rencontre plénière du groupe avait pour but de prendre acte du travail réalisé par chacune des tables sectorielles et d'identifier les assises d'éventuels consensus. Le président du groupe exposa alors devant les membres, sous forme de constats, une première synthèse du travail des tables.

Force fut alors de reconnaître qu'en son état, ce travail ne permettait pas de cerner des bases de consensus suffisantes. **Plusieurs membres invitèrent ainsi le président à soumettre au groupe une proposition** qui tienne compte de la synthèse présentée ainsi que des commentaires et suggestions reçus, de part et d'autre. Cette proposition fut soumise au groupe à la troisième rencontre.

La rencontre du 7 avril

Cette troisième et dernière rencontre avait enfin pour but de valider les consensus acquis au terme des discussions réalisées, ainsi que des consultations que chacun des membres s'était engagé à faire auprès de ses commettants et partenaires à la suite de la réunion précédente. On retrouvera plus loin, dans le présent texte, l'énoncé de ces consensus, tels que résumés et présentés au groupe à cette occasion par le président, dans le cadre de la proposition qui lui avait été demandée.[7]

4.2 Les tables sectorielles

Entre la première et la deuxième réunion plénière, quatre tables sectorielles, autour desquelles s'étaient répartis les membres du groupe, se sont réunies à deux occasions chacune, entre le 4 février et le 4 mars. Elles avaient la tâche de traiter des différentes composantes de la problématique, soient :

1. La situation des transporteurs locaux
2. La situation des transporteurs nolisés
3. Les sites et attraits
4. Les congrès et croisières

La démarche de travail suivie par chacune des tables fut la même pour toutes.

Une première rencontre permettait aux participantes et participants :

a) d'identifier, pour le secteur qui leur était attribué, les activités qui provoquent des mouvements d'autobus significatifs (ou particulièrement nombreux);

b) d'identifier les situations à améliorer (en termes de constatations);

c) d'identifier les causes expliquant l'état de la situation décrite;

La deuxième rencontre devait permettre :

---

6 Entre la tenue de cette dernière rencontre, le 7 avril, et la fin de la rédaction du présent rapport, le 30 avril 1999, plusieurs mémoires ont été soumis au président par des membres du groupe afin de préciser les opinions et les positions de chacun. Nous avons tenu compte de cette information postérieure à la dernière rencontre du groupe dans le présent document. D.J.

d) de proposer des solutions et d'élaborer les recommandations à soumettre au consensus du groupe de travail.

Les recommandations soumises par chacune des tables ne faisaient pas nécessairement l'unanimité des membres participants, elles étaient toutefois le reflet d'une réflexion faite en commun. Il faut noter que les tables n'avaient pas pour mandat de faire consensus elles-mêmes. Leur tâche était d'abord et surtout d'analyser les situations et de permettre aux participantes et participants de s'en donner une compréhension commune.

Les paragraphes qui suivent font état des principaux résultats des discussions de chacune des tables et résument les principales activités qui provoquent des mouvements d'autobus significatifs.

La situation des transporteurs locaux

- Les tours de ville effectués par les trois transporteurs locaux durent en moyenne deux heures chacun. Le trajet effectué emprunte des rues du Vieux-Québec (Haute-Ville et Basse-Ville) et des quartiers Saint-Jean-Baptiste et Montcalm. Le commentaire est assuré par un chauffeur-guide.

- La grande majorité des départs des tours de ville s'effectuent à la Place George V. Toutefois, des transporteurs proposent aussi des départs à partir de l'hôtel Hilton, à l'extérieur du Vieux-Québec, ou du château Frontenac, à l'intérieur du Vieux-Québec. Les véhicules utilisés sont de différents gabarits.

- Un seul tour de ville peut engendrer jusqu'à trois mouvements d'autobus dans le Vieux-Québec Haute-Ville. Outre le mouvement correspondant au tour de ville lui-même (1), les transporteurs offrent à la clientèle un service de navette aller-retour (1+1) de l'hôtel où elle séjourne dans le Vieux-Québec, jusqu'au point de départ du tour de ville.

La situation des transporteurs nolisés

Séjours organisés par l'intermédiaire d'un grossiste local

- Dans le cadre d'un voyage de groupe organisé de dix ou quinze jours (clientèle européenne ou nord américaine), la portion du séjour consacrée à Québec représenterait environ deux jours. Le Vieux-Québec constituerait souvent la raison principale du choix de la région de Québec comme destination.

- La mise en marché, la promotion et l'organisation de ces groupes par les voyagistes commandent des délais de planification de deux années à l'avance.

- On estime que la plupart de ces groupes (jusqu'à 95%) sont hébergés à l'extérieur

du Vieux-Québec. Leur séjour comprend généralement un tour guidé de Québec ou de la région, dont une portion s'effectue dans le Vieux-Québec. Ce tour est réalisé dans le véhicule même qu'utilise le groupe pour tout le voyage. Le grossiste local recourra normalement à une agence de guides touristiques de la région pour accompagner le groupe durant le tour de ville.

- En plus du tour de ville, le groupe pourra revenir en autobus nolisé dans le Vieux-Québec à quelques occasions, que ce soit pour se rendre au restaurant ou pour visiter un site ou un attrait particulier, etc.

- En ce qui a trait au comportement des clientèles, on constate que les étudiants et étudiantes visitent le Vieux-Québec à pied. Ainsi en va-t-il des Européens, en général. Les Américains et les personnes plus âgées ont, par contre, tendance à préférer l'autobus.

Autres séjours à Québec

- Un grand nombre de groupes qui se rendent à Québec en autobus nolisés organisent eux-mêmes leur séjour, sans l'intermédiaire d'un grossiste ou d'une agence. Ils proviennent très souvent d'autres villes du Québec, ou encore des provinces et des états voisins. On dispose de peu d'information sur ces groupes et sur le nombre de mouvements d'autobus qu'ils génèrent dans le Vieux-Québec. Certains estiment que ces groupes pourraient compter pour 40 % des autobus nolisés qui entrent dans le Vieux-Québec. De façon générale, ces groupes n'utilisent pas, non plus, les services de guides locaux pour effectuer leur visite du Vieux-Québec, préférant assumer eux-mêmes, là encore, leur tour de ville, à leur convenance, ce qui provoque, bien sûr, des mouvements d'autobus imprévisibles à l'intérieur des murs.

Le stationnement des autobus

- On estime que 4 à 5 % des déplacements dans le Vieux-Québec pourraient être attribuables à des autobus qui demeurent en mouvement à la recherche de stationnement ou d'endroits pour se garer en attendant le retour de leur groupe.

Les sites et attraits

Hôtels

- Dans le cas des hôtels, les passagers qui voyagent en autobus nolisés ont accès à l'hôtel à l'arrivée et au départ. En outre, dans l'état actuel de la réglementation, les débarcadères des hôtels peuvent aussi être utilisés pour d'autres activités, par exemple la cueillette de la clientèle des tours de ville.

Restaurants

- Certains restaurants du Vieux-Québec reçoivent des groupes transportés par autobus. Ces groupes, qui doivent respecter un horaire de séjour serré, exigent que l'autobus puisse s'arrêter à proximité. Pour ces restaurants, cette activité constitue une part importante de leurs revenus.

Attraits touristiques

- Différents attraits touristiques du Vieux-Québec accueillent des groupes transportés par autobus. On en compterait plusieurs dans le secteur immédiat de la place D'Armes. À l'instar des restaurants, les activités de ces groupes constituent une part importante de leurs revenus.

Commerces de détails

- Quelques commerces de détail du Vieux-Québec reçoivent aussi des groupes transportés par autobus, ce qui constituerait, là encore, une bonne part de leurs chiffres d'affaires.

Les déplacements entre la Haute-Ville et la Basse-Ville

- Les participantes et participants à cette table sectorielle, comme à plusieurs autres tables, ont souligné la carence de liens piétons entre la Haute-Ville et la Basse-Ville. Le funiculaire constitue le seul lien mécanique offert aux visiteuses et visiteurs qui ne peuvent ou ne veulent pas franchir la pente à pied. On observe, en outre, que l'organisation actuelle du transport en commun ne facilite guère la circulation entre les deux paliers de la ville, dans ce secteur du Vieux-Québec.

Les congrès et croisières

Les congrès

- La majorité des congrès qui se tiennent au Centre des congrès de Québec utilise les hôtels situés dans l'environnement immédiat du Centre. Ces congrès n'occasionnent généralement aucune activité de transport particulière dans le Vieux-Québec. Par

contre, les congrès majeurs qui nécessitent l'utilisation d'hôtels du Vieux-Québec entraînent la mise en place d'un service de navettes, surtout le matin et en fin d'après-midi, entre ces hôtels et le ou les lieux de rencontre, dont le Centre des congrès.

- Par ailleurs, certaines activités réalisées en marge des congrès peuvent générer des mouvements d'autobus dans le Vieux-Québec. On pense ici aux tours de ville qui sont habituellement confiés aux entreprises locales spécialisées dans ce domaine. Il se peut aussi que le programme du congrès prévoit le dîner (le souper) dans des restaurants du Vieux-Québec. Par exemple, on aura alors recours à des autobus d'appoint pour déplacer les congressistes.

Croisière océanique avec escale

- Chaque navire de croisière océanique peut amener de 1 500 à 2 000 passagers à la fois pour une escale de 6 à 18 heures. Les forfaits de visite de la ville et de la région sont vendus à bord des bateaux, dont la visite en autobus du Vieux-Québec. Généralement, ces tours de ville sont effectués par des transporteurs locaux.

- L'un des problèmes identifié concerne les départs de ces tours qui s'effectuent, le plus souvent, en même temps. Cela ne peut que provoquer des pointes d'achalandage extrêmes sur de courtes périodes, pouvant entraîner une affluence subite d'autobus dans les rues du Vieux-Québec.

La gare maritime

- Dans la perspective où Québec serait appelée à devenir un port d'embarquement et de débarquement important pour les croisières, les informations présentées au groupe de travail laissent entrevoir que l'activité de la future gare maritime n'engendrerait pas, comme telle, de mouvements d'autobus significatifs dans le Vieux-Québec. Selon les scénarios présentés, la clientèle des croisières n'arriverait à Québec qu'au moment de l'embarquement. En fin de croisière, les passagers seraient le plus souvent dirigés immédiatement vers la gare ferroviaire, l'aéroport ou leur destination d'origine.

- Par contre, il importe de mentionner que le développement des activités liées aux croisières aura un impact important sur l'augmentation de la circulation dans le secteur du Vieux-Port, notamment, pour la livraison des marchandises aux bateaux ou encore les curieuses et curieux attirés par l'arrivée d'un navire.

5. LES PRINCIPES QUI ONT FAIT CONSENSUS

Il faut préciser que les énoncés qui suivent n'ont pas fait nécessairement ni explicitement l'unanimité, au sens strict du terme, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas fait l'objet d'un accord manifeste de tous et chacun des membres du groupe. L'unanimité absolue n'était d'ailleurs pas notre but. Nous recherchions des consensus et c'est ce que nous affirmons être en mesure d'exprimer par les énoncés qui suivent. Rappelons qu'un consensus est d'abord un *consentement,* c'est-à-dire, comme l'indique le dictionnaire : l'*acquiescement donné à un projet; la décision de ne pas s'y opposer* (Le Petit Robert).

Dans les circonstances, les principes qui suivent nous apparaissent comme l'expression d'orientations ou de solutions raisonnables et conformes aux intentions exprimées de diverses façons par les membres du groupe.

Ces énoncés ont été exposés tels quels au groupe lors de sa dernière réunion. Par prudence, nous les avions alors intitulés « principales convergences d'opinion ». Il nous apparaît maintenant, après réflexion, et après avoir pris acte des commentaires reçus, qu'il s'agit bien de larges consensus. Voici donc ce qui nous apparaît être le fondement de toute action à suivre dans le dossier de la gestion des autobus touristiques.

Les 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 : parcours centre-ville d'autobus urbains (« navettes électriques »), 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 oeuvre.*

6. LE PROJET PROPOSÉ AU GROUPE PAR LE PRÉSIDENT : DESTINATION 2005

En fonction de ce qui précède et de consultations que nous avons faites auprès d'experts, nous nous sommes donné la tâche de traduire ces « convergences » en un projet assorti d'un scénario de réalisation, ou plan d'action, qui permettrait de le concrétiser dans le temps. Il s'agissait aussi de dégager un horizon, de promouvoir une vision positive et motivante de la solution à mettre en place. Une solution qui devra permettre non seulement de protéger et de promouvoir l'arrondissement historique pour sa valeur patrimoniale, mais aussi d'en garantir la qualité comme cadre de vie et finalement de le définir comme le lieu d'une expérience de visite unique et distinctive. Le plan d'action a toutefois soulevé plusieurs questions, voire des inquiétudes dont nous tiendrons compte dans le chapitre suivant et dans la formulation de nos recommandations.

6.1 Tendances touristiques

Avant de présenter le projet, il nous apparaît pertinent de faire état de certains renseignements que nous avons intégrés à nos réflexions à la suite de nos discussions avec les experts. Ainsi, on nous a appris que :

- Le marché du tourisme est en progression constante, avec un taux de croissance prévu d'environ 6% pour les cinq prochaines années dans la région de Québec, soit une addition de 150,000 à 200,000 voyages /personnes par année...[8].

- Ce marché se développe surtout du côté du tourisme individuel.

- Aussi, plus une destination est connue et meilleures sont les infrastructures d'accueil, plus les touristes individuels s'y intéressent.

- La popularité relative des voyages nolisés par autocar aurait tendance à régresser. Actuellement, la proportion des voyageurs en groupe n'atteindrait pas 10% (en fait 6% ou 7%) de la clientèle touristique.

  Il ne faudrait pas s'attendre, toutefois, à ce que cette diminution anticipée du tourisme de groupe annonce, pour autant, une diminution du nombre de voyageuses et voyageurs intéressés à se déplacer en autobus dans le Vieux-Québec, puisque le flot total des visiteuses et visiteurs en promenade à l'intérieur de l'arrondissement est appelé à croître de façon importante.[9]

- Le comportement général des touristes américains qui se refusent à circuler à pied

---

[7] Source : Office du tourisme et des congrès de la Communauté urbaine de Québec (OTCCUQ).

[9] Cette donnée ne présume pas, non plus, de l'impact réel de cette diminution générale sur certains sites ou commerces particuliers dont l'activité peut dépendre, en grande partie, de la clientèle des groupes.

dans une ville étrangère pourrait s'expliquer par des craintes acquises dans les grandes villes de leur propre pays. Déjà, cependant, plusieurs municipalités américaines ont sécurisé leur centre-ville et réservé certains sites aux piétons. La formule aurait un grand succès.

La sécurité de Québec pourrait ainsi devenir un avantage concurrentiel auprès de cette clientèle.

- Les touristes sont de plus en plus à la recherche d'une expérience globale qui ne se limite pas à une simple activité de visite. Ils ont appris à se méfier des sites, des événements et autres « produits touristiques » qui leur sont trop exclusivement dédiés. Ils sont désormais à la recherche du vrai, de l'authentique. Les visiteuses et visiteurs de l'avenir voudront se distraire, bien sûr, mais aussi découvrir, apprendre et s'émouvoir au contact de vraies personnes, de vrais paysages, de vraies fêtes, de vrais milieux de vie.

6.2 Le résultat visé

6.2.1 Faire de Québec une expérience distincte!

Voici donc la vision qui fut présentée au groupe par le président, comme résultat souhaité :

_ *La qualité du Vieux-Québec comme cadre de vie s'est affermie : une ville dégagée, vivante, respectueuse de ses paysages et de ses vieilles pierres, etc.*

_ *Touristiquement, le Vieux-Québec se positionne comme un site patrimonial accessible et accueillant doté d'un ensemble de services qui ont pour but d'en agrémenter la visite : signalisation appropriée pour les piétons et les véhicules motorisés, bornes-relais touristiques multilingues, musées, boutiques et commerces attrayants et distinctifs, etc.*

_ *Il propose une expérience touristique intégrée, privilégiant la découverte à pied des lieux et des personnes.*

6.2.2 La gestion des autobus touristiques en 2005

Plus précisément, en ce qui concerne la gestion des autobus touristiques, dont le territoire d'application correspond principalement à l'enceinte et en partie au Vieux-Québec Basse-Ville (voir l'annexe 2 pour la carte détaillée), la situation devrait se présenter de la façon suivante, en 2005 : [10]

[10] Tous les textes en italique de cette section font partie de la proposition générale soumise au groupe par le président lors de la réunion du 7 avril.

Entre le 1er mai et le 31 octobre[11], entre 6 h et 24 h, la circulation des autobus touristiques est contrôlée de la façon suivante :

_ *1) le service « dépôt et cueillette aux hôtels » est désormais réservé aux visiteuses et visiteurs avec bagages seulement;*
_ *2) les tours de ville du Vieux-Québec sont offerts exclusivement par des transporteurs locaux disposant d'un permis municipal précisant, notamment, le type de véhicules autorisés, les lieux de départ et d'arrivée, etc. et garantissant la qualité du commentaire des guides;*
_ *3) les passagères et passagers de tous les autobus nolisés (sauf exceptions précises) sont accueillis à des « gares » ou des débarcadères, situés à l'extérieur des murs, mais à proximité des lieux d'intérêts, d'où ils sont dirigés ou guidés vers leur destination.*

De plus, pour favoriser la fluidité des déplacements des visiteuses et visiteurs du Vieux-Québec et entre la Basse-Ville et la Haute Ville;

_ *4) un parcours centre-ville d'autobus urbains, à prix modique, assure le déplacement continu des personnes sur l'ensemble du site;*
_ *5) des liens piétons (mécaniques ou autres) facilitent la circulation des personnes entre la Basse-Ville et la Haute-Ville (valorisation et amélioration des équipements existants et ajouts d'équipements éventuels).*

6.2.3 Les conditions de réalisation du projet

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

Le cadre général du plan d'action

La réalisation du plan d'action repose sur neuf (9) conditions :

_ *1. La mise en oeuvre d'un Plan de valorisation du Vieux-Québec.*

_ *2. L'étalement du processus de mise en oeuvre 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.*

---

[11] N.B. En dehors de cette période de pointe, les autobus touristiques pourront avoir normalement accès aux débarcadères actuellement disponibles dans le Vieux-Québec.

_ 3. *La mise en place du parcours centre-ville d'autobus urbains et de liens piétonniers appropriés entre la Haute-ville et la Basse-ville.*

_ 4. *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.*

_ 5. *Des parcs de stationnement de courte durée pour autobus à proximité du Vieux-Québec qui sont en opération douze (12) mois par année.*

_ 6. *Une réglementation appropriée, intégrant le critère du motif (nécessitant une modification à la Charte).*

_ 7. *Une stratégie d'intervention « permanente » qui serait en vigueur de 6 h à 24 h, du 1er mai au 31 octobre de chaque année.*

_ 8. *L'adoption d'un protocole pour gérer les exceptions de façon à prendre en considération le niveau de mobilité de certaines clientèles.*

_ 9. *La création d'un groupe restreint de suivi et de mise en oeuvre formé de représentantes et représentants ainsi que des résidentes et résidents et de l'industrie touristique.*

La réalisation de ce projet ou de cette « vision » Vieux-Québec en 2005 commande, nous le disions plus tôt, un scénario de mise en oeuvre. Nous en avons présenté une esquisse que nous avons soumise aux membres du groupe, le 7 avril, sous le titre « Plan d'action général ». Il s'agit d'un plan d'action détaillé dans lequel on retrouve les actions à réaliser entre 1999 et 2005. Le plan est présenté en annexe 1.

7. CONSTATS ET RECOMMANDATIONS DU PRÉSIDENT

Nous en sommes maintenant à l'étape de formuler nos recommandations. Toutefois, il importe dans un premier temps de faire état des commentaires et critiques formulés par les membres du groupe de travail sur la proposition de plan d'action.

7.1 Constats

Les principaux commentaires et critiques qui nous ont été adressés (voir les documents joints en annexe 4 pour plus de détail) peuvent se résumer ainsi :

Le cadre général

- Sans pour autant adhérer entièrement au plan d'action proposé, différents intervenants reconnaissent que le plan présente une vision globale de la question tant aux plans touristiques que de la circulation. Ainsi, l'Office du tourisme et des congrès de la Communauté urbaine de Québec souligne que le plan « propose une vision à laquelle la majorité des intervenants touristiques se rallie ». Il ajoute que le plan offre « 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 communication et conséquence ». De son côté, la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain indique être « d'accord que des mesures énergiques devront être mises en place pour contrôler la circulation dans l'arrondissement ». De plus, l'Association des gens d'affaires du Vieux-Québec adhère aux cinq principales convergences d'opinion constatées, c'est-à-dire que la solution ne peut pas être que réglementaire, qu'elle doit être globale, qu'elle commande des investissements, qu'on reconnaît l'opportunité de l'intervention de la Ville en matière d'encadrement du transport des autobus touristiques et qu'il y a nécessité d'assurer le suivi et l'évaluation régulière des actions.

- En outre, soulignons qu'à la réunion du 7 avril, en comparant la proposition actuelle à d'autres présentées jusqu'à tout récemment, différents intervenants, dont le Comité de citoyens du Vieux-Québec, signalent que la présente propositon de plan d'action intègre une vision d'ensemble de la circulation dans le Vieux-Québec. D'autres, comme la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec, précisent que la problématique est abordée de façon globale. Voir l'annexe 3 pour le compte rendu de la réunion du 7 avril 1999. Pour plus d'information concernant la position du Comité des citoyens dans ce dossier, nous avons joint, en annexe 4, une copie d'une lettre qu'il nous faisait parvenir le 29 mars 1999.

- Sans s'être prononcées de façon définitive lors de la réunion du 7 avril, les entreprises locales qui effectuent les tours de ville ont reçu favorablement le projet de plan d'action.

Données et études d'impact

- L'ensemble des membres du groupe s'est dit déçu de l'absence de données vérifiables dans l'esquisse de plan proposée (objectifs chiffrés, évaluation des investissements nécessaires, études d'impact, études comparées avec des villes ou des sites semblables, etc.).

Échéancier de mise en oeuvre

- Différents intervenants, dont les comités des citoyens du Vieux-Québec et de la paroisse Notre-Dame-des-Victoires se sont dits impatients de devoir attendre encore trop longtemps avant de voir la mise en oeuvre des principaux éléments de la solution. On souhaite obtenir des garanties de résultats, dès l'année en cours et la prochaine (1999-2000).

Modification à la Charte de la Ville

- Plusieurs intervenants, essentiellement des représentantes et représentants de l'industrie touristique et des commerces du Vieux-Québec, s'inquiètent du contenu de la modification à la Charte de la Ville. On la juge prématurée, non pas préalable mais consécutive et complémentaire à la réalisation des autres conditions du plan, suggérant, pour l'instant, une application plus stricte de la réglementation actuelle. On y voit aussi le risque d'une ouverture tous azimuts pour l'élaboration éventuelle, à long terme, d'une réglementation imprévisible, peut-être néfaste, et qui irait bien au-delà des consensus établis.

Infrastructures d'accueil

- Plusieurs représentantes et représentants de l'industrie touristique s'inquiètent de la faisabilité, du financement ainsi que de la capacité des partenaires concernés à répondre adéquatement et efficacement aux besoins réels.

2004-2005, l'accès des autobus nolisés au Vieux-Québec

- Enfin, l'ensemble des membres représentant le milieu des affaires et l'industrie touristique se dissocient des éléments du projet et du plan d'action proposés pour les années 2004-2005, en ce qui concerne l'accès aux autobus nolisés à l'intérieur du périmètre de l'arrondissement. On anticipe un impact négatif de ces mesures sur la perception du Vieux-Québec auprès des voyagistes (surtout américains), de même que des conséquences néfastes sur les affaires de plusieurs commerces, soient certains restaurants, les musées et les centres d'interprétation de l'histoire.

On y perçoit, d'ailleurs, une proposition qui contrevient au mandat confié au groupe et à la volonté exprimée publiquement par monsieur le maire, dans la mesure où cette solution est assimilée à une interdiction pure et simple de circuler pour les autobus touristiques.

7.2 Les recommandations du président

Comme on le voit, s'il y a consensus sur les principes généraux, les perspectives et l'approche globale des solutions à mettre en oeuvre, ce consensus demeure fragile. Les attentes sont vives et les craintes légitimes, de part et d'autre.

Nous tenons aussi à dire, avant d'aller plus loin, que nous faisons personnellement le constat, à l'instar de la majorité des membres du groupe, que les données exactes, les évaluations d'impact, les études de faisabilité et les chiffres nous manquent pour asseoir définitivement notre jugement et nous permettre d'étayer nos solutions à notre entière satisfaction.

Nous croyons fermement, toutefois, que ces solutions constituent un cadre d'action que les études et les ajustements à venir ne devraient pas diluer substantiellement. Ces solutions sont celles identifiées à la section 5 *« Les principales convergences d'opinions constatées »* et à la section 6.2 *« Le résultat visé »*, 6.2.1 *« Faire de Québec une expérience distincte! »*, 6.2.2 *« La gestion des autobus en 2005 »* et 6.2.3 *« Les conditions de réalisation du projet »*. Par contre, en s'appuyant sur les commentaires des membres du groupe de travail, ces solutions doivent être précisées.

Conséquemment, les recommandations qui suivent apportent ces précisions tout en protégeant l'acquis consensuel. Elles visent aussi à engager à l'action, pour de bon, le plus vite possible. Elles sont rédigées dans le respect des opinions exprimées par l'ensemble des membres du groupe, en tenant compte au mieux des inévitables écarts et des divergences manifestées.

Afin de situer la gestion des autobus touristiques dans une vision d'ensemble du Vieux-Québec et de son avenir :

_ 1. Que la Ville entame, dans les meilleurs délais et avec la participation des principaux intervenants concernés, l'élaboration d'un plan de valorisation du Vieux Québec.

Ce plan poursuivrait deux objectifs :

a) Le développement harmonieux de la vocation de l'arrondissement historique comme milieu de vie pour ses résidentes et résidents, ses commerçantes et commerçants et les gens qui y travaillent et le fréquentent, en considération du caractère patrimonial du lieu et de ses

paysages et de la nécessité de le préserver pour les générations à venir.

Ce premier volet verrait particulièrement à intégrer et à harmoniser toutes les réglementations municipales existantes ou nécessaires en matière de gestion de l'arrondissement historique.

b) La définition de « l'expérience touristique unique et distinctive » offerte aux visiteuses et visiteurs et amateurs du Vieux-Québec, incluant, notamment, les aspects suivants :

- les infrastructures d'accueil et l'ensemble des services offerts aux visiteuses et visiteurs;
- les lieux, les sites, les circuits piétonniers, les produits et autres occasions d'émotion, de découverte, d'apprentissage et de visite à promouvoir;
- les éléments d'une stratégie de développement commercial homogène et originale (incluant la restauration, les hôtels, les boutiques, les services de guides, les services de transport urbain, les commodités publiques, et aussi, par exemple, la définition de normes communes de qualité d'accueil, etc.);
- l'intégration du Vieux-Québec à sa géographie touristique : les quartiers avoisinants, le port et les battures, les municipalités voisines, les autres sites et attraits de la région (rive-nord et rive-sud, etc.)
- l'intégration de l'arrondissement du Vieux-Québec, comme élément constitutif de la capitale et point de ralliement de toutes les Québécoises et de tous les Québécois.

Afin de repérer les meilleures solutions, les plus efficaces et les plus prometteuses, de guider et d'éclairer chacune des décisions à venir pour la réalisation du plan :

_ 2. Qu'une étude soit réalisée dans des sites comparables, en Europe et en Amérique du Nord, afin d'analyser et de comprendre les solutions qui y sont appliquées et leur impact sur la qualité de vie des résidentes et résidents, sur les commerces et le développement touristique. Cette étude pourra faire ultimement l'objet d'une mission d'observation et d'exploration à laquelle participeraient des membres du groupe.

_ 3. Qu'une étude détaillée de faisabilité soit menée pour l'opérationnalisation du plan, son financement et sa réalisation.

Afin d'assurer la qualité de la mise en oeuvre du plan d'action

_4. Que la réalisation des neuf conditions constituant le cadre général du plan d'action soit intégrée au plan lui-même, comme autant d'étapes essentielles à franchir dans la poursuite de sa mise en oeuvre.

_5. Que la Ville voit à la création d'un groupe de suivi restreint.

Ce groupe serait chargé de suivre l'évolution de la situation et de faire rapport régulièrement de l'état du dossier, avec ses avis et recommandations, au Comité exécutif. (À titre indicatif, le groupe de suivi pourrait être composé d'au moins une élue ou un élu, deux représentantes ou représentants des citoyennes et citoyens, deux représentantes ou représentants du monde des affaires et de l'industrie et, au plus deux fonctionnaires représentant l'administration.)

Afin de permettre à la Ville de disposer des pouvoirs nécessaires à l'élaboration d'une réglementation appropriée, plus souple et plus adaptable, en matière de gestion des autobus touristique:

_6. Que la demande de modification à la Charte de la Ville, actuellement en cours, se limite exclusivement à l'introduction du motif de déplacement comme critère de réglementation et ce, aux seules fins de favoriser :

a) la diminution du nombre d'autobus en circulation dans l'arrondissement historique et de la réduction des nuisances dont ils sont la cause tant pour les résidentes et résidents et les commerçantes et commerçants que pour les visiteuses et visiteurs;

b) d'encadrer, par des permis appropriés, les activités dites de « tour de ville » en autobus.

Afin de s'assurer que l'on tienne compte des impacts sur certains établissements, dont les restaurants, les musées, les centres d'interprétation ou les lieux de spectacles à caractère culturel et historique :

_7. Que l'adoption de toute nouvelle réglementation municipale concernant la limitation de l'accès aux autobus nolisés à certains établissements du Vieux-Québec, et découlant de l'éventuelle modification de la Charte, soit provisoirement suspendue et réévaluée jusqu'à ce que des études d'impact appropriées soient dûment menées.

Afin d'établir un terme définitif à la présente démarche, tout en permettant aux différents intervenants de se donner le temps qu'il faut pour procéder aux adaptations nécessaires :

_ 8. Que la mise en oeuvre du Plan d'action proposé soit ajustée en fonction des conclusions des études précédentes, sous réserve que l'échéance de l'an 2005 soit maintenue comme terme ultime de mise en oeuvre de l'ensemble des solutions retenues.

_ 9. Que la Ville adopte le plan d'action présenté ci-joint en y apportant les amendements et modifications découlant des recommandations qui précèdent.

En guise de conclusion, et pour répondre particulièrement aux attentes légitimes des résidentes et résidents du quartier :

_ 10. Que soient mises en oeuvre, avec diligence, toutes les mesures prévues au plan ayant un impact immédiat sur la limitation du nombre de mouvements d'autobus touristiques et sur la diminution des nuisances, contraintes et désagréments dont ils sont la cause et ce, dès la présente année et la suivante.

8. CONCLUSION

La problématique de la gestion des autobus touristiques dans le Vieux-Québec nous a donc amené à considérer la situation de ce quartier dans son ensemble : à la fois, d'abord et surtout comme cadre de vie pour celles et ceux qui y demeurent, comme site patrimonial à conserver et à valoriser à jamais pour toutes les Québécoises et tous les Québécois de la ville et de la nation, mais aussi comme le centre d'une activité économique importante fondée sur le développement de l'industrie de l'accueil.

Dans cette perspective, les moyens qui sont ici proposés débordent de la seule question du transport des visiteuses et visiteurs ainsi que de sa réglementation. Il s'agit également d'accueillir ces visiteuses et visiteurs dans un environnement de qualité.

En conséquence, nos recommandations sont les éléments d'un véritable projet collectif pour le rayonnement du quartier, de la ville et de la capitale. On comprendra qu'un plan d'action, échelonné dans le temps, est nécessaire et que ses impacts se feront sentir au fur et à mesure de sa mise en oeuvre.

Il conviendra donc d'en retenir principalement ce qui suit :

- Une meilleure gestion des autobus touristiques devra s'intégrer à un plan de valorisation global du Vieux-Québec.
- Elle commandera des investissements significatifs, dont la mise en place d'un parcours d'autobus publics, écologiques, de petit gabarit, aptes à faciliter le déplacement de la population résidente et des visiteuses et visiteurs à l'intérieur du quartier et ce, particulièrement pendant la saison touristique.
- Elle exigera aussi la construction d'infrastructures d'accueil appropriées, à l'extérieur des murs, pour recevoir les groupes, mais aussi les visiteuses et visiteurs individuels.
- Enfin, pour assurer une protection équitable des droits et des intérêts de toutes et de tous, une réglementation municipale appropriée et mieux ciblée, fondée sur le motif de déplacement des véhicules permettra, dans les meilleurs délais, d'encadrer les tours de ville en autobus par l'émission de permis appropriés et, ultimement, de discipliner tous les mouvements d'autobus touristiques.

Ainsi, en l'an 2005, selon une estimation de l'impact prévisible de l'ensemble des mesures proposées (Voir annexe 6), l'on devrait s'attendre à une diminution du trafic des autobus touristiques d'un peu plus des 2/3 de ce qui fut constaté lors de la dernière saison dans le Vieux-Québec.