

Consultations prébudgétaires

2021-2022

Présenté par
la Ville de Lévis

Date de dépôt: 12 février 2021



La Ville de Lévis connaît une croissance impressionnante depuis plusieurs années. Le dynamisme économique, social et culturel de Lévis, ainsi que sa volonté à s'adapter aux priorités exprimées par les citoyennes et citoyens, se traduisent en une forte attractivité de la ville auprès des entreprises et des familles. En effet, la Ville s'est hissée de manière élogieuse en tête de peloton de nombreux palmarès au fil des ans, devenant la meilleure ville pour l'indice du bonheur, pour la qualité de vie, pour la vitalité économique et pour la sécurité. Il va sans dire que Lévis est devenue une destination de choix. Et de cette attractivité découle une croissance démographique et économique soutenue.

Quelques chiffres à l'appui

En 20 ans, Lévis a connu une augmentation de 22,6 % de sa population, dénombant 149 564 personnes aujourd'hui. Cet impressionnant bond fait de Lévis l'une des villes avec la plus forte croissance démographique parmi les dix grandes villes du Québec, la positionnant au 7^e rang des villes les plus peuplées à l'échelle provinciale.

En matière de croissance économique, ce sont plus de 70 000 emplois de domaines variés qui se trouvent sur le territoire lévisien. L'Institut de la statistique du Québec place Lévis en tête des villes de plus de 100 000 habitants, et ce, depuis 2016. L'émission des permis de construction résidentielle, commerciale et industrielle ne cesse d'augmenter. La valeur des travaux de construction industrielle a progressé de plus de 56 %, uniquement entre 2019 et 2020, atteignant 46,8 M\$. La valeur des investissements résidentiels a quant à elle augmenté de 32 % pour la même période, atteignant plus de 409 M\$. La Ville de Lévis a octroyé un nombre record de permis de construction pour la réalisation de 1 853 nouvelles unités de logement en 2020. Ce boom immobilier se fait aussi sentir dans le domaine commercial, pour lequel l'émission de permis de construction a bondit de 17 %.

Des défis accrus

Cette impressionnante croissance vécue par Lévis engendre des besoins supplémentaires et des défis multiples. Au cours de la prochaine décennie, la Ville de Lévis devra s'assurer d'accroître la cadence de mise à niveau de ses infrastructures (aqueduc, égout, installations sportives, etc.) et de son réseau de transport en commun et actif. Elle devra continuer de soutenir la communauté, notamment les personnes âgées et les personnes vulnérables, et maintenir son économie qui a connu tout un essor. Ce sont de beaux défis que la municipalité compte bien relever pour assurer sa pérennité et le bien-être de sa population.

Améliorer les transports

Aménagement de la route 116

L'amélioration de la sécurité et de la fluidité de la circulation est requise à la tête des ponts. Un arrimage des projets des routes 116, 132 et 175 est essentiel, ainsi qu'une réflexion sur le partage des coûts, la prise en compte des recommandations en faveur de l'interconnexion des rives en transport en commun et le nouvel accès au quartier de la Presqu'île.

Solutions permettant d'améliorer la circulation dans le secteur Desjardins

Pour régler les enjeux de circulation dans le secteur de Desjardins, le réaménagement des bretelles de l'échangeur 325 est demandé (7 M\$), de même que la construction d'un viaduc dans l'axe de la rue Saint-Omer au-dessus de l'autoroute 20 (54 M\$) et l'élargissement de l'autoroute à cet endroit (53 M\$).

Boulevard Guillaume-Couture, phases 1 et 2

Pour appuyer la démarche de la Ville en matière de développement de la mobilité durable, et considérant l'importante croissance économique et démographique sur son territoire, Lévis demande au gouvernement de répondre positivement à certaines de ses attentes.

Tunnel Québec-Lévis

La congestion routière relevée dans le secteur des ponts, tant sur la Rive-Nord que sur la Rive-Sud, engendre des impacts économiques majeurs. Beaucoup d'avantages se dessinent avec l'aménagement d'un troisième lien routier interrives entre Québec et Lévis. De ce fait, Lévis souhaite que le gouvernement lui partage les données disponibles pour lui permettre d'évaluer les impacts du projet sur la circulation et sur le développement de son territoire, en plus d'inscrire au Plan québécois des infrastructures la réalisation du tunnel Québec-Lévis.

Soutenir la communauté

Aides financières pour les grands événements

L'offre événementielle contribue à faire de Lévis une destination touristique intéressante tout en offrant un milieu de vie agréable à sa population. Pour poursuivre cet élan, une aide financière de 1 M\$ par année sur 5 ans est demandée, soit 5 M\$ au total.

Service de premiers répondants

Offrant le service de premiers répondants médicaux d'urgence depuis 1997, Lévis constate une iniquité quant aux compensations gouvernementales accordées aux municipalités, mettant en péril la pérennité de ce service. Pour contrer cette problématique, la Ville demande d'être remboursée pour chaque appel d'urgence assigné par le centre de communication santé (CCS) sur une base préétablie et que certains frais soient assumés directement par le réseau de la santé.

Renouveler les infrastructures

Nouvelle glace – secteur de Desjardins

Lévis désire maintenir sa position enviable de ville attractive et favoriser continuellement l'amélioration de la qualité de vie de ses citoyennes et citoyens. Pour ce faire, elle désire se doter d'une nouvelle glace dans le secteur de Desjardins en agrandissant l'aréna de Lévis (18,3 M\$). Elle souhaite une augmentation de l'enveloppe budgétaire pour le Programme d'aide financière aux infrastructures sportives et récréatives (PAFIRS) qui permettra un remboursement du deux tiers des coûts des projets admissibles. Lévis désire également que les montants présentés dans la demande déposée en février 2020 soient révisés selon le barème d'indice des prix de la construction de la Société québécoise des infrastructures (SQI).

Terrasse du Chevalier-De Lévis - côte des bûches

Lévis envisage la mise en valeur et la bonification du site de la Terrasse du Chevalier-De Lévis concordant avec les orientations du plan particulier d'urbanisme du secteur (15 M\$). La Ville demande que ce projet structurant soit considéré aux termes d'une entente de subvention impliquant la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ). L'engagement souhaité des paliers gouvernementaux, à la hauteur de 13 M\$, s'ajouterait ainsi à la contribution de la Ville (2 G\$).

Favoriser l'économie

Zone innovation de Lévis

Lévis dispose de tous les atouts pour poursuivre le développement d'une zone d'innovation moderne, prospère et diversifiée. Pour ce faire, des investissements majeurs sont nécessaires et demandés au gouvernement. On pense ici à l'agrandissement du pôle Innoparc Lévis (9,4 M\$), à la réalisation du Carrefour d'innovation et d'entrepreneuriat de Lévis (3,1 M\$) et à l'agrandissement du pôle Dataparc Lévis (10 M\$).

Aide à la Davie pour les approches au chantier

Ayant reçu récemment un contrat initial d'entretien d'une première série de frégates militaires, le Chantier Davie pourrait, à terme, devoir assurer une telle maintenance de frégates sur une période de plus de 20 ans. Étant donné les exigences en matière de sécurité dans le cadre de la réalisation de ce contrat d'envergure, des réaménagements devront être effectués sur les voies de circulation. Il est donc demandé au gouvernement d'apporter un soutien financier pour procéder aux travaux majeurs de réaménagement requis.

Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun

Chaque année, la Société de transport de Lévis encaisse un déficit structurel de 1,3 M\$ pour transporter ses usagés sur la Rive-Nord. La Ville de Lévis demande au gouvernement de s'engager à compenser la STLévis pour le manque à gagner dans le cadre du Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun (FCATC), et ce, jusqu'à ce que l'interconnexion entre les deux réseaux de transport en commun soit finalisée. De plus, il est également demandé de proposer une solution concrète à long terme pour apporter l'équité dans la répartition du FCATC.



Transport



AMÉLIORER LES TRANSPORTS

AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 116, ENTRE LE PONT DE QUÉBEC ET L'AUTOROUTE 20

CONTEXTE

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) finalise son étude d'opportunité concernant le réaménagement des routes 116 (route des Rivières, entre le chemin Olivier et la route Marie-Victorin), 132 (route Marie-Victorin, entre la route des Rivières et le boulevard Guillaume-Couture) et 175 (boulevard Guillaume-Couture, entre le pont de Québec et le chemin du Sault). L'étude des solutions devrait être présentée à la Ville de Lévis à la fin du mois de février 2021.

Ces trois tronçons sont sous juridiction du MTQ puisqu'ils forment un axe stratégique entre l'autoroute Jean-Lesage (A-20) et le pont de Québec et assurent le lien avec le secteur ouest de la ville où résident plus de 41 000 citoyennes et citoyens.

Selon le devis, le mandat inclut le secteur de la Presqu'île comme le demandaient la Ville de Lévis et le Bureau de la mobilité durable. Toutefois, ce secteur ne sera étudié que pour l'analyse des besoins et ne sera pas inclus dans l'étude des solutions.

Les tronçons visés par l'étude connaissent un développement important, dont un projet majeur à la tête des ponts directement localisé sur la route Marie-Victorin (R-132).

ENJEUX

Jusqu'à 20 000 véhicules utilisent quotidiennement la route des Rivières pour accéder au pont de Québec. La configuration actuelle ne permet plus d'offrir les conditions de fluidité et de sécurité requises, générant une congestion récurrente, une perte d'accessibilité pour le secteur Saint-Nicolas, le pont de Québec et les commerces à proximité, ainsi qu'une entrave à l'efficacité du transport en commun.

Les routes des Rivières (R-116) et Marie-Victorin (R-132) ne sont toujours pas urbanisées ni aménagées au même niveau que le secteur urbain municipal qui l'entoure, et ce, malgré le développement très important que ce secteur et cet axe de transport connaissent depuis quelques années. Il demeure important de sécuriser les déplacements actifs de part et d'autre de ces routes.

Les routes des Rivières (R-116) et Marie-Victorin (R-132) continueront à se développer à court terme : plusieurs milliers d'unités de logement, des locaux commerciaux et des bureaux de ±30 000 pi² sont déjà en planification. Il est nécessaire de considérer tous ces développements dans le cadre du projet du Ministère et d'en assurer une intégration harmonieuse.

Notamment, le projet Cocité Lévis d'Humaco Stratégies, un projet de 315 M\$, verra le jour dans le secteur Saint-Nicolas à la tête des ponts dès 2021. La première phase consiste en un immeuble de copropriétés de 88 unités sur 10 étages et d'un deuxième édifice de 21 étages incluant un hôtel de 150 chambres, une dizaine d'étages de condos-bureaux et des espaces locatifs de travail partagés. Dans une deuxième phase, une dizaine d'autres bâtiments seront construits pour former un projet de quartier urbain qui comportera, d'ici 2026, 1 000 unités de logement et 450 unités pour personnes âgées. Il s'agit donc d'un projet majeur qui doit être pris en considération dès maintenant dans les études de solutions aux problèmes de fluidité.

En 2020, des permis pour 488 unités d'habitation ont été délivrés dans l'ouest de la ville.

À l'été 2020, le MTQ a mandaté un consultant pour faire une étude d'opportunité du réaménagement de la route des Rivières et de la route Marie-Victorin. La Ville de Lévis et la Société de transport de Lévis ont été impliquées dans la démarche du MTQ. Le contrat ayant pris du retard, l'étude des solutions sera présentée à la municipalité vers la fin du mois de février 2021.

Ce mandat met l'accent sur le réaménagement des voies de circulation à des fins fonctionnelles et de sécurité. Le devis du MTQ faisait toutefois peu de place au transport en commun dans les analyses demandées.

Il est convenu que les problèmes de congestion et d'accessibilité au transport en commun du secteur sud de l'approche du pont de Québec proviennent principalement du secteur de la Presqu'île et des structures présentes sur la route Marie-Victorin (R-132) qui causent un goulot d'étranglement (pont du CN notamment) et un refoulement sur les routes 116 et 132. Ce secteur est actuellement abordé dans trois études du Ministère (réaménagement des routes 116, 132 et 175, étude sur l'interconnexion des transports en commun Québec-Lévis et schéma directeur des entrées de la Capitale-Nationale) sans qu'il n'y ait de véritables liens entre elles pour solutionner d'une manière globale la problématique de circulation.

DEMANDES DE LA VILLE

De ce fait, la Ville demande au gouvernement :

1. Arrimer les échéanciers de planification et de réalisation des projets de transport du Ministère pour les routes 116, 132 et 175 et du projet de la Ville de Lévis pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture.
2. Tenir compte des trois enjeux majeurs soulevés par les représentants de la Ville tout au long des travaux de l'étude d'opportunité pour la suite du projet, soit :
 - Réflexion sur un éventuel partage de ces coûts entre la Ville de Lévis et le Ministère. L'étude d'opportunités estime les coûts des aménagements cyclopedestres à 2,5 M\$.
 - Prise en compte des recommandations, orientations et pistes de solution des études sur l'interconnexion des rives en transport en commun ou du schéma directeur des entrées de la Capitale-Nationale afin de proposer des solutions n'y nuisant pas, notamment en ce qui a trait à la possibilité d'un nouvel accès au secteur de la Presqu'île via la rue du Panorama.
 - Réflexion sur l'avenir de la structure du CN qui constitue un élément limitant la capacité routière et la performance des autres projets de réaménagement de la Ville de Lévis et du MTQ.
3. Souligner les constats relativement à la sécurité et à la fluidité de la circulation, même si ces éléments ne font pas partie de l'étude des solutions qui découlera de l'étude d'opportunités, de sorte qu'un ou des projets seront inscrits au PQI. L'objectif est que l'analyse complète du réaménagement du secteur de la Presqu'île et du tronçon de ce secteur à la rue de la Concorde soit faite, ainsi qu'une étude des solutions, une étude d'opportunités et une réalisation dans les meilleurs délais. Ces réaménagements sont essentiels pour la fluidité de la circulation et pour l'efficacité du projet de transport en commun en cours de réalisation.
4. Inclure au projet de réaménagement de la route des Rivières (R-116) un boulevard urbain au PQI, des aménagements sécuritaires pour les transports actifs et l'implantation d'un corridor de transport en commun.

AMÉLIORER LES TRANSPORTS

SOLUTIONS PERMETTANT D'AMÉLIORER LA FLUIDITÉ DE LA CIRCULATION DANS LE SECTEUR DESJARDINS

CONTEXTE

En matière de transport régional, l'échangeur 325, construit dans les années 70, est le seul accès direct au centre-ville de Lévis à partir de l'autoroute Jean-Lesage pour les 26 000 véhicules qui l'empruntent quotidiennement. Des problèmes de congestion routière, qui s'étend souvent sur plusieurs kilomètres, sont observés chaque jour sur l'autoroute 20 de part et d'autre de l'échangeur. Par ailleurs, une augmentation significative du nombre d'accidents de la route a aussi été recensée au cours des dernières années.

Sur le plan économique, le centre-ville regroupe les principaux employeurs lévisiens, notamment le siège social du Mouvement Desjardins, l'Hôtel-Dieu de Lévis, le nouveau campus de l'Université du Québec à Rimouski, le Cégep de Lévis et le chantier maritime Davie, ce qui représente environ 35 000 employés et étudiants dont une importante proportion provient de l'extérieur de l'agglomération de Lévis.

Ces organisations ont pour la plupart réalisé des investissements importants au cours des dernières années afin de supporter leur croissance et pour répondre aux besoins régionaux. Pour en citer quelques-uns :

- Construction en 2013 d'une nouvelle tour de bureaux de 15 étages (125 M\$) par le Mouvement Desjardins, ajoutant 260 000 pi² en espaces à bureaux et 120 000 pi² en espaces de services.
- Agrandissement de 81 800 pi² (44 M\$) en 2013 à l'hôpital de l'Hôtel-Dieu afin d'aménager une nouvelle salle d'urgence et une nouvelle chambre hyperbare, la plus grande au Canada.
- En 2013, sur le site, le CLSC-CHSLD (33,2 M\$) comptant 120 700 pi² a ouvert ses portes.
- En 2019, un nouveau Centre régional intégré de cancérologie (200 M\$) de 95 000 pi² a été inauguré. L'institution desservira dorénavant la clientèle de la région de Chaudière-Appalaches (bassin de 425 000 personnes).
- Parallèlement à l'ouverture du Centre de congrès et d'expositions de Lévis en 2008, plus de 400 000 pi² d'espaces à bureaux se sont ajoutés dans le secteur immédiat. Le Centre de congrès a aussi amené un développement hôtelier important.
- En 2016-2017, les Galeries Chagnon ont procédé à des travaux de rénovation majeurs de 10 M\$ et un nouveau commerce est maintenant installé dans l'ancien immeuble Sears depuis la fin de l'année 2019.
- Investissements majeurs par la Ville dans le secteur de la Traverse pour lui conférer une vocation récréative et touristique de grande qualité.
- Construction d'une nouvelle aile de l'Hôtel-Dieu de Lévis envisagée dans l'horizon 2023-2024 afin de répondre aux besoins grandissants d'une clientèle provenant de Lévis, Bellechasse, Lotbinière et de la Nouvelle-Beauce.
- Le projet UMANO de Groupe CSB consiste à la création d'un important quartier urbain au sein du pôle Desjardins. Quelque 2 000 unités de logement viendront occuper ce nouveau quartier alors qu'environ 70 000 m² de plancher à des fins commerciales et de bureaux permettront de desservir ce quartier, ainsi que tout le secteur de Desjardins.
- La densification résidentielle ainsi que la mixité urbaine au sein de nouveaux quartiers autour de l'axe du boulevard Étienne-Dallaire seront organisées en respectant un plan de circulation judicieux et adapté aux clientèles multiples (automobile, autobus, vélo, marche).

ENJEUX

La Ville de Lévis a entrepris des actions concrètes sur son réseau routier afin d'améliorer la fluidité de la circulation dans l'arrondissement de Desjardins. Par exemple, le boulevard Étienne-Dallaire fut prolongé en 2018-2019 sur une longueur de près d'un kilomètre et la première phase du projet de réaménagement et de prolongement de l'axe Saint-Omer, vers le sud, a été complétée en décembre 2020.

Malgré ces gestes posés par la Ville, d'autres mesures, relevant cette fois-ci du Gouvernement du Québec, doivent être entreprises afin d'avoir un impact significatif pour la réduction de la congestion routière dans ce secteur. Or il appert s'avère que le ministère des Transports a déjà identifié la nécessité d'ajouter un franchissement de l'autoroute 20 pour diminuer les débits véhiculaires sur les axes Président-Kennedy et Alphonse-Desjardins et éviter une dégradation des conditions de circulation dans ce secteur.

La Ville a donc inscrit à son plan triennal d'immobilisations la poursuite du projet de prolongement de l'axe Saint-Omer pour en faire une artère urbaine qui répondra aux besoins de transport régional futurs et améliorera à court terme la fluidité de la circulation dans l'échangeur 325. Il s'agit pour la Ville d'un investissement global et substantiel de près de 35 M\$. Mentionnons que ce projet a aussi fait l'objet d'une étude d'impacts sur l'environnement en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) qui a été déposée au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) et dont la conclusion est à l'effet que le prolongement de la rue Saint-Omer, ainsi que son raccordement à l'autoroute 20, amélioreront les conditions de circulation de tout le secteur.

La réalisation du projet est prévue en trois phases. La première phase, amorcée à l'été 2019, pour boucler le réseau existant avec le boulevard Étienne-Dallaire a été mise en service en décembre 2020.

Les deux autres phases, visant notamment l'interconnexion avec l'autoroute 20 et le boulevard Wilfrid-Carrier sont présentement en réalisation d'un avant-projet définitif depuis le mois de juin 2020.

DEMANDE DE LA VILLE

De ce fait, la Ville demande au gouvernement :

1. Réaménagement des bretelles de l'échangeur 325 (route du Président-Kennedy) de l'autoroute 20.
Coûts estimés : 7 M\$
2. Construction d'un viaduc dans l'axe Saint-Omer au-dessus de l'autoroute 20.
Coûts estimés : 54 M\$
3. Élargissement de l'autoroute 20 à la hauteur du viaduc et de la rue Saint-Omer.
Coûts estimés : 53 M\$

AMÉLIORER LES TRANSPORTS

BOULEVARD GUILLAUME-COUTURE, PHASES 1 ET 2

CONTEXTE

Dans son schéma d'aménagement et de développement, Lévis s'est engagée dans la mobilité durable et la gestion durable de son développement. Ses orientations sont conformes aux grandes orientations gouvernementales en matière d'aménagement et de développement, ainsi qu'à la *Politique de mobilité durable – 2030 : Transporter le Québec vers la modernité*.

Pour concrétiser cette vision d'une mobilité plus durable, Lévis a déjà amorcé la densification de son développement et investi depuis quelques années. Elle entend poursuivre ses efforts pour mettre en place un ambitieux plan de mobilité durable qui s'articule autour des éléments suivants :

Des voies réservées au transport en commun sur l'axe structurant de la ville, composé du boulevard Guillaume-Couture et de la route des Rivières

- Phase 1 : actuellement en planification sur 2 tronçons (chemin du Sault à rue de Mercure dans le pôle structurant de Saint Romuald, et route du Président-Kennedy à la rue Saint-Omer dans le pôle structurant de Desjardins).
- Phase 2 : à prévoir à court terme sur le tronçon Président-Kennedy à Charles-Rodrigue et sur le tronçon Saint-Omer à Monseigneur-Bourget.
- Autre phase : réaménagement de la route des Rivières par le MTQ en intégrant les mesures priorisant le transport en commun et les voies nécessaires favorisant le transport actif.

Une piste multifonctionnelle utilitaire pour le transport actif

- Phase 1 : sur les mêmes tronçons que les voies réservées – phase 1.
- Phase 2 : pour compléter le tracé du Cégep de Lévis au pont de Québec.

Des mesures d'appoint pour améliorer la performance du transport en commun :

Un réseau de feux donnant une priorité aux autobus sur les axes structurants de la ville et sur les axes secondaires desservis par le transport en commun; des voies réservées sur les axes secondaires du réseau, etc.

Un nouveau réseau de transport en commun plus efficace, plus fréquent

- Une desserte aux 7,5 minutes aux heures de pointe et aux 15 minutes en période hors pointe sur l'axe structurant de la ville (boulevard Guillaume-Couture et route des Rivières).
- De nouveaux parcours express aux 15 minutes en période de pointe pour faire la liaison entre les quartiers et le pôle d'échange dans le secteur ouest de la ville de Québec.
- Une meilleure desserte locale pour les quartiers et les parcs industriels.
- Des gains de temps pouvant atteindre 33 %.

L'interconnexion entre les deux rives

- Dans l'ouest de la ville en utilisant le pont de Québec.
- Dans l'est de la ville en utilisant la voie réservée du futur tunnel Québec-Lévis.

Une révision de la tarification au niveau régional afin qu'elle incite à une plus grande utilisation des réseaux en place

La phase 1 du projet de voies réservées au transport en commun et aux transports actifs est inscrite au PQI du gouvernement du Québec en planification. Le coût prévu de cette phase est de 87,9 M\$ et le financement prévu est réparti comme suit : gouvernement du Québec - 50 M\$, gouvernement du Canada - 27,3 M\$; Ville et Société de transport de Lévis - 10,6 M\$.

En cours de route, les transports actifs sont devenus admissibles aux subventions de sorte que cet ajout aura un impact sur le coût qui sera ajusté dans le dossier d'affaires final. Cet ajustement ne devrait pas être de plus de 10 %.

ENJEUX

Lévis complète actuellement un dossier d'affaires. L'étude d'impact sur l'environnement a été déposée à la fin du mois de juin 2020. À la suite de la période d'information du BAPE, le ministère de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques (MELCC) a conclu qu'aucun mandat ne serait donné au BAPE. L'analyse environnementale se poursuit et la décision du ministre suivra dans les prochaines semaines. La version préliminaire du dossier d'affaires a été déposée aux équipes du MTQ en juillet 2020 et la version finale suivra lorsque la Ville aura reçu la décision du MELCC.

Lévis déposera également au MTQ une demande pour autorisation de travaux préalables de façon à être en mesure de respecter l'échéancier des travaux. Les principaux travaux préalables concernent le déplacement et l'enfouissement des utilités publiques et les acquisitions préalables à ces travaux. Ils doivent être amorcés en 2021 pour permettre le début des travaux de construction en 2022.

Les études faites pour mener au dossier d'affaires de la phase 1 du projet ont démontré que deux autres tronçons auront besoin de recevoir des interventions à court terme pour assurer l'efficacité du transport en commun.

- De la route du Président-Kennedy à la rue Charles-Rodrigue, les niveaux de congestion atteignent déjà une limite et la croissance de la ville fait en sorte que les conditions de circulation se détérioreront au cours des prochaines années, ce qui occasionnera des retards aux parcours et une diminution de l'adhérence à l'horaire de ceux-ci.
- De la rue Saint-Omer à la route Monseigneur-Bourget, les impacts de la circulation générée par le fort développement de la ville et par le tunnel Québec-Lévis doivent être considérés et des études de circulation devront être faites avec le bureau du tunnel pour assurer la fonctionnalité du transport en commun dans ce secteur. En outre, des enjeux de sécurité pour les transports actifs existent dans ce secteur. Une veille de l'évolution de la situation doit être faite de façon à planifier en temps opportun le prolongement des voies réservées.

Lors de la phase 1, un ajout est à prévoir rapidement pour réaliser l'interconnexion des deux tronçons de la piste multifonctionnelle utilitaire de façon à assurer la fonctionnalité et la sécurité des usagers du transport actif. La Ville travaille actuellement à développer un concept et à en préciser le coût pour déposer un projet spécifique et complémentaire au projet de voies réservées, qui permettra de réaliser un tronçon d'environ 9 km de pistes cyclables. Ce tronçon est essentiel pour éviter que les cyclistes se retrouvent au bout de la piste cyclable, sans aucun aménagement ni protection pour circuler d'un pôle à l'autre.

DEMANDES DE LA VILLE

Pour appuyer les efforts de la Ville dans sa démarche vers la mobilité durable et lui permettre d'être proactifs sur cette question, considérant l'importante croissance économique et démographique de la ville, les attentes face au gouvernement sont les suivantes :

1. Approuver rapidement la phase 1 des voies réservées et du transport actif dans un intervalle de 0 à 10 % du montant initialement prévu pour tenir compte de l'ajout de l'admissibilité des transports actifs aux programmes de subventions.
2. Autoriser les travaux préalables (acquisitions et travaux d'utilités publiques) avant l'été 2021 pour permettre de respecter l'échéancier du projet.
3. Inscire la phase 2 des voies réservées (de la rue Charles-Rodrigue à route du Président-Kennedy et de rue Saint-Omer à la route Monseigneur-Bourget) au Plan québécois des infrastructures.
4. Inscire au Plan québécois des infrastructures la phase 2 de la piste multifonctionnelle utilitaire pour qu'elle assure la continuité entre le pont de Québec et le Cégep de Lévis (ajout d'environ 9 km).
5. Pour assurer une interconnexion efficace avec le réseau structurant de Québec et favoriser une utilisation accrue du transport en commun, que le MTQ mette en place une reconnaissance des titres entre les sociétés de transport à l'avantage des usagères et usagers.

AMÉLIORER LES TRANSPORTS TUNNEL QUÉBEC-LÉVIS

CONTEXTE

La firme Raymond Chabot Grant Thornton, en partenariat avec WSP identifiait, dès 2017, des impacts économiques majeurs en lien avec la congestion routière relevée dans le secteur des ponts, tant sur la Rive-Nord que sur la Rive-Sud, et voyait beaucoup d'avantages dans l'aménagement d'un troisième lien routier interrives entre Québec et Lévis.

- En 2018, les débits journaliers moyens annuels (DJMA) étaient de 159 000 véhicules pour les ponts Pierre-Laporte et de Québec.
- Depuis au moins 2011, la capacité maximale des ponts de Québec et de Pierre-Laporte est atteinte à l'heure de pointe du matin, en direction nord, et à l'heure de pointe de l'après-midi, en direction sud.
Résultat :
 - Création d'un effet entonnoir dans le secteur des ponts et au niveau de leurs approches;
 - Refoulement et bouchons de circulation chroniques s'étendant également sur les réseaux routiers municipaux;
 - Conséquemment, la congestion s'étend de plus en plus au-delà des heures de pointe du matin et du soir.
- La distance de la congestion routière, sur 10 tronçons du réseau routier supérieur, s'échelonnait sur plus de 18 km l'après-midi et 25 km l'avant-midi en 2017, pour un total de plus de 5 300 véhicules en attente à chaque jour.
- 1,5 million d'heures perdues dans la congestion routière pour les usagers circulant sur les 10 tronçons du réseau routier supérieur analysés; le tout, au détriment de la qualité de vie des individus et de la compétitivité des entreprises.
- Augmentation constante des temps de déplacement dans la majorité des tronçons étudiés depuis 2004.
- En additionnant le nombre d'heures perdues dans la congestion routière (1,5 million d'heures/33,7 M\$), la consommation supplémentaire de carburant utilisé inutilement (1,6 million de litres/2,1 M\$) ainsi que les émissions additionnelles de GES afférentes (5 800 tonnes/0,4 M\$), les impacts financiers liés à cette problématique se chiffraient à 36,2 M\$ en 2017.

ENJEUX

Les impacts du tunnel sur le réseau routier municipal et sur le développement de la ville doivent être considérés et les options qui seront évaluées devraient être discutées avec les représentants municipaux. De même, les questions relatives à la gouvernance du réseau de transport en commun qui assurera le service dans le tunnel doivent être discutés avec les autorités de la Ville et de la Société de transport de Lévis.

Les principaux éléments auxquels la Ville de Lévis souhaite être associée sont :

- Évaluer les impacts sur le réseau de transport en commun dans le secteur de Desjardins et le besoin de poursuivre le projet de mesures prioritaires sur le boulevard Guillaume-Couture pour assurer le maintien de l'efficacité de ce réseau.
- Évaluer les besoins pour favoriser le transport actif dans le secteur de la sortie transport en commun.
- Évaluer les impacts sur le réseau routier dans le secteur Desjardins, notamment la route Monseigneur-Bourget et le boulevard Alphonse-Desjardins.
- Assurer une vigie sur les modifications de la circulation sur l'ensemble du boulevard Guillaume-Couture de façon à planifier les travaux éventuellement requis pour favoriser la fluidité de la circulation et du transport en commun en particulier.
- Revoir la gestion des feux de circulation sur l'ensemble du boulevard Guillaume-Couture et sur les principaux axes transversaux en fonction de la modélisation des déplacements avec la réalisation du tunnel.
- Évaluer les impacts sur l'autoroute 20 dans ce secteur et les intentions du gouvernement pour y maintenir la sécurité et la fonctionnalité de la circulation.
- Prévoir les aménagements nécessaires aux stations de transport en commun dans le secteur visé par le tracé du tunnel Québec-Lévis.
- Prévoir les aménagements nécessaires à la sortie du transport en commun et à la sortie des autres véhicules.

- Planifier de façon concertée l'aménagement et l'opération du pôle d'échange à la sortie du tunnel; analyser le besoin d'un centre d'opérations dans le secteur du tunnel ou de l'agrandissement du centre d'opérations actuel.
- Réfléchir sur la gouvernance du réseau de transport en commun qui assurera la desserte dans le tunnel.

DEMANDES DE LA VILLE

Lévis demande ainsi au gouvernement :

- Partager les données disponibles avec la Ville pour lui permettre de discuter des impacts du projet de tunnel sur la circulation et sur le développement.
- Début des travaux de construction du tunnel Québec-Lévis à l'automne 2022



Soutien communauté



SOUTENIR LA COMMUNAUTÉ

AIDES FINANCIÈRES POUR LES GRANDS ÉVÈNEMENTS

CONTEXTE

La Ville de Lévis supporte annuellement la tenue de plus d'une cinquantaine d'événements grand public. Le soutien à ces événements, réunissant de quelques centaines à plusieurs dizaines de milliers de participantes et participants, se fait par le biais d'aides financières (dans le cas d'OBNL uniquement), de commandites financières (sous la forme d'ententes de visibilité), ainsi que par un soutien technique et logistique variable selon les besoins.

L'offre événementielle contribue à faire de Lévis une destination touristique intéressante et à offrir également un milieu de vie agréable et dynamique qui renforce l'attractivité de Lévis dans tous les secteurs d'activité.

ENJEUX

Les promoteurs d'événements lévisiens évoluent pour plusieurs dans le paysage événementiel de la région de la Capitale-Nationale, qui dispose de moyens financiers considérables pour le soutien aux événements et festivals organisés sur son territoire, notamment grâce à l'appui financier majeur du Secrétariat à la Capitale-Nationale. Malgré le grand potentiel pour des événements d'envergure à Lévis, cette situation place la Ville dans une position désavantageuse quant au soutien qu'elle est en mesure d'offrir pour le développement du secteur événementiel lévisien et aux possibilités de croissance de ses événements grand public.

Ce sont aussi les retombées économiques des événements dans les commerces et établissements d'hébergement de Lévis qui sont freinées par les possibilités financières limitées de la Ville de Lévis en soutien au développement de l'offre événementielle sur son territoire.

Des demandes d'un soutien financier accru ont été adressées à la Ville pour des événements d'envergure, mais cette dernière n'est souvent pas en mesure d'y répondre. Ce soutien viendrait pourtant pérenniser et faire croître les événements. Parmi les demandeurs figurent notamment la compétition de danse Hit The Floor, qui génère le plus de retombées à Lévis, lesquelles sont estimées à quelque 9 M\$ par édition (avec 50 000 nuitées générées, tant à Lévis qu'à Québec).

DEMANDES DE LA VILLE

La Ville de Lévis sollicite du gouvernement du Québec l'octroi d'une aide financière au montant de 1 M\$ par année, sur cinq ans, soit 5 M\$ au total, pour lui permettre de soutenir les événements grand public à la hauteur de leur potentiel et de la réputation festive de la grande région de la Capitale-Nationale.

À l'heure où les promoteurs d'événements et les entreprises touristiques ont fortement été fragilisés en raison de la pandémie, le moment est idéal pour affirmer l'importance du secteur événementiel dans la relance de l'industrie touristique et des événements à Lévis.

SOUTENIR LA COMMUNAUTÉ

SERVICE DE PREMIERS RÉPONDANTS

CONTEXTE

La Ville de Lévis offre un service de premiers répondants médical d'urgence sur son territoire depuis 1997. Ce service, à l'origine dispensé par les policiers et pompiers de la Ville de Lévis avant la réorganisation des municipalités, est maintenant sous la responsabilité de la direction du service de la sécurité incendie depuis 2002. Les quelque 150 pompières et pompiers de cette direction répondent avec célérité à plus de 3 500 appels médicaux d'urgence annuellement sur assignation de la centrale de coordination santé (CCS).

Ce service de première ligne est encadré par le ministère de la Santé et des Services sociaux selon divers protocoles et niveaux de services. Le service de premiers répondants applique les protocoles d'intervention médicaux d'urgence sous la responsabilité du directeur médical régional. La Ville de Lévis offre un service de niveau III, soit le plus élaboré.

À cet effet, la Ville de Lévis et ses homologues des Villes de Sherbrooke et de Montréal font office de précurseurs, car ce sont les seules Villes offrant ce service au sein du réseau des dix grandes villes du Québec. À ce titre, les Villes de Lévis et de Sherbrooke assument la presque totalité des dépenses associées aux services de premiers répondants et ce sous-financement entraîne actuellement des dépenses opérationnelles pour chacune de ces villes de plus de 1,3 M\$ annuellement. À ce titre, seules les dépenses associées au maintien des compétences et certaines pièces d'équipement sont remboursées ou fournies par le ministère de la Santé et des Services sociaux.

Les services préhospitaliers d'urgence au Québec sont régis par la Loi sur les services préhospitaliers d'urgence. Cette loi vise à offrir, en tout temps, une réponse appropriée, efficiente et de qualité aux personnes faisant appel à des services préhospitaliers d'urgence afin de réduire la mortalité et la morbidité à l'égard des personnes en détresse.

Les services de premiers répondants médicaux offerts par la Ville de Lévis depuis plusieurs années ont permis de sauver de nombreuses vies, d'éviter des séjours d'hospitalisation prolongés et de permettre un retour aux activités normales pour une grande majorité des cas, étant donné la stabilisation rapide ou la réanimation des personnes ayant bénéficié de tels services.

L'efficacité des services de premiers répondants médicaux de Lévis n'est donc plus à démontrer car celle-ci compte sur du personnel d'expérience et compétent, 24 heures par jour, à l'intérieur de casernes de pompiers positionnées stratégiquement sur son territoire pour desservir le plus grand nombre de personnes à l'intérieur de délais optimisés.

Un rapport d'impacts économiques, produit en 2018 par l'Association des chefs en sécurité incendie du Québec, révèle que la présence des premiers répondants dans le soutien du réseau de la santé a créé une valeur économique de 32,4 M\$, basée sur la valeur d'une seule vie humaine sauvée, sans séquelle.

ENJEUX

À ce jour, seule la Ville de Montréal reçoit une compensation financière pour la réponse aux appels d'urgence par ses premiers répondants. Au moment d'écrire ces lignes, Lévis n'est pas en mesure d'affirmer si le financement reçu compense les dépenses générées par cette offre de service. Le manque d'équité dans le financement des services de premiers répondants engendre une incompréhension des de Lévis et Sherbrooke qui offrent ce service depuis respectivement 1997 et 1994, alors que Montréal offre celui-ci depuis 2007.

Cette iniquité met en péril la pérennité de ce service de qualité qui permet au réseau de la santé de réaliser des économies directes en réduction de soins requis, de jours d'hospitalisation et de durée du rétablissement étant donné la stabilisation rapide des victimes et l'accès rapide à la défibrillation.

Le vieillissement de la population et les enjeux psychosociaux entraînent une augmentation marquée des appels médicaux d'urgence. Le manque à gagner s'accroît année après année pour la Ville de Lévis et met en péril le maintien du service sans l'obtention d'un financement adéquat.

Les risques de saturation du réseau de la santé liés à la pénurie de main-d'œuvre positionnent avantageusement les villes du Québec bénéficiant de service de sécurité incendie avec présence de pompières et pompiers en caserne. La réduction marquée des taux d'incendie depuis la mise en place des schémas de couverture de risques et leurs plans de mise en œuvre permet à plusieurs services de sécurité incendie d'atteindre une maximisation de l'offre de service. De plus, la sauvegarde de la vie fait partie de la mission première de la pompière et du pompier.

DEMANDES DE LA VILLE

La Ville de Lévis requiert un soutien de la part du gouvernement du Québec afin d'assurer la pérennité des services en matière de premiers répondants. Sa proposition, qui vise l'efficacité, se décline comme suit.

Rembourser la Ville de Lévis pour chaque appel d'urgence assigné par la CCS sur la base suivante :

- Une heure d'intervention par appel (basé sur une moyenne entre le moment de l'appel d'urgence et le retour en caserne en incluant la rédaction du rapport d'intervention).
- Salaire et avantages sociaux (deux premiers répondants seulement alors que quatre personnes doivent se déplacer. Référence : Norme NFPA 1500) = 100,27 \$.
- Une heure d'utilisation du véhicule d'intervention (coûts du véhicule immobilisé, frais d'entretien et de carburant).
- Coûts d'utilisation du véhicule = 229,20 \$.
- Frais d'administration = 49,42 \$.
- *Total = 378,89 \$.*

Exempter la Ville de Lévis des frais suivants et demander au réseau de la santé de les assumer :

- Maintien de la fourniture et des réparations des équipements médicaux de base requis (défibrillateurs externes automatisés, planches dorsales, matelas coquilles, etc.).
- Fourniture des équipements médicaux périssables (gants chirurgicaux, masques O2, bandages, etc.)
- Maintien de la fourniture des besoins requis en matière de formation et de rectification.
- Maintien du contrôle de la qualité des services.



Infrastructures



RENOUVELER LES INFRASTRUCTURES

NOUVELLE GLACE – ARRONDISSEMENT DESJARDINS

CONTEXTE

La Ville de Lévis désire maintenir sa position enviable de ville attractive et favoriser continuellement l'amélioration de la qualité de vie des citoyennes et citoyens. Elle a ainsi établi comme grande priorité la mise à niveau de ses équipements sportifs. Consciente du rôle fondamental que jouent ces infrastructures dans le quotidien des familles, Lévis a investi massivement, depuis quelques années, dans la mise à niveau de ses complexes sportifs existants.

Dans cette optique, la Ville souhaite rendre disponible trois patinoires intérieures dans chacun de ses arrondissements.

Afin de répondre à cette vision et aux besoins grandissement actuels et futurs, la Ville désire se doter d'une nouvelle glace dans l'arrondissement de Desjardins en agrandissant l'aréna de Lévis situé sur la rue Vincent-Chagnon.

ENJEUX

La Ville de Lévis fait face à un manque de disponibilité d'heures de glace sur son territoire, ceci ayant plusieurs impacts importants :

- Les organismes mineurs doivent louer des heures de glace à l'extérieur du territoire lévisien.
- Les organismes ne peuvent poursuivre leur développement vers de nouvelles disciplines inclusives (ex. : hockey-luge).
- Il s'avère difficile pour la municipalité de desservir ses partenaires scolaires comme :
 - le programme PALS de l'École Pointe-Lévy;
 - le programme hockey du Collège de Lévis;
 - l'arrivée potentielle d'une équipe collégiale AAA au Cégep de Lévis.
- Les citoyennes et citoyens n'ont pas accès à une quantité suffisante d'heures de qualité pour la pratique libre.

Afin que Lévis puisse répondre aux besoins de la population et des partenaires, la nouvelle patinoire prévue est de dimension internationale, offrant ainsi plusieurs avantages :

- Possibilité d'accueillir un plus grand nombre de patineuses et patineurs lors des séances de patinage libre, contribuant ainsi à la démocratisation des équipements sportifs.
- Dimension idéale pour les athlètes en patinage artistique (développement technique, artistique, chorégraphiques, danse et danse en couple).
- Dimension réglementaire d'une surface glacée pour le patinage de vitesse. Ceci favorisera le développement de ce sport dans l'est de la ville et permettra d'accueillir des événements régionaux et nationaux. Le développement technique, tactique et le niveau sécurité s'en trouveront aussi accrus pour les athlètes.
- Possibilité de développer les habiletés techniques, tactiques individuelles et tactiques d'équipe en hockey sur glace, tout en permettant de réduire l'impact des contacts physiques dans le déroulement d'une partie, augmentant ainsi la sécurité des joueuses et joueurs. Avec l'avènement du nouveau programme novice de Hockey Québec, il deviendra possible de placer trois équipes sur la glace pour les pratiques et six équipes pour les matchs, alors qu'une patinoire aux dimensions nord-américaines ne permet que de placer deux équipes en entraînement et quatre équipes en match.
- Possibilité d'y tenir les championnats québécois de gymnastique.
- Surface additionnelle pour la tenue d'activités hors saison, comme des réceptions ou activités spéciales.

Pour toutes les raisons énoncées précédemment, cette nouvelle glace est indispensable. Cette surface glacée permettra d'augmenter l'accessibilité aux sports de glace sur tout le spectre de la pratique sportive, de l'initiation à l'excellence. Elle contribuera au bien-être de la population, s'adressera à toutes les tranches d'âge et facilitera la participation des personnes en situation de vulnérabilité et des personnes ayant des particularités par l'entreprise d'organismes qui demandent du temps de glace pour ces clientèles.

DEMANDES DE LA VILLE

Ce projet, dont le coût total est évalué à 18,3 M\$ (2019), représente le dossier d'infrastructure sportive et récréative prioritaire pour la communauté lévisienne.

La Ville de Lévis demande l'augmentation de l'enveloppe budgétaire pour le *Programme d'aide financière aux infrastructures sportives et récréatives (PAFIRS)* qui permettra un remboursement de deux tiers des coûts de projets admissibles.

Lévis souhaite également que les montants présentés dans la demande déposée en février 2020 soient révisés selon le barème d'indice des prix de la construction de la SQI afin de considérer l'inflation des prix de construction entre la période d'estimation initiale du projet (décembre 2019) et le début probable du projet (septembre 2020). Basée sur cette référence en bâtiment institutionnel, l'inflation totalise 6 % sur cette période. Les tableaux ci-dessous vous détaillent les coûts ajustés.

Coût du projet (2021)	19,4 M\$	➔	Aide financière	12,4 M\$
Coût admissibles	18,6 M\$		Ville de Lévis	7 M\$
Coût non admissibles	0,8 M\$			



Figure 1 - Implantation de l'agrandissement souhaité (en gris)

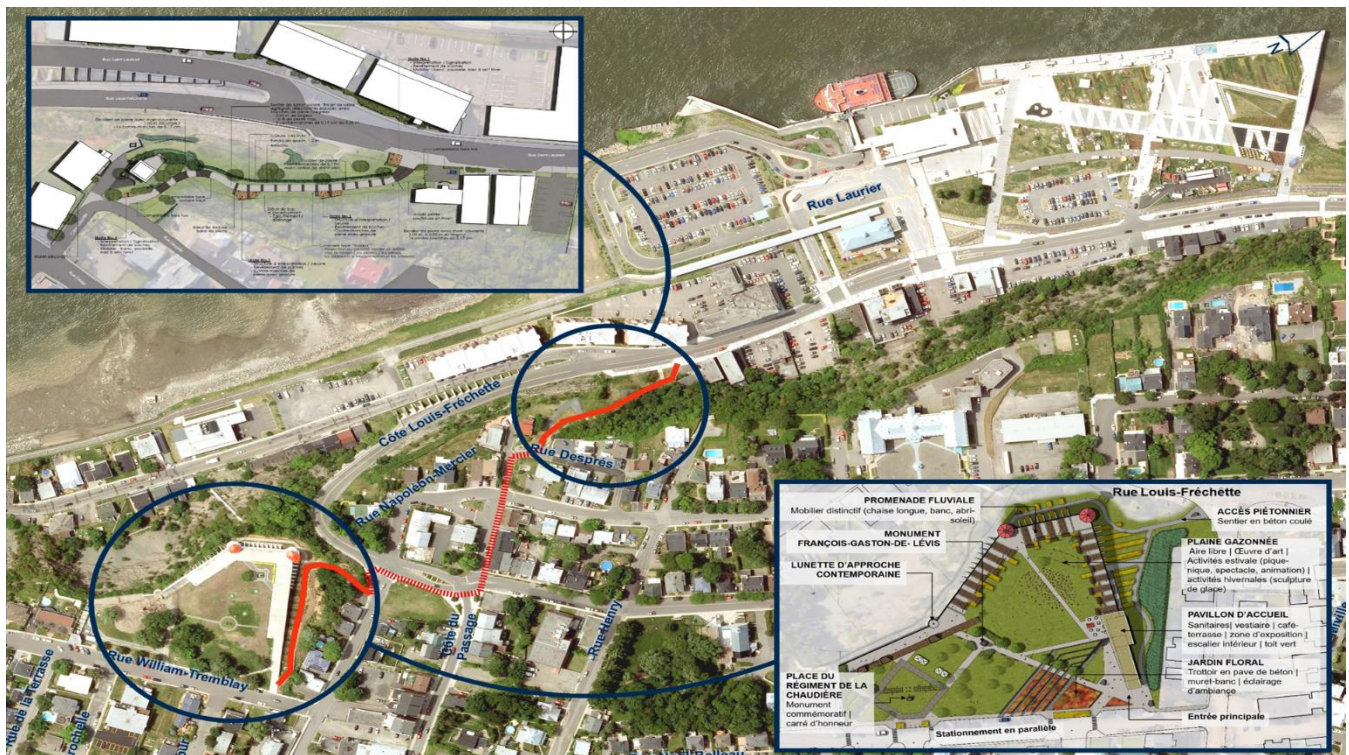
RENOUVELER LES INFRASTRUCTURES TERRASSE DU CHEVALIER-DE LÉVIS - CÔTE DES BÛCHES

CONTEXTE

Le projet consiste à mettre en valeur un belvédère d'exception avec vue sur le fleuve et Québec, de même que de procéder à des aménagements pour en faire un lieu unique de commémoration (Chevalier de Lévis, Régiment de la Chaudière, histoire de la Terrasse). En aménageant ce lieu, la Ville désire commémorer l'histoire tout en offrant aux visiteuses et visiteurs un belvédère fluvial d'exception avec l'une des plus belles vues sur le panorama de la Capitale-Nationale. La côte des bûches, lien piétonnier incontournable permettant le passage du Quai Paquet vers la Terrasse et le Vieux-Lévis, est une partie prenante du projet de la terrasse afin de relier ces deux attraits majeurs de Lévis.

Ce grand projet a connu quelques phases d'aménagement visant la consolidation et la pérennisation des infrastructures structurales du site et la rénovation de certaines composantes :

- Réfection de la structure de béton réalisée en 2009 au coût de 2,65 M\$.
- Réalisation d'un énoncé d'intégrité commémorative de la Terrasse du Chevalier-De Lévis (2015).
- Réalisation d'un concept d'aménagement de la Terrasse du Chevalier-De Lévis.
- Réalisation d'un concept d'aménagement de la côte des bûches (2017).
- Réalisation d'une première phase de travaux comprenant la mise en lumière des murs et contreforts, le garde-corps, le sentier piétonnier reliant la côte Fréchette à la rue William-Tremblay, la reconstruction du mur ouest et les réparations des toitures des deux tourelles au coût de 1,3 M\$.



ENJEUX

La revitalisation du Vieux-Lévis est en soit l'enjeu sous-jacent à l'ensemble des mesures d'amélioration entreprises par la Ville dans ce secteur. La création du Quai Paquet de même que la mise à niveau et le réaménagement de la rue Saint-Laurent, de la côte Fréchette et de l'avenue Bégin participent ensemble à la mise en place d'une expérience favorisant la découverte des attraits du Vieux-Lévis et offrant un nouveau dynamisme pour le milieu.

La Terrasse de Lévis, iconique et structurante, est présentement dans un état d'aménagement minimal. Les efforts déployés lors des phases précédentes nous permettent maintenant de construire sur des bases solides et d'envisager l'ensemble des bonifications possibles pour en faire un lieu à la hauteur de son potentiel. Le lien vers le bas de l'escarpement, également entamé lors des phases de construction précédentes, est un élément d'une charge historique importante qui représente une tribune unique pour plonger les visiteuses et visiteurs dans l'histoire colorée de l'époque des passages à canot. La côte des bûches, évocatrice d'images inusitées, s'insère comme cheminement piétonnier ludique dans les coulisses de l'histoire lévisienne et constituera un lien riche d'expérience et sécuritaire entre le bas et le

haut de l'escarpement. L'état présent de ce passage piétonnier est anonyme et ardu, le projet global vise donc à créer une cohésion entre les différents sites d'intérêt.

DEMANDES DE LA VILLE

La Ville de Lévis souhaite réaliser une importante phase d'aménagement dans l'esprit de revitalisation du Vieux-Lévis. Ainsi, elle envisage la mise en valeur et la bonification du site de la Terrasse du Chevalier-De Lévis concordant avec les orientations du plan particulier d'urbanisme du secteur. Cette phase de travaux s'inspire de la vision d'aménagement dont la Ville s'est dotée lors de l'élaboration de plans concepts au cours des dernières années et comprend les travaux suivants :

- L'aménagement de l'accès principal
- La construction d'un pavillon d'accueil
- La bonification de l'aménagement de la portion parc de la Terrasse
- La construction d'un escalier architectural (mur est) pour favoriser le lien entre le haut et le bas du site
- L'aménagement de la Place du Régiment de la Chaudière
- L'aménagement d'un 2^e accès au sous-sol de la terrasse
- L'aménagement de la rue William-Tremblay
- L'aménagement de la côte des bûches

Ces travaux sont estimés à 15 M\$.

La Ville de Lévis demande que ce projet structurant, d'envergure régionale, soit considéré aux termes d'une entente de subvention impliquant la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) dans le cadre de sa mission de mise en valeur de sites d'exception du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec. L'appui du gouvernement du Québec permettrait de poursuivre la collaboration de qualité entre Lévis et la CCNQ dans l'objectif commun de préserver et bonifier les sites publics participant à définir l'identité de la région.

Économie



FAVORISER L'ÉCONOMIE ZONE INNOVATION DE LÉVIS

CONTEXTE

Lévis dispose de tous les atouts pour poursuivre le développement d'une zone d'innovation moderne, prospère et diversifiée qui permettra d'ancrer solidement Lévis et la Chaudière-Appalaches dans l'économie du savoir, véritable créatrice de richesses et d'emplois de qualité.

Le pôle Innoparc Lévis couvre actuellement une superficie de 2 millions pi² au cœur de Lévis. Il a été reconnu en tant que zone d'innovation par le premier ministre Legault dans son livre *Cap sur un Québec gagnant* (2013). Il est bordé par un secteur commercial effervescent, un quartier résidentiel en expansion et un immense parc naturel. Ce site de grande qualité est destiné à accueillir des entreprises innovantes et des établissements de recherche œuvrant prioritairement dans trois créneaux à fort potentiel : biotechnologies et transformation alimentaire, technologies industrielles connectées et matériaux avancés. Le pôle réunit déjà une douzaine d'entreprises technologiques et organismes à vocation économique. Au moins 2 nouveaux édifices seront construits en 2021, ce qui justifie la mise en œuvre immédiate du projet d'agrandissement de l'Innoparc (phase 2) sur une superficie additionnelle de 3 millions pi².

Afin de mieux répondre aux besoins des jeunes entreprises innovantes qui sont créées à Lévis, l'Innoparc Lévis doit se doter d'une infrastructure d'accueil et d'accompagnement où ces entreprises retrouveront les ressources et les équipements pour accélérer leur développement. Le Carrefour d'innovation et d'entrepreneuriat de Lévis (CIEL) soutiendra le développement des entreprises en leur offrant des locaux à coût abordable, des espaces collaboratifs, des services d'incubation, des services spécialisés en innovation, des laboratoires d'expérimentation et de prototypage, des activités de réseautage ainsi que des activités de perfectionnement de leurs compétences techniques et entrepreneuriales.

La puissance électrique disponible dans l'ouest de la ville, la disponibilité de terrains ainsi que la proximité de la zone verte, ont amené la Ville à créer un deuxième pôle spécialisé en intelligence artificielle appliquée, appelé Dataparc Lévis. Couvrant une superficie de 1,5 million pi² en bordure du parc industriel Bernières-Sud, le Dataparc Lévis accueillera des entreprises actives dans les nouvelles technologies d'intelligence artificielle, en particulier celles liées au domaine industriel. Il comportera un lieu de codéveloppement en intelligence artificielle réunissant des experts du domaine et donnera accès à des équipements spécialisés pour faciliter le développement d'algorithmes et de modèles. Le tout dans le but de rendre accessibles aux entreprises manufacturières du Québec des solutions innovantes pour améliorer leur productivité, contribuer à régler leurs enjeux de main-d'œuvre et, ultimement, améliorer aussi leur compétitivité sur les marchés extérieurs. En 2020, le projet du Dataparc Lévis a été priorisé par les intervenants socioéconomiques de la région de la Chaudière-Appalaches et recommandé au gouvernement du Québec à ce titre.

En périphérie du Dataparc, des projets de serres d'envergure (pour la culture de tomates, concombres et petits fruits, notamment) permettront de recycler la chaleur résiduelle qui sera générée par les superordinateurs implantés dans le Dataparc (projet Qscale), dont la consommation électrique totale devrait avoisiner les 120 mégawatts à terme. Cet important gisement thermique permettra d'alimenter en chaleur plus de 11 millions pi² de serres qui seront aménagées dans la zone agricole, en périphérie immédiate du Dataparc, ce qui se traduira par des investissements privés évalués à plus de 600 M\$, lesquels contribueront de façon significative à l'autosuffisance alimentaire du Québec.

L'envergure des premiers projets qui s'implanteront au Dataparc Lévis a déjà amené la Ville à entreprendre, dès 2021, son agrandissement sur une superficie additionnelle de 1 million pi². Une première acquisition de terrain sera financée par le biais d'une subvention reçue en 2019 du ministère de l'Économie et de l'Innovation (MEI) aux fins de l'acquisition et de la décontamination de terrains. Toutefois, d'autres acquisitions et investissements sont nécessaires pour compléter ce projet d'expansion et en favoriser le rayonnement.

ENJEUX

L'agrandissement du pôle Innoparc Lévis nécessite le prolongement de la rue de la Pascaline et des services municipaux sur une distance d'environ un kilomètre, pour un coût estimé de 9,4 M\$ (évaluation 2020 indexée de 2 %). Ces travaux d'infrastructures permettront de viabiliser quelque 3 millions pi² additionnels de terrains (phase 2 de l'Innoparc Lévis), ce qui permettra la réalisation de projets d'investissements privés évalués à plus de 250 M\$ sur 10 ans dans les créneaux de développement visés.

Au sein de l'Innoparc Lévis, la mise en œuvre du Carrefour d'innovation et d'entrepreneuriat de Lévis requiert une contribution financière du gouvernement du Québec de 3,1 M\$ pour les 5 premières années d'opérations. Ceci comprend une contribution initiale de 600 000 \$ pour l'aménagement intérieur du bâtiment et les acquisitions de mobiliers et d'équipements de laboratoire prévus au projet, ainsi qu'une contribution annuelle de 500 000 \$ sur 5 ans pour financer les opérations et les services offerts aux entreprises dans la phase de lancement du projet.

La consolidation et l'agrandissement du pôle Dataparc Lévis nécessite un budget additionnel de 10 M\$ dans le cadre du programme du MEI dédié à l'acquisition et à la décontamination de terrains en lien avec les zones d'innovation. Cette enveloppe additionnelle permettra de procéder à l'acquisition de trois terrains stratégiques (1,7 M\$), au prolongement de la rue Thomas-Powers et à son interconnexion avec la rue Albert-Dion (2 M\$), au prolongement et au bouclage du réseau d'aqueduc pour mieux desservir le Dataparc et alimenter en eau les projets de serres (5,55 M\$), à l'aménagement d'espaces verts (0,25 M\$), ainsi qu'au paiement d'honoraires professionnels (0,5 M\$).

DEMANDES DE LA VILLE

En résumé, Lévis demande une somme de 22,5 M\$ pour la réalisation des projets suivants :

- Agrandissement du pôle Innoparc Lévis (9,4 M\$)
- Réalisation du Carrefour d'innovation et d'entrepreneuriat de Lévis (3,1 M\$)
- Agrandissement du pôle Dataparc Lévis (10 M\$)

FAVORISER L'ÉCONOMIE

AIDE À LA DAVIE POUR LES APPROCHES AU CHANTIER

CONTEXTE

Le chantier maritime Davie occupe une place fondamentale sur l'échiquier de la construction navale au pays. Son importance dans le paysage économique canadien et québécois se caractérise par le fait qu'il s'approvisionne auprès de plus de 1 300 fournisseurs au pays, dont 972 (75 %) sont situés au Québec. De plus, Chantier Davie Canada Inc. est sur le point d'être officiellement accrédité comme l'un des trois chantiers de la Stratégie nationale de construction navale du Canada (SNCN). Grâce à cette désignation imminente, Davie pourrait se voir octroyer jusqu'à 7 G\$ en valeur de contrats (dans le cadre du programme des brise-glaces et du projet de brise-glace polaire, essentiellement), en plus d'autres contrats ou projets fédéraux déjà confirmés.

Les activités futures du chantier naval Davie pourraient soutenir ou maintenir en moyenne jusqu'à 4 110 emplois directs, indirects et induits annuellement, entre 2020 et 2040, à l'échelle du pays. Elles pourraient aussi générer jusqu'à 8,57 G\$ en produit intérieur brut (PIB) direct, indirect et induit au Canada d'ici 2041. Fait important à souligner : près de 95 % des emplois et du PIB générés par les activités futures du chantier naval le seraient au Québec. Par ailleurs, pour le gouvernement du Québec, le potentiel de revenus fiscaux et de parafiscalité découlant de ces contrats est évalué entre 921 M\$ et 1,77 G\$ d'ici 2041.

Les activités de la Davie touchent l'ensemble du territoire québécois, de sorte que chacune des 17 régions administratives en bénéficie. Bien qu'environ 6 G\$ soient générés en PIB direct, indirect et induit dans les régions de la Chaudière-Appalaches et de la Capitale-Nationale, jusqu'à 1,8 G\$ seraient créés dans les autres régions administratives. À titre d'exemple, jusqu'à 415 M\$ seraient générés dans les régions de Montréal et de Laval, et environ 430 M\$ dans les régions des couronnes nord et sud de Montréal. Pour le Bas-Saint-Laurent et la Mauricie, entre 100 M\$ et 199 M\$ en PIB pourraient également être générés par région.

La création d'emplois découlant des activités futures de la Davie permettrait de soutenir plusieurs secteurs d'activité. Les secteurs profitant le plus des activités futures de la Davie pour la création et le maintien d'emplois indirects et induits au Québec sont le commerce de détail (17 %), l'architecture, le génie et les services connexes (13 %), la restauration et les débits de boissons (7 %) et le commerce de gros (6 %).

Les activités futures du chantier Davie représentent une réelle opportunité pour le Québec de soutenir l'économie en ces moments où la pandémie de la COVID-19 impacte négativement le milieu entrepreneurial, le marché de l'emploi et les rentrées fiscales des gouvernements.

ENJEUX

En 2019, Chantier Davie Canada Inc. a obtenu un premier contrat d'une valeur de plus de 500 M\$ du ministère de la Défense nationale portant sur l'entretien d'une première série de trois frégates militaires de la classe Halifax. Ces travaux, qui se sont amorcés en 2020, s'échelonnent sur une période de 5 ans et permettront de créer ou maintenir quelque 400 emplois à Lévis, sans compter tous les emplois indirects et induits qui en découleront auprès du millier de fournisseurs et sous-traitants québécois sur lesquels repose en grande partie la chaîne d'approvisionnement de Chantier Davie Canada Inc. Comme il ne s'agit que d'un contrat initial, le chantier Davie pourra compter à terme sur environ 2 G\$ de contrats de maintenance de frégates militaires, et ce, jusqu'à ce que ces navires arrivent à leur fin de vie utile, soit dans les années 2040. C'est donc dire que la réalisation de ces contrats d'entretien sera échelonnée sur une période de plus de 20 ans.

Étant donné que la Défense nationale exige du chantier maritime Davie le respect de mesures strictes en matière de sécurité dans le cadre de la réalisation de ce contrat d'envergure, les camions qui se rendront à Davie pour y livrer les matériaux et équipements nécessaires à la réalisation de celui-ci devront nécessairement emprunter les rues Saint-Joseph et Georges-D.-Davie (accès ouest du chantier). Ceci est à défaut de pouvoir circuler sur le site du chantier en y accédant par l'entrée principale (accès est) pour se rendre dans le secteur de la cale sèche Lorne, où seront effectués, au cours des 20

prochaines années, les travaux requis sur les frégates militaires. En effet, de multiples obstacles et des contraintes majeures (topographie accidentée, exigüité des lieux, présence de bâtiments, etc.) empêchent présentement la circulation de camions entrant par l'accès principal (entrée est) et désireux de se rendre dans la partie ouest du chantier naval, où est située la cale sèche Lorne.

Pour permettre aux camions d'emprunter l'entrée ouest du site et se rendre dans le secteur de la cale sèche Lorne, deux enjeux majeurs se présentent :

- Les infrastructures municipales de ce parcours alternatif (rues Saint-Joseph et Georges-D.-Davie) doivent préalablement être mises à niveau par la Ville pour pouvoir accueillir ce trafic lourd au cours des 20 prochaines années. Les coûts de ces travaux sont estimés sur une base préliminaire à plus de 5 G\$.
- Deux anciens viaducs ferroviaires du CN, à présent désaffectés et dont la hauteur libre n'est pas réglementaire, doivent être rehaussés ou remplacés pour permettre le passage de camions sur ce parcours alternatif. Ces anciens viaducs appartiennent désormais au ministère des Transports du Québec (MTQ), qui les loue à la Ville à long terme à des fins de parc linéaire (Parcours des Anses) dans le cadre de la Route verte. La réalisation de ces travaux ou, à tout le moins, la prise en charge de l'ensemble des coûts liés au retrait et au remplacement de ces deux structures par des ouvrages plus légers - permettant le passage de piétons et cyclistes - et d'une hauteur règlementaire, relève du MTQ, en sa qualité de propriétaire. Celui-ci a toutefois opposé récemment une fin de non-recevoir à toute intervention du genre, alors que la Ville de Lévis ne possède elle-même ni l'expertise, ni la capacité technique ou financière de réaliser ces travaux.

DEMANDES DE LA VILLE

Étant donné que les retombées économiques anticipées des quelque 2 G\$ de contrats d'entretien des frégates militaires débordent de loin les frontières de Lévis, il serait logique que la Ville de Lévis ne soit pas la seule à assumer l'ensemble des coûts reliés aux travaux correctifs qui sont requis sur le parcours qu'emprunteront, sur son territoire, les camions en provenance de partout au Québec pour accéder au chantier par l'entrée ouest de celui-ci.

Le gouvernement du Québec, qui percevra les impôts sur les revenus des travailleuses et travailleurs du chantier naval Davie, de ses fournisseurs et sous-traitants, mais aussi les taxes de vente sur les produits et services entrant dans la chaîne d'approvisionnement de la Davie, en lien avec la réalisation de ces contrats d'entretien des frégates militaires, devrait contribuer à la réalisation de ces travaux d'infrastructures.

Il est demandé au gouvernement du Québec :

D'octroyer une aide financière à Chantier Davie Canada Inc. afin qu'il puisse procéder aux travaux majeurs de réaménagement qui sont requis sur sa propriété dans le but de permettre aux camions accédant au chantier par l'entrée est (accès principal) de se rendre dans la partie ouest du site (secteur de la cale sèche Lorne), où seront réalisés, au cours des 20 prochaines années, les contrats relatifs aux frégates militaires.

Ou, à défaut, de :

- Donner le mandat au ministère des Transports de prendre charge des travaux de rehaussement ou de remplacement des deux anciens viaducs ferroviaires lui appartenant, dans le but de permettre le passage de camions sur le parcours empruntant les rues Saint-Joseph et Georges-D.-Davie pour accéder à l'entrée ouest du site du chantier Davie.
- Et de soutenir aussi financièrement la Ville de Lévis, à hauteur de 5 M\$, pour la réalisation des travaux requis sur les infrastructures (voie routière et infrastructures souterraines) afin de permettre aux camions qui proviendront des quatre coins de la province de livrer leur cargaison par l'entrée ouest du chantier Davie, à chaque fois qu'il sera nécessaire.

FAVORISER L'ÉCONOMIE

FONDS DES CONTRIBUTIONS DES AUTOMOBILISTES

AU TRANSPORT EN COMMUN

CONTEXTE

Depuis 1992, les automobilistes lévisiens ont versé près de 64,5 M\$ au Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun (FCATC), aussi connu sous le nom de « Fonds d'immatriculation ». Ce fonds est destiné à supporter le développement des sociétés de transport.

En raison de la formule de partage établie pour redistribuer les sommes perçues à l'intérieur du FCATC, seule la somme de 37 M\$ (58 %) a été remise à la Société de transport de Lévis (STLévis). Le Réseau de transport de la Capitale a reçu et reçoit toujours actuellement l'autre moitié.

Contrairement aux autres grandes villes de 100 000 habitants et plus, comme Trois-Rivières, Sherbrooke, Gatineau et Saguenay, qui ont la possibilité de recourir à la totalité des sommes du fonds d'immatriculation perçues sur leur territoire, Lévis n'en touche que 58 %. De même, contrairement à Longueuil et Laval, Lévis ne dispose d'aucun point d'interconnexion avec un mode de transport lourd comme c'est le cas dans la région de Montréal avec le métro.

Ce faisant, Lévis doit maintenir, à grands frais, différents services qui circulent sur le territoire de la ville de Québec dont certains vont jusqu'à la colline parlementaire (employés de l'État) et à la Gare du Palais. En 2010, le gouvernement du Québec reconnaissait l'iniquité et acceptait de compenser la STLévis à hauteur de 1,3 M\$ par année, et ce, jusqu'à la mise en place d'un nouveau cadre financier visant à financer le transport en commun. En contrepartie, l'entente prévoyait :

- Une augmentation substantielle de la contribution de la Ville de Lévis à la STLévis. La Ville a depuis doublé sa contribution la faisant passer de 6 M\$ à plus de 12,5 M\$.
- Un engagement de la STLévis à réaliser des projets d'investissement majeurs. Plus de 85 M\$ ont été investis depuis pour le renouvellement de la flotte, la faisant passer de la plus vieille à la plus jeune, la mise en place du système de vente et perception électronique Opus, l'agrandissement du garage, la mise en place d'un nouveau réseau avec 600 nouveaux arrêts et l'ajout de 20 000 heures de service, la construction de 2 terminus, l'aménagement de voies réservées, etc.

D'ailleurs, la STLévis a connu une croissance de plus de 23 % de son achalandage entre 2011 et 2017. Ces résultats se confirment également par une croissance notable (32 %) des ventes annuelles de laissez-passer (tous types confondus) pour la période 2015-2019 passant de 80 238 en 2015 à 105 689 en 2019. N'eut été de l'état d'urgence sanitaire découlant de la COVID-19, l'année 2020 aurait été exceptionnelle avec une croissance des ventes de près de 11 % par rapport à l'année précédente.

ENJEUX

Chaque année, la STLévis encaisse un déficit structurel de 1,3 M\$ pour transporter ses usagés sur la Rive-Nord. À maintes reprises, le député des Chutes-de-la-Chaudière a déposé des projets de loi à l'Assemblée nationale afin de régulariser cette situation.

DEMANDES DE LA VILLE

Le 17 février 2020, le ministre des Transports a confirmé une aide financière transitoire de 1,3 M\$ pour l'exercice financier 2019-2020 en vertu du décret 2019-2020.

- La Ville de Lévis demande que le gouvernement s'engage à compenser la STLévis pour le manque à gagner dans le cadre du fonds d'immatriculation, et ce, tant et aussi longtemps que l'interconnexion entre les deux réseaux de transport ne sera pas réglée et que le tramway ne sera pas pleinement opérationnel.
- De plus, il est demandé au gouvernement de proposer une solution concrète à long terme pour ramener l'équité dans la répartition du Fonds d'immatriculation tel que proposé par le député des Chutes-de-la-Chaudière, monsieur Marc Picard.

**Déficit accumulé anticipé au 31-12-2020
(Prévision faite avant l'impact de la COVID-19)**

	2016	2017	2018	2019	2020
Déficit accumulé au début	(1 332)	(2 742)	(2 424)	(711)	205
Résultat de l'exercice	(1 410)	(1 014)	(187)	(384)	(1 468)
Contribution spéciale Ville		1 332			
Compensation MTQ fonds Immatriculation pour 2017+2018+2019			1 900	1 300	0
Déficit accumulé à la fin	(2 742)	(2 424)	(711)	205	(1 263)

Évolution de la contribution de la Ville 2010-2020

Évolution de la contribution de la Ville de Lévis au financement du transport en commun (en millions de \$)											
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Budget de fonctionnement	17,3	18,5	22,9	23,5	24,0	24,1	25,1	26,9	28,2	29,8	30,1
Contribution Ville de Lévis	6,4	7,4	9,9	10,5	10,5	11,0	11,5	12,0	12,3	12,3	12,5
% du budget	37 %	40 %	43 %	45 %	44 %	46 %	46 %	45 %	44 %	41 %	42 %

EFFET INSIDIEUX DU MANQUE À GAGNER STRUCTUREL DE 1,3 M\$

Le coût du laissez-passer pour les étudiants et les aînés est parmi les plus chers au Québec (2020) 70,80 \$ versus 65,15 \$ en moyenne.

Le coût du laissez-passer pour les travailleuses et travailleurs est parmi les plus chers au Québec (2020) 96,40 \$ versus 88,70 \$ en moyenne.



2175, chemin du Fleuve
Lévis (Québec) G6W 5P7
ville.levis.qc.ca