



*La Chambre  
de commerce de Lévis*

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA  
COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC  
DANS LE CADRE DE LA  
CONSULTATION PUBLIQUE  
SUR LA VISION STRATÉGIQUE DU DÉVELOPPEMENT  
RÉGIONAL

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE  
ET TRANSPORT :  
DES SECTEURS ÉTROITEMENT LIÉS

**OCTOBRE 2004**

## ***Avant-propos***

Le contenu du présent mémoire est orienté principalement sur deux aspects qui nous apparaissent essentiels à la mise en œuvre d'un développement harmonieux et durable du territoire de Lévis et de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ), à savoir le développement économique et le transport.

Ce document est donc le reflet de la perception et des préoccupations qui ont été exprimées par les membres et les partenaires de la Chambre de commerce de Lévis (CCL). Il fait état de constats reliés à des situations connues, ayant fait l'objet de communications publiques, ou encore, faisant partie de la connaissance populaire. Il s'appuie également sur l'actualité économique ou encore sur des discussions tenues avec des intervenants du milieu bien au fait de ces dossiers.

La Chambre de commerce de Lévis présente ce mémoire parce qu'elle est consciente de sa responsabilité en tant qu'acteur du développement économique oeuvrant sur le territoire de la CMQ. Elle désire également prendre part au processus mis de l'avant par cette dernière puisqu'il y aura assurément des impacts à moyen et long terme sur le développement socio-économique du milieu, sur la qualité de vie des entreprises et des entrepreneurs du territoire de même que sur les conditions dans lesquelles l'activité économique s'exerce à Lévis.

On ne peut dissocier le développement économique et le transport en commun. Ils sont les pièces d'un même engrenage. C'est pourquoi ces fonctions demeurent au cœur des préoccupations de notre Chambre. Elles sont également en tête de liste des priorités des dirigeants d'entreprises et des organisations de notre territoire, lesquels s'attendent de leurs leaders et de leurs élus qu'ils aient une vision à long terme qui soit cohérente avec leur réalité.

Il ne s'agit pas ici pour nous de porter un jugement de valeur sur la qualité de l'énoncé de vision stratégique soumis par la CMQ ou encore de proposer des solutions d'ordre logistique ou technique. La Chambre de commerce de Lévis souhaite davantage faire valoir son point de vue relativement à ce que devraient être les priorités des élus pour le développement du territoire métropolitain. La Chambre désire également sensibiliser les dirigeants de la CMQ afin que leur réflexion, actuelle et future, tienne compte des réalités et des impératifs reliés à l'activité socio-économique du territoire lévisien.

*Pierre Garant,*  
*Président*  
*Chambre de commerce de Lévis*

## ***Le contexte socio-économique et les enjeux régionaux***

Avec la fusion, en janvier 2002, des 10 villes de la rive-sud pour créer la nouvelle ville de Lévis, plusieurs organisations dispensant des services publics ont dû réévaluer leur situation et leur stratégie de développement afin de tenir compte de cette nouvelle réalité. D'autres organisations, telle la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ), ont vu le jour. Après plus de deux ans, il est encore tôt pour tracer un portrait complet et fidèle de toutes les incidences d'une telle opération à moyen et à long terme sur la situation socio-économique régionale.

## ***En matière de développement économique***

Par ailleurs, dans sa vision de l'avenir, tel que décrit au plan stratégique de développement découlant de la consultation du milieu, la ville de Lévis et ses partenaires s'engagent à :

- Assurer le plein épanouissement des femmes et des hommes de tous les âges et de toutes les conditions, des entreprises et des promoteurs, qui choisissent Lévis comme milieu de vie ou comme territoire pour y développer leur entreprise.
- Contribuer ensemble à l'amélioration et à la promotion de la qualité de vie, du mieux-être et de la sécurité ainsi qu'au développement de la fierté et du sentiment d'appartenance des Lévisiennes et des Lévisiens.
- Respecter les principes du développement durable et équitable, contribuer à la mise en place d'une culture entrepreneuriale, favoriser une autonomie du milieu et une meilleure utilisation des ressources et permettre aux Lévisiennes et Lévisiens de se positionner et de rayonner sur les plans régional, national et international.

En juin 2004, le maire de Lévis proposait à la CMQ la vision de son conseil municipal auprès de deux commissions de la CMQ : celle du Développement économique et tourisme et celle du Développement international. Dans ce document, on pouvait y constater l'état de situation et la vision de la ville de Lévis découlant justement de l'exercice de planification stratégique.

En bref, on pouvait y lire les caractéristiques socio-économiques suivantes :

- le secteur manufacturier y est très dynamique grâce, entre autres, à l'émergence d'entreprises de calibre international (Ultramar, Teknion, Équipements Labrie, etc.);
- le secteur secondaire y compte pour 18,8 % de la population (contre 12,4 % dans la CMQ);
- Lévis a des points en commun avec la Chaudière-Appalaches pour ses emplois dans le secteur manufacturier et avec la CMQ par la proportion des emplois dans le secteur des services.

En définitive, ces services soutiennent très activement une économie régionale axée sur le secteur manufacturier.

Comme partenaire de premier plan de cet exercice rigoureux de planification stratégique qu'a tenu la ville de Lévis en 2002-2003, la Chambre de commerce de Lévis souscrit aux axes de développement favorisés par les participants et endossés par la Ville :

- maintenir et accroître le visage humain de l'espace économique lévisien, notamment en favorisant le développement durable, l'économie sociale, l'entrepreneuriat, les créneaux porteurs de développement et les partenariats public-privé;
- faire de Lévis une ville scientifique et technologique, en dotant le milieu de ressources pro-innovation, en accueillant de nouvelles entreprises dans les biotechnologies et la pétrochimie, en misant sur la recherche appliquée dans les secteurs de l'économie du savoir, etc.;
- assurer le rôle de Lévis comme métropole régionale, de concert avec les instances régionales de la Chaudière-Appalaches et de la CMQ, par le développement d'arrimage avec les régions;
- poursuivre le développement de Lévis comme ville ouverte sur le monde, par le soutien du milieu et des entreprises dans un contexte international, par une action concertée et ciblée des acteurs concernés et par un soutien plus grand à l'immigration;
- compléter le développement de Lévis comme ville de nature et de culture, entre autres par la diffusion de la politique culturelle;
- améliorer l'offre touristique globale afin de confirmer davantage Lévis comme lieu de tourisme par la mise en place d'un centre de congrès et l'amélioration de la fonction hôtelière ainsi que par et l'accueil d'infrastructures sportives et culturelles à vocation régionale.

## ***En matière de transport en commun***

Avant janvier 2002, la Société de transport de Lévis (STL) agissait à titre d'organisme de transport intermunicipal et était régie par un conseil d'administration auquel siégeaient des représentants de chacune des municipalités membres. Depuis l'adoption de la Loi créant la nouvelle ville de Lévis, les conditions dans lesquelles la STL fonctionne ont été quelque peu modifiées. Malgré cela, les bailleurs de fonds demeurent les mêmes : les contribuables de la Ville de Lévis, les propriétaires d'automobiles habitant Lévis devant payer une prime obligatoire pour le financement du transport en commun (fonds d'immatriculation), le gouvernement du Québec et, bien entendu, les usagers.

En 2002, le gouvernement du Québec annonçait un processus de réflexion destiné à revoir le financement du transport en commun au Québec. Le ministre des Transports de l'époque, monsieur Serge Ménard, nomma des mandataires pour étudier et revoir la formule de financement. La démarche débuta par une vaste consultation auprès des acteurs intéressés. Bien que certaines initiatives pointent à l'horizon, comme par exemple la taxe sur les stationnements, aucun cadre financier réel s'appuyant sur une stratégie globale à long terme n'a été mis en œuvre à ce jour.

Pendant ce temps, les neuf sociétés de transport en commun du Québec font toujours face à des obligations financières croissantes et sont toujours en attente de ce fameux cadre financier qui devrait leur donner des moyens plus adéquats afin d'assumer leur développement.

Dans ce contexte, elles doivent faire preuve d'originalité pour poursuivre leurs opérations tout en augmentant la fréquence du service et le nombre d'utilisateurs sur une base permanente, et ce, tout en générant des revenus suffisants et en limitant les hausses de tarifs imposées aux utilisateurs.

Notre Chambre de commerce est convaincue que la Société de transport de Lévis doit faire partie intégrante du développement socio-économique de notre ville et de la rive-sud. Nous devons donc, comme collectivité, tout mettre en place pour assurer son avenir. La Chambre de commerce de Lévis est prête à appuyer les initiatives des élus et des dirigeants de la STL dans la mesure où elles rencontrent les préoccupations de la communauté d'affaires et qu'elles contribuent à l'essor dynamique de notre milieu, en complémentarité avec les autres intervenants concernés qui s'y consacrent également.

## ***Notre vision et nos propositions***

La Chambre de commerce de Lévis est convaincue que l'avenir du développement de Lévis est étroitement lié à celui de l'ensemble régional représenté au sein de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ). De la même façon, nous pensons que Lévis a un rôle important à jouer au sein de la Conférence régionale des élus (CRÉ) de la Chaudière-Appalaches en tant que principale ville de la région.

À cet effet, ses administrateurs proposent ce qui suit dans le cadre de la consultation spéciale de la CMQ.

## ***En matière de développement économique***

Nous sommes d'avis que la diversification économique du territoire de la CMQ doit faire partie des priorités d'action. Cette stratégie amorcée au milieu des années 1980 pour palier la diminution des emplois dans la fonction publique québécoise a donné d'excellents résultats et doit se poursuivre.

C'est d'ailleurs dans ce contexte que, à titre d'exemple, le Parc technologique du Québec métropolitain, le Centre national des nouvelles technologies de Québec et d'autres secteurs d'activité reliés à l'économie du savoir sont nés et se sont développés avec succès.

Avec ses secteurs à fort potentiel de développement comme les biotechnologies et tout le domaine de la transformation agroalimentaire, Lévis et sa région sont déjà engagés dans un processus de diversification économique qui a des retombées positives concrètes. La naissance du complexe technologique du Cégep de Lévis-Lauzon où on retrouve TransBiotech, le Centre de robotique industrielle et l'incubateur Ag-Bio Centre, de même que le succès du Carrefour de la nouvelle économie de Lévis en sont des exemples éloquentes.

Avec l'appui de la CMQ, ces efforts pourraient certainement donner encore de meilleurs résultats dans l'avenir. La convergence de l'activité dans ces domaines à fort potentiel de développement de même que la création d'une masse critique pour les entreprises oeuvrant dans de tels secteurs de pointe ont donné de bons résultats jusqu'à maintenant au Parc technologique et au Cégep de Lévis-Lauzon. Le maintien et le développement de tels pôles scientifiques devenus incontournables sur le territoire de la CMQ doivent être priorités.

Les différents acteurs régionaux appelés à contribuer à la réalisation de l'orientation première de l'énoncé de la CMQ servant à cette consultation, c'est-à-dire, « *Favoriser la concertation et la coordination entre les acteurs politiques et économiques* », devront en tenir compte lors de leurs travaux futurs.

De la même façon et dans la suite des choses, nous sommes d'avis que dans le contexte de développement par filière, comme celui préconisé par Pôle Québec Chaudière-Appalaches, le développement du secteur des nutraceutiques et des aliments fonctionnels doit être confirmé au Cégep de Lévis-Lauzon et à ses partenaires.

Par ailleurs, la Chambre de commerce de Lévis croit vivement que ces choix stratégiques de développement ne doivent pas avoir pour effet de délaisser les autres secteurs forts de l'économie régionale ainsi que les entreprises déjà bien implantées. À cet effet, les perspectives démographiques régionales sont claires et incitent à la réflexion : l'accroissement du bassin de main-d'oeuvre disponible semble être un objectif prioritaire.

En parallèle, il semble que les politiques gouvernementales de soutien aux familles sont appréciées, mais ont peu d'influence jusqu'à maintenant sur le taux de natalité. Celui-ci est d'ailleurs parmi les plus bas dans les pays industrialisés. Selon les données contenues à l'énoncé de la CMQ, à compter de 2011, les 15-24 ans cesseront de remplacer en nombre les 55-64 ans sur le marché du travail.

Pour contrer en partie cette réalité irréversible, la Chambre de commerce de Lévis est d'avis que l'immigration doit être considérée comme un des principaux axes de soutien à l'économie de la région et au développement de la main-d'oeuvre pour les 20 prochaines années. Des expériences-pilotes menées au cours des trois dernières années dans la Chaudière-Appalaches démontrent un potentiel important pour cette clientèle, mais nécessitera des efforts additionnels en termes de structures d'accueil et de promotion.

Suivant les données de la CMQ, il semble qu'à peine plus de 50 % des immigrants installés dans la région de Québec entre 1991 et 2001 y soient restés. Il importe donc que la région y consacre de nouveaux efforts avec l'aide des gouvernements supérieurs.

La Chambre de commerce de Lévis se réjouit enfin de constater que plusieurs des orientations contenues à l'énoncé servant de base à cette consultation publique rejoignent les orientations adoptées dans le cadre de la planification stratégique de la ville de Lévis qui a été complétée en 2003. L'exercice rigoureux et à forte participation populaire a produit des résultats intéressants qui méritaient certainement qu'on les retienne dans le cadre de cette importante opération de planification régionale du développement économique.

Nous croyons important, en terminant, de rappeler notre souci et notre préoccupation face à la définition des rôles et des responsabilités de chacun des intervenants dans le cadre de ce processus de consultation et pour l'avenir du développement régional. Il faudra en tenir compte et faire en sorte que ce soit assumé le plus rapidement possible par ceux qui sont concernés. Le temps constitue un facteur de première importance dans une stratégie de développement et tout dérapage quant au rôle des intervenants et des acteurs pourrait nuire à l'atteinte de résultats positifs.

## ***En matière de transport en commun***

Comme intervenants engagés dans le développement de notre milieu, nous sommes sensibles aux arguments qui veulent que l'ensemble des membres de notre communauté puissent tirer avantage ou profiter des retombées d'un service public comme le transport en commun. Faut-il le rappeler, le transport en commun est essentiel au développement économique dans la mesure où il s'inscrit dans une stratégie intégrée, au même titre que les autres dossiers locaux comme le tourisme, l'industrie, le commerce, la culture, les arts, etc.

Au cours des dernières années, les gestionnaires de ces services ont tenté à maintes reprises de mener des campagnes devant permettre d'augmenter l'achalandage chez les différentes catégories d'usagers : étudiants, travailleurs, personnes âgées, etc.

Malheureusement, la situation a peu évolué et on assiste plutôt, de façon générale, à une stagnation de la clientèle ou, à tout le moins, à des augmentations qui sont loin de ce que les gestionnaires de sociétés de transport souhaitent. Les élus et les dirigeants municipaux des deux rives ont mis de l'avant un projet d'intégration des services de transport en commun. Ce projet en est encore à une première étape pilote : le laissez-passer métropolitain. Nous sommes encore loin, malheureusement, d'un service harmonisé et intégré, lequel est, selon la Chambre de commerce de Lévis, essentiel au développement de la Communauté métropolitaine.

En parallèle, nous déplorons que les autorités gouvernementales et municipales demeurent timides dans leurs efforts visant à favoriser le transport en commun chez les catégories de clientèles les plus susceptibles de se laisser tenter et de faire le saut.

En effet, les infrastructures en place, avouons-le, sont beaucoup mieux adaptées à l'automobile pour les déplacements quotidiens reliés au travail ou aux études. L'amélioration du réseau routier régional, les facilités de stationnement (pour les employés) autour des bâtiments administratifs et commerciaux, voire l'octroi, par certains employeurs, de subvention pour le stationnement sont quelques exemples éloquents confirmant le précédent constat.

Au surplus, les données rendues publiques par l'Association des Transporteurs Urbains du Québec (« ATUQ ») à l'automne 2002 conduisent à un constat alarmant du transport en commun à Lévis. Suivant ces données, des 9 sociétés de transport membres de l'ATUQ, la STL est 9<sup>e</sup> au chapitre de l'achalandage et 9<sup>e</sup> au niveau du nombre d'heures de services aux usagers. Toujours selon les données de 2002, les autobus de la STL ont une moyenne d'âge de 14,5 ans comparativement à 10,2 pour l'ATUQ et 11,6 pour le RTC. La STL dessert le 3<sup>e</sup> territoire en importance, soit 551 km<sup>2</sup>.

Aussi longtemps que cette situation perdurera, on ne peut espérer augmenter de façon importante l'achalandage du transport en commun. Il faut réussir à convaincre les travailleurs, les étudiants et les gens âgés qu'ils ont avantage à utiliser ce service plutôt que d'utiliser leur voiture. C'est là une condition essentielle à la réussite d'une telle opération.

Nous croyons que la survie et le développement du transport en commun à Lévis et dans la région métropolitaine passent par une série de mesures qui, prises individuellement, n'auront pas d'effet significatif, mais qui, rassemblées et jumelées, pourraient certainement influencer cette activité et son développement. Étant donné les responsabilités qui lui incombent en matière de transport en commun, la Communauté métropolitaine de Québec devrait considérer les points suivants dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de transport métropolitain :

- La CMQ doit favoriser, en collaboration avec les villes et les sociétés de transport concernées, l'accélération du dossier d'intégration des services de transport en commun entre les deux rives, et ce, afin d'amener ce projet, essentiel au développement économique du territoire métropolitain, à maturité le plus rapidement possible et d'assurer aux usagés un service comparable sur les deux rives.
- Évaluer des moyens visant à rattacher au titre d'usager du transport en commun un incitatif fiscal. Comme on peut facilement faire le lien entre un bon service de transport collectif et la qualité de vie et de l'environnement, il n'y a qu'un pas à franchir pour en faire un élément de marketing. La fiscalité est de plus en plus utilisée comme élément de gratification dans plusieurs domaines d'intervention (rabais de taxes, déductions d'impôt, réduction du coût du permis de conduire, etc.).
- L'alliance entre le réseau public et les services privés devrait pouvoir se poursuivre, voire s'étendre davantage. Les entreprises privées qui gèrent actuellement des services de transport collectif sur une base privée ou encore en partenariat avec les organisations publiques sont certainement prêtes à examiner de telles avenues. La privatisation pure et simple des services de transport en commun n'est pas non plus à écarter, mais doit faire l'objet d'une réflexion sérieuse, puisque le recours à des fonds publics ou à des subventions municipales ou gouvernementales sera probablement encore nécessaire, à court terme et moyen terme à tout le moins. Dans plusieurs régions des États-Unis et ailleurs dans le monde, cette tendance est de plus en plus présente et donne des résultats qu'il vaudra la peine d'analyser, le cas échéant.
- On doit s'assurer que la formule de partage du fonds d'immatriculation entre les deux sociétés de transport présentes sur le territoire de la CMQ (STL et RTC) soit équitable et adaptée à la réalité actuelle. Dans le même ordre d'idée, la CMQ devrait interpeller le gouvernement afin qu'il dépose le plus rapidement possible le nouveau cadre financier tant attendu.
- Finalement, le plan de transport métropolitain doit dès maintenant favoriser la construction d'infrastructures essentielles à la mise en place d'un service de transport en commun efficace. Il s'agit ici d'infrastructures tels un terminus et un stationnement incitatif à la tête des ponts sur la rive-sud, lequel terminus s'inscrirait dans une stratégie globale d'amélioration du service de transport en commun sur les axes est-ouest à Lévis d'une part, et nord-sud d'autre part, dans les deux sens, matin et soir, ces deux axes étant selon nous loin d'être à leur niveau optimal. De plus, la présence du service de traversiers entre Lévis et Québec doit être prise en compte par le RTC et la STL dans leur offre de services respective.

Dans le contexte d'une révision du financement du transport en commun au Québec, il y a lieu de croire que les circonstances sont actuellement les meilleures pour se livrer à ce genre d'exercice. Le cas échéant, nous ne croyons pas possible d'en arriver à offrir des services de qualité et rentables. Les usagers vont finir par désenchanter, cesser graduellement d'utiliser le système de transport et se remettre à faire la file sur les ponts le matin et le soir pour se rendre au travail ou aux études.

## **Conclusion**

Les élus membres de la Communauté métropolitaine de Québec ont une occasion privilégiée, avec le dépôt de leur énoncé de vision stratégique et la présente tournée de consultations, de faire en sorte que le développement de la région puisse se réaliser dans les meilleures conditions possibles. Pour ce faire, la prise en compte de la vision et des suggestions des partenaires du milieu, comme c'est le cas maintenant, est devenue nécessaire. De la même façon, une approche de développement durable et harmonieux par rapport aux intérêts et préoccupations des différents acteurs régionaux est plus que souhaitable.

En ce qui concerne **le développement économique en général**, la Chambre de commerce de Lévis souhaite vivement que les membres de la Communauté métropolitaine de Québec travaillent dans un climat de coopération et d'intégration, pour que des deux côtés du fleuve, on puisse améliorer le sentiment d'appartenance à cet ensemble socio-économique créé par le gouvernement du Québec dans la perspective d'une amélioration du développement régional et des conditions dans lesquelles il doit et peut se réaliser.

En mettant à contribution les forces et le potentiel des divers milieux qui composent la CMQ, il y a fort à parier qu'on pourra en arriver à des résultats satisfaisants à moyen et à long terme, à condition que tous mettent l'épaule à la roue et travaillent vers un même objectif. Cela ne signifie pas pour autant qu'il faille mettre de côté les particularités locales et les projets respectifs à ces milieux.

La concertation et la collaboration permettront d'éviter les dédoublements, les querelles de clochers ou encore les problèmes de financement de projets structurants. La mise en commun de certaines ressources et de certains projets pourra certainement être bénéfique pour tous les partenaires. Plusieurs facteurs militent en faveur d'une telle approche. Le plus influent est certainement la mondialisation, qu'on y soit favorable ou non.

La question de la main-d'œuvre constitue également un aspect majeur de cette démarche. Il faudra que la CMQ mette en place un plan musclé d'intervention dans ce domaine, avec les partenaires socio-économiques du milieu et les organismes spécialisés, pour en arriver à palier la problématique actuelle et à venir qui est devenue presque critique dans certains cas.

La Chambre de commerce de Lévis supportera toute initiative en ce sens et mettra la main à la pâte, au besoin, comme elle le fait déjà avec des activités spéciales ou son projet de développement de l'immigration.

En ce qui concerne **le transport en commun**, il faut s'efforcer de faire en sorte qu'il devienne un outil de développement économique à part entière, au même titre que le réseau routier, les infrastructures urbaines, le gaz naturel ou l'électricité.

Tout projet de développement du transport collectif sur le territoire devra aussi tenir compte des déplacements inter-quartiers ou inter-arrondissements. Il faut se préoccuper de ces fonctions dans la même mesure qu'on veut faciliter le transport vers la rive-nord, via les ponts ou via le traversier.

La mise à contribution de d'autres systèmes de transport, comme le transport adapté, les taxis adaptés ou les taxis réguliers, entre autres, devra aussi être considérée si on veut réellement parler de transport intégré. La privatisation de ces réseaux est également à examiner sérieusement.

La volonté politique des intervenants concernés, à Lévis comme à Québec, devra être clairement exprimée et faire l'objet d'engagements fermes. Autrement, tout projet de mise en commun, d'intégration ou de développement ne pourra aboutir dans des délais acceptables et dans le sens de l'intérêt collectif. Pour ce faire, le transport en commun, dans une perspective d'intégration des services sur les deux rives, devrait devenir un dossier régional sous la responsabilité des membres de la Communauté métropolitaine de Québec.

Finalement, la Chambre de commerce de Lévis supportera et encouragera toute initiative des responsables du transport en commun à Lévis et dans la région qui ira dans le sens d'ajouter à notre collectivité des moyens de se développer, de se réaliser, de progresser et de faciliter le succès des entreprises et des entrepreneurs qui contribuent eux aussi à cet effort collectif.