

04 septembre 2025 | Projet 5422403

Rapport final

VISION DE DÉVELOPPEMENT ET PLAN DE REVITALISATION DU SECTEUR DE LA TRAVERSE À LÉVIS

BC2 Groupe Altus

Préparé par : Marie-Noëlle Carré (Groupe BC2), géographe, et Suzanne Marchand (Groupe Altus), conseillère en commerce de détail avec la collaboration de ORAMA Marketing
Approuvé par : Benoit Ducharme, urbaniste

N° RÉVISION	DATE	DESCRIPTION DE LA MODIFICATION / DE L'ÉMISSION
02	2025-09-04	Rapport final

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE EXÉCUTIF 2

INTRODUCTION 7

1 ÉNONCÉ DE VISION 9

2 ORIENTATIONS 11

2.1 ORIENTATION TRANSVERSALE – UNE PORTE D'ENTRÉE MARITIME DE LÉVIS 11
2.2 ORIENTATION 1 – ACCOMPAGNER L'EXPÉRIENCE UNIQUE DES MOBILITÉS DURABLES 13
2.3 ORIENTATION 2 – SOUTENIR UNE DIVERSIFICATION COMMERCIALE PROGRESSIVE 14
2.4 ORIENTATION 3 – INVITER AU VOYAGE MULTIDIMENSIONNEL DANS LE TERRITOIRE 15
2.5 ORIENTATION 4 – ARRIMER LE SECTEUR À L'ESSOR IMMOBILIER DE LÉVIS 16

3 PLAN D'ACTION 19

3.1 ORIENTATION TRANSVERSALE - UNE PORTE D'ENTRÉE MARITIME DE LÉVIS 22
3.2 ORIENTATION 1 – ACCOMPAGNER L'EXPÉRIENCE UNIQUE DES MOBILITÉS DURABLES 23
3.3 ORIENTATION 2 – SOUTENIR UNE DIVERSIFICATION COMMERCIALE PROGRESSIVE 27
3.4 ORIENTATION 3 – INVITER AU VOYAGE MULTIDIMENSIONNEL DANS LE TERRITOIRE 30
3.5 ORIENTATION 4 – ARRIMER LE SECTEUR À L'ESSOR IMMOBILIER DE LÉVIS 34

4 PORTRAIT DU SECTEUR DE LA TRAVERSE 46

4.1 UN LIEU DE CONVERGENCE EN REDÉFINITION 47
4.1.1 Une porte d'entrée de la Capitale nationale 47
4.1.2 Un pivot économique historique à l'échelle régionale 50
4.1.3 Une nouvelle centralité locale pour les loisirs, le plein air et la culture 51
4.1.4 Des cadres de planification pour un milieu de vie complet et durable 53
4.1.5 Le réseau des acteurs et parties prenantes 57

4.2 UNE TRAME URBAINE DÉFINIE PAR LES MOBILITÉS 59
4.2.1 Transports, « pleins » et « vides » 59
4.2.2 Espaces, temps et modes des mobilités 66
4.2.3 Les parcours 74
4.2.4 Les balises d'aménagement 77

4.3 UNE MARGE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE 78
4.3.1 Un secteur peu peuplé et en vieillissement 78
4.3.2 Le marché immobilier 83
4.3.3 Une offre commerciale très limitée 89

4.3.4 Une offre d'activités et de services touristiques dans un vaste réseau 111

5 DIAGNOSTIC FORCES, FAIBLESSES, MENACES ET OPPORTUNITÉS 125

6 TENDANCES ET BESOINS 130

6.1 SONDAGES : HABITUDES, BESOINS ET ATTENTES DE LA POPULATION 131
6.1.1 Notoriété et fréquentation du secteur 132
6.1.2 Le traversier comme élément déterminant de l'achalandage 134
6.1.3 Entre 40 % et 45 % de la clientèle est non lévisienne 135
6.1.4 La vue sur le fleuve et le Vieux-Québec, la grande force du secteur 136
6.1.5 Le Quai Paquet, au cœur des visites et de la qualité de l'expérience 137
6.1.6 Les cyclistes : un segment important et possiblement stratégique de la clientèle 138
6.1.7 Les commerces et restaurants : une offre limitée et un achalandage conséquent 138
6.1.8 Le stationnement : un enjeu à relativiser 141
6.1.9 Les incitatifs pour rehausser l'attrait du secteur 143

6.2 ENTREVUES 151
6.2.1 Méthodologie 151
6.2.2 Résultats 153

6.3 ÉTUDES DE CAS ET TENDANCES 163
6.3.1 Étude de cas d'interfaces maritimes ou portuaires 163
6.3.2 Tendances 177

7 POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET DE REDÉVELOPPEMENT 192

7.1 SECTEUR DE LA TRAVERSE 192
7.1.1 Potentiel de développement et de redéveloppement résidentiel 195
7.1.2 Potentiel de développement et de redéveloppement commercial 196

7.2 ZONE D'INFLUENCE 198

ANNEXE 1 ANALYSE DÉTAILLÉE DES CADRES DE PLANIFICATION – 2E PROJET DE PPMADR DE LA CMQ A

ANNEXE 2 ANALYSE DÉTAILLÉE DES CADRES DE PLANIFICATION – SADR DE LA VILLE DE LÉVIS B

ANNEXE 3 ANALYSE DÉTAILLÉE DES CADRES DE PLANIFICATION – PPU DU VIEUX-LÉVIS DE LA VILLE DE LÉVIS D

ANNEXE 4 ANALYSE DÉTAILLÉE DES CADRES DE PLANIFICATION – PLAN DE ZONAGE ET RÈGLEMENT DE ZONAGE ET DE LOTISSEMENT DE LA VILLE DE LÉVIS H

ANNEXE 5 ANALYSE DÉTAILLÉE DES CADRES DE PLANIFICATION – PIIA L

ANNEXE 6 TABLEAUX DÉTAILLÉS DU PORTRAIT SOCIODÉMOGRAPHIQUE N

ANNEXE 7 DOCUMENTATION CONSULTÉE R

ANNEXE 8 COMPTE-RENDU DE LA CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES Y

ANNEXE 9 RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES RÉSIDENTS DE LÉVIS GG

ANNEXE 10 RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES RÉSIDENTS DE LA VILLE DE QUÉBEC HH

ANNEXE 11 RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES USAGERS DU QUAI PAQUET EN HIVER (SENTIER GLACÉ) II

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 - Synthèse de la Loi concernant l'expropriation (2023, chapitre 27), entrée en vigueur le 29 décembre 2023 39

TABLEAU 2 - Le droit de préemption comme alternative à l'expropriation 40

TABLEAU 3 - Orientation du PPU du Vieux-Lévis 56

TABLEAU 4 - Orientations du PPMADR de la CMQ en lien avec le secteur de la Traverse 57

TABLEAU 5 - Superficies et ratios des usages et morphologies dans le secteur de la Traverse 60

TABLEAU 6 - Période de construction des bâtiments dans le secteur de la Traverse (incluant le Plateau), le Vieux-Lévis et Lévis 63

TABLEAU 7 - Services d'autobus dans le secteur de la Traverse 70

TABLEAU 8 - Composition et revenu des ménages dans le secteur de la Traverse (aires de diffusion 24250226 et 24250220), le Vieux-Lévis et Lévis, 2021 81

TABLEAU 9 - Durée du navettage vers le lieu de travail de la population active dans le secteur de la Traverse (aires de diffusion 24250226 et 24250220), le Vieux-Lévis et Lévis 83

TABLEAU 10 - Nombre de mises en chantier dans les secteurs de recensement 0810.00 et 0812.00, 2014-2024 84

TABLEAU 11 - Évolution de la trame commerciale de la rue Saint-Laurent 89

TABLEAU 12 - Temps moyens des implantations commerciales depuis 2017 (données de 2025) 94

TABLEAU 13 - Nombre de camions de cuisine de rue avec une entente de location par année depuis 2017 98

TABLEAU 14 - Camions de cuisine de rue présents au Quai Paquet depuis 2017 99

TABLEAU 15 - Bassin de population requis pour l'exploitation rentable d'un commerce selon le type 101

TABLEAU 16 - Évaluation du potentiel d'achat des travailleurs du secteur de la Traverse 102

TABLEAU 17 - Données brutes et données ajustées par le Groupe Altus. Comptages du Quai Paquet à l'été 2024 103

TABLEAU 18 - Achalandage hebdomadaire estimé du Quai Paquet à l'été 2024 (personnes-visites) 104

TABLEAU 19 - Évaluation du potentiel d'achat des visiteurs du Quai Paquet 106

TABLEAU 20 - Évaluation du potentiel d'achat des cyclistes 108

TABLEAU 21 - Achalandage moyen du Terminus Longueuil et du Terminus Montmorency 109

TABLEAU 22 - Évaluation du potentiel d'achat total – Toutes les clientèles 109

TABLEAU 23 - Clients requis pour l'exploitation d'un restaurant 110

TABLEAU 24 - Profil de l'achalandage touristique au Québec, à Québec, dans la région Chaudière-Appalaches et à Lévis (2017, 2019) 112

TABLEAU 25 - Classification et définition des produits 113

TABLEAU 26 - Inventaire de l'offre –Hôtellerie et congrès (principaux hôtels) 116

TABLEAU 27 - Inventaire de l'offre – Tourisme événementiel à Lévis, événements dont la Ville est partenaire ou organisatrice 117
TABLEAU 28 - Inventaire de l'offre – Tourisme d'agrément, secteur agrotourisme 118
TABLEAU 29 - Inventaire de l'offre – Tourisme d'agrément, secteur plein air 119
TABLEAU 30 - Inventaire de l'offre – Tourisme d'agrément, secteur culture 121
TABLEAU 31 - Inventaire de l'offre – Tourisme d'agrément, secteur divertissements et détente 122
TABLEAU 32 - Les forces et les faiblesses 126
TABLEAU 33 - Les menaces et les opportunités 127
TABLEAU 34 - Notoriété et fréquentation du secteur 132
TABLEAU 35 - Contribution du Quai Paquet dans la fréquentation du secteur de la Traverse 137
TABLEAU 36 - Fréquentation et pouvoir d'attraction des commerces et restaurants du secteur 139
TABLEAU 37 - Modes de transport utilisés pour se rendre dans le secteur de la Traverse 141
TABLEAU 38 - Évaluation de la contribution des conditions de stationnement à la qualité de l'expérience dans le secteur de la Traverse 142
TABLEAU 39 - Liste des entrevues des parties prenantes du secteur de la Traverse 152
TABLEAU 40 - Forfaits proposés à partir du quai Agésilas-Lepage 165
TABLEAU 41 - Tours guidés à vélo 169
TABLEAU 42 - Potentiel de développement et de redéveloppement résidentiel dans le secteur de la Traverse 196
TABLEAU 43 - Potentiel fiscal théorique maximal dans le secteur de la Traverse 197
TABLEAU 44 - Potentiel de développement et de redéveloppement résidentiel dans la zone d'influence du secteur de la Traverse 198
TABLEAU 45 - Vision et orientations applicables au secteur de la Traverse – 2e PPMADR de la CMQ A
TABLEAU 46 - Thématiques applicables au secteur de la Traverse – SADR de la Ville de Lévis B
TABLEAU 47 - Orientations et objectifs applicables au secteur de la Traverse – PPU du Vieux-Lévis de la Ville de Lévis D
TABLEAU 48 - Mise en œuvre des projets d'aménagement et mise en valeur applicables au secteur de la Traverse – PPU du Vieux-Lévis de la Ville de Lévis F
TABLEAU 49 - Principales modifications réglementaires suivant l'entrée en vigueur du PPU du Vieux-Lévis applicables au secteur de la Traverse – PPU du Vieux-Lévis de la Ville de Lévis G
TABLEAU 50 - Principales dispositions par zones – Règlement de zonage et de lotissement de la Ville de Lévis H
TABLEAU 51 - Principaux objectifs et critères applicables au secteur de la Traverse – Règlement relatif aux PIIA (volet patrimonial) de la Ville de Lévis L
TABLEAU 52 - Niveau de scolarisation et profession de la population dans le secteur de la Traverse (aires de diffusion 24250226 et 24250220), le Vieux-Lévis et la Ville de Lévis N
TABLEAU 53 - Densité de la population, nombre de logement, mode d'occupation et pourcentage du revenu consacré aux frais de logement dans le secteur de la Traverse, le Vieux-Lévis et la Ville de Lévis P

TABLEAU 54 - Type de logement privés occupés par type de construction résidentielle et par nombre de chambres dans le secteur de la Traverse (aires de diffusion 24250226 et 24250220), le Vieux-Lévis et la Ville de Lévis P

TABLEAU 55 - Liste des participants à la consultation des parties prenantes du 9 mai 2025 Y

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 -	Schéma simplifié du modèle d'occupation conventionnel et du processus d'occupation transitoire d'un édifice vacant	20
FIGURE 2 -	Schéma de circulation des autobus et des autos - existant et proposé	26
FIGURE 3 -	Plan d'action – court terme	41
FIGURE 4 -	Plan d'action – moyen terme	42
FIGURE 5 -	Plan d'action – long terme	43
FIGURE 6 -	Connexion au contexte existant – Parcours proposés	44
FIGURE 7 -	Carte de localisation du secteur de La Traverse	49
FIGURE 8 -	Secteur de la Traverse (1861) et avenue Laurier (vers 1890)	50
FIGURE 9 -	Extrait de la carte touristique de Lévis 2024-2025	53
FIGURE 10 -	Concept d'organisation spatiale, échelle métropolitaine - PPU du Vieux-Lévis	55
FIGURE 11 -	Concept d'organisation spatiale, échelle du PPU - PPU du Vieux-Lévis	55
FIGURE 12 -	Cartographie des parties prenantes dans le secteur de la Traverse	58
FIGURE 13 -	Usages et morphologies sur les lots du secteur de la Traverse	62
FIGURE 14 -	Nombre d'étages des bâtiments dans le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis	64
FIGURE 15 -	Année de construction des bâtiments dans le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis	65
FIGURE 16 -	Affluence sur le traversier Québec-Lévis, 2023 – Nombre de passagers	69
FIGURE 17 -	Affluence sur le traversier Québec-Lévis, 2023 – Part modale	69
FIGURE 18 -	Les mobilités dans le secteur de la Traverse	72
FIGURE 19 -	Sortie de la gare maritime	75
FIGURE 20 -	Le parcours vers l'escalier rouge et le lieu historique national du chantier A.C. Davie	76
FIGURE 21 -	Vue vers l'ouest du secteur de la Traverse	77
FIGURE 22 -	Limites des aires de diffusion 24250226 et 24250220 et du secteur de la Traverse	79
FIGURE 23 -	Évolution et projection démographique à Lévis, Québec et Trois-Rivières	80
FIGURE 24 -	Évolution démographique dans le secteur de la Traverse (aires de diffusion 24250226 et 24250220), le Vieux-Lévis et Lévis, 2011-2021	81
FIGURE 25 -	Répartition de la population selon le groupe d'âge dans le secteur de la Traverse (aires de diffusion 24250226 et 24250220), le Vieux-Lévis et Lévis, 2021	82
FIGURE 26 -	Nombre de mises en chantier total à Lévis et part de marché des secteurs de recensement 0810.00 et 0812.00, 2014-2024	85
FIGURE 27 -	Ratios de valeur bâtiment/terrain dans le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis	87
FIGURE 28 -	Trame commerciale sur la rue Saint-Laurent	90

FIGURE 29 - Le Café Bonté Divine (fermé depuis et remplacé par La Capella) et le local adjacent (à gauche) qui sera occupé par le dépanneur Accommodation de la Traverse durant une courte période en 2024 91
FIGURE 30 - Mai 2009 – Le casse-croûte Le Capitaine (aujourd'hui démoli) côté nord de la rue Saint-Laurent, à la hauteur de l'entrée vers le traversier 91
FIGURE 31 - Mai 2009 – Pub St-Louis (aujourd'hui Café La Capella + un local vacant) 92
FIGURE 32 - Mai 2009 – Garage Herven Anctil (aujourd'hui démoli) 92
FIGURE 33 - Mai 2009 – Dépanneur Le Voyageur qui sera remplacé par une agence de voyages (2016-2020) puis par le commerce Au Coin du Riverain (fermé en 2022). Aujourd'hui, cet immeuble est vacant 93
FIGURE 34 - Août 2012 – Restaurant l'Escalier, peu de temps avant sa fermeture 93
FIGURE 35 - Septembre 2017 – Le restaurant Barbacoa et le Café Bonté Divine 94
FIGURE 36 - Offre commerciale dans le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis 95
FIGURE 37 - Temps moyens des implantations commerciales depuis 2017 96
FIGURE 38 - Remorque du restaurant Barbacoa lors du projet pilote au Quai Paquet 97
FIGURE 39 - Emplacement des camions de cuisine de rue 98
FIGURE 40 - Assiduité de la fréquentation du secteur par les populations de Lévis et de Québec 133
FIGURE 41 - Le traversier comme mode de transport pour se rendre dans le secteur 135
FIGURE 42 - Provenance de la clientèle du sentier glacé en mars 2025 135
FIGURE 43 - Contribution de la vue sur le Vieux-Québec sur la qualité de l'expérience dans le secteur de la Traverse 136
FIGURE 44 - Synthèse de la notoriété et de la fréquentation des commerces du secteur par les usagers du sentier glacé 139
FIGURE 45 - Taux de fréquentation des commerces et restaurants, en pourcentage des répondants qui ont indiqué avoir déjà effectué un achat dans le secteur 140
FIGURE 46 - Synergies entre Le Corsaire et le reste du secteur 140
FIGURE 47 - Enjeux de stationnement du secteur de la Traverse perçus par les résidents de Lévis et de Québec 141
FIGURE 48 - Raisons expliquant la non-fréquentation du secteur de la Traverse 143
FIGURE 49 - Synthèse des résultats d'évaluation des produits d'appel commerciaux 144
FIGURE 50 - District Gourmet, à Sainte-Foy 149
FIGURE 51 - Stationnement The Z, Detroit 178
FIGURE 52 - Stationnement Ethel, arrondissement de Verdun 178
FIGURE 53 - Vue d'ensemble du *havnebadet* d'Aarhus 179
FIGURE 54 - Le développement du Bassin 7 180
FIGURE 55 - La promenade du *havnebadet* en juillet 2018 180
FIGURE 56 - Les structures permanentes pour les restaurateurs de la promenade du *havnebadet* 181
FIGURE 57 - Promenade du *havnebadet* : interface des établissements sur le quartier arrière 181
FIGURE 58 - La piscine flottante Badeschiff et le bar 182

FIGURE 59 -	L’allée des « Small Shops » au Vieux-Port de Montréal	184
FIGURE 60 -	Deux bars extérieurs dans le secteur de la Cale du port de Québec	184
FIGURE 61 -	Le conteneur maritime aménagé pour La Folle Tablée dans le secteur de l’Oasis du Port de Québec	185
FIGURE 62 -	Potentiel de développement et de redéveloppement – Secteur de la Traverse	193
FIGURE 63 -	Terrains appartenant à la Ville de Lévis	194
FIGURE 64 -	Potentiel de développement et de redéveloppement – Vieux-Lévis et axe structurant de type 3 (Lévisien 2)	199
FIGURE 65 -	Plan de zonage - Règlement de zonage et de lotissement de la Ville de Lévis	H
FIGURE 66 -	Plan des secteurs PIIA - Règlement relatif aux PIIA (volet patrimonial) de la Ville de Lévis	L
FIGURE 67 -	Moyen de transport vers le lieu de travail de la population active dans le secteur de la Traverse (aires de diffusion 24250226 et 24250220), le Vieux-Lévis et la Ville de Lévis	O
FIGURE 68 -	Vision et orientations du secteur de la Traverse tels que présentées lors de la séance de consultation des parties prenantes du 9 mai 2025	AA
FIGURE 69 -	Résultats du brise-glace interactif Slido	BB
FIGURE 70 -	Préférences sur le plan d’action à court terme	CC
FIGURE 71 -	Extraits des scénarios à long terme	DD
FIGURE 72 -	Photos de l’activité de consultation des parties prenantes du 9 mai 2025	FF

LISTE DES ACRONYMES UTILISÉS

CMQ : Communauté métropolitaine de Québec

ISQ : Institut de la statistique du Québec

LAU : Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

MRC : Municipalité régionale de comté | **Ville MRC** : Ville visée par l'article 264.0.9 de la LAU

PIIA : Plan d'implantation et d'intégration architectural

PMAD : Plan métropolitain d'aménagement et de développement

PMADR : Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé

PPMADR : Projet de plan métropolitain d'aménagement et de développement

PPU (avant 2023) : Programme particulier d'urbanisme | **PPU** (après 2023) : Plan particulier d'urbanisme

SADR : Schéma d'aménagement et de développement révisé

SAD : Schéma d'aménagement et de développement

SOMMAIRE EXÉCUTIF

La Ville de Lévis désire insuffler un dynamisme pérenne à la Traverse, un secteur historique de son territoire, situé à quelques minutes de traversier du Vieux-Québec, à la fois dans l'ombre et dans la proximité immédiate d'un quartier de renommée internationale parcouru par des millions de visiteurs. À la suite de la diversification des activités économiques de la ville et de la transition industrielle du secteur naval, le secteur de la Traverse, haut-lieu de chantiers navals jusqu'au début du 20e siècle, a connu un déclin important. La Ville souhaitait donc se doter d'une vision de développement claire et d'un plan d'action concret pour soutenir la revitalisation du secteur de la Traverse comme quartier attractif qui stimulera la vitalité commerciale, favorisera la création d'emplois durables et enrichira l'expérience des visiteurs et citoyens.

VISION, ORIENTATIONS ET PLAN D'ACTION

La vision du secteur de la Traverse s'énonce comme suit :

> Le secteur de la Traverse est la porte d'entrée maritime de Lévis, ville où il fait bon vivre.
>
> Bien plus qu'un simple point de passage, le secteur de la Traverse est un lieu où la nature, la mobilité, la culture et la convivialité se rencontrent, pour créer un quartier vivant, dynamique et tourné vers l'avenir. Il allie le charme du bord de l'eau, doté de paysages uniques et d'espaces de détente, les modes de déplacement durables (marche, vélo, traversier, autobus), les saveurs locales à découvrir dans les restos, cafés et marchés et une ambiance chaleureuse, où les gens aiment se retrouver et profiter de la vie.

Les orientations, qui soutiennent l'énoncé de vision, s'appuient sur une orientation transversale : **le secteur de la Traverse comme porte d'entrée maritime** de la Ville de Lévis pour les résidents, les travailleurs et les visiteurs. Cette orientation s'appuie sur de grandes tendances en matière d'aménagement urbain et de développement économique, dont celle relative aux entrées de ville. Les entrées de ville, initialement lieux de passage automobiles, sont actuellement réaménagées dans le but de développer la multimodalité, une urbanité plus forte et une qualité de vie accrue dans des milieux mixtes (résidentiels, commerciaux, institutionnels, etc.). Le secteur de la Traverse, lieu d'arrivée, de départ et de passage, présente le potentiel de réunir ces aspirations au sein d'une entrée de ville au caractère maritime. Il participe, sur le très long terme, à la redéfinition des équilibres territoriaux à Lévis et à la réorganisation d'une partie de l'économie urbaine autour de l'interface fluviale.

— Le secteur de la Traverse, comme lieu de passage, peut jouer un effet de levier sur l'intermodalité. **Accompagner l'expérience unique des mobilités durables (orientation 1)** s'arrime avec la Vision 2040 de la Ville de Lévis ainsi qu'avec les documents de planification régionaux (Schéma d'aménagement révisé) et métropolitains (deuxième projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé de la Communauté métropolitaine de Québec). En consolidant les mobilités maritimes (traversier, navette fluviale), en positionnant le secteur comme un pôle multimodal quatre saisons et en optimisant l'offre de stationnement par des équipements adaptés (stationnement étagé multifonctionnel), le secteur de la Traverse peut devenir une vitrine des bonnes pratiques en matière de mobilités du travail, des loisirs et du tourisme à Lévis.

— Le secteur de la Traverse peut ensuite se démarquer par le développement original de son offre commerciale, actuellement fragile. **Soutenir une diversification commerciale progressive (orientation 2)** passe par la mobilisation d'un écosystème d'acteurs engagé dans la revitalisation du secteur et du Vieux-Lévis. Cette démarche vise à valoriser les commerces, entreprises et locaux commerciaux existants, soutenir l'animation commerciale par des dispositifs transitoires et développer la vocation distinctive « restauration/produits du terroir » en complémentarité avec le Vieux-Lévis par l'entremise de dispositifs légers (conteneurs maritimes, marchés saisonniers de Noël et d'été). Il s'agit d'expérimenter, de consolider et de singulariser l'offre commerciale à long terme, en misant sur des activités plébiscitées par les visiteurs du secteur et complémentaires à celles qui existent déjà.

— Le secteur de la Traverse introduit l'usager à un dépaysement sensoriel, cognitif, temporel et géographique. **Inviter au voyage multidimensionnel dans le territoire (orientation 3)** s'appuie tout d'abord sur la nécessité, pour la Ville de Lévis, de définir son positionnement touristique, cet exercice pouvant renforcer le soutien apporté à la revitalisation du secteur de la Traverse. La forfaitisation de l'offre à différentes échelles et selon différentes thématiques ainsi que l'amélioration de l'accueil et de la convivialité dans le secteur visent à faciliter la découverte du territoire pour un public large et varié, désireux de disposer d'offres « clés en main » pour vivre des expériences immersives (sensorielles, culturelles, temporelles, spatiales). Le secteur de la Traverse offre tous les ingrédients de cette invitation à un voyage qui peut se prolonger dans le territoire lévisien. Lieu historique national, bâtiments d'intérêt patrimonial, falaise, microbrasserie, activité ludique en lien avec la science, vestiges archéologiques, infrastructures cyclistes, maritimes et pédestres, communauté artistique, projet d'hôtel, sont autant d'atouts existants et potentiels à organiser en circuits pour prolonger le séjour des visiteurs.

— Enfin, le secteur de la Traverse présente la possibilité de mettre à l'essai de bonnes pratiques en matière de développement local. **Arrimer le secteur à l'essor immobilier de Lévis (Orientation 4)** assume que le secteur dispose d'un potentiel limité en matière de développement immobilier résidentiel et commercial. Toutefois, il s'insère dans un contexte de croissance plus large et favorable. Le secteur de la Traverse offre donc un terrain de jeu à la Ville de Lévis pour renforcer son leadership dans le développement immobilier du secteur, améliorer la qualité de l'expérience urbaine, diversifier l'achalandage et le profil des résidents et des visiteurs et consolider la complémentarité du secteur aux pôles de croissance urbaine. Le redéveloppement de l'ancienne gare intermodale, la mise en œuvre d'un projet d'hôtel ciblant des clientèles particulières (cyclotouristes, luxe), la consolidation de la vocation récréative, le développement résidentiel et commercial avec une offre adaptée aux jeunes professionnels, aux artistes et aux familles sont d'importants chantiers à entreprendre en ce sens.

Le plan d'action à court terme se déploie jusqu'au début de l'été 2027 et dans le respect des règlements actuels limitant les développements en raison de contraintes infrastructurelles. Le plan d'action à moyen et long terme couvre un horizon de 15 ans (2040) et comprend des interventions permanentes en lien avec le développement et le redéveloppement. Les actions structurantes sont présentées sur un plan concept.

PORTRAIT ET DIAGNOSTIC

Le plan d'action répond aux conclusions du portrait et d'un diagnostic, élaborés autour de trois thèmes :

— Le secteur de la Traverse est un **lieu de convergence en redéfinition**, où affluent des personnes issues d'horizons très variés. La contemplation du Château Frontenac, depuis la rive sud du fleuve, est un motif important de convergence. Cette situation pourrait toutefois pâtir du maintien du statu quo en matière de promotion territoriale par la Ville de Lévis. La faible visibilité du secteur et sa qualité d'offre d'appoint pour

les visiteurs de Québec se combinent à l'absence d'une signature touristique pour Lévis. De plus, la dépendance au tourisme fragilise l'activité commerciale, vulnérable aux fluctuations de la demande. Plusieurs vecteurs de changement existent, comme la clientèle régionale répartie sur quatre saisons (Chaudière-Appalaches, Vieux-Québec) ainsi qu'un réseau de parties prenantes impliqué.

— Le secteur de la Traverse présente **une trame urbaine définie par les mobilités** du passé et du présent. La force du secteur est dans le mouvement, parfois iconique, comme celui du traversier entre Québec et Lévis. Toutefois, d'importants défis persistent : l'évitement du secteur de la Traverse par les usagers et les travailleurs est lié à la congestion routière, à l'absence de stationnement gratuit ou encore à la fragilité du service du traversier (grève, bris mécanique). Le développement d'une offre récréotouristique structurée à l'extérieur du secteur pourrait accroître cet évitement, tout comme sa faible attractivité résidentielle et le caractère discontinu de la trame urbaine. Le secteur bénéficie toutefois d'opportunités : l'attrait croissant des mobilités durables pour le quotidien et le tourisme (cyclotourisme), l'intérêt pour les bâtiments d'intérêt collectif et patrimoniaux, la disponibilité d'espaces vacants.

— Le secteur se situe actuellement dans **une marge économique**, tout à la fois à l'écart des grands pôles et au cœur d'un espace où l'expérimentation est possible. La rotation des commerces et leur diminution, la fragilité des établissements existants, la faible adéquation avec les besoins des usagers sont autant d'écueils à la revitalisation. La spéculation, le recentrement des activités économiques dans le Vieux-Lévis et la redondance de l'offre commerciale constituent des menaces importantes. Des possibilités de renforcer et pérenniser l'activité commerciale existent toutefois : le potentiel que représentent les millions de visiteurs de Québec, l'essor renouvelé des chantiers navals, l'absence régionale d'une offre touristique nichée (détente). L'occupation transitoire et temporaire des espaces urbains et les pouvoirs de développement dont dispose la Ville de Lévis en lien avec le PPU du Vieux-Lévis sont des outils importants pour soutenir des projets structurants (hôtel), à même de jouer un rôle déterminant.

TENDANCES ET BESOINS

L'examen des tendances et des besoins repose sur les résultats de sondages menés sur le Quai Paquet au cours du mois de mars 2025, des entrevues menées auprès d'une vingtaine de parties prenantes, des études de cas et de tendances dans des sites d'interfaces portuaires ou maritimes au Canada et dans le monde ainsi qu'une séance de consultation des parties prenantes du secteur.

Les échanges sur les clientèles du secteur de la Traverse montrent que :

— La clientèle non lévisienne est déjà relativement importante (40 % à 45 % de l'achalandage actuel du secteur), même si le positionnement touristique du secteur n'est pas clairement défini. Avec une offre bonifiée d'activités et d'attraits, le potentiel de croissance des visiteurs et excursionnistes est élevé;
— La vue sur le fleuve et le Vieux-Québec constitue la grande force du secteur. Les interventions devront la mettre en valeur (terrasses, accès à la rive, points de vue en hauteur, bancs et mobilier urbain tournés vers le fleuve, etc.);
— Les cyclistes forment une clientèle importante et récurrente à développer. Ils fréquentent le secteur sans créer d'enjeux de stationnement. Avec des aires de repos et des lieux sécuritaires pour laisser les vélos, cette clientèle pourrait prolonger son séjour et dépenser davantage dans les commerces et services;
— La clientèle de croisière est très ponctuelle, avec peu d'occurrences saisonnières, et de faibles perspectives d'accroissement à court, moyen ou long terme. Néanmoins, les besoins des croisiéristes peuvent être inspirants pour développer une offre de qualité qui bénéficierait surtout aux usagers réguliers et occasionnels du secteur de la Traverse.

Les discussions sur le développement économique révèlent que :

— L'implantation d'un commerce distinctif local et de commerces de proximité ressort comme un élément fort des entrevues et des sondages. Les restaurants et les bars avec terrasses misant sur une gastronomie du terroir et visant une clientèle adulte suscitent un grand enthousiasme de la part des clientèles actuelles et s'avère la plus complémentaire aux activités récréatives et touristiques;
— Le sentier glacé génère un achalandage d'hiver orienté vers les adeptes de patinage. D'autres activités et infrastructures saisonnières devraient donc être identifiées pour animer le secteur (marché de Noël);
— Le développement d'un produit motoneige est contre-productif avec les activités déjà présentes, orientées vers les familles (patin) ou le plein air non motorisé (marche fatbike, ski de fond);
— Les participants soulignent l'importance de la mise en forfait de l'offre touristique, de l'implantation d'un projet d'hôtel bien inséré dans le milieu et d'un établissement muséal valorisant les acteurs locaux.

Les discussions et échanges autour des mobilités mettent en lumière que :

— Le traversier est un atout stratégique du secteur de la Traverse;
— Le stationnement est un irritant, mais il n'est pas toujours déterminant pour la vitalité du secteur;
— Les croisières internationales sont une activité qui restera peu significative à court/moyen terme;
— Le développement des synergies entre le Quai Paquet et les autres activités est important;
— La gare maritime actuelle du traversier est un pivot de mobilités, d'événements et d'informations.

Les échanges soulignent l'importance de la collaboration et du réseau des acteurs, lequel se déploie à l'échelle métropolitaine. Toutefois, plusieurs intervenants soulignent que la vision touristique de la Ville de Lévis n'a pas encore été déployée, ce qui constitue un frein à la mise en valeur du secteur de la Traverse.

Enfin, les études de cas d'interfaces maritimes et portuaires (quai Agésilas-Lepage, port de Reykjavik, Seawall de Vancouver) mettent en évidence que, quelles que soient les orientations prises pour l'aménagement de ces territoires, la mise en forfait de l'offre touristique existante à l'échelle locale et régionale et la facilitation des transports multimodaux sont des tendances importantes et récurrentes.

L'examen des tendances d'aménagement (stationnement étagé multifonctionnel, conteneurs maritimes, bains portuaires) souligne que les aménagements multifonctionnels, multimodaux, amovibles ou encore les stratégies de réutilisation adaptative sont de mise dans un contexte de développement durable et d'incertitude face à la conjoncture socioéconomique de long terme.

POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET DE REDÉVELOPPEMENT

L'évaluation du potentiel de développement et de redéveloppement du secteur de la Traverse a été réalisée à très haut niveau et à titre indicatif. Le potentiel fiscal théorique maximal lié au développement et au redéveloppement commercial et résidentiel dans le secteur de la Traverse, en excluant les activités déjà présentes sur les immeubles qui devraient être redéveloppés, se situe à environ 900 101,00 $ pour 6 700 mètres carrés d'espace commercial et 118 logements de 120 mètres carrés chacun environ.

Ces données sont à nuancer au regard des choix de développement qui seront effectués (hôtel, stationnement étagé multifonctionnel). Ceux-ci pourraient contribuer à diminuer le potentiel commercial et résidentiel, mais à augmenter la qualité urbaine du secteur et son rayonnement touristique.

L'analyse qualifie aussi sur une base très théorique le potentiel d'une zone plus large qui comprend l'axe structurant de type 3 (ligne de transport collectif Lévisien 2), les noyaux traditionnels du Vieux-Lévis et du

Vieux-Lauzon ainsi que le pôle structurant Desjardins. Malgré son propre potentiel – assez faible – le secteur de la Traverse se situe au cœur d'une zone d'influence névralgique, stimulée par les activités économiques métropolitaines. La revitalisation et le développement du secteur s'organisent donc aussi autour de la captation qualitative de ces clientèles et usagers potentiels.

Pour ces raisons, le plan d'action pour la revitalisation du secteur de la Traverse propose un redéveloppement mixte. Celui-ci favorise la cohabitation d'une fonction résidentielle orientée vers la diversification des clientèles (familles, jeunes professionnels, artistes), d'une fonction commerciale au rez-de-chaussée de l'ensemble de la rue Saint-Laurent et une fonction de divertissement, avec de l'hébergement et un attrait touristique distinctif dans le contexte compétitif de la région de Québec.

INTRODUCTION

La Ville de Lévis désire insuffler un dynamisme pérenne à la Traverse, un secteur historique de son territoire, situé à quelques minutes d du Vieux-Québec en traversier, à la fois dans l'ombre et dans la proximité immédiate d'un quartier de renommée internationale parcouru par des millions de visiteurs. À la suite de la diversification des activités économiques de la ville et de la transition industrielle du secteur naval, le secteur de la Traverse, haut-lieu de chantiers navals jusqu'au début du 20e siècle, a connu un déclin important. La Ville de Lévis entend transformer ce secteur en un pôle d'attraction diversifié, vivant et prospère. Il s'agit d'un projet complexe aux multiples facettes qui entend repositionner la Traverse de manière distinctive, en complémentarité avec le Vieux-Lévis.

À ce titre, le secteur de la Traverse, délimité par le fleuve Saint-Laurent, la falaise, l'avenue Bégin et la côte Louis-Fréchette, a bénéficié d'investissements considérables depuis la fin des années 1990. Ceux-ci sont évalués à près de 150 millions de dollars. La rénovation de la gare intermodale, l'aménagement de l'esplanade du Quai Paquet, la construction d'une nouvelle gare maritime, l'organisation d'événements à grand déploiement (course nautique, feux d'artifice, etc.) et, dans le Vieux-Lévis, la rénovation de la terrasse du Chevalier-de-Lévis, ne sont que quelques exemples des efforts déployés pour revitaliser ce quartier.

Malgré cela, des défis importants persistent. La fermeture de commerces, les espaces sous-utilisés, la spéculation immobilière, la démographie stagnante et la faible densité de population, les problèmes de circulation et de stationnement et l'absence de produits d'appel vont de pair avec un achalandage irrégulier selon les saisons et les temporalités quotidiennes, un accès entravé par la topographie et une programmation des usages, des événements et des aménagements physiques qui semble mal répondre aux besoins des citoyens et des visiteurs. Pour autant, les relations de cause à effet entre ces différentes observations ne sont pas claires. Elles n'expliquent pas pourquoi les investissements massifs ne se sont pas traduits par des retombées sur l'attractivité et l'essor commercial du secteur.

La Ville souhaitait donc se doter d'une vision de développement claire et d'un plan d'action concret pour identifier ces enjeux et soutenir la revitalisation du secteur de la Traverse comme quartier attractif qui stimulera la vitalité commerciale, favorisera la création d'emplois durables et enrichira l'expérience des visiteurs et des citoyens de Lévis.

Ce rapport comprend :

— Une vision de développement et des orientations;
— Un plan d'action à court, moyen et long terme;
— Un portrait du secteur de la Traverse et un diagnostic de positionnement;
— Une évaluation des tendances et des besoins (entrevue, revue de comparables, résultats de sondages);
— Une évaluation sommaire du potentiel de développement et de redéveloppement.

L'ensemble du travail de vision, d'orientation et de planification est soutenu par une révision extensive de la documentation produite par la Ville de Lévis et ses partenaires depuis la mise en œuvre des efforts de revitalisation du secteur, dans les années 1990. Il s'appuie aussi sur une consultation des multiples acteurs et parties prenantes qui interviennent dans l'aménagement, le développement et l'animation du secteur de la Traverse. L'élaboration de la vision de développement et du plan d'action pour la revitalisation du secteur de la Traverse met en dialogue des expertises nombreuses : développement commercial et touristique, sondages et études de marché, stratégies, aménagement et urbanisme.

Section 01

Énoncé de vision



1 ÉNONCÉ DE VISION

Le secteur de la Traverse est la porte d'entrée maritime de Lévis, ville où il fait bon vivre.

Bien plus qu'un simple point de passage, le secteur de la Traverse est un lieu où la nature, la mobilité, la culture et la convivialité se rencontrent, pour créer un quartier vivant, dynamique et tourné vers l'avenir. Il allie le charme du bord de l'eau, doté de paysages uniques et d'espaces de détente, les modes de déplacement durables (marche, vélo, traversier, autobus), les saveurs locales à découvrir dans les restos, cafés et marchés et une ambiance chaleureuse, où les gens aiment se retrouver et profiter de la vie.

Le secteur est une invitation au voyage : il soutient, à diverses échelles et avec son écosystème de parties prenantes, une expérience unique des mobilités durables dans le Grand Québec, cristallisée autour de la figure iconique du traversier.

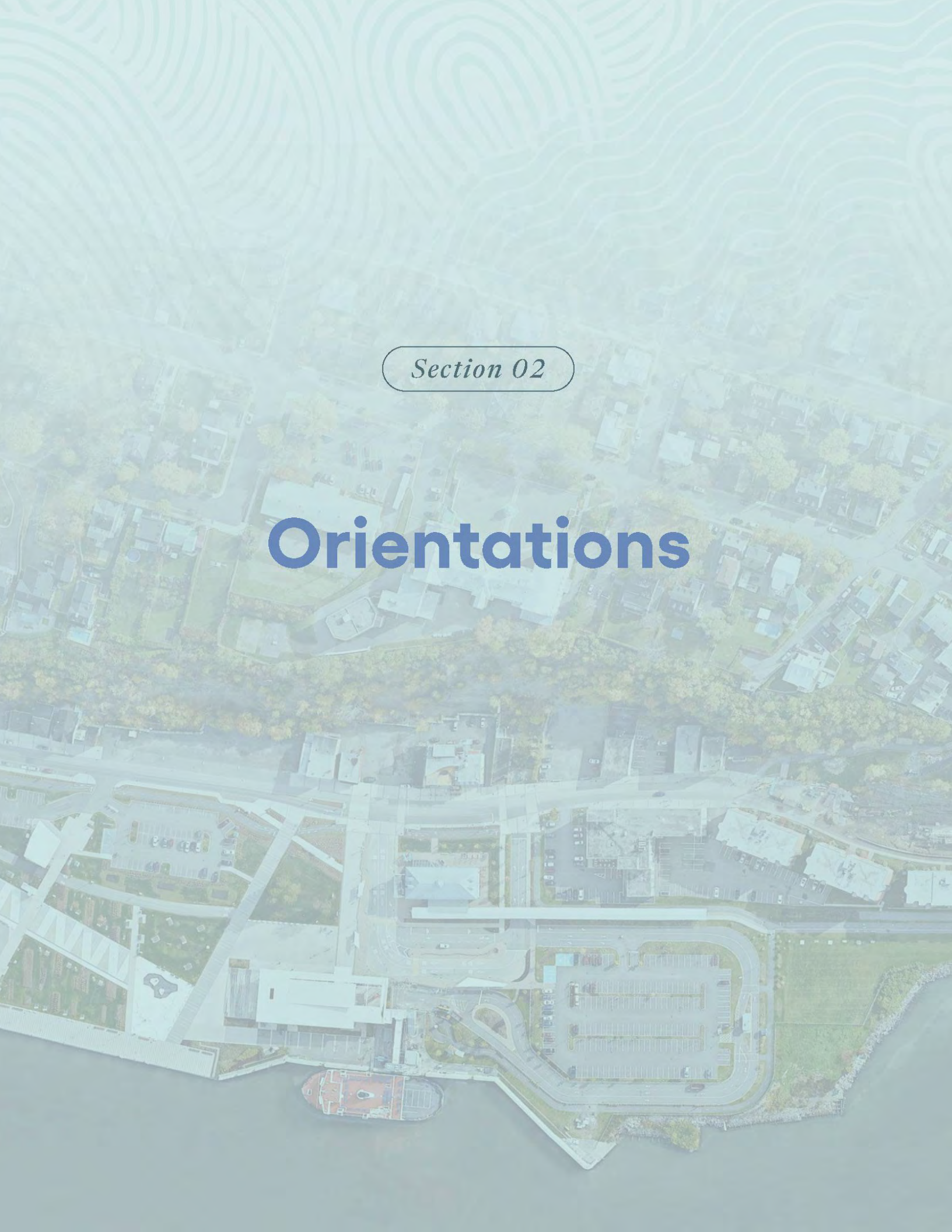
Sa vitalité commerciale, construite de manière évolutive, s'appuie sur la réponse aux besoins d'une diversité d'usagers. Elle bénéficie de la complémentarité avec le Vieux-Lévis et de la captation réussie d'une partie de la croissance résidentielle de Lévis par l'axe structurant de transport entre le centre-ville de Québec et le pôle Desjardins.

Elle se fonde aussi sur la rétention des visiteurs et des touristes issus d'horizons divers, et notamment de la région Chaudière-Appalaches, par la mise en valeur d'attraits multidimensionnels et quatre saisons. Enfin, elle s'appuie sur la promotion de l'accueil, la convivialité et la convergence dans le secteur de la Traverse.

Ces caractéristiques contribuent au positionnement du secteur et guident le développement d'un réseau de commerces orienté vers la restauration et les produits régionaux du terroir. Elles orientent aussi la définition d'un produit d'appel motivant le séjour prolongé des usagers dans le secteur.

Section 02

Orientations



2 ORIENTATIONS

Les orientations donnent une direction déterminée au plan de revitalisation du secteur de la Traverse. Elles soutiennent la vision, dont le terme est placé en 2040 – une date qui concorde avec la vision stratégique de la Ville de Lévis – et la divisent en des champs d'intervention thématiques. Elles découlent d'une orientation transversale de départ, celle du secteur de la Traverse comme porte d'entrée maritime de la ville.

2.1 ORIENTATION TRANSVERSALE – UNE PORTE D'ENTRÉE MARITIME DE LÉVIS

Le secteur de la Traverse pourrait jouer le rôle d'une porte d'entrée maritime pour Lévis d'ici 2040 : porte d'entrée pour les visiteurs issus de Québec, du monde et de Chaudière-Appalaches, porte d'entrée pour les travailleurs et les entrepreneurs, porte d'entrée pour les divers usagers du traversier.

La notion de « porte d'entrée » s'appuie sur la littérature urbanistique relative aux entrées de ville, un type de territoire particulier. Les entrées de ville sont des territoires souvent déshérités, avec une organisation centrée sur l'usage exclusif de l'auto, avec des autoroutes, des stationnements de grande superficie, une desserte en transports collectifs faible ou inexistante, un impact paysager et environnemental fort des enseignes et des panneaux publicitaires de grande dimension.

Or, les tendances actuelles d'aménagement reflètent la volonté des pouvoirs publics urbains d'améliorer l'urbanité des entrées de ville et de les transformer en lieux de vie complets. Le réseau hydrographique et les éléments naturels jouent un rôle important dans cette démarche, autant au Québec qu'à l'échelle internationale. Ces approches, qui séparent la notion d'entrée de ville et celle de la mobilité automobile, laissent une place plus grande à la multimodalité et aux mobilités actives.

Le secteur de la Traverse bénéficie d'une opportunité unique : celle de devenir une entrée de ville à caractère maritime de la Ville de Lévis. Le secteur est encore situé à l'écart des principales entrées de ville de Lévis (pôles Desjardins et Chaudière, entrées de ville autoroutières), mais il s'agit déjà d'un pôle reconnu des mobilités métropolitaines. Le traversier est identifié comme lien métropolitain dans le deuxième projet de Projet d'aménagement et de développement révisé (PPMADR) de la Communauté métropolitaine de Québec. Les statistiques font état du passage, par ce moyen de transport, de 1,5 million de personnes, 260 000 véhicules et 100 000 vélos par an, avec des usagers aux profils variés selon les saisons. Le Quai Paquet, est aussi un port secondaire pour les activités de souper-croisières (croisières AML) et pour l'amarrage ponctuel de navires de croisières. Les visiteurs de Québec font l'expérience du traversier pour voir le Château Frontenac et la perspective d'ensemble sur le Cap Diamant depuis Lévis. Les cyclistes transitent par le secteur pour bénéficier des attraits de la piste cyclable multifonctionnelle du Parcours des Anses.

La fonction d'accueil, de mouvement et de circulation est donc un atout important sur lequel le secteur peut miser pour prolonger le séjour des usagers quotidiens et occasionnels. Le Schéma d'aménagement et de développement de Lévis, la vision 2040 ainsi que le deuxième projet de PMADR de la Communauté métropolitaine de Québec mettent l'emphase sur les mobilités durables. La mise en valeur de ce caractère maritime est une opportunité unique, surtout dans un contexte d'orientation stratégique de Lévis vers son expertise maritime (chantiers navals, Navaltech Québec). Elle permet de positionner à l'échelle métropolitaine, et auprès d'une diversité de clientèles, les investissements déployés au cours des

20 dernières années par la Ville de Lévis dans le but de rendre le secteur plus convivial. L'attente de nombreux travailleurs en lien avec les projets de développement économique de Lévis offre la possibilité de redynamiser des noyaux de proximité (Vieux-Lévis, Vieux-Lauzon) et de mettre en valeur l'indice élevé de leur qualité de vie, à quelques pas du cœur de la région métropolitaine de Québec.

Le secteur de la Traverse comme porte d'entrée maritime rassemble toutes les composantes nécessaires à la mise en œuvre des pratiques contemporaines d'aménagement des entrées de ville dans un contexte d'interface fluviale. De plus ces composantes sont cohérentes avec les principes appliqués sur le territoire urbain et métropolitain, dans une perspective de revitalisation économique. Outre les mobilités durables, ces pratiques regroupent l'embellissement par l'amélioration de la qualité architecturale, urbaine et paysagère, le développement du secteur commercial et des modes de consommation, la diversification des fonctions urbaines de ces zones, l'application de la sobriété foncière (redéveloppement de terrains vacants, densification) à des fins de dynamisme économique.

Les orientations proposent donc des clés d'action à court et long terme pour valoriser la fonction de porte d'entrée maritime du secteur de la Traverse et ainsi contribuer à sa revalorisation :

- Accompagner l'expérience unique des mobilités durables;
- Soutenir une diversification commerciale progressive;
- Inviter au voyage multidimensionnel (sens, cultures, temporalités, espaces, patrimoine bâti, histoire des lieux) dans le territoire;
- Arrimer le secteur à l'essor immobilier de Lévis.

2.2 ORIENTATION 1 – ACCOMPAGNER L'EXPÉRIENCE UNIQUE DES MOBILITÉS DURABLES

La première orientation mise sur la fonction principale du secteur de la Traverse, les mobilités. Le portrait et le diagnostic ont mis en évidence le poids des mobilités dans les activités et la trame urbaine du secteur. La première orientation propose de consolider les partenariats avec les parties prenantes du secteur pour accompagner le développement de mobilités multimodales pour divers usagers du territoire, sur une base quatre saisons, en cohérence avec la Vision 2040 de la Ville de Lévis et les documents de planification.

L'expérience réussie des mobilités durables repose sur l'accessibilité et l'efficacité en tout temps de divers moyens de transport. La régularité, la prévisibilité et la fiabilité, bien plus que la rapidité, jouent un rôle décisif dans les choix des usagers. En accord avec le Schéma d'aménagement et de développement révisé de Lévis ainsi que les nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT), le secteur de la Traverse peut être mieux équipé pour accroître le confort des usagers de la mobilité active et collective. Il peut être un atout dans les stratégies mises en œuvre par la Ville pour augmenter la part modale du vélo, de la marche et de l'autobus. Il présente toutes les caractéristiques d'un pôle intermodal à consolider autour d'un moyen de transport iconique : le traversier. Lieu de convergence, le secteur attire les usagers de divers modes de transport : vélo, marche, auto, autobus, traversier. Ces usagers possèdent des profils variés : usagers réguliers, cyclotouristes, visiteurs, excursionnistes, festivaliers. L'achalandage est variable selon la saison. Dans tous les cas, ils sont confrontés à un déficit d'accueil, de services et d'équipements dans le secteur de la Traverse.

Cette orientation vise donc à accompagner l'amélioration des mobilités durables à Lévis ainsi que les différents partenaires de la Ville qui ont le pouvoir d'agir en ce sens, et ce, en se fondant sur l'identité reliée aux transports du secteur de la Traverse. Il s'agit d'accroître l'utilisation d'une diversité de modes de transports et de résoudre les difficultés liées aux perceptions négatives de l'offre de stationnement, aux enjeux du trafic routier ainsi qu'aux défis de la mobilité active (topographie, location d'équipement, aménagements pour l'accueil cycliste, information permettant de mieux circuler dans l'espace).

OBJECTIFS POURSUIVIS
— Consolider les mobilités maritimes avec les parties prenantes du secteur (traversier, navette fluviale) — Positionner le secteur comme pôle multimodal quatre saisons — Optimiser l'offre de stationnement multitransport.
INDICATEURS DE PERFORMANCE
— Régularité, prévisibilité et fiabilité du service de transport fluvial; — Nombre d'usagers des moyens de transport durables; — Pourcentage des cases de stationnement dont l'utilisation est optimisée.
RETOMBÉES ATTENDUES
— Augmentation du nombre d'usagers des infrastructures de mobilité fluviales et actives; — Renforcement du caractère iconique du traversier pour le secteur de la Traverse; — Accroissement des dépenses des usagers des transports durables dans le secteur; — Libération d'espaces stratégiques auparavant occupés par le stationnement pour d'autres fins; — Transformation des mobilités en leviers d'une expérience immersive attractive.

2.3 ORIENTATION 2 – SOUTENIR UNE DIVERSIFICATION COMMERCIALE PROGRESSIVE

Le développement de la fonction commerciale dans le secteur de la Traverse se situe face à un double défi : répondre aux besoins de proximité exprimés par les usagers actuels du secteur, et notamment du Quai Paquet et accroître l'offre et développer une offre commerciale distinctive pour attirer les visiteurs du secteur, voire augmenter leur consommation. Cette situation requiert une mise en œuvre progressive qui tire profit des investisseurs et collaborateurs existants et à venir pour créer de l'animation commerciale.

L'orientation vise l'utilisation des stratégies d'aménagement temporaire et transitoire pour recréer de la continuité dans la trame urbaine, attirer les usagers vers les établissements déjà présents et mettre à l'essai des usages adaptables sur une base quatre saisons. À ce titre, elle s'inspire d'initiatives déjà réalisées dans le secteur (incubateur commercial et formule flexible de location d'espaces commerciaux dans l'immeuble le Cube Lévis) et étend son rayon d'action à l'ensemble du Vieux-Lévis où les commerçants de l'avenue Bégin sont impliqués.

La dimension de la collaboration et des modalités d'exécution est au cœur de la réussite de cette démarche, qui doit amorcer l'émergence d'un réseau commercial distinctif de très grande qualité dans le secteur de la Traverse. En lien avec les actions recommandées pour l'orientation 4 (« Arrimer le secteur à l'essor immobilier de Lévis »), elle doit aussi soutenir une réflexion sur la réutilisation adaptative à court terme de l'ancienne gare intermodale et une démarche d'évaluation de sa vocation économique à moyen et long terme. Cette démarche devrait permettre de clarifier la stratégie à privilégier : restauration ou bien démolition et reconstruction à neuf via l'organisation d'un concours d'architectes. Elle devrait aussi permettre, sur le moyen terme, de relocaliser le bureau d'information touristique à un emplacement plus stratégique, comme dans ou à proximité de la gare maritime.

La spécialisation visée est celle d'établissements de restauration et/ou de produits régionaux du terroir destinés à compléter la gamme des établissements déjà présents sur le territoire (Microbrasserie Le Corsaire, restaurant du Vieux-Lévis L'Intimiste). Elle pourrait passer par l'organisation saisonnière d'activités telles qu'un marché estival et un marché de Noël, en phase avec certains événements qui, sur le Quai Paquet, favorisent déjà la découverte gastronomique (Festibière).

OBJECTIFS POURSUIVIS
— Valoriser les commerces, entreprises et locaux commerciaux existants; — Soutenir l'animation commerciale par des dispositifs temporaires; — Développer la vocation distinctive « restauration/produits du terroir ».
INDICATEURS DE PERFORMANCE
— Nombre de clients dans les commerces existants et à venir; — Nombre de commerces additionnels implantés (base saisonnière et/ou permanente); — Nombre de commerces spécialisés en restauration et produits du terroir.
RETOMBÉES ATTENDUES
— Achalandage commercial plus important et moindre vulnérabilité du secteur à la variabilité saisonnière; — Meilleure réponse de l'offre commerciale locale à la demande des usagers du secteur; — Complémentarité avec l'offre du Vieux-Lévis; — Valorisation de la trame urbaine par les aménagements commerciaux temporaires et transitoires; — Développement d'une identité distinctive fondée sur la restauration et le terroir.

2.4 ORIENTATION 3 – INVITER AU VOYAGE MULTIDIMENSIONNEL DANS LE TERRITOIRE

L'orientation 3 vise la valorisation des attraits du secteur de la Traverse et de Lévis sur le thème de l'invitation au voyage multidimensionnel dans le territoire. Le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis sont identifiés comme des pôles de concentration récréotouristique dans le deuxième projet de PMADR. En tant que point de convergence historique des communautés depuis la colonisation, le secteur rayonne sur l'ensemble du territoire régional de Chaudière-Appalaches. Les attraits patrimoniaux paysagers, naturels, événementiels, architecturaux, historiques, scientifiques et gastronomiques sont nombreux, autant aux abords de la Traverse que dans le Vieux-Lévis et au-delà.

Toutefois, les sondages, les entrevues, les recherches et les analyses effectués dans le cadre de cette étude concluent au caractère déstructuré de l'offre pour le visiteur. S'ajoutent à ce défi les enjeux d'itinérance dans le Vieux-Lévis (plateau), l'effritement de la trame commerciale (perte de commerce de proximité au profit de bureaux professionnels), la faible valorisation des attraits existants (Vieux-Lévis). Pour le croisiériste, l'utilisateur du traversier, le touriste ou l'excursionniste de passage, se guider dans l'espace et accéder aux attraits est difficile. Cette situation met en jeu la capacité du secteur à intéresser et à retenir les clientèles potentielles ou même à les faire circuler et consommer dans le Vieux-Lévis. Cette situation tient en partie au déficit de positionnement touristique de la Ville de Lévis, une situation relevée par plusieurs études sur le potentiel de développement (hôtellerie, croisières).

L'orientation mise sur le développement d'une réflexion autour de ce positionnement stratégique, lequel a le potentiel d'agir comme un moteur sur la valorisation d'attraits existants et d'entraîner dans son sillage une chaîne de retombées économiques potentielles sur un vaste territoire : expérience immersive par la forfaitisation de l'offre pour des clientèles variées, sur une base quatre saisons (avec transport, activités, hébergement), adaptation des infrastructures aux besoins des générateurs d'achalandage sur le site de la Traverse (logistique des croisières, branchements des festivals), implantation de services hôteliers complémentaires aux activités de restauration (orientation 2), captation d'une clientèle variée composée de cyclotouristes de la Véloroute de Chaudière-Appalaches et du Parcours des Anses, développement d'un produit d'appel positionnant, à long terme, le secteur de la Traverse comme une destination (établissement muséal, pôle de curiosité ou même valorisation lumineuse de la falaise).

OBJECTIFS POURSUIVIS
— Affirmer le positionnement touristique de la Ville de Lévis; — Forfaitiser l'offre à différentes échelles et selon différentes thématiques; — Améliorer l'accueil et la convivialité dans le secteur de la Traverse.
INDICATEURS DE PERFORMANCE
— Énoncé de positionnement touristique clair pour la Ville de Lévis; — Nombre et diversité des offres forfaitaires touristiques incluant le secteur de la Traverse; — Durée du séjour des visiteurs.
RETOMBÉES ATTENDUES
— Amélioration de la promotion du secteur en lien avec le positionnement touristique de Lévis; — Diversification des plages horaires de visite (nuit, jour, ponctuel, récurrent); — Augmentation des dépenses des visiteurs dans le secteur de la Traverse; — Accroissement de la notoriété du secteur dans l'environnement compétitif de la région de Québec; — Bonification de l'expérience du visiteur et des organisateurs d'évènements.

2.5 ORIENTATION 4 – ARRIMER LE SECTEUR À L'ESSOR IMMOBILIER DE LÉVIS

En tant qu'entrée de ville orientée vers le transport, le secteur de la Traverse participe à la dynamique de développement et de redéveloppement de Lévis liée aux projets de développement économique (Navaltech Québec) ainsi qu'aux objectifs de croissance urbaine énoncés à des échelles décisionnelles plus vastes (SADR, deuxième projet de PMADR de la CMQ).

Le potentiel de développement résidentiel dans le secteur de la Traverse est limité au maximum à une centaine de logements. Néanmoins, le secteur est à proximité de générateurs de déplacement importants (hôpital, Collège de Lévis, Cégep de Lévis). De plus, l'essor prochain des chantiers navals pourrait contribuer à déplacer le centre de gravité de l'activité économique à proximité de l'axe structurant de type 3 (ligne du Lévisien 2). Il s'agit de l'axe qui relie le secteur de la Traverse et le pôle économique Desjardins, via Guillaume-Couture. Le secteur de la Traverse, sur le plan du développement urbain, s'insère donc dans un ensemble plus vaste et dynamique. La croissance de ces pôles peut revitaliser – soit amener de la vie par la diversité démographique et résidentielle – dans le secteur de la Traverse.

De plus, le secteur de la Traverse est complémentaire à ces quartiers par la diversité et la qualité de ses équipements publics (événements, récréation, rafraîchissement dans un contexte de lutte aux changements climatiques) ainsi que par leur interconnexion à d'autres parcs et espaces verts du territoire, notamment via les réseaux cyclables. Bien que, selon le Plan directeur des parcs et espaces de plein air, l'arrondissement Desjardins se positionne déjà en tête des secteurs de Lévis sur le plan des infrastructures récréatives et sportives, le secteur de la Traverse bénéficie d'un atout distinctif important pour la qualité de vie des citoyens existants et à venir : celui d'offrir un front sur le fleuve de grande ampleur propice au déploiement d'activités sur le thème du littoral urbain (plage) quatre saisons.

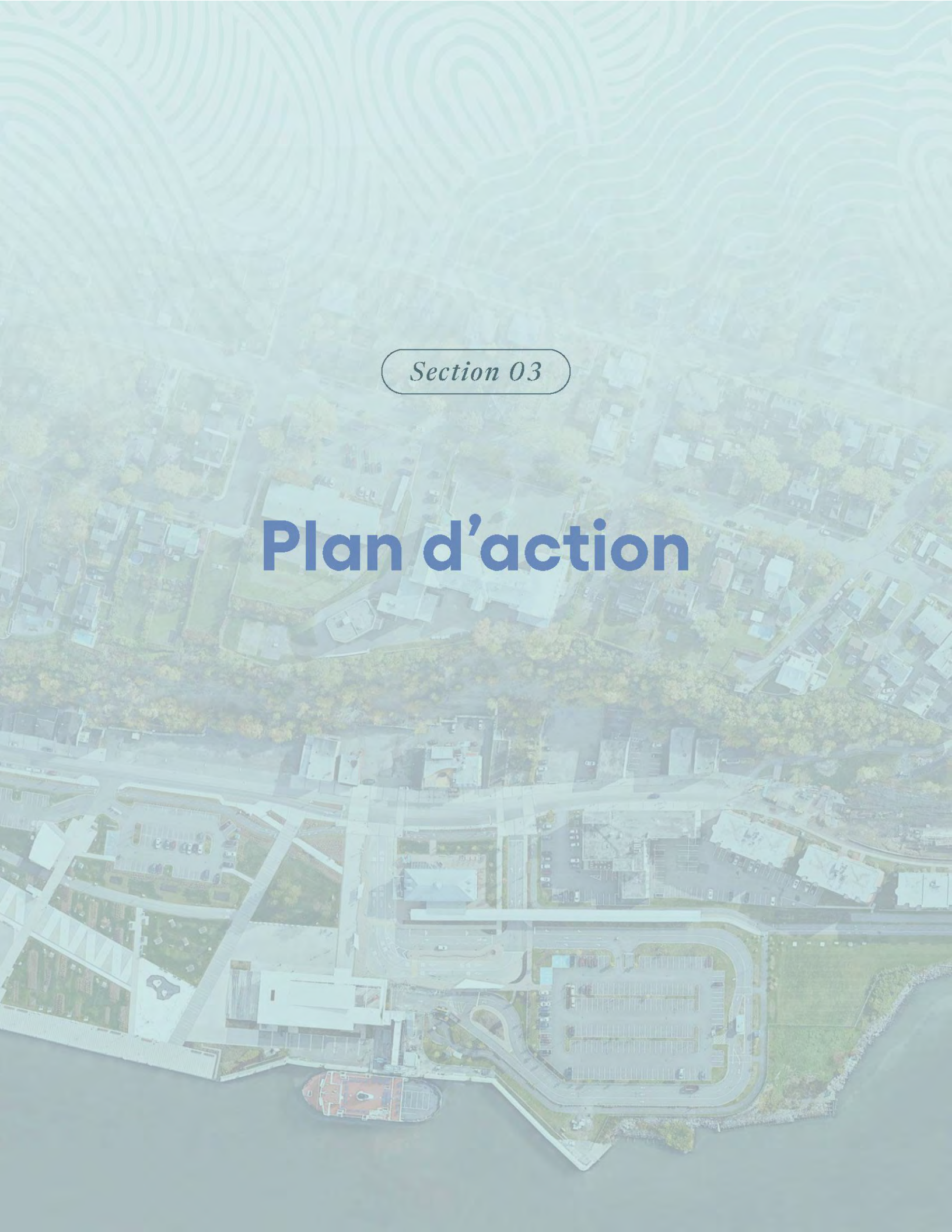
Cette orientation vise donc la consolidation, dans le secteur, de l'image de vitrine de la culture lévisienne (orientation du PPU du Vieux-Lévis) avec un développement urbain tourné vers la grande qualité des milieux de vie : cadre bâti et aménagements de qualité, offre résidentielle diversifiée (jeunes professionnels, artistes), commerces complémentaires à ceux des noyaux traditionnels, paysages d'exception, accès au réseau et à des équipements récréosportifs et de plein air, proximité emploi/résidence. À ce titre, la Ville de Lévis dispose de l'opportunité de renforcer son leadership en matière de développement immobilier en raison des caractéristiques de « laboratoire urbain » du secteur de la Traverse. Cette situation est renforcée par le fait que les principaux documents de planification (Schéma d'aménagement révisé et Plan d'urbanisme) feront l'objet d'une mise à jour prochaine.

C'est aussi dans cette orientation que les développements et redéveloppements permanents liés aux autres orientations (stationnement étagé multifonctionnel, projet d'hôtel, restauration totale ou partielle de l'ancienne gare intermodale) sont détaillés.

OBJECTIFS POURSUIVIS
— Renforcer le leadership de la Ville de Lévis en matière de développement immobilier; — Améliorer la qualité de l’expérience urbaine et touristique dans le secteur; — Diversifier l’achalandage et le profil des résidents et des visiteurs; — Consolider la complémentarité aux pôles de croissance urbaine.
INDICATEURS DE PERFORMANCE
— Pourcentage d’immeubles développés/redéveloppés selon les orientations du plan de revitalisation; — Nombre et diversité des visiteurs du secteur; — Nombre et diversité de profil des résidents dans le secteur.
RETOMBÉES ATTENDUES
— Adaptation de l’offre immobilière aux besoins des commerçants; — Adaptation de l’offre immobilière aux besoins résidentiels; — Accroissement de la qualité des projets immobiliers dans le secteur; — Adaptation de l’offre récréative et touristique à une vaste gamme de visiteurs du secteur; — Renforcement de l’écosystème des parties prenantes.

Section 03

Plan d'action



3 PLAN D'ACTION

Le plan d'action pour le développement et la revitalisation du secteur de la Traverse comprend deux grandes phases : le plan d'action à court terme et le plan d'action à long terme.

PLAN D'ACTION À COURT TERME

Le plan d'action à court terme se déploie jusqu'à l'été 2027. Il exclut le développement immobilier, et ce, en raison de l'adoption par le conseil de Ville, le 24 mars 2025, des règlements RV-2024-34-93 et RV-2024-34-94 à caractère provisoire afin d'interdire certaines interventions susceptibles de créer des besoins excédant la capacité des stations de traitement des eaux usées de Desjardins et de Saint-Nicolas. Le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis font partie des territoires dans lesquels certaines nouvelles constructions sont interdites afin d'éviter la pression additionnelle sur les infrastructures. Ces règlements courent deux ans, à compter de la date de leur adoption et pourraient être renouvelés pour deux années supplémentaires.

Pour cette raison, le plan d'action à court terme comprend des interventions destinées à :

- Améliorer les modalités de collaboration au sein du réseau des parties prenantes du secteur de la Traverse, du Vieux-Lévis, et de l'écosystème d'acteurs économiques (tourisme, récréation) ;
- Promouvoir le secteur de la Traverse et mettre en place des conditions gagnantes pour le développement du plan d'action à long terme;
- Mettre à l'essai des usages et des modalités d'occupation du territoire selon une démarche temporaire et transitoire.

L'OCCUPATION TEMPORAIRE ET TRANSITOIRE DE L'ESPACE

L'occupation temporaire et transitoire de bâtiments et terrains vacants permet d'utiliser le temps de latence de projets immobiliers pour développer des projets bénéfiques pour la communauté et la vitalité du milieu.

Ce type de démarche est à mettre en lien avec les différentes initiatives de redéveloppement d'un secteur (reconversion, revitalisation, rénovation et requalification). Elles peuvent aider à révéler le potentiel d'un site ainsi qu'à impulser la revitalisation d'une rue ou d'un quartier. Les deux termes sont souvent utilisés de manière équivalente, mais ils sont à distinguer, car ils recouvrent des démarches et des finalités différentes.

- **Occupation temporaire :** démarche visant à mettre en place facilement, rapidement et à moindres coûts des projets d'une durée limitée sur un terrain ou un bâtiment vacant (démonstration artistique, agriculture urbaine, espace festif, aire de jeux, jardin communautaire, etc.). L'usage proposé peut être destiné à des fins autres que celles prescrites par le règlement de zonage afin de répondre à un besoin communautaire exprimé par des citoyens, sans volonté de ces derniers de s'en porter acquéreurs[1].
- **Occupation transitoire** : stratégie immobilière agile et flexible consistant à occuper rapidement un bâtiment vacant afin de tester, enrichir ou bâtir un projet pérenne. Contrairement à l'occupation temporaire, il s'agit d'un véritable outil de développement pour la communauté locale. L'objectif visé est de pérenniser les projets développés, soit à même le projet final, soit sur un autre site ailleurs dans

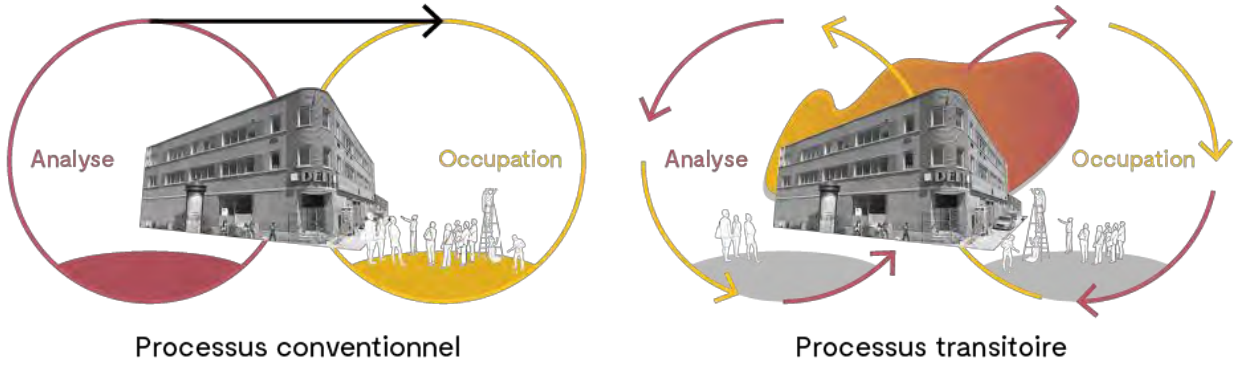
[1] Source : Lande, Réglementation sur les terrains publics vacants à Montréal, avril 2016.

la communauté[2]. Toutefois, il pourrait arriver que l'occupation disparaisse une fois le projet pérenne réalisé.

Dans le secteur de la Traverse, l'occupation temporaire serait particulièrement appropriée pour la mise en valeur des terrains vacants ainsi que pour des espaces extérieurs interstitiels à proximité de milieux résidentiels. La compagnie St-Joseph Design d'Espaces offre ce genre de services dans le secteur de la Traverse.

L'occupation transitoire est plus complexe et devrait prioriser le bâtiment de l'ancienne gare intermodale, dans le cadre d'une démarche de réutilisation adaptative. De fait, une bonne collaboration permettra de lever les enjeux liés à la cohabitation de différentes activités présentes (BIT, Regart) et futures (produits du terroir).

FIGURE 1 - Schéma simplifié du modèle d'occupation conventionnel et du processus d'occupation transitoire d'un édifice vacant



Source : Entremise

PLAN D'ACTION À LONG TERME

Le plan d'action à long terme s'inscrit dans le prolongement des actions posées dans le plan d'action à court terme. Il vise des interventions sur la trame urbaine (construction et démolition pour le développement et le redéveloppement, déplacement, réaménagement, expropriation) accompagnées d'études approfondies.

Il est important de mentionner que les actions proposées se situent dans la continuité des initiatives recommandées pour consolider la trame urbaine et valoriser l'écosystème d'acteurs sur le court terme.

Les actions de moyen et long terme relatives à la transformation permanente de la trame urbaine ont été rassemblées dans l'orientation 4 « Arrimer le secteur à l'essor immobilier de Lévis », et ce, dans un souci de clarté du propos (stationnement étagé multifonctionnel, projet d'hôtel, restauration ou destruction et reconstruction à neuf de l'ancienne gare intermodale).

[2] Source : Entremise

BALISES DU PLAN D'ACTION

— Le plan d'action comprend **des échéances** de court terme (2025-2027), de moyen et de long terme.

En continu	Court terme (2025-2027)	Moyen terme (2027-2030)	Long terme (2030-2040)
			

— **Les acteurs et parties prenantes** qui devraient être intégrés à la démarche sont signalés. Le porteur de ballon suggéré, soit la partie prenante qui devrait porter la démarche, est **surligné en gras**.

— **L'effort à réaliser** porte autant sur une évaluation sommaire des investissements à effectuer pour mener l'action que sur l'énergie à déployer pour réunir les parties prenantes requises pour la porter. Il est important de considérer que le plan se déploie sur dix ans, ce qui peut supposer un ajustement des fourchettes de budget présentées dans les tableaux. Les montants incluent des dépenses moyennes annuelles en ressources humaines.

— **Les actions prioritaires**, essentielles pour la revitalisation du secteur, sont identifiées **(AP)** dans le plan d'action.

— La mise en œuvre de certaines des actions repose sur la **demande de subventions** auprès d'instances diversifiées. Comme mentionné en plusieurs points du plan d'action, le Secrétariat à la Capitale-Nationale, et notamment le fonds associé au développement de la Zone d'économie métropolitaine de Navaltech Québec, est une porte d'entrée importante pour le soutien au financement de la revitalisation du secteur de la Traverse. Les programmes d'aide financière aux infrastructures récréatives et sportives (littoral urbain sportif et familial), les subventions et financement en culture – aides aux immobilisations et au fonctionnement (ancienne gare intermodale), le Fonds signature métropole ou encore les aides au développement commercial (exemple : marchés publics) de la Communauté métropolitaine de Québec sont autant de pistes que le comité de mise en œuvre et de suivi de la vision de développement et du plan de revitalisation du secteur de la Traverse pourra explorer.

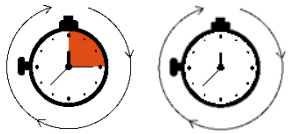
Effort modéré (≤ 500 000 dollars)	Effort moyen (0,5 à 1 million de dollars)	Effort élevé (1 à 5 millions de dollars)	Effort très élevé (≥ 5 millions de dollars)
●○○○	●●○○	●●●○	●●●●

— **Le niveau de risque**, soit le niveau d'implication requis ainsi que le niveau de réussite escompté pour l'action, est variable. Ce niveau est signalé dans le tableau. Sa justification est alignée avec les résultats des analyses effectuées dans le portrait-diagnostic ainsi que l'évaluation des tendances et des besoins.

Risque faible	Risque moyen	Risque élevé
		

Le plan d'action s'appuie sur une réflexion graphique (« plan d'action ») présentée après les tableaux détaillés par orientation. Des rappels sont effectués dans les tableaux pour faire le lien entre les supports graphiques et les recommandations d'action.

3.1 ORIENTATION TRANSVERSALE - UNE PORTE D'ENTRÉE MARITIME DE LÉVIS

ORIENTATION TRANSVERSALE – UNE PORTE D'ENTRÉE MARITIME DE LÉVIS			
OBJECTIF	**ACTION**	**TERME ET PARTIES PRENANTES**	**EFFORT**
ASSURER LA MISE EN ŒUVRE ET LE SUIVI DE LA VISION DE DÉVELOPPEMENT ET DU PLAN DE REVITALISATION DU SECTEUR DE LA TRAVERSE	**(AP)** Création d'un comité interexpertises interne à la Ville de Lévis : — Suivi, gestion et échanges relatif à la vision de développement et au plan d'action du secteur de la Traverse; — Participation des différentes directions de la Ville; — Volet aviseur et volet décideur; — Définition des cibles (en lien avec les indicateurs de performance); — Veille sur les subventions à mobiliser pour réaliser le plan d'action.	 **Différentes directions internes de la Ville de Lévis**	●○○○

3.2 ORIENTATION 1 – ACCOMPAGNER L'EXPÉRIENCE UNIQUE DES MOBILITÉS DURABLES

ORIENTATION 1 – FAVORISER L'EXPÉRIENCE UNIQUE DES MOBILITÉS DURABLES			
OBJECTIF	**ACTION**	**TERME ET PARTIES PRENANTES**	**EFFORT**
OBJECTIF 1.1. **CONSOLIDER LES MOBILITÉS MARITIMES**	Créer un comité de planification des transports fluviaux entre Québec et Lévis : — Réunir les opérateurs de transport et de promotion touristique ainsi que les parties prenantes dépendantes des services de traverse concernés (commerçants, institutions, etc.); — Mesurer l'impact stratégique des moyens de transport fluviaux sur les activités dans le secteur de la Traverse, le Vieux-Lévis et – de manière secondaire – le Vieux-Québec; — Identifier les conditions gagnantes d'une campagne de promotion des moyens de transports fluviaux.	 **Ville de Lévis**, Société des traversiers du Québec, Société des transports de Lévis, Mon Quartier de Lévis, Secrétariat à la Capitale-Nationale (Zone d'économie métropolitaine), Destination Québec Cité, ministère des Transports et de la mobilité durable du Québec, Communauté métropolitaine de Québec, Réseau de transport de la Capitale, Croisières AML, Tourisme Chaudière-Appalaches, Port de Québec, commerçants et entrepreneurs locaux	●●○○
	(AP) Améliorer l'expérience du service de traversier (lien métropolitain) : — Mettre à l'essai un service express (échéance de projet à valider avec la STQ); — Poursuivre l'intégration du traversier à l'offre de mobilité collective métropolitaine (passages à l'unité); — Identifier les options pour assurer la régularité et la fiabilité du service de traversier en tout temps (régulier, été, événements, grèves); — Identifier des activités optimisant le temps d'attente à l'embarquement (exposition dans la salle d'attente de la gare maritime, proximité de commerces de café-sandwichs pour les usagers en auto) (voir orientation 3).	 Ville de Lévis, **Société des traversiers du Québec**, Société des transports de Lévis, Secrétariat à la Capitale-Nationale (Zone d'économie métropolitaine), Communauté métropolitaine de Québec,	●●○○

ORIENTATION 1 – FAVORISER L'EXPÉRIENCE UNIQUE DES MOBILITÉS DURABLES			
OBJECTIF	**ACTION**	**TERME ET PARTIES PRENANTES**	**EFFORT**
		ministère des Transports et de la mobilité durable du Québec, Réseau de transport de la Capitale	
	Évaluer la possibilité de mettre en place un projet pilote de second lien fluvial saisonnier orienté vers les cyclistes (promenade Samuel-de-Champlain et parc de la Pointe-Benson) : — Étudier la faisabilité et la pertinence du projet avec l'ensemble des parties prenantes (dont la Direction de la vie communautaire de la Ville de Lévis) dans une perspective de développement local et de complémentarité avec l'offre existante; — Advenant un avis favorable de l'étude de faisabilité, accompagner les croisières AML dans le développement du projet; — Établir des indicateurs du succès de la démarche (sondage, comptages, etc.); — Effectuer un essai pilote à l'année 1, effectuer un bilan et ajuster l'offre pour les années subséquentes.	 Ville de Lévis, **Croisières AML**	●●●○ 
OBJECTIF 1.2. **POSITIONNER LE SECTEUR COMME PÔLE MULTIMODAL QUATRE SAISONS**	**(AP)** Optimiser l'accès au réseau cyclable pour une diversité d'usagers : — Étudier la faisabilité d'un service de vélopartage à assistance électrique; — Poursuivre les travaux d'adaptation hivernale de la Côte des Bûches; — Évaluer la possibilité de bonifier l'offre de location de vélos dans le secteur, incluant l'offre hivernale (fatbikes); — Accroître l'offre de stationnements pour vélos sur le parcours cycliste; — Évaluer les besoins des cyclotouristes : services, stationnements vélos sécurisés.	 **Ville de Lévis**, service de vélopartage, Action Vélo Lévis	●●○○ 
	(AP) Repenser l'accès piétonnier/au transport collectif pour une diversité d'usagers : — Améliorer la signalisation de l'offre commerciale et récréative à la sortie de la gare maritime avec un accueil amélioré (kiosque, personnel dédié); — Marquer physiquement les parcours piétonniers dans le secteur et le Vieux-Lévis et utiliser des dispositifs quatre saisons de signalisation lumineuse au sol pour les traverses piétonnes (approbation MTQ); — Étudier la faisabilité de nouveaux schémas de circulation des autobus et des autos au terminus pour favoriser les déplacements piétonniers (voir croquis); — Vérifier que les aménagements prévus pour la Côte des Bûches comprennent des haltes piétonnières (exemple : bancs pour prendre un répit).	 **Ville de Lévis**, **Société des transports de Lévis,** ministère des Transports et de la mobilité durable du Québec	●●○○ 

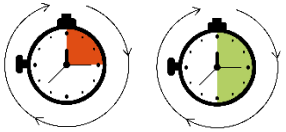
ORIENTATION 1 – FAVORISER L'EXPÉRIENCE UNIQUE DES MOBILITÉS DURABLES			
OBJECTIF	**ACTION**	**TERME ET PARTIES PRENANTES**	**EFFORT**
	Évaluer la possibilité de diversifier les options d'intermodalité et, le cas échéant, les développer : — Évaluer la pertinence et la faisabilité (marché) d'intégrer un service d'autopartage au secteur; — Évaluer la possibilité de bonifier le service de transports collectifs incluant la pérennisation de la Navette Paquet; — Améliorer le circuit de la Navette Paquet quotidiennement en période de haute saison, avec des arrêts dans le secteur de la Traverse et dans le Vieux-Lévis.	 **Ville de Lévis**, service d'autopartage, **Société des transports de Lévis**, organisateurs des événements	●●OO 
OBJECTIF 1.3. **OPTIMISER L'OFFRE DE STATIONNEMENT MULTITRANSPORT**	**(AP)** Améliorer la connaissance de l'utilisation des stationnements et identifier les solutions dans le secteur : — Mener une étude d'achalandage des stationnements publics du secteur, voire du stationnement incitatif de la Société des traversiers du Québec (profil, besoins, niveau réel d'occupation, temporalités, etc.); — Sur la base des résultats de l'enquête, choisir un modèle de collaboration pour les stationnements publics (communautaire, partenaire privé, en régie, gratuité); — Mener une étude de faisabilité pour la réalisation d'un stationnement étagé multifonctionnel (secteur de fouilles archéologiques) (besoins actuels et additionnels (hôtel), soit 350 à 500 cases; localisation de la station d'autopartage et du stationnement sécurisé pour vélos (voir objectif 1.2.); — Mener une étude de faisabilité pour l'insertion culturelle et récréative d'un stationnement étagé multifonctionnel dans le milieu (intérêt et engagement du milieu, animation immersive potentielle des différents niveaux et du toit-terrasse, centre d'interprétation au rez-de-chaussée, pratique potentielle de l'escalade).	 **Ville de Lévis**, Patro de Lévis, Société des traversiers du Québec, usagers individuels et corporatifs des stationnements, porteur d'un projet d'hôtel dans le secteur, service d'autopartage, service de vélopartage, organisations culturelles et artistiques	●●OO 

FIGURE 2 - Schéma de circulation des autobus et des autos - existant et proposé

Le schéma proposé vise à limiter les interactions problématiques entre les piétons et cyclistes qui circulent entre le bâtiment de l'ancienne gare intermodale et le Quai Paquet. Il propose la gestion de la circulation des autobus qui proviennent ou sortent du terminus ainsi que des autos qui proviennent et sortent de la voie d'accès au traversier à partir d'un seul et même feu de circulation situé au croisement de Saint-Laurent et de Laurier Ouest. Une voie dans chaque sens pour les autos et une voie dans chaque sens pour les autobus seraient juxtaposées, permettant la circulation indépendante de ces deux moyens de transport, sans croisement. Les circulations entre le Quai Paquet et l'ancienne gare intermodale seraient facilitées et pourraient, à terme, se déployer sur un grand parvis (aujourd'hui : Laurier Est).



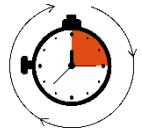
Légende

- Circulation des autobus
- Circulation des autos
- Enjeux de cohabitation entre usages piétonniers et cyclistes et usages motorisés (auto, autobus)
- Cohabitation facilitée entre usages piétonniers et cyclistes et usages motorisés (auto, autobus)

3.3 ORIENTATION 2 – SOUTENIR UNE DIVERSIFICATION COMMERCIALE PROGRESSIVE

ORIENTATION 2 – SOUTENIR UNE DIVERSIFICATION COMMERCIALE PROGRESSIVE			
OBJECTIF	**ACTION**	**TERME ET PARTIES PRENANTES**	**EFFORT**
OBJECTIF 2.1. **VALORISER LES COMMERCES, ENTREPRISES ET LOCAUX COMMERCIAUX EXISTANTS**	**(AP)** Mener un sondage complémentaire à celui développé en mars 2025 dans le but de valider les besoins identifiés dans le secteur de la Traverse auprès des usagers estivaux (été 2025)	 **Ville de Lévis**	●○○○
	(AP) Poursuivre les initiatives de valorisation et d'animation du tissu commercial local entrepris dans le cadre des recommandations du PPU du Vieux-Lévis et soutenues par Mon Quartier de Lévis : — Identifier et mettre en œuvre les stratégies d'accroissement de la visibilité des commerces existants (affichage mobile, démarchage dès la sortie du traversier, promotion sur le traversier, offre complémentaire temporaire, utilisation de la marquise de l'ancienne gare intermodale, etc.); — Faire connaître l'offre de locaux disponibles dans le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis (répertoire); — Utiliser le démarchage auprès des entrepreneurs spécialisés en « produits du terroir/restauration » (objectifs 2.2. et 2.3.) pour bien comprendre les besoins immobiliers de ces acteurs; — Soutenir les activités de promotion, d'embellissement et de valorisation du commerce : braderies (ventes trottoir), événements commerciaux festifs, prix d'excellence de l'entrepreneuriat, etc.; — Octroyer des incitatifs à la rénovation et des congés de taxes pour une durée limitée (cinq ans) afin de stimuler l'implantation dans le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis; — Poursuivre les démarches visant l'ajustement du zonage commercial (locaux commerciaux orientés vers le commerce de proximité) dans le Vieux-Lévis et l'assouplissement de la réglementation relative aux enseignes dans le secteur de la Traverse.	 **Ville de Lévis**, **Mon Quartier de Lévis** et commerçants	●●○○

ORIENTATION 2 – SOUTENIR UNE DIVERSIFICATION COMMERCIALE PROGRESSIVE			
OBJECTIF	**ACTION**	**TERME ET PARTIES PRENANTES**	**EFFORT**
OBJECTIF 2.2. **SOUTENIR L'ANIMATION COMMERCIALE PAR DES DISPOSITIFS TRANSITOIRES**	**(AP)** Créer un comité de déploiement d'une offre commerciale saisonnière dans des installations temporaires et transitoires (de type « conteneur maritime ») : — Établir une démarche de concertation avec les commerçants du secteur de la Traverse et du Vieux-Lévis pour identifier la capacité du milieu à remplacer les camions de cuisine de rue réguliers (hors festivals) et à proposer une offre complémentaire aux commerces existants (succession de commerces saisonniers); — Définir l'emplacement et le nombre de conteneurs maritimes modifiés (voir section 6 « Tendances et besoins » pour des visuels d'inspiration, voir plan concept de développement ci-après pour des recommandations en matière de localisation) en tenant compte des autres aménagements recommandés (voir orientations 2 et 4); — Identifier des modalités de collaboration adaptées à l'opération d'un dispositif distinctif de très grande qualité (régie, partenariat public-privé/communautaire, délégation); — Recourir à des services d'experts en design urbain et communication pour créer un concept distinctif de conteneurs maritimes adaptés : empilement sur plusieurs étages pour favoriser les vues sur le Château Frontenac, disposition au sol (U, alignement); — Établir un plan progressif d'implantation des conteneurs maritimes modifiés et adaptés à l'implantation éphémère de commerces (deux à l'année 1, quatre à l'année 2, été à l'année 1, été et hiver à l'année 2, etc.); — Établir des indicateurs du succès.	 **Ville de Lévis**, Mon Quartier de Lévis, commerçants, entrepreneurs locaux	●○○○
	(AP) Mettre à l'essai l'offre commerciale saisonnière dans des installations temporaires et transitoires de type « conteneur maritime » : — Lancer un appel d'offres pour la location saisonnière des conteneurs, avec des critères liés à la valorisation du commerce local, à la complémentarité avec l'offre existante dans le secteur et le Vieux-Lévis, la substitution aux camions de cuisine de rue réguliers et au nombre de jours de présence; — Mettre à l'essai les conteneurs maritimes modifiés et le modèle de collaboration retenu; — Effectuer un bilan sur la base des indicateurs du succès et adapter l'offre pour les années subséquentes.	 **Ville de Lévis**, Mon Quartier de Lévis et commerçants	●●○○
OBJECTIF 2.3. **DÉVELOPPER LA VOCATION DISTINCTIVE « RESTAURATION/PRODUITS DU TERROIR »**	Poursuivre l'occupation transitoire de l'ancienne gare intermodale : — Poursuivre les activités telles que l'incubateur de Mon Quartier de Lévis dans l'ancienne gare intermodale (ou autre bâtiment), avec une préférence pour les commerces en lien avec les produits du terroir régionaux; — Mettre à l'essai un marché et un marché de Noël implantés en partie dans cet établissement et en partie sur le Quai Paquet et/ou dans les conteneurs maritimes (exemple du marché de la gare à Sherbrooke).	 **Mon Quartier de Lévis**	●○○○

ORIENTATION 2 – SOUTENIR UNE DIVERSIFICATION COMMERCIALE PROGRESSIVE			
OBJECTIF	**ACTION**	**TERME ET PARTIES PRENANTES**	**EFFORT**
	Explorer la faisabilité d'alterner le marché Ostara entre le Plateau et le secteur de la Traverse : — Sondage auprès des clientèles sur l'intérêt d'un marché dans le secteur de la Traverse (en partenariat avec Mon Quartier de Lévis).	 Ville de Lévis, Mon Quartier de Lévis, Patro de Lévis, Association des marchés publics du Québec	●OOO 
	(AP) Valider le potentiel de développement d'un réseau de commerces distinctifs orientés vers la gastronomie et les produits du terroir : — Effectuer une étude visant à confirmer l'existence d'un marché pour ce type de commerce ainsi qu'à préciser le profil des clientèles ciblées; — Démarcher des établissements de restauration diversifiés (clientèles familiales, gastronomie) pour leur implantation dans le secteur de la Traverse, en complémentarité avec l'offre existante et orientés vers la convivialité et l'accueil; — Démarcher les producteurs participant aux circuits d'agrotourisme à Lévis et dans la région Chaudière-Appalaches pour sonder leur intérêt à participer à un marché saisonnier, un marché de Noël ainsi qu'à avoir un point de vente dans le secteur de la Traverse.	 Ville de Lévis, Mon Quartier de Lévis, CCI du Grand Lévis	●OOO 

3.4 ORIENTATION 3 – INVITER AU VOYAGE MULTIDIMENSIONNEL DANS LE TERRITOIRE

ORIENTATION 3 – INVITER AU VOYAGE MULTIDIMENSIONNEL DANS LE TERRITOIRE			
OBJECTIF	**ACTION**	**TERME ET PARTIES PRENANTES**	**EFFORT**
OBJECTIF 3.1. **AFFIRMER LE POSITIONNEMENT TOURISTIQUE PAR LA VILLE DE LÉVIS**	**(AP)** Poursuivre les activités du comité touristique existant sur le positionnement touristique de la Ville de Lévis : — Évaluer la composition du comité touristique, bien définir son rôle et lui attribuer un mandat clair, en provenance de la Ville de Lévis; — Évaluer de manière approfondie, en concertation avec l'ensemble des parties prenantes locales et régionales, les éléments déjà identifiés afin de camper un positionnement clair et de favoriser une communication et une promotion optimale; — Identifier le rôle du secteur de la Traverse dans ce positionnement touristique (fonction d'accueil au départ de multiples circuits distinctifs dans le territoire local et régional : réception, hébergement, restauration ou destination); — Cibler les retombées économiques potentielles de ce positionnement sur les activités récréotouristiques de Lévis dans ses régions de référence; — Définir les stratégies de communication et de promotion les plus porteuses, en lien avec les acteurs touristiques locaux et régionaux; — Le cas échéant, identifier les options de produits touristiques distinctifs visant à faire du secteur de la Traverse une destination : établissement muséal, pôle de curiosité, animation lumineuse de la falaise).	 **Ville de Lévis**, commerçants, entrepreneurs, Tourisme Chaudière-Appalaches, Secrétariat et Commission de la Capitale-Nationale, entreprises locales de communication	●○○○
OBJECTIF 3.2. **FORFAITISER L'OFFRE À DIFFÉRENTES ÉCHELLES ET SELON DIFFÉRENTES THÉMATIQUES**	Mettre à l'essai des offres forfaitaires : — Se documenter et effectuer des visites de terrain conjointes sur les options de forfaitisation existantes au Québec et dans le monde dans des secteurs similaires à celui de la Traverse et du Vieux-Lévis; — Définir le profil des clients auxquels s'adressent ces forfaits : excursionnistes, visiteurs, familles, cyclistes, croisiéristes, etc.; — Identifier les retombées économiques potentielles associées à la forfaitisation de l'offre en concertation avec les parties prenantes du secteur; — Définir une à deux offres forfaitaires; > Un à deux parcours thématiques pédestres, cyclistes, en transport collectif/navette (voir plan « Connexion au contexte existant – Parcours proposés »); > Un « parcours vacances » avec la Société des traversiers du Québec qui passerait par Lévis; > Un à deux parcours incluant des excursions maritimes (croisières AML) de type « souper croisière »; — Effectuer un bilan et ajuster l'offre pour les années subséquentes, avec une mise en marché progressive.	 **Ville de Lévis**, Société des traversiers du Québec, croisières AML, entreprises locales de communication, influenceurs secteur hôtelier, Mon Quartier de Lévis, Tourisme Chaudière-Appalaches	●●○○

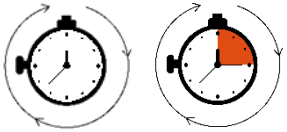
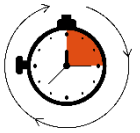
ORIENTATION 3 – INVITER AU VOYAGE MULTIDIMENSIONNEL DANS LE TERRITOIRE			
OBJECTIF	**ACTION**	**TERME ET PARTIES PRENANTES**	**EFFORT**
	(AP) Identifier le positionnement d'un nouvel établissement hôtelier dans le secteur de la Traverse : — Statuer sur le positionnement touristique et la forfaitisation de l'offre par rapport à l'étude hôtelière réalisée en 2024; — Demander un plan d'affaires détaillé du porteur de projet d'hôtel au regard du positionnement touristique de Lévis, du plan d'affaires pressenti et des besoins des usagers du secteur de la Traverse; — Bonifier, avec le porteur de projet d'hôtel, les caractéristiques potentielles de l'établissement au regard des besoins d'une clientèle variée : offre luxueuse, clientèle d'affaires, hôtel « bienvenue cyclistes »; — Impliquer les promoteurs immobiliers du secteur dans la démarche de forfaitisation de l'offre touristique et le démarchage de restaurateurs (luxe).	 **Ville de Lévis**, comité de travail sur le positionnement touristique, porteur du projet d'hôtel, promoteurs immobiliers	●●○○ 
OBJECTIF 3.3. **AMÉLIORER L'ACCUEIL ET LA CONVIVIALITÉ DANS LE SECTEUR DE LA TRAVERSE**	**(AP)** Déployer des stratégies d'accueil et de célébration de la convivialité dans le secteur de la Traverse : — Définir les stratégies prioritaires à mettre en œuvre pour faire valoir l'accueil et la convivialité en fonction des parties prenantes et des retombées économiques attendues comme, par exemple : > Identification d'ambassadeurs de l'accueil et de la convivialité; > Participation de personnages costumés à l'accueil du traversier, lors des festivals et événements (lieu historique national du chantier A.C. Davie, Forts-de-Lévis, maison Alphonse-Desjardins); > Organisation d'événements de dégustation dans les conteneurs maritimes; > Offres immersives combinées (exemple : Bunker de la Science et Microbrasserie Le Corsaire). — Mettre à l'essai un projet pilote, évaluer les retombées et ajuster lors des éditions suivantes; — Élaborer une formation orientée vers la promotion de l'offre récréotouristique du secteur de la Traverse et de ses abords pour les agents touristiques du territoire (caissier de la billetterie du traversier, Bureau d'information touristique de Lévis) et donner la formation.	 **Ville de Lévis**, Société des traversiers du Québec, sites historiques et patrimoniaux, commerçants du secteur de la Traverse et du Vieux-Lévis, Mon quartier de Lévis	●●○○ 
	Consolider les conditions de la tenue d'événements dans le secteur de la Traverse : — Définir une vision événementielle pour le secteur de la Traverse (publics-cibles, fréquence, portée, etc.); — Mener une approche concertée entre les directions des équipes dans la Ville de Lévis pour évaluer la diversification des équipements dans le secteur de la Traverse, notamment au regard du vieillissement rapide du Quai Paquet (fragilité et surutilisation);	 Ville de Lévis, **Comité consultatif des grands événements de la Ville de Lévis**, Les Grands	●●●○ 

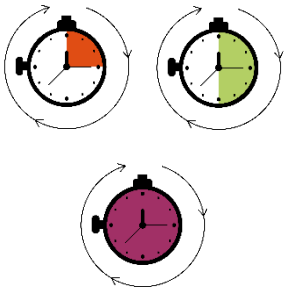
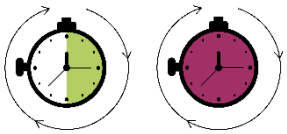
ORIENTATION 3 – INVITER AU VOYAGE MULTIDIMENSIONNEL DANS LE TERRITOIRE			
OBJECTIF	**ACTION**	**TERME ET PARTIES PRENANTES**	**EFFORT**
	— Améliorer les équipements existants sur le Quai Paquet et les autres sites du secteur de la Traverse (branchements, logistique) pour les adapter aux besoins des parties prenantes qui animent le secteur; — Évaluer la faisabilité de l'aménagement d'une scène permanente et explorer les conditions de collaboration; — En partenariat avec la Société des traversiers du Québec, évaluer les possibilités de location régulière de la terrasse de la gare maritime pour des événements ou des réceptions privées.	Feux Loto-Québec, Festibière, Lévisium, Société des traversiers du Québec	
	Sur la base des travaux réalisés par le comité touristique (objectif 3.1.), mettre en œuvre une animation lumineuse nocturne de la falaise : — Démarcher les fournisseurs de ce type d'animation (exemple : Moment Factory); — Définir la nature de la projection (images, jeux de lumière); — Définir le lieu de la projection (cran rocheux situé au-dessus du terrain ciblé pour un projet d'hôtel); — Mettre en œuvre sur une base annuelle dès l'été 2026; — Promouvoir l'activité; — Effectuer un suivi des retombées en matière de notoriété du secteur pour évaluer la pertinence de poursuivre l'initiative.	 **Ville de Lévis**, comité touristique, développeur externe	●●○○ 
	(AP) Sur la base des travaux réalisés par le comité touristique (objectif 3.1.), mener une étude de faisabilité pour un ou plusieurs produits distinctifs dans le secteur de la Traverse (établissement muséal, pôle de curiosité) à même de prolonger le séjour des usagers du secteur et de faire valoir les multiples facettes de la convivialité et de l'accueil : — Collaboration des parties prenantes en place; — Valorisation des bâtiments existants (ancien bureau de poste, lieu historique national du chantier A.C. Davie, marquise de l'ancienne gare intermodale) et des bâtiments à venir (stationnement étagé multifonctionnel, halle de produits du terroir et de la gastronomie); — Proposition d'une expérience immersive aux multiples facettes (historique, scientifique, archéologique, gastronomique, transport); — Ajout d'un attrait ponctuel en lieu avec l'identité maritime du secteur (amarrage d'un bateau à visiter; — Mise en valeur de créneaux temporels particuliers (activités nocturnes).	 **Ville de Lévis**, comité touristique, Lieu historique national du chantier A.C. Davie, commerçants du secteur de la Traverse et du Vieux-Lévis, Garde Côtière, Groupe Océan, Croisières AML, Toison d'Or	●●○○ 

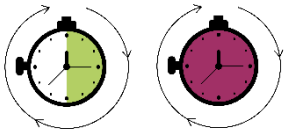
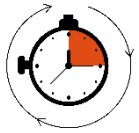
ORIENTATION 3 – INVITER AU VOYAGE MULTIDIMENSIONNEL DANS LE TERRITOIRE			
OBJECTIF	**ACTION**	**TERME ET PARTIES PRENANTES**	**EFFORT**
	Selon les résultats de l'étude de faisabilité recommandée ci-dessus, développer un ou plusieurs produits distinctifs dans le secteur de la Traverse	 **Ville de Lévis,** Lieu historique national du chantier A.C. Davie, commerçants du secteur de la Traverse et du Vieux-Lévis, organisations culturelles et artistiques	●●●○ 

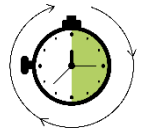
3.5 ORIENTATION 4 – ARRIMER LE SECTEUR À L'ESSOR IMMOBILIER DE LÉVIS

ORIENTATION 4 – ARRIMER LE SECTEUR À L'ESSOR IMMOBILIER DE LÉVIS			
OBJECTIF	**ACTION**	**TERME ET PARTIES PRENANTES**	**EFFORT**
OBJECTIF 4.1. **RENFORCER LE LEADERSHIP DE LA VILLE DE LÉVIS EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER**	**(AP)** Positionner la Ville de Lévis comme acteur immobilier stratégique dans le secteur : — Rester à l'affût des occasions de vente d'immeubles; — Développer un programme d'acquisitions stratégiques d'immeubles en prévision des développements structurants (produit d'appel, hébergement, équipements festifs, etc.); — Mettre en place des taux de taxe différenciés pour l'attraction d'activités récréotouristiques dans le secteur; — Documenter les différentes stratégies possibles pour renforcer le leadership de la Ville : expropriation, mise en réserve, droit de préemption, etc. (**voir encadré « Expropriation et droit de préemption »**) — Utiliser les outils urbanistiques existants pour orienter le développement et le redéveloppement dans le secteur : > PIIA (qualité architecturale et aménagement des terrains); > Usages conditionnels (aménagement d'un usage non autorisé, mais qui pourrait être intéressant si conforme à certains critères); > PPCMOI (dérogation à des dispositions réglementaires, marges, implantation, hauteur, usage, optimisation du tréfonds); > Règlement de zonage incitatif.	 **Ville de Lévis**	●●○○
	Mettre en place des outils pour inciter les promoteurs dans le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis à s'impliquer dans l'augmentation de la qualité de l'offre résidentielle : — Améliorer la performance des bâtiments et du domaine public dans une perspective d'exemplarité et de conformité aux orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT); — Évaluer la possibilité d'implanter une réglementation ambitieuse, structurante, axée sur les meilleures pratiques en construction et favorisant des pratiques innovantes pour les développements résidentiels et non résidentiels privés, notamment : > Inclure la notion de mixité et de cohabitation dans les nouveaux développements afin de privilégier la construction de logements de qualité, avec des normes limitant les irritants (bruits, vibrations liées aux activités festivalières, etc.); > Inclure la notion d'adaptabilité : un bâtiment non résidentiel (commerce, bureau, atelier d'artiste, stationnement étagé) pourrait être en partie conçu pour être réaménagé dans le futur sans qu'une révision de la structure soit nécessaire; > Inclure la notion de démarche « net positif » (produits qui créent un impact positif sur l'environnement plus important que le coût des ressources nécessaires à leur fabrication);	 **Ville de Lévis**	●●○○

ORIENTATION 4 – ARRIMER LE SECTEUR À L'ESSOR IMMOBILIER DE LÉVIS			
OBJECTIF	**ACTION**	**TERME ET PARTIES PRENANTES**	**EFFORT**
	— Prévoir, lors de la révision du Schéma d'aménagement et de développement et du Plan d'urbanisme de Lévis : > Des vues à protéger, des rayons de protection autour de bâtiments ou sites, l'attribution d'un statut à un bâtiment ou lieu dans le Vieux-Lévis (la Traverse); > L'identification du secteur de la Traverse comme secteur central dans la perspective de la révision du PPU ou de l'adoption d'un nouveau document (précision des conditions de contrôle public d'une partie du foncier, développement d'une vision d'architecture et d'aménagement pour le secteur, mise en place d'un programme de subvention, modalités d'expropriation, de préemption et de réserve). — Entamer une discussion sur la possibilité d'implanter des congés de taxes totaux ou partiels pour une durée limitée pour les promoteurs qui s'engagent à respecter les plus hauts standards de qualité en matière de construction et/ou d'adaptation de bâtiments.		
	(AP) Se positionner comme acteur responsable au regard de la capacité portante et de la pérennité structurelle du secteur de la Traverse : — Entretenir et bonifier les infrastructures de soutien du sol (remblai) pour permettre le développement immobilier dans le secteur (en continu); — Effectuer une étude sur la capacité portante des sols au regard des objectifs de développement et de redéveloppement du secteur (à court terme); — Effectuer une étude sur le vieillissement des structures du Quai Paquet, les options d'amélioration et/ou de relocalisation d'une partie des activités, le cas échéant.	 **Ville de Lévis**	●●OO
	(AP) Finaliser les fouilles archéologiques sur le lot 2 434 517 (phase 2) S'il y a une opportunité, se servir des résultats pour mettre en valeur le site (voir orientation 3 et travaux sur l'expérience immersive et le positionnement distinctif du secteur)	 **Ville de Lévis**	●OOO

ORIENTATION 4 – ARRIMER LE SECTEUR À L'ESSOR IMMOBILIER DE LÉVIS			
OBJECTIF	**ACTION**	**TERME ET PARTIES PRENANTES**	**EFFORT**
OBJECTIF 4.2. **AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'EXPÉRIENCE URBAINE ET TOURISTIQUE DANS LE SECTEUR**	Procéder à des aménagements de verdissement et d'accessoirisation du Quai Paquet : — Effectuer une étude sur la présence d'îlots de chaleur et l'exposition aux éléments météorologiques dans le secteur de la Traverse (surtout Quai Paquet) ainsi que sur les opportunités d'accroître la canopée pour améliorer le confort des usagers et prolonger leur séjour; — En lien avec l'orientation 1, étudier la possibilité d'accroître la gamme des accessoires présents dans le secteur de la Traverse (bancs, lieux de répit, sécurisation des équipements cyclotouristiques); — Aménager le secteur de la Traverse selon les conclusions de ces études.	 **Ville de Lévis**	●○○○
	À court terme, évaluer les options de réutilisation adaptative de l'ancienne gare intermodale : — Évaluer, en concertation avec la Société des traversiers du Québec, la possibilité de déplacer le Bureau d'information touristique dans la gare maritime actuelle; — Effectuer une étude de vocation économique de l'ancienne gare intermodale (scénarios de restauration totale ou partielle sur la base des études du potentiel de recyclage, programmation fonctionnelle et technique orientée vers la culture, l'histoire et les produits du terroir, collaboration); — Effectuer une veille des opportunités d'aides financières gouvernementales pour restaurer un bâtiment à vocation culturelle; — Explorer la possibilité de développer une vision en lien avec l'histoire industrielle du secteur, en concertation avec le comité touristique (objectif 3.1.). À moyen terme, et selon les résultats des études de faisabilité et des négociations : — Déplacer le Bureau d'information touristique dans la gare maritime et adapter son fonctionnement selon la réalité pour maximiser son impact et améliorer l'expérience des visiteurs; — Lancer un concours d'architecture pour la restauration totale ou partielle de l'ancienne gare intermodale avec une programmation orientée vers la culture, l'histoire et les produits du terroir. À long terme, réaliser la transformation de l'ancienne gare intermodale et accompagner l'implantation de producteurs du terroir, détaillants et restaurateurs dans le bâtiment ainsi qu'une potentielle vision d'animation autour de l'histoire industrielle du secteur.	 **Ville de Lévis,** Société des traversiers du Québec	●●●●
	(AP) à moyen terme, mettre en œuvre une stratégie de développement et de redéveloppement du secteur orientée vers des bâtiments mixtes (rez-de-chaussée commercial, étages résidentiels) de gabarit moyen (six étages environ) : — Lots pour lesquels un potentiel de développement et de redéveloppement a été identifié sur la rue Saint-Laurent (voir section 7 « Potentiel de développement et de redéveloppement »).	 **Ville de Lévis**	●●●●

ORIENTATION 4 – ARRIMER LE SECTEUR À L'ESSOR IMMOBILIER DE LÉVIS			
OBJECTIF	**ACTION**	**TERME ET PARTIES PRENANTES**	**EFFORT**
	À long terme, entamer une réflexion sur l'encadrement de la rue Saint-Laurent côté fleuve (entre l'ancienne gare intermodale et le lieu historique national du chantier A.C. Davie) : — Bâtiments relevant du domaine public; — Gabarit de 1 à 2 étages; — Toits terrasses; — Bâti aéré (percées visuelles) et transparent (vitré), qui préserve les vues sur le fleuve; — Fonction commerciale et/ou institutionnelle potentielle (restaurants, pôle de curiosité); — Lieu de répit quatre saisons.		
	(AP) Accompagner le projet d'hôtel sur la base des études et démarches réalisées précédemment (orientation 3, objectif 3.2.; orientation 4, objectif 4.1.)	 **Ville de Lévis,** porteur du projet d'hôtel	●●●● 
OBJECTIF 4.3. **DIVERSIFIER L'ACHALANDAGE ET LE PROFIL DES RÉSIDENTS ET DES VISITEURS**	Favoriser la diversification des clientèles et des résidents dans le secteur : — Mener une étude pour mieux comprendre le profil et les besoins des futurs travailleurs dans le domaine naval (Navaltech Québec); — Inciter les promoteurs à diversifier les typologies résidentielles (prix et tailles alignés avec les produits recherchés sur le marché par les jeunes professionnels et les familles petites à nombreuses; quelques produits hauts de gamme); — Informer les jeunes ménages professionnels sur les programmes d'accès à la propriété; — Inciter la communauté artistique à s'installer dans le secteur de la Traverse dans une perspective transitoire (logements de type ateliers d'artistes dans les bâtiments sous- ou peu utilisés aujourd'hui)	 **Ville de Lévis**	●●○○ 
	Entamer une démarche de concertation avec les acteurs communautaires de soutien aux personnes vulnérables sur le plan social pour améliorer les conditions de cohabitation dans le Vieux-Lévis.		●○○○ 

ORIENTATION 4 – ARRIMER LE SECTEUR À L'ESSOR IMMOBILIER DE LÉVIS			
OBJECTIF	**ACTION**	**TERME ET PARTIES PRENANTES**	**EFFORT**
		Ville de Lévis	
OBJECTIF 4.4. **CONSOLIDER LA COMPLÉMENTARITÉ AUX PÔLES DE CROISSANCE URBAINE PAR LA CONCERTATION**	**(AP)** Consolider l'extrémité nord du secteur de la Traverse (littoral urbain familial) par une gamme d'équipements temporaires à vocation communautaire, à même de créer de la continuité dans la trame urbaine et de l'animation : — Recourir à des services d'experts en architecture de paysage et design urbain pour créer un concept transitoire et temporaire de littoral urbain quatre saisons qui tire profit des installations existantes (jeux d'eau du Quai Paquet, sentier glacé, etc.); — Évaluer la possibilité de mettre en œuvre un programme d'animation du littoral urbain (exemple : « Lévis Plage ») dans les espaces verts situés entre le Quai Paquet et le lieu historique national du chantier A.C. Davie; — Évaluer la possibilité d'implanter un bain amovible – bain flottant sur le fleuve ou bain de type « Piscinette » (voir section 6. « Tendances et besoins », exemple de Montréal) – avec une gamme de services et d'installations à destination des familles (jeux pour enfants), accessible au grand public et compatible avec l'usage cycliste du secteur; — Identifier les parcours connectant cet équipement potentiel avec les installations transitoires et temporaires des conteneurs maritimes (voir orientation 2); — Évaluer la possibilité d'animer l'extrémité ouest du secteur de la Traverse et le Quai Paquet avec des aménagements hivernaux célébrant le littoral (exemple des WinterStations à Toronto et de l'expérience immersive SnowBirds dans le Quartier des Spectacles à Montréal); — Effectuer un essai pilote à l'année 1, réaliser un bilan (indicateurs du succès de la démarche) et ajuster l'offre pour les années subséquentes.	 **Ville de Lévis**, propriétaires immobiliers, résidents, commerçants, professionnels	●●●○ 
	Consolider l'extrémité sud du secteur de la Traverse (littoral urbain sportif) par une gamme d'équipements temporaires à vocation communautaire à même de créer de la continuité dans la trame urbaine et de l'animation : — En phase avec le Plan directeur des parcs et espaces verts, évaluer la possibilité d'implanter des terrains de jeux pour tous (volleyball, parc pour enfants) dans l'espace vert situé entre le stationnement incitatif de la Société des traversiers du Québec et la piste cyclable multifonctionnelle du Parcours des Anses; — Effectuer une étude de faisabilité sur le développement de voies d'escalade sur la paroi de la côte Louis-Fréchette, avec descente en rappel (exemple de Allez Up!); — Évaluer la possibilité de connecter (ou desservir) ces installations aux commerces de restauration existants dans le secteur (Le Corsaire, La Capella) avec une thématique de littoral urbain (voir orientation 2).	 **Ville de Lévis**, propriétaires immobiliers, résidents, commerçants, Fédération québécoise d'escalade et de montagne (FQEM)	●●●○ 

Expropriation et droit de préemption

Les deux tableaux suivants présentent les avantages et les inconvénients des démarches d'expropriation et d'exercice du droit de préemption.

TABLEAU 1 - Synthèse de la Loi concernant l'expropriation (2023, chapitre 27), entrée en vigueur le 29 décembre 2023[3]

POUVOIR	Permet à une organisation municipale d'exproprier un bien pour fins d'utilité publique.
UTILITÉ PUBLIQUE	Il est important de démontrer l'intérêt public du projet de manière documentée.
MODALITÉS	1. Résolution ou règlement sur l'expropriation; 2. Avis d'expropriation au propriétaire; 3. Recours possible devant le TAQ; 4. Évaluation et contestation de l'indemnité.
CONDITIONS PRÉALABLES	— Justification claire du projet; — Tentatives sérieuses de négociation; — Évaluation foncière professionnelle; — Consultation interne et politique préalable.
INDEMNISATION	Doit couvrir : — Valeur marchande du bien; — Préjudices subis (perte de revenus, déménagement, etc.); — Frais raisonnables (experts, avocats, etc.)
MISES EN GARDE	— Risque politique élevé (perception négative); — Mobilisation potentielle de la population; — Délais légaux importants si contestation; — Coûts souvent supérieurs à l'achat négocié.
AVANTAGES	— Donne accès à un outil juridique clair; — Démontre généralement la volonté de réaliser un projet structurant.
INCONVÉNIENTS	— Procédure lourde et coûteuse; — Dégradation des relations avec le public et les propriétaires; — Crée un précédent politique délicat; — Risques de litiges et retards.
RECOMMANDATIONS	— Reporter l'expropriation tant que le dialogue est possible; — Privilégier une entente à l'amiable : > *Meilleure acceptabilité sociale;* > *Moins coûteux à long terme;* > *Plus rapide si le propriétaire collabore*. — L'expropriation ne devrait pas être envisagée comme une solution rapide ou un moyen d'acquérir un bien à moindre coût, mais plutôt comme un recours de dernier ressort lorsqu'il est impossible d'obtenir le bien autrement, et ce, dans le but de réaliser un projet structurant d'intérêt public.

TABLEAU 2 - Le droit de préemption comme alternative à l'expropriation[4]

POUVOIRS	Permet à une municipalité d'acquérir en priorité un immeuble mis en vente, si celui-ci est assujetti.
MODALITÉS	1. Règlement municipal délimitant le périmètre et les fins; 2. Inscription d'un avis d'assujettissement au registre foncier (valide jusqu'à 10 ans); 3. Propriétaire signale son intention de vendre; 4. La Ville a 60 jours pour exercer son droit de préemption; 5. Paiement dans les 60 jours suivant l'acceptation ou dépôt au greffe.
CONDITIONS PRÉALABLES	— Règlement municipal; — Avis inscrit au registre foncier, valide pour un maximum de 10 ans.
MISES EN GARDE	— Ne s'applique que lors d'une vente volontaire; — Exclut les ventes à des organismes publics ou à des membres de la famille; — Procédure technique stricte à respecter.
AVANTAGES	— Moins conflictuel que l'expropriation; — Acquisition au prix du marché (offre équivalente); — Se déclenche uniquement en cas de vente initiée par le propriétaire; — La Ville de Lévis est munie du Règlement RV-2023-33-91 relatif à l'exercice du droit de préemption, lequel couvre une vaste gamme de fins municipales.
INCONVÉNIENTS	— Ne garantit pas l'acquisition si le propriétaire ne vend pas; — Doit être anticipé dans la planification municipale.
RECOMMANDATION	— À utiliser comme outil complémentaire de planification.

[3] Cette loi remplace l'ancienne Loi sur l'expropriation (RLRQ, c. E-24), issue du projet de loi no 22.
[4] Loi sur les cités et villes (RLRQ, c. C-19), articles 572.0.1 à 572.0.7.

PLAN DE DÉVELOPPEMENT COURT TERME



AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS

1. Parvis piétonnier et cycliste de la gare maritime et de l'ancienne gare intermodale

CONSOLIDATION RÉCRÉOTOURISTIQUE

1. Littoral urbain familial
2. Littoral urbain sportif

CONSOLIDATION DU BÂTI EXISTANT

1. Terrasse de la gare maritime (évènements corporatifs)
2. Implantation du bureau d'information touristique dans la gare maritime
3. Aménagement transitoire et réutilisation adaptative de l'ancienne gare intermodale

LÉGENDE	
	Aménagement extérieur
★	Information et orientation des visiteurs
	Consolidation récréotouristique
	Consolidation du bâti existant
	Pôle commercial éphémère
	Verdissement / Accessorisation

1:2500

0 25 50 100 175 m

PLAN DE DÉVELOPPEMENT MOYEN TERME



AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS

1. Parvis piétonnier et cycliste de la gare maritime et de l'ancienne gare intermodale
2. Parcours facilités entre le secteur de La Traverse et le Vieux-Lévis

CONSOLIDATION RÉCRÉOTOURISTIQUE

1. Littoral urbain familial
2. Littoral urbain sportif
3. Littoral urbain sportif à dominante « escalade »

CONSOLIDATION DU BÂTI EXISTANT

1. Terrasse de la gare maritime (évènements corporatifs)
2. Implantation du bureau d'information touristique dans la gare maritime
3. Aménagement transitoire et réutilisation adaptative de l'ancienne gare intermodale

NOUVEAU BÂTIMENT MIXTE

1. Nouveau bâtiment mixte avec rez-de-chaussée commercial et étages résidentiels de gabarit moyen (6 étages)
2. Projet d'hôtel
3. Localisation possible pour un stationnement étagé multifonctionnel

LÉGENDE

- Aménagement extérieur
- Information et orientation des visiteurs
- Consolidation récréotouristique
- Consolidation du bâti existant
- Pôle commercial éphémère
- Verdissement / Accessorisation
- Nouveau terminus autobus

1:2500

0 25 50 100 175 m

PLAN DE DÉVELOPPEMENT LONG TERME



AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS

1. Parvis piétonnier et cycliste de la gare maritime et de l'ancienne gare intermodale
2. Parcours facilités entre le secteur de La Traverse et le Vieux-Lévis

CONSOLIDATION RÉCRÉOTOURISTIQUE

1. Littoral urbain familial
2. Littoral urbain sportif
3. Littoral urbain sportif à dominante « escalade »

CONSOLIDATION DU BÂTI EXISTANT

1. Terrasse de la gare maritime (évènements corporatifs)
2. Implantation du bureau d'information touristique dans la gare maritime
3. Aménagement transitoire et réutilisation adaptative de l'ancienne gare intermodale

NOUVEAU BÂTIMENT MIXTE

1. Nouveau bâtiment mixte avec rez-de-chaussée commercial et étages résidentiels de gabarit moyen (6 étages)
2. Projet d'hôtel
3. Localisation possible pour un stationnement étagé multifonctionnel
4. Encadrement de la rue Saint-Laurent par des bâtiments de gabarit faible (1 à 2 étages), avec des percées visuelles entre fleuve et falaise, toits-terrasses et fonction publique, muséale ou commerciale

LÉGENDE

- Aménagement extérieur
- Information et orientation des visiteurs
- Consolidation récréotouristique
- Consolidation du bâti existant
- Nouveau bâtiment mixte
- Reconfiguration de la rue
- Verdissement / Accessorisation
- Nouveau lien haut / bas de la falaise
- Nouveau terminus autobus
- Mise en valeur de la falaise

1:2500

0 25 50 100 175 m

CONNEXION AU CONTEXTE EXISTANT PARCOURS PROPOSÉS



1. Chantier A.C. Davie
2. Escalier rouge
3. Bibliothèque Pierre-Georges-Roy
4. Collège de Lévis
5. Parc Joseph-Godéric-Blanchet
6. Quai Paquet
7. Croix de Tempérance
8. Église Notre-Dame-de-la-Victoire
9. Carré Déziel
10. Maison Alphonse-Desjardins
11. Gare fluviale de Lévis
12. Bureau d'information touristique
13. Bunker des sciences
14. Espace de diffusion culturelle de Lévis
15. L'Anglicane
16. Côte des Bûches
17. Avenue Bégin
18. Patro de Lévis
19. Terrasse du Chevalier-de-Lévis
20. Musée du Régiment de la Chaudière

LÉGENDE

	Point d'ancrage / attrait extérieur
	Point d'ancrage / attrait intérieur
	Verdissement / Accessorisation

1:1500

0 75 150 300 450 m

Section 04

Portrait du secteur de la Traverse



4 PORTRAIT DU SECTEUR DE LA TRAVERSE

Le portrait du secteur de la Traverse explore son positionnement à différentes échelles dans le Vieux-Lévis, dans la Ville de Lévis et également dans la Communauté métropolitaine de Québec. Il s'agit d'identifier les principales composantes du territoire ainsi que les défis, les forces, les menaces et les opportunités qui mèneront à l'élaboration du diagnostic.

Pour cette raison, les différentes thématiques abordées dans le cadre du portrait du secteur de la Traverse (histoire, mobilité, aménagement, cadre bâti, dynamisme commercial, cadre de planification, offre et attraits touristiques) sont regroupées en trois grands axes. Ceux-ci sont énoncés sous forme d'enjeux, dans le but de proposer une lecture problématisée du territoire, avec ce qu'il a à gagner ou à perdre :

— Un lieu de convergence en redéfinition;
— Une trame urbaine définie par les mobilités;
— Une marge du développement économique.

4.1 UN LIEU DE CONVERGENCE EN REDÉFINITION

FAITS SAILLANTS

- Un secteur au positionnement névralgique dans la région métropolitaine de Québec
- Un secteur qui se vit le regard tourné vers le Château Frontenac
- Un pivot historique de l'économie régionale
- Un pôle de l'expertise navale lévisienne en reconversion industrielle
- Un recentrement sur la fonction de loisirs, de plein air et de culture
- Des cadres de planification qui visent la création d'un milieu de vie complet orienté vers les mobilités durables, avec une valorisation du patrimoine culturel, architectural et naturel (la falaise)
- Une cartographie des parties prenantes qui atteste de la diversité des échelles d'intervention dans le secteur

Le secteur de la Traverse occupe une position de convergence territoriale à la rencontre de multiples flux : matières premières, individus, capitaux. La notion de convergence désigne le fait de tendre vers le même point, ou le même but. Elle se situe dans le champ lexical de l'affluence, de la confluence, de la réunion, du rassemblement.

Le rôle de point de convergence du secteur de la Traverse a fortement évolué au fil du temps, traversant plusieurs phases de redéfinition, à de multiples échelles. Ce premier volet du portrait examinera le rôle de la Traverse comme porte d'entrée de la Capitale nationale, comme pivot économique à l'échelle de la région Chaudière-Appalaches et comme lieu de rassemblement local, avec les réaménagements autour du Quai Paquet. Les cadres de planification associés seront également présentés.

4.1.1 Une porte d'entrée de la Capitale nationale

La Traverse, regard vers le nord

Le secteur de la Traverse, localisé dans la septième plus grande ville du Québec, fleuron de l'activité industrielle, se définit surtout par sa position relative au cœur historique provincial. À quelques minutes en traversier du Vieux-Québec, la Traverse est une porte d'entrée de la Capitale nationale. Localisée au centre géographique de la région métropolitaine de Québec, peuplée de 900 343 personnes en 2024, la Traverse offre une vue imprenable sur le Château Frontenac ainsi que sur la rive nord du fleuve : mont Saint-Anne au loin, contreforts des reliefs laurentiens, île d'Orléans, navires, etc.

La Traverse a joué un rôle décisif dans l'élaboration des imaginaires collectifs des paysages de la ville, capitale du Québec. Ainsi Pierre Caron, journaliste, notaire, avocat et homme de lettres québécois indique-t-il « Je suis né à l'âge de onze ans lorsque, pour la première fois, tôt un matin de décembre à l'orée de Noël, sur le traversier qui relie Lévis et Québec, dans la perfection du silence, j'ai assisté au spectacle de la Vieille Capitale se révélant au jour, toitures colorées de la Basse-Ville sous la noble prestance du château Frontenac comme laurier sur le cap Diamant enneigé. ».[5]

[5] Lacoursière, J., Caron, P. (2008). *Québec et sa région*. Les éditions de l'homme, 378 p.

La Traverse, lieu de convergence des représentations nationales, itinéraire alternatif aux ponts, se vit dans le déplacement fluvial, le regard tourné vers la colline Parlementaire.

La Traverse, regard vers le sud

Au départ de Québec, la Traverse offre un tout autre spectacle. Le site s'inscrit dans trois unités paysagères qui relatent les dynamiques d'urbanisation de l'arrondissement Desjardins sur le temps long ainsi que l'édification progressive de Lévis depuis le 17e siècle.

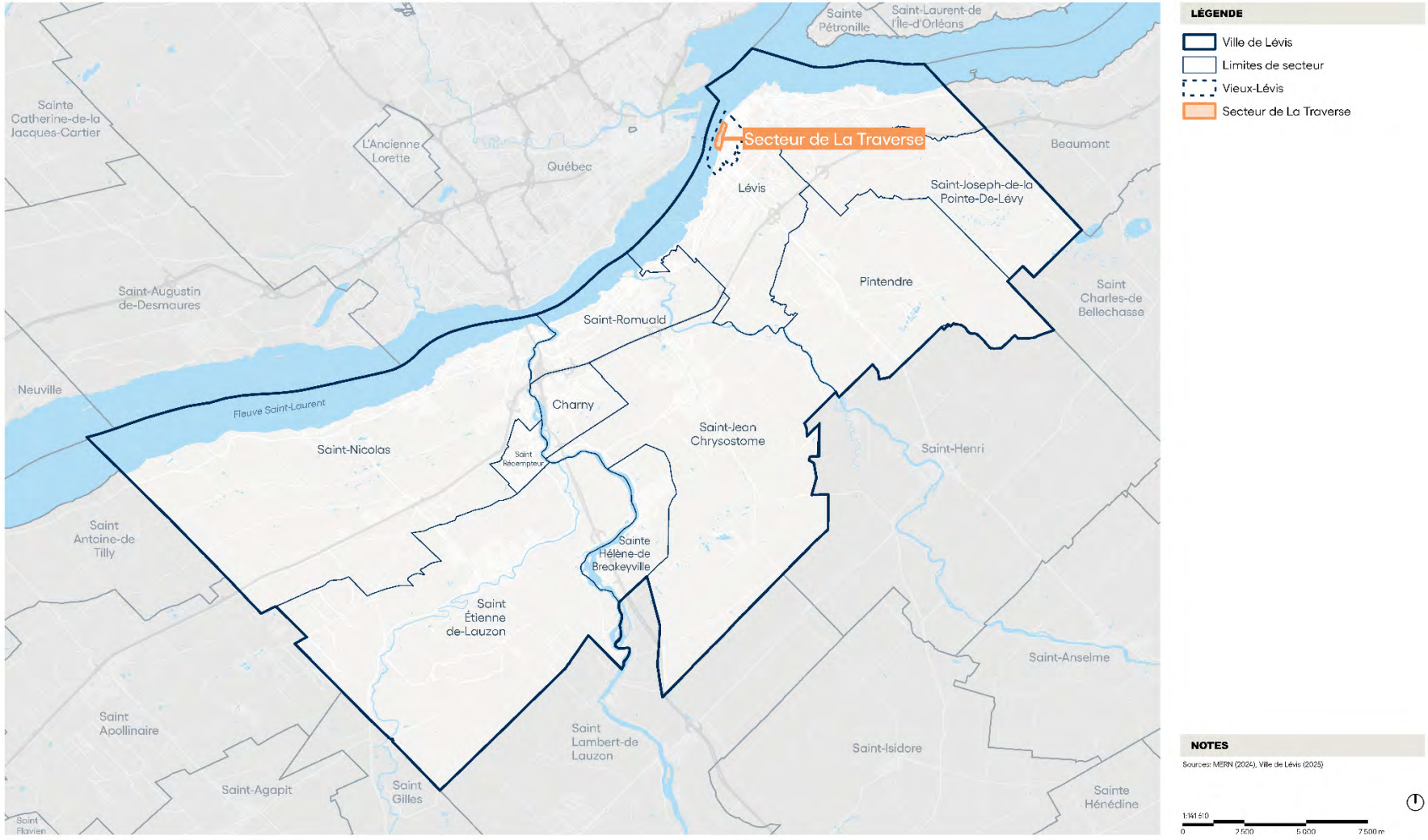
L'horizon paysager du Vieux-Lévis domine les vues de Lévis depuis la terrasse Dufferin, avec les silhouettes imposantes de l'église Notre-Dame-de-la-Victoire, du Collège de Lévis, de l'hôpital Hôtel-Dieu de Lévis qui rappelle l'importance du patrimoine religieux et de la prospérité de la ville, bâtie sur sa position de carrefour et de lieu d'échange. Les lieux de création de richesse se sont déplacés plus près de l'autoroute comme le signalent, au loin, les tours à bureaux du pôle Desjardins.

Le déplacement en traversier vers la Traverse révèle les éléments naturels marquants, dont la falaise, relief abrupt franchi par quelques liens routiers (côte Louis-Fréchette), pédestres (escaliers rouges), cyclistes (Côte des Bûches), inscrits le long de parcours historiques et fondateurs de la ville. La falaise agit comme une césure topographique entre la haute-ville, marquée par une trame urbaine dense, orthogonale, au parcellaire distinctif, planifié par Sir John Caldwell, et la basse-ville, au développement contraint à une longue et étroite terrasse alluviale, le long de la rue Saint-Laurent.

L'arrivée à Lévis met en évidence, enfin, à la sortie de la gare maritime, les multiples strates d'une histoire économique effervescente et variée : ancienne gare intermodale reconvertie en Bureau d'information touristique, piste cyclable multifonctionnelle du Parcours des Anses sur le tracé de l'ancienne voie de chemin de fer, Quai Paquet édifié sur un ancien site de débardage des navires, lieu historique national du chantier A.C. Davie, immeuble à bureaux, immeubles multilogements qui encadrent le secteur, etc. Au loin, vers l'est, la rue Saint-Laurent (anciennement côte Bégin) rejoint graduellement le Vieux-Lauzon, esquissant le déplacement des chantiers navals qui occupaient naguère le secteur de la Traverse vers les darses industrielles des chantiers navals Davie.

La Traverse, lieu de convergence des mobilités, concentre les projets et les intentions d'une reconversion industrielle.

FIGURE 7 - Carte de localisation du secteur de La Traverse



BC2 | Ville de Lévis | Localisation **Revitalisation du secteur de la Traverse** | 24 mars 2025 **PRÉLIMINAIRE** | Version 01 **PROJET 5422403**

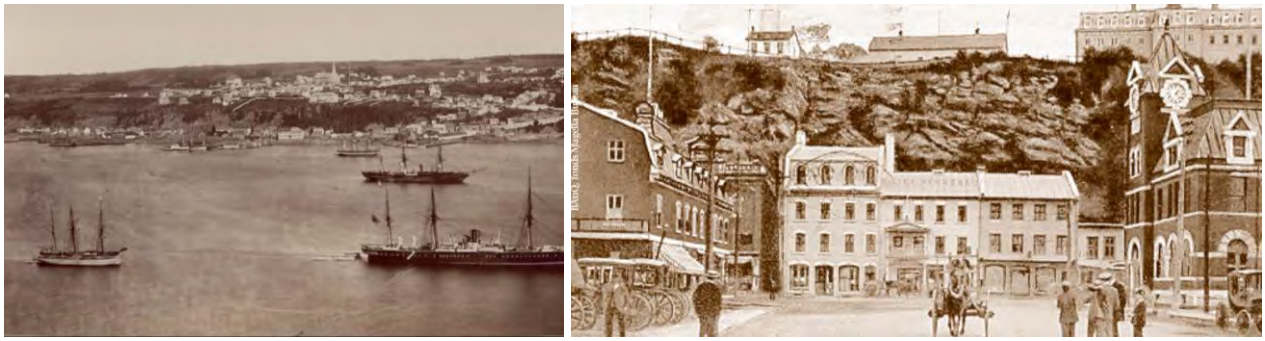
4.1.2 Un pivot économique historique à l'échelle régionale

Le secteur de la Traverse se comprend, sur le temps long, par son inscription dans des dynamiques économiques à l'échelle régionale. Dès le 17e siècle, la proximité du secteur avec le fleuve a favorisé l'implantation d'activités économiques, industrielles, maritimes et commerciales.

Les premières occupations remontent à 1646, lorsque les pères Jésuites installent des cabanes de pêche à l'anguille, marquant ainsi le premier établissement européen sur la rive sud du Saint-Laurent. Rapidement, l'activité de la Traverse entre Lévis et Québec se développe, d'abord en canot, puis en traversiers à vapeur à partir de 1818 sous l'impulsion de John Caldwell. Ce métier de passeur donne son nom au secteur, encore visible aujourd'hui avec les toponymes « *Traverse* » (secteur de la Traverse) et « *Passage* » (côte du Passage).

Au fil des décennies, le secteur devient un lieu de convergence géographique des flux de capitaux, de personnes et de matières premières. La Traverse accueille voyageurs et marchands venant de la Beauce, des Cantons-de-l'Est et même des États-Unis, attirés par la facilité du passage vers Québec et par le dynamisme économique de la région. Celui-ci favorise l'essor commercial et industriel, notamment avec la croissance de l'industrie du bois dès 1790 et l'apparition des premiers chantiers maritimes. En 1829, Alisson Davie fonde le premier grand chantier naval, ouvrant la voie à d'autres entreprises du domaine dans les années qui suivent.

FIGURE 8 - Secteur de la Traverse (1861) et avenue Laurier (vers 1890)



Sources : Secteur de la Traverse (1861) : musée de la Civilisation, fonds d'archives du Séminaire de Québec. Lévis pris de la citadelle. Jules-Isaïe Livernois. 1861. N° Ph1986-0896. Avenue Laurier (vers 1890) : Bibliothèque et Archives nationales du Québec – Fonds Magella Bureau. In : Ville de Lévis (2006). *Le Vieux-Lévis à pied. Petit guide du promeneur, pour une balade historique et patrimoniale*, p. 1. En ligne : https://www.ville.levis.qc.ca/fileadmin/Documents_PDF/brochure-vieux-levis-a-pied.pdf, consulté le 21 mars 2025.

L'industrialisation s'accélère avec l'arrivée du chemin de fer à Lévis en 1854, puis la construction de la gare intermodale en 1864. La trame urbaine se densifie, avec des immeubles de rapport, des entrepôts et des commerces ainsi que la construction d'un bureau de poste, avec tourelle et horloge. L'expansion ferroviaire transforme le secteur en modifiant la trame urbaine et en entraînant l'expropriation ou la relocalisation de certaines entreprises. De 1861 à 1881, Lévis connaît une croissance de 82 %, bien supérieure à celle de Québec (6 %), renforçant son rôle de pôle économique.

Toutefois, le secteur est aussi marqué par des épreuves. Entre 1906 et 1980, 19 incendies majeurs ravagent les bâtiments et infrastructures du secteur de la Traverse entraînant la fermeture d'usines, de commerces et la détérioration du cadre bâti. Le déclin s'amplifie avec la construction du pont de Québec en 1917 qui détourne une partie du trafic vers Québec au lieu de Lévis. L'essor de l'automobile et le déménagement

d'entreprises vers des axes routiers comme la Transcanadienne (1953) accentuent cette tendance, conduisant à une désindustrialisation progressive du secteur.

La fermeture du chantier A.C. Davie, à son emplacement initial dans le secteur de la Traverse, marque le changement d'une époque pour l'industrie maritime locale. Le chantier est déplacé vers l'est dans les années 1950, vers un site de plus grande dimension, moins exigu, signant par la même occasion le glissement du secteur de la Traverse de cœur de l'économie régionale à périphérie en reconversion industrielle.

Le site originel, dans le secteur de la Traverse, devient un lieu historique national en 1990. Les chantiers navals Davie ont connu depuis une économie fluctuante, accueillant un nombre de travailleurs allant de 3 000 dans les années 1990 à 800 dans les années 2000. En 2023, les chantiers navals Davie sont identifiés comme troisième partenaire stratégique de la Stratégie nationale de construction navale. En 2025, l'annonce officielle de l'attribution par le gouvernement du Canada aux chantiers navals Davie, situé à l'est du secteur de la Traverse, d'un premier contrat dans le cadre de cette Stratégie et visant la construction d'un brise-glace polaire, souligne que le savoir-faire développé dans le secteur de la Traverse reste un moteur important de l'économie lévisienne. En effet, l'entente, d'une valeur de 3,25 milliards de dollars, devrait attirer des centaines de fournisseurs et des milliers de travailleurs à Lévis.[6]

4.1.3 Une nouvelle centralité locale pour les loisirs, le plein air et la culture

Au cours des années 2000, la Traverse a connu d'importantes transformations physiques soutenues par des initiatives publiques. Celles-ci ont été motivées par les nouvelles mobilités, la mutation des activités économiques, l'avènement du tourisme de masse et l'affirmation de tendances comme la pratique du plein air.

La Ville de Lévis a fait le choix de transformer les espaces auparavant occupés par les chantiers navals, le quai de débardage ainsi que les lieux d'entreposage de charbon, de sel et de ciment en une superficie largement ouverte vers le fleuve, à vocation publique. Les initiatives d'aménagement déployées ont porté sur les infrastructures de soutien à la mobilité (gare maritime, terminus d'autobus – voir « Un secteur défini par les mobilités »), la préservation du patrimoine (ancienne gare intermodale) et l'usage récréatif (Quai Paquet).

Inauguré en 2016, le Quai Paquet rappelle la géométrie du bassin portuaire de la compagnie éponyme, comblé lors de la construction par le gouvernement du Canada d'un quai en eau profonde, en 1912. Cette vaste place publique comprend une fontaine de 2 400 mètres carrés, avec 156 jets d'une hauteur de 9 mètres visibles depuis le Vieux-Québec, y compris la nuit (éclairage DEL). Les investissements consentis s'élèvent à plus de 20 millions de dollars.

Elle comprend aussi l'esplanade de la Traverse, une grande aire gazonnée et ornée d'arbres vouée aux activités familiales et sportives ainsi qu'à la détente. Elle est traversée par la piste cyclable multifonctionnelle du Parcours des Anses, une piste cyclable multifonctionnelle utilisée par les promeneurs, cyclistes et amateurs de patins à roues alignés et reliée au réseau de pistes cyclables desservant Lévis et Québec.

Le Quai Paquet et l'esplanade de la Traverse ont été conçus pour faire transitionner le secteur d'une économie industrielle à une économie de commerces, services et loisirs, orientée vers les résidents et les visiteurs de tous horizons. Lors de la conception de cet espace, les attentes en matière de retombées économiques sont importantes et se déclinent à différentes échelles :

[6] https://www.davie.ca/nouvelles/2025-03-08-pm-announcement-fr/, consulté le 18 mars 2025.

— **À l'échelle locale**, le Quai Paquet et l'esplanade de la Traverse s'insèrent dans un vaste réseau de parcs et espaces verts de la Ville de Lévis, parmi lesquels on compte le parc des Chutes-de-la-Chaudière, halte notoire pour les vacanciers en direction ou au retour de la Gaspésie, le parc de la Rivière-Etchemin et le parc de la Grande plée Bleue. Les clientèles ciblées sont les citoyens et les familles. Le parc a aussi vocation de jouer un rôle stratégique pour le rafraîchissement des résidents dans un contexte de changements climatiques et d'augmentation du nombre des épisodes météorologiques extrêmes (canicules). Près de 256 600 personnes-visites ont été évaluées pour la fréquentation du Quai Paquet en été et 56 900 personnes-visites en hiver (voir section « Une offre commerciale très limitée »).
— **À l'échelle régionale,** le Quai Paquet et l'esplanade de la Traverse sont reliés aux attraits récréotouristiques de Chaudière-Appalaches : la piste cyclable multifonctionnelle du Parcours des Anses chemine dans la ville de Lévis et rejoint le réseau cyclotouristique de la région Chaudière-Appalaches.
De plus, une programmation événementielle croissante a été prévue sur cet espace, avec des investissements municipaux importants, de l'ordre de 2 millions de dollars. Cette programmation comprend des activités hivernales (sentier glacé) et estivales (Festibière, Les Grands Feux Loto-Québec, Coupe Femina, Lévisium) ainsi que de nombreuses activités culturelles. Des attractions ponctuelles, comme une grande roue, ont été implantées pour une durée limitée sur le site.
— **À l'échelle internationale**, les ambitions de la Ville de Lévis sont d'attirer davantage de visiteurs internationaux en visite dans la ville de Québec ainsi que de devenir un quai d'amarrage de navires de croisière de taille moyenne. C'est à partir de 2017, en partenariat avec l'Administration portuaire de Québec, que quelques bateaux de croisières fluviales et internationales ont accosté au Quai Paquet (un en 2017, trois en 2024), dans une perspective de délestage du Port de Québec. Ces bateaux ont une longueur de 200 mètres et moins, la dimension du Quai Paquet lui-même étant de 180 mètres. Le caractère ponctuel de l'activité devrait subsister, en raison des contraintes techniques et des attentes des croisiéristes embarqués dans ces navires (expédition, luxe).

La carte touristique de Lévis 2024-2025 présente en image cette situation : le secteur de la Traverse s'organise principalement autour du traversier, des navires de croisières et des régates. Il offre stationnement et information touristique ainsi que rafraîchissement et divertissement familial au Quai Paquet. Alors que l'iconographie suggère un Vieux-Lévis bâti et habité, la frange située entre Saint-Laurent et la falaise est complètement effacée par ce dernier attrait paysager. Seuls subsistent le lieu historique national du chantier A.C. Davie et les grands ensembles multilogements de l'est, tandis que les accès au Vieux-Lévis sont signalés par la schématisation des escaliers rouges et de la Côte des Bûches. Les galeries du centre d'art Regart ainsi que le Bunker de la Science sont les seules attractions commerciales indiquées.

Le secteur de la Traverse comme milieu de vie complet est en retrait des représentations pour les visiteurs.

FIGURE 9 - Extrait de la carte touristique de Lévis 2024-2025



Source : Ville de Lévis, 2025.

4.1.4 Des cadres de planification pour un milieu de vie complet et durable

Pourtant, les cadres de planification dans lesquels s'insère le secteur de la Traverse offrent tous les outils pour renforcer la multifonctionnalité du secteur, dans une perspective de ville de proximité dense et dotée de commerces et services diversifiés. Ils proposent une vision et des orientations qui, à l'échelle métropolitaine, régionale et locale, mettent l'accent sur la mobilité durable, les milieux de vie complets, la croissance raisonnée, la valeur patrimoniale du bâti et des paysages ainsi que le souci de l'environnement. Ces thématiques sont déclinées avec une emphase variable dans les documents suivants :

— **Le 2e PPMADR** de la CMQ – adopté le 21 novembre 2024;
  > Vu l'adoption du second projet de PMADR, la présente section ne prendra pas en compte le PMAD actuellement en vigueur.
— **Le SADR** de la Ville de Lévis – entrée en vigueur le 15 avril 2015, mise à jour le 29 janvier 2024;

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Lévis est entré en vigueur le 26 juin 2012, mis à jour le 31 décembre 2020. Néanmoins, ce document n'est plus considéré comme référence pour la planification du territoire. Les analyses du plan d'urbanisme ont donc été exclues du présent rapport. Un tableau récapitulatif des orientations est présenté à l'issue de cette section.

Les orientations

Le statut de noyau traditionnel du secteur de la Traverse, combiné à sa fonction de pôle de mobilité durable, lui confère une double vocation qui renforce son potentiel de revitalisation aux différentes échelles de planification :

— La volonté d'orienter le développement urbain vers des milieux de vie complets signale l'importance du renforcement et de la diversification des activités dans le secteur de la Traverse. Le caractère mixte historique et actuel de la Traverse offre un fort potentiel pour la consolidation du secteur;

— Le secteur est identifié comme névralgique aux trois échelles pour les usagers du transport actif et collectif. Son positionnement et son rôle structurant pour la mobilité durable accentuent également son potentiel de consolidation et de développement des mobilités durables;
— La centralité historique, patrimoniale, culturelle et paysagère du secteur est soulignée;
— En tant que secteur connecté au fleuve et au paysage riverain, le secteur de la Traverse est directement lié à la mise en œuvre de la Trame verte et bleue métropolitaine;
— Le PPU du Vieux-Lévis, dans lequel est compris le secteur de la Traverse, vise la mise en valeur du cadre patrimonial, le renforcement des activités économiques et la valorisation du potentiel touristique.

Planification métropolitaine

La planification métropolitaine est basée sur le second Projet de plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PPMADR) adopté par la Communauté métropolitaine de Québec le 21 novembre 2024. Dans ce document, la CMQ présente notamment une vision, des orientations et des cibles permettant de guider et d'encadrer son développement de façon durable et cohérente avec la réalité des 28 villes et municipalités la composant.

La vision autour de laquelle s'articule le second PPMADR de la CMQ est : « ***Bâtir ensemble une communauté plus forte*** ». La CMQ annonce sa volonté de poursuivre son développement tout en gardant les particularités territoriales et les besoins de la population au cœur des réflexions.

Au travers des orientations de la CMQ, le secteur de la Traverse trouve des balises d'aménagement favorisant la revitalisation et la priorisation d'un développement autour des infrastructures de mobilité durable.

Planification régionale – SADR de la Ville de Lévis

La planification régionale est basée sur le Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la Ville de Lévis, entré en vigueur le 15 avril 2015. La dernière mise à jour date du 29 janvier 2024.

En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, l'élaboration d'un SAD ou d'un SADR est de la responsabilité des MRC. Or, certaines villes, dont la Ville de Lévis, ont, de manière concomitante, les pouvoirs et responsabilités d'une MRC et d'une ville. Ces villes peuvent maintenir en vigueur un document unique contenant les dispositions propres au contenu d'un SAD et d'un plan d'urbanisme. Malgré cette possibilité, la Ville de Lévis possède à la fois un SADR et un plan d'urbanisme. Le SADR fait toutefois référence. Parmi les nombreuses thématiques abordées dans le SADR de la Ville de Lévis, six ont un lien direct avec la revitalisation du secteur de la Traverse.

Plan particulier d'urbanisme du Vieux-Lévis

Le plan d'urbanisme de la Ville de Lévis comprend cinq PPU permettant une planification détaillée des différents noyaux traditionnels, tel qu'exigé par le SADR de la Ville de Lévis. Parmi ces PPU, celui du Vieux-Lévis traite du secteur de la Traverse en détail.

La vision présentée dans le PPU du Vieux-Lévis vise à renforcer son rôle de cœur patrimonial, culturel et touristique de la Ville de Lévis, tout en assurant un cadre de vie dynamique et attrayant pour ses résidents. Le secteur se distingue par la richesse de son patrimoine bâti et naturel, ainsi que par son positionnement en bordure du fleuve.

À l'échelle métropolitaine, le concept d'organisation spatiale part du principe que le Vieux-Lévis, incluant la Traverse, est un quartier névralgique dans le lien visuel entre le pôle de la colline Parlementaire et le Vieux-Québec, côté Québec et le Pôle Desjardins ainsi que le quartier Miscéo, côté Lévis.

FIGURE 10 - Concept d'organisation spatiale, échelle métropolitaine - PPU du Vieux-Lévis



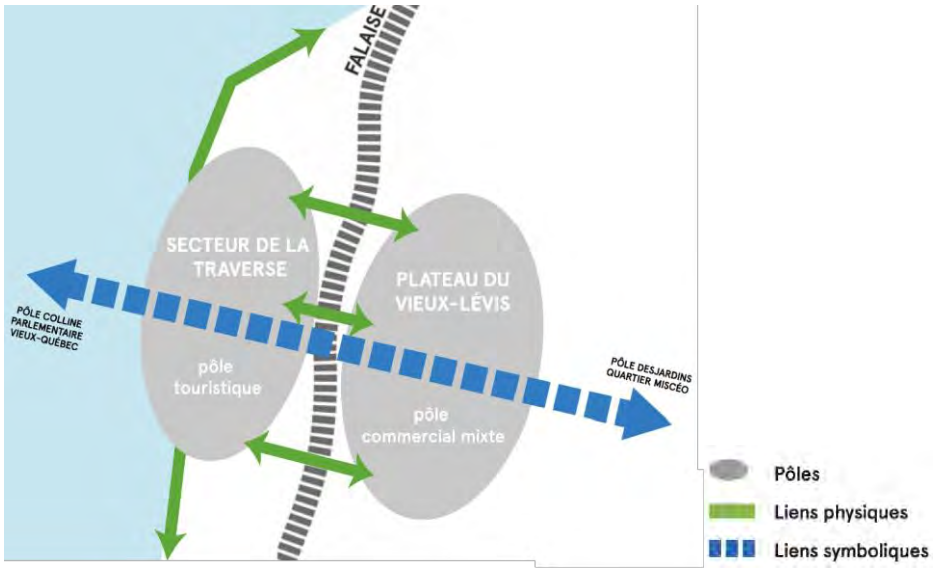
Source : PPU Vieux-Lévis, 2017.

Le PPU du Vieux-Lévis entend consolider son offre commerciale et culturelle, mettre en valeur ses paysages exceptionnels et ses institutions fondatrices, et optimiser son potentiel d'aménagement de manière respectueuse et inclusive. La diversité et la qualité des espaces publics sont au cœur des interventions pour favoriser l'animation du secteur.

Le Vieux-Lévis se positionne comme une porte d'entrée touristique incontournable, misant sur son identité unique pour accroître son attractivité. Cette vision guide les actions et les orientations d'aménagement afin d'assurer un développement harmonieux et durable du secteur.

Les pôles de la basse-ville (secteur de la Traverse) et de la haute-ville (Vieux-Lévis) jouent des rôles distincts, respectivement pôle touristique et pôle commercial mixte, mais sont reliés par des liens physiques actifs et routiers.

FIGURE 11 - Concept d'organisation spatiale, échelle du PPU - PPU du Vieux-Lévis



Source : PPU Vieux-Lévis, 2017.

TABLEAU 3 - Orientation du PPU du Vieux-Lévis

	ORIENTATIONS
1	« Préserver et mettre en valeur les caractéristiques patrimoniales, paysagères et historiques du quartier »
2	« Favoriser le dynamisme économique, social et culturel du Vieux-Lévis »
3	« Confirmer le secteur de la Traverse comme pôle d'accueil touristique et vitrine de la culture lévisienne »
4	« Retisser les liens, faciliter l'accès et sécuriser les déplacements »

Source : PPU du Vieux-Lévis, 2017.

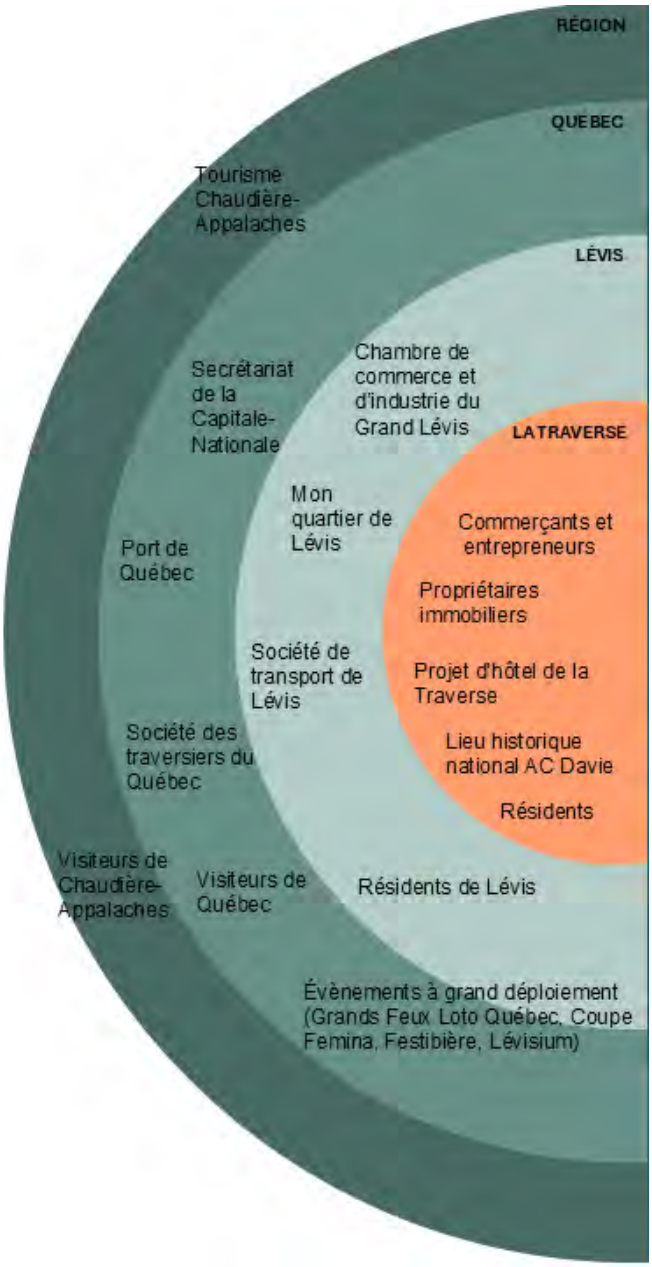
TABLEAU 4 - Orientations du PPMADR de la CMQ en lien avec le secteur de la Traverse

ORIENTATION PPMADR	SADR DE LA VILLE DE LÉVIS
« Favoriser la mise en place de milieux de vie durables et contribuant à la santé de la population. » (Orientation 1)	« Des milieux de vie complets »
« Structurer l'occupation du territoire selon la mobilité durable. » (Orientation 2)	« La mobilité durable : le transport collectif et le transport actif »
« Orienter la croissance urbaine vers des localisations optimales pour assurer une occupation durable du territoire. » (Orientation 3)	« Des noyaux traditionnels »
« Reconnaître les paysages et le patrimoine comme des richesses collectives contribuant à la qualité de vie et à l'identité culturelle du territoire. » (Orientation 5)	« La culture, les éléments identitaires et les éléments d'intérêt visuel » et « Les points de vue d'intérêt métropolitain »
	« La qualité du cadre bâti »
« Accroître le bien-être de la population et le rayonnement du territoire par la mise en œuvre de la Trame verte et bleue métropolitaine. » (Orientation 6)	
	« Le tourisme »

4.1.5 Le réseau des acteurs et parties prenantes

La cartographie suivante des parties prenantes met en évidence que, malgré la cohérence des documents de planification, des acteurs situés à diverses échelles décisionnelles ou d'intérêt gravitent autour du secteur de la Traverse, chacun avec ses préoccupations : développement économique et touristique, milieu de vie complet, mise en valeur de la culture, etc.

FIGURE 12 - Cartographie des parties prenantes dans le secteur de la Traverse



4.2 UNE TRAME URBAINE DÉFINIE PAR LES MOBILITÉS

FAITS SAILLANTS

- Les mobilités, notion dynamique et complexe au cœur des pratiques du secteur de la Traverse
- Un secteur qui se vit dans le déplacement (1 million de personnes par an) plutôt que dans l'établissement (299 résidents environ)
- Un secteur occupé à 43 % par les infrastructures de transport (tous modes confondus)
- L'auto, facteur d'organisation physique du territoire (route, stationnements)
- Le transport collectif, dominé par les flux saisonniers sur le traversier
- Les mobilités actives, difficiles à évaluer, mais structurantes sur le plan des aménagements

Le secteur de la Traverse, carrefour de transport, se définit par le mouvement. En effet, ce lieu de convergence n'en est pas pour autant un lieu de permanence. Les usagers circulent plus qu'ils ne restent à la Traverse, et ce, au gré de leurs occupations. Les multiples dynamiques de ces circulations ont un impact direct sur la trame urbaine du secteur, façonnée par les infrastructures du passé et du présent. Les mobilités, soit les motifs, les modes, les temporalités et les lieux du déplacement, ainsi que l'expérience individuelle et collective qu'en font les usagers, sont fortement conditionnées par ces héritages.

Infrastructures et pratiques sociospatiales du mouvement dessinent un lieu de passage dans lequel les occasions de s'arrêter sont présentes, mais se positionnent encore à l'écart des parcours des usagers.

4.2.1 Transports, « pleins » et « vides »

L'organisation de la trame urbaine du secteur de la Traverse se caractérise par l'importante superficie qu'occupent les infrastructures dédiées à la mobilité et aux loisirs ainsi que par la discontinuité d'un bâti urbain, également marqué par l'hétérogénéité des gabarits.

L'importante superficie des infrastructures de transport

Les infrastructures de transport occupent une place prépondérante dans l'organisation de la trame urbaine du secteur de la Traverse. Elles couvrent 43 % de la superficie du territoire à l'étude.

Elles comprennent les rues, les trottoirs, les pistes cyclables, la gare maritime du traversier, le terminus d'autobus la Traverse, les infrastructures de mobilité active (escalier rouge, Côte des Bûches) ainsi que plusieurs stationnements dédiés. Notamment, le stationnement incitatif de la Société des traversiers du Québec, les stationnements du Quai Paquet et les stationnements de l'ancien bureau de poste (Le Cube) ainsi que des immeubles mulitlogements sont compris dans ces infrastructures de support aux mobilités automobiles.

De plus, l'examen de l'usage des lots dans le secteur de la Traverse montre que certains « vides » (voir ci-après) sont des lots vacants occupés par des stationnements privés (vacant/mobilité). Ceux-ci représentent près de 5 % de la superficie totale du secteur.

Les lots « pleins », soit les lots construits, ne représentent qu'un cinquième de la superficie des lots du secteur de la Traverse. L'espace restant est occupé par l'esplanade de la Traverse et la fontaine du Quai Paquet, laquelle couvre plus du tiers du secteur.

TABLEAU 5 - Superficies et ratios des usages et morphologies dans le secteur de la Traverse

USAGE	SUPERFICIE (M²)	SUPERFICIE (HA)	RATIO DE SUPERFICIE (%)
Bâti	39 629,24	3,96	20,6 %
Mobilité	73 173,76	7,32	38,1 %
Récréatif/Public	66 539,73	6,65	34,7 %
Complètement vacant	3 384,73	0,34	1,8 %
Vacant/mobilité	9 213,27	0,92	4,8 %
Superficie totale - secteur de la Traverse	**191 940,73**	**19,19**	**100 %**

Source : Rôle d'évaluation foncière de la Ville de Lévis, 2024.

Les « pleins » et les « vides »

Le secteur de la Traverse se caractérise par la forte fragmentation du cadre bâti. L'examen des « pleins » et des « vides » révèle un tissu urbain marqué par une forte discontinuité où les terrains vacants et les espaces résiduels sont nombreux (carte « Usage des lots dans le secteur de la Traverse »).

Cette fragmentation est accentuée par la répartition inégale des constructions le long de la rue Saint-Laurent. La majorité des bâtiments se trouvent d'un seul côté de la rue, laissant l'autre rive largement dégagée. Cette absence de vis-à-vis bâti amplifie le sentiment de vide et réduit l'effet d'encadrement de l'espace public, affaiblissant ainsi la perception d'un environnement urbain structuré et dynamique.

Les vides urbains prennent diverses formes dans le secteur. Certains sont des terrains vacants constructibles, tandis que d'autres sont occupés par de vastes aires de stationnement. Bien que ces stationnements répondent à un besoin fonctionnel, ils créent des ruptures dans le tissu urbain et nuisent à la continuité des parcours piétons. D'autres espaces, comme le Quai Paquet et certains aménagements publics, jouent un rôle structurant, mais leur intégration au cadre bâti demeure incomplète.

À cette fragmentation spatiale s'ajoute l'hétérogénéité des gabarits. Le secteur regroupe des bâtiments de faible hauteur, mais à grande emprise au sol, tels que la gare maritime et le bâtiment de l'ancienne gare intermodale, des constructions plus massives et élevées, comme l'édifice de l'ancien bureau de poste (Le Cube) et certains immeubles multifamiliaux, ainsi que de plus petites structures résidentielles ou mixtes, principalement situées le long de la rue Saint-Laurent. Cette variété morphologique, en l'absence d'une trame urbaine cohérente, accentue le manque d'unité du cadre bâti.

Plutôt que de favoriser une complémentarité entre les usages, cette configuration dispersée affaiblit la lisibilité du secteur et son dynamisme. L'absence de structure claire dans l'aménagement du cadre bâti a un impact sur la cohésion et la densité du milieu. La mixité, bien que présente, demeure incomplète et peu affirmée.

Certains « pleins » sont aussi des bâtiments liés aux mobilités du passé et du présent :

— La gare maritime du traversier Québec-Lévis, construite en 2015, prend la suite de l'ancienne gare intermodale dans l'accueil des passagers de ce moyen de transport. Elle est située le long des quais, à proximité des passerelles d'embarquement, réduisant le temps de marche des passagers. La gare maritime constitue un élément clé de la requalification du secteur de la Traverse mise de l'avant par la Ville de Lévis, soit des installations modernes et fonctionnelles conjuguées avec le parc urbain du Quai Paquet en bordure du fleuve Saint-Laurent et de ses berges. En 2025, la réfection de la terrasse était envisagée.

— La gare intermodale, construite en 1864, a initialement servi d'hôtel de ville. Elle a encouru des transformations successives, en phase avec celles du quartier. Point névralgique du transport ferroviaire jusqu'aux années 1970, elle a vu ses usages évoluer au fil du temps. Le bâtiment, aujourd'hui occupé par le Bureau d'information touristique, une galerie d'art et un service d'entretien et de location de vélo, a également subi plusieurs modifications architecturales marquant ces différentes époques. Elle présente des enjeux sur le plan de la rénovation (amiante). Elle est entourée d'un espace public ouvert, aujourd'hui utilisée comme halte cycliste. Ces espaces pourraient néanmoins être développés. La marquise, rappel des quais ferroviaires, est un élément de patrimoine protégé.

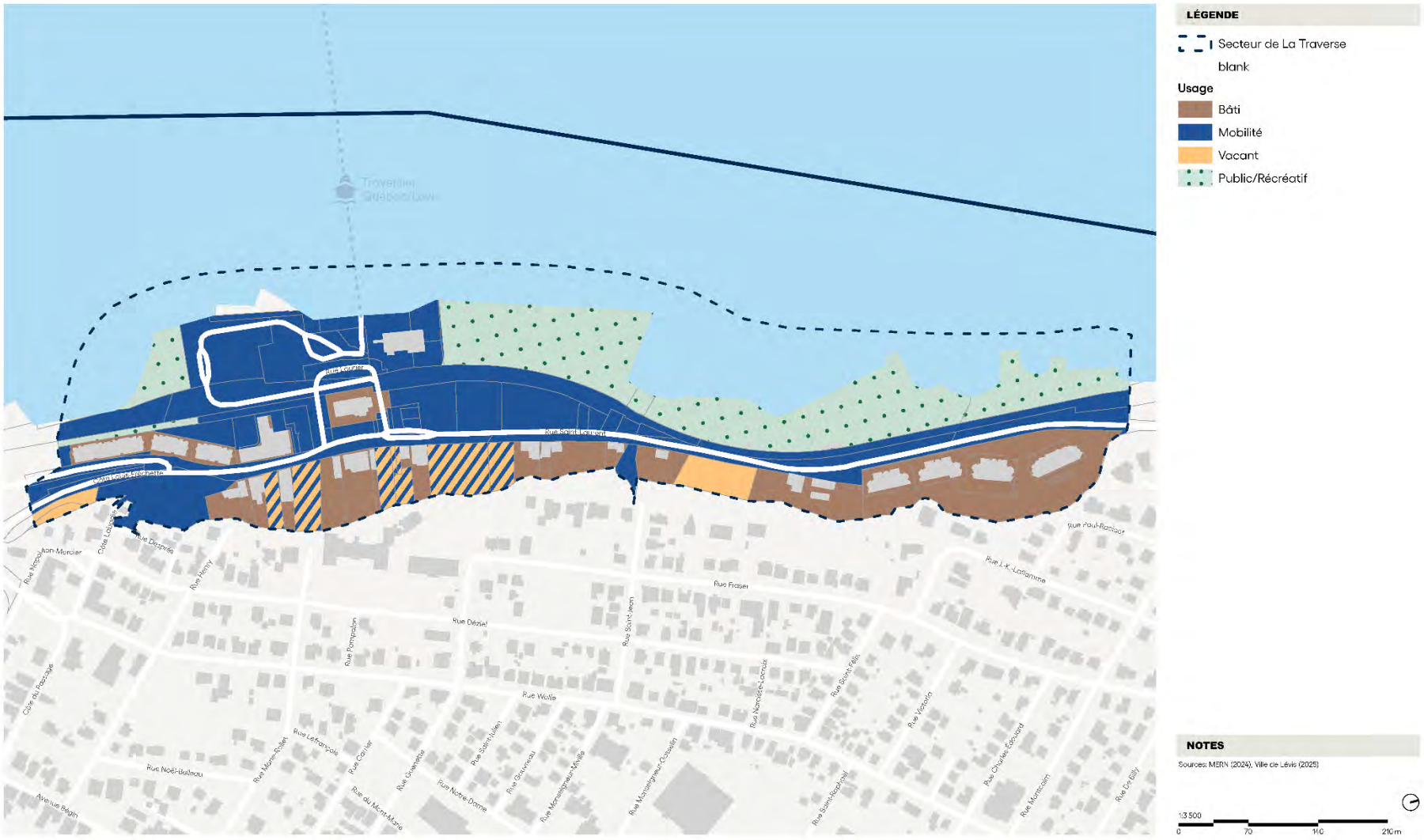
— L'Édifice Louis-Saint-Laurent, actuellement occupé par le Cube, le Corsaire et le Bunker de la Science, est un ancien bâtiment de Postes Canada, construit dans la proximité immédiate du train et des convois postaux. Datant de 1955, cet édifice moderne de 38 000 pieds carrés, construit en pierre calcaire et granit rose, a été réalisé selon les plans de Paul-Émile Samson, architecte de Lévis, et de Gaston Amyot, architecte de Québec. Il a été construit à l'épreuve des hautes marées et du feu et l'aménagement de son hall d'entrée était fait de marbre rose et vert.[7] L'édifice a été entièrement rénové en 2006. Sa terrasse extérieure, sur le toit, est accessible uniquement de l'intérieur pour les usagers du bâtiment.

— Le lieu historique national du chantier A.C. Davie, à la fois un « plein » (musée entre Saint-Laurent et la falaise) et un « vide » (vestiges du chantier sur le bord de l'eau) signale dans l'espace un lieu d'intérêt récréotouristique important, situé à l'extrême est du secteur de la Traverse.

D'autres bâtiments se démarquent par leur valeur patrimoniale et leur rôle dans l'histoire du secteur. La maison Taylor-Davie, érigée en 1829, témoigne quant à elle du passé industriel et maritime de la Traverse. Les quelques bâtiments de la rue Saint-Laurent, construits avant 1900, ont quant à eux une valeur patrimoniale d'ensemble vu leur similitude et leur proximité les uns avec les autres.

[7] https://www.ville.levis.qc.ca/fileadmin/Documents_PDF/Histoire-secteur-Traverse.pdf, consulté le 21 mars 2025.

FIGURE 13 - Usages et morphologies sur les lots du secteur de la Traverse



BC2 | Ville de Lévis | Usage des lots **Revitalisation du secteur de la Traverse** | 19 mars 2025 **PRÉLIMINAIRE** | Version 01 **PROJET 5422403**

Les années de construction

Le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis se caractérisent par une importante proportion de bâtiments anciens, dont une grande partie a été construite avant 1900 ou entre 1900 et 1950. Peu de nouvelles constructions ont vu le jour après 1950, et pratiquement aucune après 1975. Dans le secteur de la Traverse, les nouvelles constructions qui ont vu le jour après cette date sont dispersées entre 1960 et 1990. Les blocs multilogements situés à l'est du secteur ont été édifiés graduellement, au cours des années 2000.

À l'échelle de Lévis, les bâtiments récents sont plus nombreux hors du périmètre du secteur de la Traverse et du Vieux-Lévis, avec une proportion significative de constructions postérieures à 1950 et une augmentation marquée après 1975. Cette différence illustre une dynamique d'évolution contrastée entre le cœur historique, où le patrimoine bâti a été largement conservé, et les secteurs périphériques qui ont connu un développement plus tardif et continu.

TABLEAU 6 - Période de construction des bâtiments dans le secteur de la Traverse (incluant le Plateau), le Vieux-Lévis et Lévis

PÉRIODE DE CONSTRUCTION, 2021			
	Secteur de la Traverse	**Vieux-Lévis**	**Lévis**
1960 ou avant	270 *40,6 %*	1 955 *49,9 %*	8 965 *13,6 %*
1961 à 1980	90 *13,5 %*	1 050 *26,8 %*	17 445 *26,5 %*
1981 à 1990	80 *12,0 %*	315 *8,0 %*	11 055 *16,8 %*
1991 à 2000	60 *9,0 %*	135 *3,4 %*	8 735 *13,3 %*
2001 à 2005	55 *8,3 %*	75 *1,9 %*	4 930 *7,5 %*
2006 à 2010	70 *10,5 %*	105 *2,7 %*	4 760 *7,2 %*
2011 à 2015	15 *2,3 %*	130 *3,3 %*	3 840 *5,8 %*
2016 à 2021	25 *3,8 %*	150 *3,8 %*	6 016 *9,1 %*
TOTAL	**665**	**3 915**	**65 746**

Source : Statistique Canada, recensement de la population, 2021.

L'état du cadre bâti du secteur de la Traverse est comparable à celui de l'ensemble de Lévis en ce qui concerne les logements. En 2021, 4,0 % des logements du secteur nécessitaient des réparations majeures, contre 3,8 % pour l'ensemble de la ville[8]. Ce faible écart suggère que, malgré son âge plus avancé, le cadre bâti du secteur de la Traverse bénéficie d'un niveau d'entretien similaire à celui du reste du territoire.

[8] Statistique Canada, recensement 2021.

FIGURE 14 - Nombre d'étages des bâtiments dans le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis

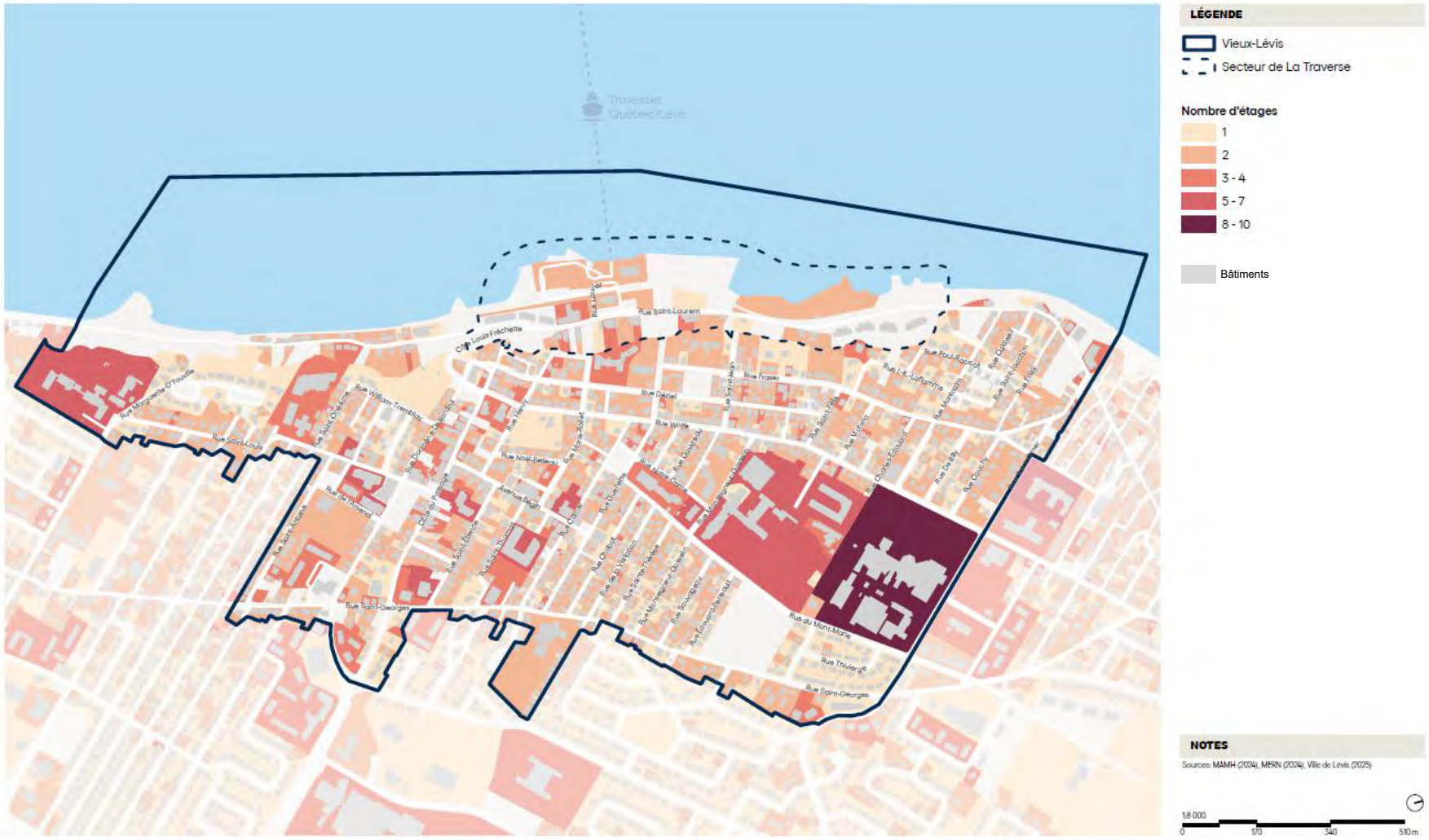
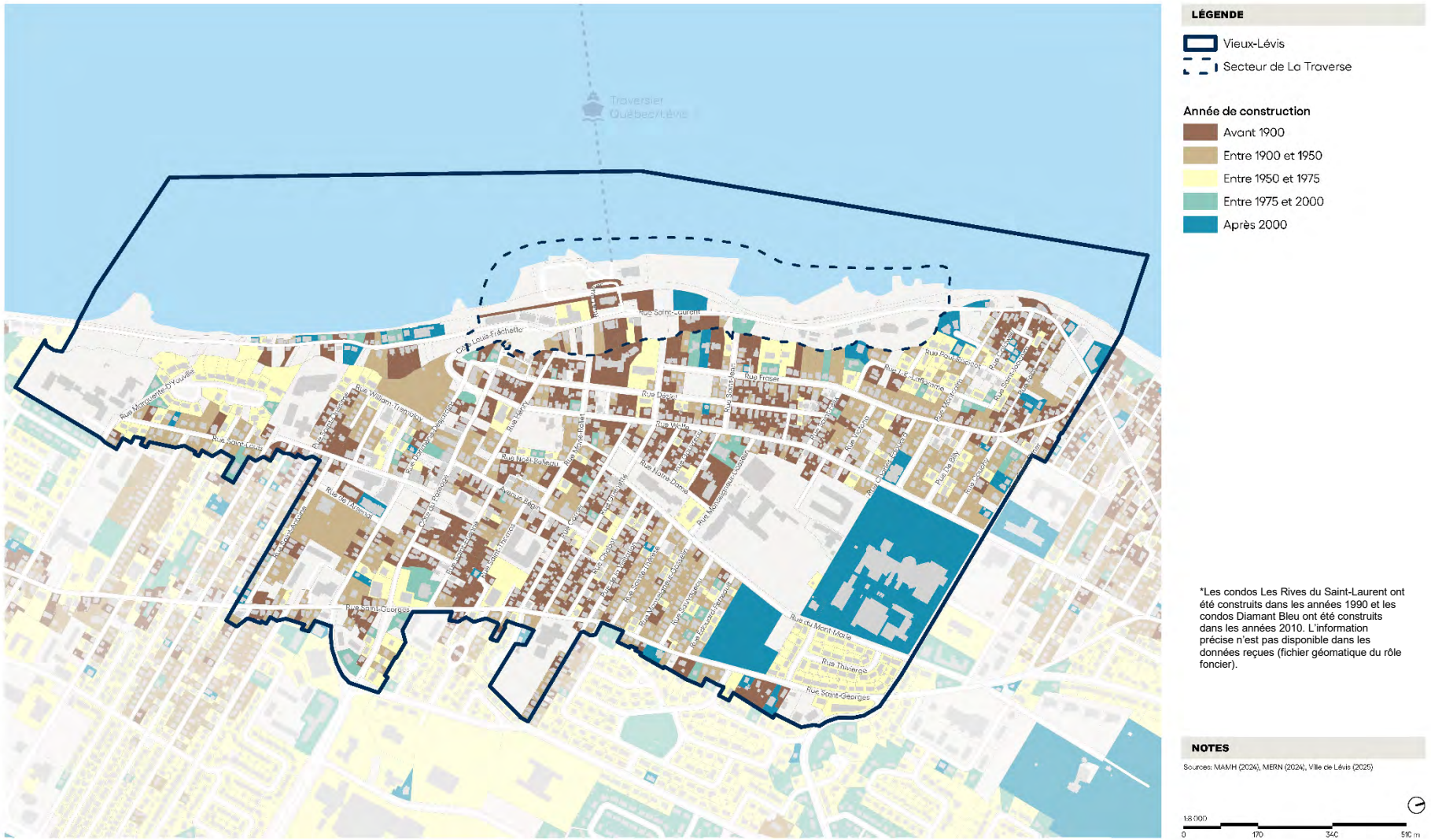


FIGURE 15 - Année de construction des bâtiments dans le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis



BC2 | Ville de Lévis | Années de construction **Revitalisation du secteur de la Traverse** | 12 mars 2025 **PRÉLIMINAIRE** | Version 01 **PROJET 5422403**

4.2.2 Espaces, temps et modes des mobilités

Le secteur de la Traverse est un site de convergence et d'intermodalité pour les déplacements actifs, collectifs et automobiles. Les mobilités individuelles et collectives ont été redéfinies par l'évolution des moyens de transport, l'urbanisation de la région de Québec ainsi que les mutations des modes de vie. En comparaison avec les flux quotidiens d'origine et de destination de Lévis Centre (133 631 déplacements)[9], les mobilités quotidiennes dans le secteur de la Traverse représentent une part résiduelle.

Néanmoins, en 2024, et sur la base des informations disponibles, des centaines de milliers de personnes transitent à pied, à vélo, en auto, en traversier et en autobus par le secteur de la Traverse, sur une base annuelle, alors qu'il n'est peuplé que de 299 personnes, n'accueille que 16 commerces et entreprises et n'occupe que 175 travailleurs (voir « Une marge du développement économique »). La part modale de ces déplacements est très variable tout comme les temporalités (saisonnalité, événements) et les motifs (travail, loisirs, achats, éducation, incluant les utilisateurs réguliers ainsi que les excursionnistes et les touristes).

Les informations disponibles auprès de la Société des traversiers du Québec, sur la base des compteurs de vélo et de partenaires additionnels, permettent de cerner les grandes tendances des mobilités dans le secteur ainsi que les enjeux d'organisation microlocale et de collaboration.

Rues et stationnement pour autos

Une grande partie des déplacements à partir et vers le site de la Traverse s'effectuent en auto. Comme l'indique le recensement de Statistique Canada de 2021, 80 % des résidents du secteur se déplacent en auto. Le mode privilégié pour se rendre aux activités sur le Quai Paquet (événements, sentier glacé) est l'automobile. Le traversier transporte entre 500 et 1 200 autos par jour, selon la période de l'année, ce qui crée des situations de congestion routière dans la rue Saint-Laurent et la côte Louis-Fréchette, notamment lors des grands événements (feux d'artifice, festivals) .

Les rues

La rue Saint-Laurent constitue un axe structurant de ce type de mobilité dans le territoire à l'étude. Le secteur de la Traverse est relié au Vieux-Lévis par la côte Louis-Fréchette et la côte de la rue Saint-Laurent qui contournent l'escarpement séparant l'esplanade du Quai Paquet du plateau. La rue Saint-Laurent représente aussi une section de la route des Navigateurs, un itinéraire touristique régional qui longe la rive sud du Saint-Laurent.

À l'échelle locale, les commerçants du secteur ont noté l'effet de coupure entre le sud de la rue Saint-Laurent, occupé par des commerces, et le nord, où se situe l'accès au traversier et au Quai Paquet. Des enjeux de sécurité et de confort des usagers ont été signalés, tout comme des difficultés liées au stationnement des clients potentiels. Enfin, l'aménagement de terrasses durant l'été pourrait être compromis par la proximité de la rue et des stationnements avec les espaces disponibles dans le secteur.

Les stationnements

En raison de la présence de plusieurs activités sur le Quai Paquet, le stationnement est un corrélat important de l'accessibilité automobile du site. Le secteur de la Traverse compte approximativement 416 cases de

[9] Selon l'Enquête Origine-Destination de 2017 : https://www.enqueteodregionquebec.cmquebec.qc.ca/index.html, consulté le 21 mars 2025. Les données de l'Enquête Origine-Destination de 2017 pour la région métropolitaine de Québec ne sont pas disponibles à l'échelle du secteur de la Traverse et du Vieux-Lévis.

stationnement, lesquelles couvrent une bonne partie du secteur concerné. Une diversité de situations est observée :

— Plusieurs cases de stationnement sur rue :
  > 26 cases sans limitation;
  > 54 cases avec une limitation de 2 heures;
  > 9 cases avec une limitation par vignettes;
— Quatre stationnements payants gérés par un organisme à but non lucratif (Patro de Lévis) (145 places) : les usagers peuvent se procurer un laissez-passer pour stationner durant 90 jours consécutifs;
— Un stationnement payant de 230 places géré par la Société des traversiers du Québec.

Le niveau d'utilisation des stationnements du secteur de la Traverse n'a pas encore été documenté par une étude. Cependant, la majorité des parties prenantes du secteur font état d'enjeux de disponibilité des infrastructures présentes sur le territoire pour les visiteurs, les résidents de Lévis, les travailleurs.

De plus, des interrogations pèsent sur le devenir de ces espaces :

— Selon la Direction du développement économique, les commerçants perçoivent un enjeu avec une suroccupation potentielle et une difficulté liée au statut payant des cases disponibles dans les stationnements gérés par le Patro de Lévis;
— La Direction des transports et de la mobilité durable de la Ville suggère que le fait que des usagers puissent se procurer un laissez-passer pour 90 jours conduit à une privatisation de ces espaces. La Ville de Lévis suggère plutôt qu'il y a de la disponibilité dans les parcs du secteur;
— La gestion des stationnements est identifiée comme un enjeu par la Ville de Lévis. Notamment, celle-ci s'interroge sur la pertinence de laisser un organisme à but non lucratif et non spécialisé, le Patro de Lévis, continuer à prendre en charge quatre des principaux parcs du secteur. Elle explore la possibilité de céder cette gestion à Mon Quartier de Lévis, à un autre organisme à but non lucratif par mise en concurrence, à une entreprise privée spécialisée ou encore de mettre fin au paiement des stationnements et de les rendre gratuits, comme sur l'ensemble du territoire de Lévis.
— La Ville de Lévis est ouverte à considérer des stratégies de rationalisation et d'optimisation des espaces de stationnement, telle que – par exemple – la construction d'un stationnement étagé multifonctionnel, advenant la faisabilité d'un tel équipement. Celui-ci pourrait remplacer les installations actuelles et accroîtrait la capacité d'accueil tout en libérant du foncier pour le redéveloppement.

Le PPU du Vieux-Lévis formulait déjà des recommandations pour le stationnement dans le secteur de la Traverse, et notamment :

— Conserver un minimum de 350 cases de stationnement hors rue accessibles au public;
— Instaurer un programme pour favoriser l'utilisation des cases de stationnement pour la clientèle des commerces du secteur de la Traverse
— Favoriser la construction de cases supplémentaires de stationnement pour les employés et résidents du secteur par la construction de stationnement étagés privés, sobres, localisés en arrière-lot;
— Poursuivre l'analyse de l'offre et de la demande en stationnement dans le secteur de la Traverse.

.

Les mobilités collectives

Les mobilités collectives dans le secteur de la Traverse s'organisent autour de deux moyens de transport principaux - le traversier, l'autobus - et du service de navette ponctuelle (Navette Paquet).

Le traversier

Le traversier Québec-Lévis est un service de transport collectif fluvial qui relie le secteur de la Traverse au Vieux-Québec. Il s'agit d'un service stratégique dont dépendent de nombreux commerçants et entrepreneurs du secteur. Toutefois, celui-ci présente des signes de fragilité (grève, bris mécaniques).

Le service est offert à une fréquence de 30 minutes en journée et à une fréquence de 60 minutes entre 18 h 30 et 9 h du matin. Il est offert à une fréquence de 20 minutes lors des événements du Quai Paquet. Deux traversiers construits dans les années 1970 et rénovés dans les années 2000, les Lomer-Gouin et Alphonse-Desjardins, opèrent la majorité du temps le service, transportant en moyenne 1,5 million de personnes, 260 000 véhicules et 100 000 vélos par an. Ces navires, de forte capacité et puissance, sont capables de manœuvrer dans les glaces du fleuve en saison hivernale.

L'achalandage de ce moyen de transport est fortement conditionné par la saisonnalité :

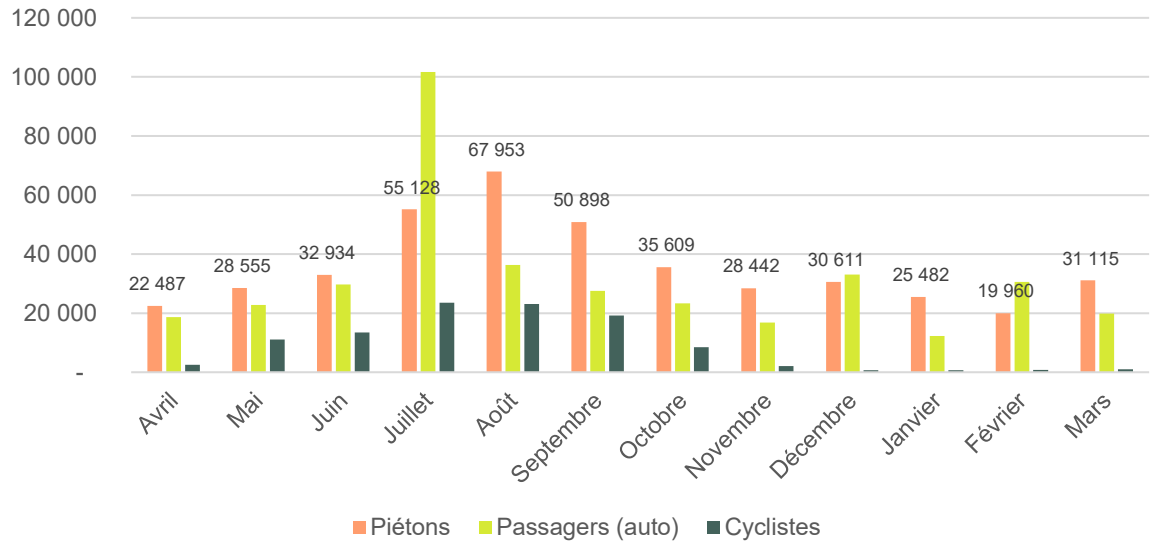
— L'achalandage de la clientèle régulière, composée surtout de travailleurs, se situe entre 2 000 et 4 000 personnes en automne, en hiver et au printemps;
— Les mois de juillet et août concentrent 34 % de l'achalandage des passagers. Entre mai et septembre, on retrouve 62 % de l'achalandage annuel, comme l'indique le graphique suivant. En été, le nombre de passagers quotidiens peut dépasser 10 000;
— Lors des événements estivaux, la Société des traversiers du Québec met en place un service plus important : les deux traversiers sont mobilisés à une fréquence plus importante.

Les graphiques « Affluence sur le traversier Québec-Lévis, 2023 » mettent en évidence la variation saisonnière de l'achalandage pour ce service de transport ainsi que la variation de la part modale. Les piétons représentent en moyenne 50 % des passagers, contre 40 % pour les passagers en auto et 10 % pour les cyclistes. Cette part varie selon la période de l'année. En juillet, en raison de l'affluence de visiteurs motorisés (États-Unis, Canada, Québec) et du Festival d'été de Québec, les passagers en auto sont davantage représentés. La part des cyclistes s'établit entre 18 % et 20 % de mai à septembre.

La Société des traversiers du Québec opère aussi de nombreuses autres traverses au Québec. La Traverse Québec-Lévis est intégrée dans la proposition de circuits touristiques régionaux (« circuits vacances ») aux visiteurs qui empruntent ce moyen de transport avec leur auto. Plusieurs traverses sont ainsi proposées dans des itinéraires circulaires qui relient Québec à Charlevoix et la rive sud en passant par L'Isle-aux-Coudres, L'Isle-Verte et L'Isle-aux-Grues.

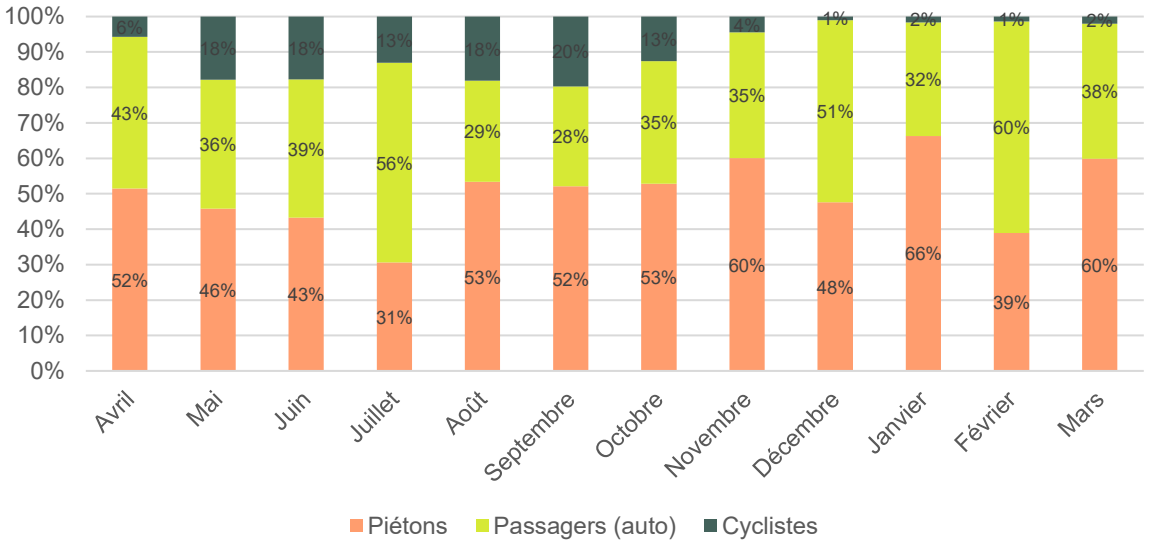
Les caissiers affectés à la billetterie agissent aussi comme agents touristiques *ad hoc*, distribuant conseils et fascicules publicitaires pour les passagers désireux d'en connaître davantage sur les attraits et les services disponibles dans le secteur de la Traverse et à Québec.

FIGURE 16 - Affluence sur le traversier Québec-Lévis, 2023 – Nombre de passagers



Source : Société des traversiers du Québec, 2024.

FIGURE 17 - Affluence sur le traversier Québec-Lévis, 2023 – Part modale



Source : Société des traversiers du Québec, 2024.

Le réseau d'autobus

Le secteur de la Traverse est le point de confluence de quatre lignes d'autobus qui parcourent le territoire de Lévis. La ville comprend une offre de 40 lignes environ, composées de 4 lignes d'autobus Lévisien, 10 lignes régulières, 4 lignes limitées, 8 express Québec/Sainte-Foy, 6 parcours Connexion et 8 taxibus.

Selon la Société de transport de Lévis, qui les opère, environ 83 000 montées ou descentes annuelles ont été enregistrées en 2024 sur le territoire de la Traverse. Ce nombre représente une proportion résiduelle (1,5 % environ) des déplacements annuels sur l'ensemble du territoire. En 2019, avant la pandémie de Covid-19, la STLévis enregistrait 4,9 millions de déplacements non liés (méthode des ventes)[10]. En 2024, ce nombre avait augmenté de près de +13 % selon la STLévis et dépassait donc les 5,5 millions de déplacements[11]. De plus, le nombre de montées et descentes est réparti de manière hétérogène au cours de l'année, sans que de l'information précise sur cette répartition soit disponible.

Deux lignes offrent un service à la fréquence régulière (Lévisien 2 et parcours 11/11A) et desservent un vaste territoire couvrant également la ville de Québec (Sainte-Foy, pour le Lévisien 2). Deux des lignes offrent un service concentré sur les heures de pointe du matin et de l'après-midi (parcours 13 et parcours 15).

Les usagers de l'autobus embarquent et débarquent au terminus de la Traverse, aménagé aux abords immédiats de l'ancienne gare intermodale. Des abribus leur permettent d'attendre le véhicule dans des conditions de confort relatives.

TABLEAU 7 - Services d'autobus dans le secteur de la Traverse

LIGNE	FRÉQUENCE	TRAJET
LÉVISIEN 2	5 h 30 - 18 h : aux 15 minutes 18 h-23 h 30/fin de semaine : aux 30 minutes	rue Wolfe / de l'Entente / Saint-Joseph – Monseigneur-Bourget (passage devant le cégep) – puis Guillaume-Couture sur toute sa longueur
PARCOURS 11/11A	6 h - 19 h : aux 30 minutes 19 h-23 h/fin de semaine : aux 60 minutes	Lévis centre / Lauzon avec une desserte locale (via Saint-Joseph / Lallemand / Champagnat / A.-Desjardins / P.-Kennedy / Saint-Édouard / Saint-Louis
PARCOURS 13	Pointe AM/pointe PM : aux 30 minutes	Saint-David via Hôtel-Dieu de Lévis - A.-Desjardins – siège social Desjardins - É.-Dallaire (UMANO) – Lamartine / Thomas-Chapais / des Rubis
PARCOURS 15	Pointe AM/pointe PM : aux 30 minutes	Pintendre via Hôtel-Dieu de Lévis – Saint-Omer – siège social Desjardins – P.-Kennedy – UQAR

Source : Société de transport de Lévis, communiqué interne, 2025.

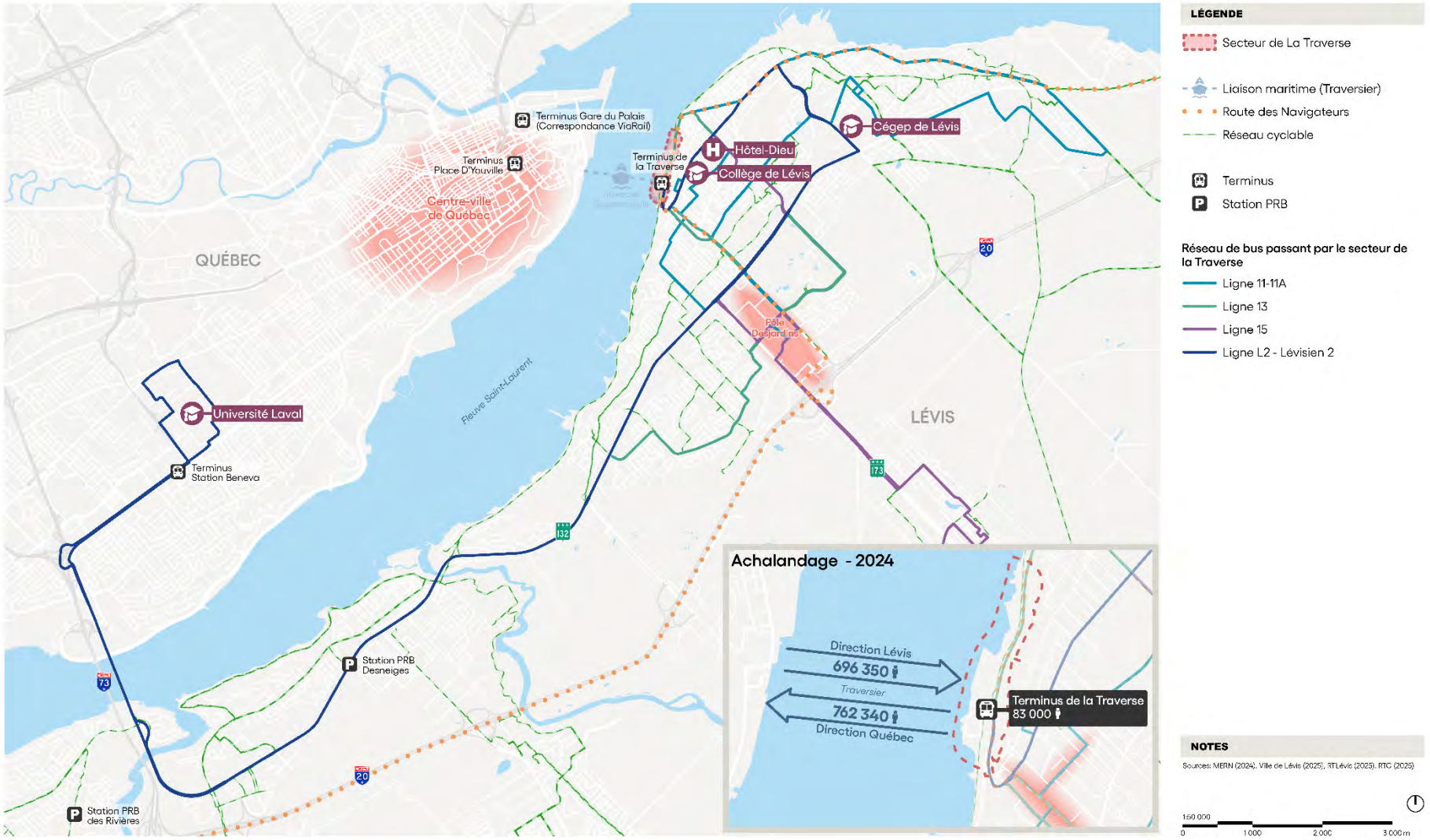
[10] https://www.stlevis.ca/sites/default/files/public/assets/stlevis/publications/stl-rappann-2022-24_aout_jf.pdf, consulté le 15 mars 2025.
[11] https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2097905/stlevis-autobus-transport-collectif-lallemand#:~:text=Le%20parcours%20reliera%20la%20route,les%20derni%C3%A8res%20ann%C3%A9es%20%C3%A0%20L%C3%A9vis, consulté le 15 mars 2025.

La Navette Paquet

La Navette Paquet désigne un service d'autobus ponctuel mis en place dès 2017 dans le cadre du programme Étébus. Celui-ci propose des itinéraires spécifiques, à prix réduit (gratuité pour les 11 ans et moins, 2 $ pour les 11 ans et plus), arrimés avec la programmation événementielle de Lévis. La Navette Paquet part du stationnement des Galeries Chagnon au Quai Paquet (avec un arrêt plateau Vieux-Lévis). En 2023 et 2024, elle partait du stationnement Desjardins (les travaux Guillaume-Couture).

Elle opère lors d'horaires de soirée (16 h 30 - 22 h ou 23 h) entre la mi-juin et début septembre, ce qui pose des difficultés d'appropriation pour les commerçants qui en bénéficient moins, mais répond à un besoin de desserte et d'alternative à l'auto pour accéder au Quai Paquet. Dès le mois de juillet 2023, seuls les événements (Les Grands Feux Loto-Québec, spectacle Surface) ont été desservis par la Navette Paquet. La Société de transport de Lévis fait état d'enjeux de disponibilité de véhicules et de main-d'œuvre. Elle a été reconduite en 2024, mais seulement lors des grands événements tenus au Quai Paquet.

FIGURE 18 - Les mobilités dans le secteur de la Traverse



BC2 | Ville de Lévis | Mobilité **Revitalisation du secteur de la Traverse** | 26 mai 2025 **PRÉLIMINAIRE** | Version 01 **PROJET 5422403**

Les mobilités actives

Les mobilités actives font partie intégrante du secteur de la Traverse. Elles façonnent les pratiques des visiteurs et des résidents.

Les mobilités cyclistes

Le secteur de la Traverse, en raison de la présence de la piste cyclable multifonctionnelle du Parcours des Anses et du circuit récréotouristique dans lequel celle-ci s'insère, est un site d'achalandage cycliste important.

En 2024, les compteurs installés devant le bâtiment de l'ancienne gare intermodale identifiaient 112 900 personnes-visites (voir la section « Une offre commerciale très limitée »), un nombre en légère diminution par rapport à 2023. De plus, en 2024, 88 564 vélos avaient embarqué sur le traversier, dans un sens ou dans l'autre.

La piste cyclable multifonctionnelle du Parcours des Anses, un parcours de 13 km de piste en bordure du fleuve, offre un panorama grandiose et est bâtie sur l'ancien tracé de la voie ferrée du Canadien National. La piste cyclable multifonctionnelle du Parcours des Anses est entièrement asphaltée, facile d'accès et bordée par plusieurs parcs qui permettent de faire un arrêt pour contempler le paysage ou pique-niquer. Elle est reliée à Québec par le pont de Québec et la Traverse Québec-Lévis. Elle se connecte aussi à la cycloroute de Bellechasse, un parcours de plusieurs dizaines de kilomètres qui entre dans les terres de la région Chaudière-Appalaches.

Quelques services additionnels sont présents dans le secteur de la Traverse pour les cyclistes, comme une boutique de location de vélo, une halte pique-nique à proximité du bâtiment de l'ancienne gare intermodale et des anneaux amovibles pour stationner les vélos en face de la gare maritime. La Ville de Lévis envisage également d'implanter un service de location libre-service de vélos électriques pour faciliter le franchissement du dénivelé topographique entre la Traverse et le plateau, où se situent les attraits du Vieux-Lévis.

Les mobilités piétonnes

Des aménagements spécifiques ont été prévus pour faciliter ces mobilités vers et depuis le secteur de la Traverse :

— **L'escalier rouge :** cet escalier relie la rue Saint-Jean, dans la haute-ville, et la rue Saint-Laurent, dans la basse-ville, dans le secteur de la Traverse. Construit en 1871, notamment pour faciliter l'accès au traversier, l'escalier a toujours été de couleur rouge, d'où son nom[12].

— **La Côte des Bûches** (anciennement côte Labadie) relie la rue Després et la rue Saint-Laurent en empruntant le tracé de l'ancienne côte Labadie, aussi connue sous le nom de Côte des Bûches, la plus vieille côte de Lévis. Cette côte a longtemps servi aux chevaux, puis aux voitures, et a été fermée à la circulation en 1981. À cause de l'angle prononcé de la côte, des bûches avaient jadis été plantées à la verticale le long de la voie pour servir d'appui aux chevaux et aux gens qui l'empruntaient. En 2025, les travaux de réaménagement de la Côte des Bûches, d'un montant de 4 millions de dollars, devraient débuter : ils se traduiront notamment par l'ajout d'éléments chauffants sous l'escalier et l'amélioration paysagère du tracé ainsi que l'installation d'une goulotte pour faciliter la montée et la descente des

[12] Commission de toponymie du Québec : https://toponymie.gouv.qc.ca/ct/ToposWeb/Fiche.aspx?no_seq=395253, consulté le 21 mars 2025.

cyclistes. La fermeture en 1981 a aussi conduit à la destruction des bâtiments construits le long de cet axe de communication entre la haute et la basse-ville, ce qui s'est aussi traduit par une rupture dans la trame bâtie et commerciale entre le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis.

— La Ville de Lévis a aussi exploré la possibilité de construire **un lien mécanique** entre le haut et le bas de la falaise, à destination des usagers de la mobilité active. Cet ascenseur panoramique de grande capacité, qui aurait dû être capable de transporter 20 personnes ou 4 personnes à vélo, soit 400 personnes par heure, devait relier les rues Saint-Laurent et Marie-Rollet[13]. Ce projet a néanmoins été interrompu, au profit du réaménagement de la Côte des Bûches. De plus, des vestiges archéologiques (sépulture) ont été découverts lors de travaux d'enfouissement des fils d'Hydro-Québec. Une piste alternative a été à l'étude dans le projet d'hôtel de la Traverse. De fait, au début du 20e siècle, le secteur de la Traverse disposait d'un funiculaire qui facilitait le déplacement des usagers de part et d'autre de la falaise.

> **L'intermodalité**

Les mobilités piétonnes sur le site sont moins faciles à identifier dans la mesure où les piétons du secteur de la Traverse arrivent aussi par autobus, auto, traversier et vélo. Il s'agit essentiellement d'une mobilité de proximité, liée à l'intermodalité dans le secteur de la Traverse.

L'intermodalité est un facteur important dans le secteur de la Traverse : en effet, les usagers qui arrivent à Lévis par le traversier se destinent à des générateurs de déplacement situés en dehors du secteur de la Traverse : l'hôpital de l'Hôtel-Dieu, le Cégep de Lévis, le Collège de Lévis ainsi que le pôle Desjardins constituent des lieux d'emplois importants sur le territoire.

Ceux qui arrivent à Québec par le traversier rejoignent la colline Parlementaire à pied ou en autobus. La Société des traversiers du Québec estime que 400 usagers par jour, parmi sa clientèle régulière, utilisent le Réseau de transport de la Capitale.

4.2.3 Les parcours

Les circulations microlocales dans le secteur de la Traverse apparaissent comme une clé pour bien comprendre les liens entre les emprises des infrastructures liées aux transports, les composantes sociospatiales du déplacement et les attraits du territoire. Des enjeux importants pèsent sur la clarté des parcours des usagers.

La sortie de la gare maritime

Dans la mesure où une bonne partie des visiteurs peu connaisseurs du secteur de la Traverse arrivent en traversier, une première analyse porte sur les options de parcours à la sortie de la gare maritime.

— L'organisation de l'espace autour de la gare maritime est optimale pour l'intermodalité des usagers de l'autobus. En effet, la proximité des débarcadères et du lieu d'embarquement sur le traversier rend la circulation facile pour ce type d'usagers. De la même manière, un trottoir couvert d'un pavé clair relie le stationnement incitatif et la gare maritime en un parcours clair pour les automobilistes qui empruntent le traversier à pied.

[13] https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1824763/lancement-appel-propositions-construction-lien-mecanique-vieux-levis-secteur-traverse-maire-gilles-lehouillier. Consulté le 21 mars 2025.

— En revanche, la sortie de la gare maritime pour le visiteur piéton désireux de découvrir le secteur de la Traverse présente un aspect peu lisible. À la sortie de ce bâtiment, le trottoir présente une configuration de corridor perpendiculaire à Saint-Laurent qui donne directement sur des bâtiments servant de garages abrités pour des autos, au pied de la falaise, dans un « vide » urbain.
— Le bâtiment de la gare intermodale obture la vue vers le secteur le plus commercial du secteur de la Traverse. Cet effet est accentué par la marquise, une construction patrimoniale qui rappelle la présence du train dans le secteur. Des établissements comme Le Corsaire, la Capella ou bien le Bunker de la Science sont complètement masqués par ces bâtiments. Ils sont aussi peu visibles sur le parcours aménagé pour la sortie automobile du traversier. L'effet général est plus important encore en hiver avec la présence de bancs de neige.
— Le bâtiment de l'ancienne gare intermodale, où se situe le Bureau d'information touristique de Lévis, est accessible en traversant la voie d'accès au terminus de la Traverse pour les autobus. La présence d'une traverse piétonne partielle et d'une traverse complète brouille les parcours vers cette ressource stratégique pour le visiteur.
— La marquise offre un élément paysager significatif pour les cyclistes qui arrivent de l'ouest, signant une entrée de ville, vers le Bureau d'information touristique de Lévis, la halte cycliste et le commerce de location de vélos situé dans l'ancienne gare intermodale. L'accès au Quai Paquet, quant à lui, apparaît clairement à la sortie de la gare.

FIGURE 19 - Sortie de la gare maritime



Source : Google Maps, 2025.

L'escalier rouge et le lieu historique national du chantier A.C. Davie

L'escalier rouge constitue un point d'accès piéton intéressant au plateau du Vieux-Lévis, autant pour les vues surplombantes qu'il offre sur le fleuve et la vieille ville de Québec que pour les connexions avec l'avenue Bégin, cœur commercial du Vieux-Lévis.

— Situé à seulement 350 mètres de la gare maritime, cet attrait présente des enjeux d'accès et un parcours déficitaire sur le plan de l'attractivité. Peu ou pas de signalisation indique son accès. L'infrastructure est visible depuis le traversier, mais à la sortie de la gare maritime, elle disparaît derrière le cadre bâti.

— Côté fleuve, le parcours jusqu'à l'escalier rouge offre les vues sur le Château Frontenac, sauf lorsque celles-ci sont obturées par la présence de camions de cuisine de rue (*food trucks*) ou de kiosques lors des festivals. Côté falaise, le parcours présente la plus grande concentration de « vides » de la trame urbaine, soit 140 mètres sur 230 mètres de trottoir. Plusieurs locaux commerciaux situés sur le parcours sont vacants en raison des contraintes à la location (baux élevés, durées contraignantes).
— Le trajet jusqu'au lieu historique national du chantier A.C. Davie présente une configuration similaire. La portion de parcours qui se prolonge au-delà de l'escalier rouge est composée d'un vaste « vide » de la trame urbaine. Peu ou pas d'indications permettent d'attirer et de guider le visiteur sur cet itinéraire pourtant historique où s'entremêlent le tracé de la voie ferrée et la route des Navigateurs.
— Des traverses piétonnes sont clairement indiquées pour l'escalier rouge et le lieu historique national du chantier A.C. Davie et permettent l'accès sécuritaire à ces sites. En revanche, il n'y a pas de supports à vélo apparents sur la voie publique pour attacher des vélos et monter l'escalier à pied, ou bien visiter le musée.

FIGURE 20 - Le parcours vers l'escalier rouge et le lieu historique national du chantier A.C. Davie



Source : Google Earth, 2025.

Le secteur commercial

Vers l'ouest, les parcours piétons et cyclistes sont clairs et bien balisés. La vue au loin, sur la Côte des Bûches (côte Labadie), signale l'accès au Vieux-Lévis. Le grand enjeu de ce parcours est celui de la mise en valeur des commerces présents côté falaise ainsi que des activités dans l'ancien bureau de poste (immeuble Le Cube).

La Côte des Bûches était, avant la destruction des habitations situées le long de son parcours en 1981, un lien bâti et commercial avec le Vieux-Lévis. Ce lien économique a été remplacé par un lien vert, lequel – malgré ses bénéfices pour la biodiversité et les usagers – introduit une discontinuité dans la trame commerciale et urbaine et isole le Vieux-Lévis du secteur de la Traverse.

L'horizon paysager d'arrière-plan est celui de la Terrasse du Chevalier-de-Lévis, un point de repère patrimonial d'intérêt pour les visiteurs, toutefois situé hors de l'artère commerciale de l'avenue Bégin.

FIGURE 21 - Vue vers l'ouest du secteur de la Traverse



Source : Google Maps, 2025.

4.2.4 Les balises d'aménagement

La section du PPU du Vieux-Lévis (2017) traitant de la planification détaillée du secteur de la Traverse présente des balises pour remédier au caractère discontinu de la trame urbaine et à la sécurité des usagers :

— Paramètre de densification, détaillant la volumétrie et les gabarits recherchés pour le secteur de la Traverse. Cette morphologie type propose principalement une transition dans les hauteurs de bâtiment dans le but d'assurer une transition douce avec le cadre bâti existant tout en préservant les vues sur la falaise – élément distinctif identifié dans les différents documents de planification. Suivant l'entrée en vigueur du PPU et suivant les modifications réglementaires, aucun de ces bâtiments n'a été construit.

— Réaménagement de la rue Saint-Laurent, dans le but de rendre l'espace plus accueillant, sécuritaire et attrayant pour ses utilisateurs, résidents comme visiteurs. Parmi les aménagements proposés, on compte généralement des passages pour piétons et différents autres éléments ponctuels destinés à améliorer la coexistence des différents modes de transport. Suivant l'entrée en vigueur du PPU, et principalement parce que ces aménagements étaient prévus sur le domaine public, la grande majorité d'entre eux a été réalisée.

Ces balises, et notamment la première, sont encore d'actualité, notamment dans un contexte de réflexion autour de la revitalisation économique de la trame urbaine.

4.3 UNE MARGE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

FAITS SAILLANTS

- Un secteur peu peuplé et en vieillissement
- Un secteur marqué par un faible dynamisme des mises en chantier :
  - > Un nombre très réduit de mises en chantier (Vieux-Lévis compris)
  - > Un ratio de valeur bâtiment terrain différencié entre haute et basse-ville de Lévis
  - > Le règlement sur les PIIA : un impact minime sur le dynamisme du marché
- Un patrimoine bâti d'intérêt
- Une trame commerciale concentrée à l'intersection de l'avenue Bégin et de la côte du Passage :
  - > Le manque de lien commercial entre le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis
  - > La rotation importante des commerces
  - > Le taux de vacance des locaux
  - > Les freins : des loyers élevés dans le secteur de la Traverse, un achalandage irrégulier et faible, un enjeu de signalisation de l'offre
  - > Une offre d'appoint qui concurrence le commerce local dans le secteur de la Traverse (camions de rue)
- Une offre touristique résiduelle, mais insérée dans un vaste réseau
- L'opportunité des chantiers navals Davie (brise-glace, Navaltech Québec) comme facteur de développement urbain

Dans le secteur de la Traverse, l'abondance de locaux vacants, les difficultés des commerçants à capter la clientèle potentielle, l'atonie du marché immobilier et l'incapacité à attirer et retenir les visiteurs semblent faire office d'exceptions dans une ville en pleine expansion économique et démographique et dans un contexte de priorisation métropolitaine des lieux de mobilité durable pour le développement de milieux de vie complets.

Le secteur de La Traverse semble se situer en périphérie, en marge, des dynamiques de transformation des territoires contemporains de Lévis. Cette situation présente autant des contraintes que des opportunités : la marge est aussi un territoire riche en potentialités de développement. La marge est « une notion multiscalaire et multidimensionnelle, un principe évolutif, un territoire ouvert aux limites floues, un espace de mobilités et d'échanges, parfois lieu d'innovations discrètes »[14].

Cette section se concentre sur les grandes tendances sociodémographiques, le dynamisme du marché immobilier, le commerce et le potentiel touristique du secteur.

4.3.1 Un secteur peu peuplé et en vieillissement

Le portrait socioéconomique met en évidence que le secteur de la Traverse présente un profil démographique en vieillissement avec de nombreux ménages composés de personnes seules. À la différence du Vieux-Lévis, le secteur de la Traverse présente un niveau de revenu assez élevé. Les perspectives démographiques pour les décennies à venir présentent une croissance modérée qui devrait accentuer les tendances actuelles.

[14] Depraz, S. (2017). La France des marges – géographie des espaces « autres », A. Colin, Paris, 287 p. En ligne : https://clio-cr.clionautes.org/la-france-des-marges-geographie-des-espaces-autres.html, consulté le 25 mars 2025.

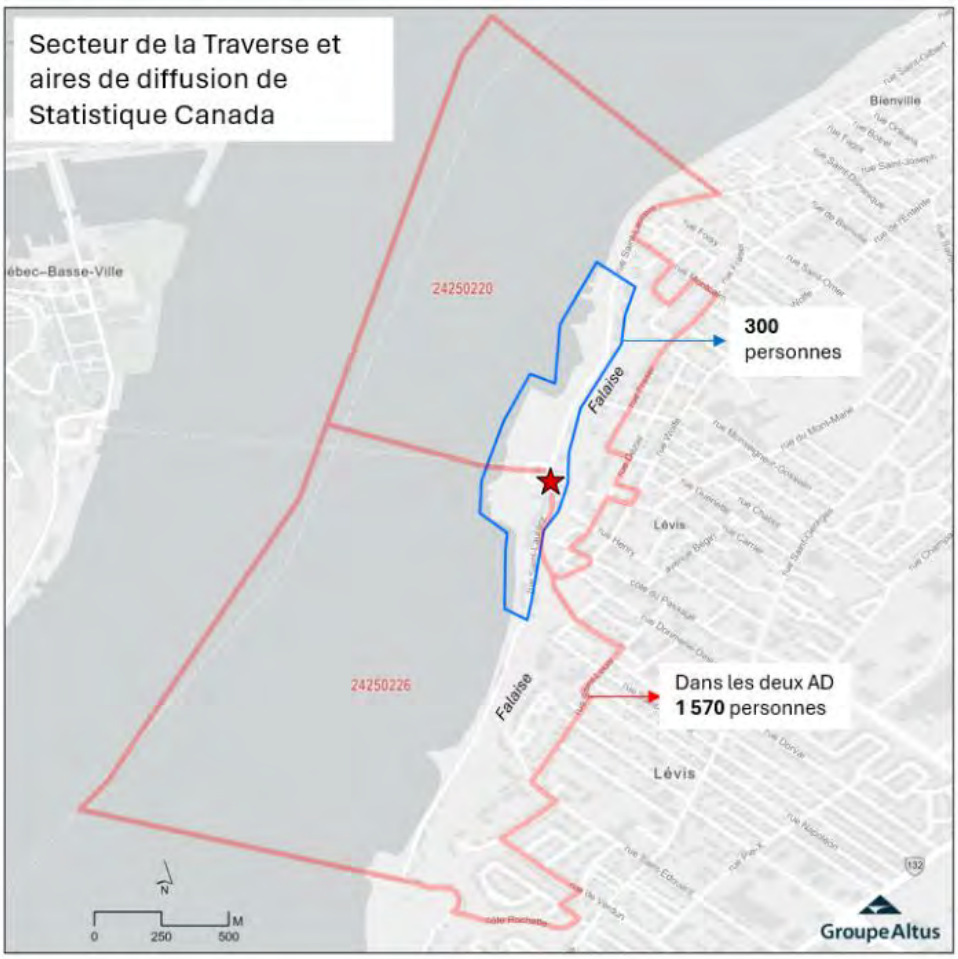
Le portrait repose sur plusieurs indicateurs issus des sources des données du recensement de 2011, 2016 et 2021 de Statistique Canada et des projections démographiques de 2026, 2031, 2036 et 2041 de l'Institut de la statistique du Québec.

Le secteur de la Traverse est peuplé de 299 personnes regroupées en 145 ménages. Cependant, les données présentées dans le portrait sont une agrégation des aires de diffusion couvrant les secteurs à l'étude (24250226 et 24250220 pour le secteur de la Traverse) [15] (limites en rouge sur la carte suivante).

Celles-ci comprennent notamment plusieurs îlots situés en haut de la falaise, sur le plateau du Vieux-Lévis. Le recensement de 2021 indique que ces deux AD regroupaient une population de 1 570 personnes en 2021. Aux fins de la présente analyse, l'échelle de l'aire de diffusion est utilisée pour le traitement des données, en raison de sa représentativité des tendances dans le secteur.

La dénomination « Le secteur de la Traverse » est utilisée pour désigner les deux aires de diffusion suivantes.

FIGURE 22 - Limites des aires de diffusion 24250226 et 24250220 et du secteur de la Traverse



Source : Groupe Altus, 2025.

[15] L'aire de diffusion est une petite unité géographique relativement stable d'un recensement à l'autre formée d'un ou de plusieurs îlots. Il s'agit de la plus petite région géographique normalisée pour laquelle l'ensemble des variables du recensement sont diffusées. À l'échelle des îlots, seuls les chiffres de population et de ménages sont disponibles.

Population et ménages

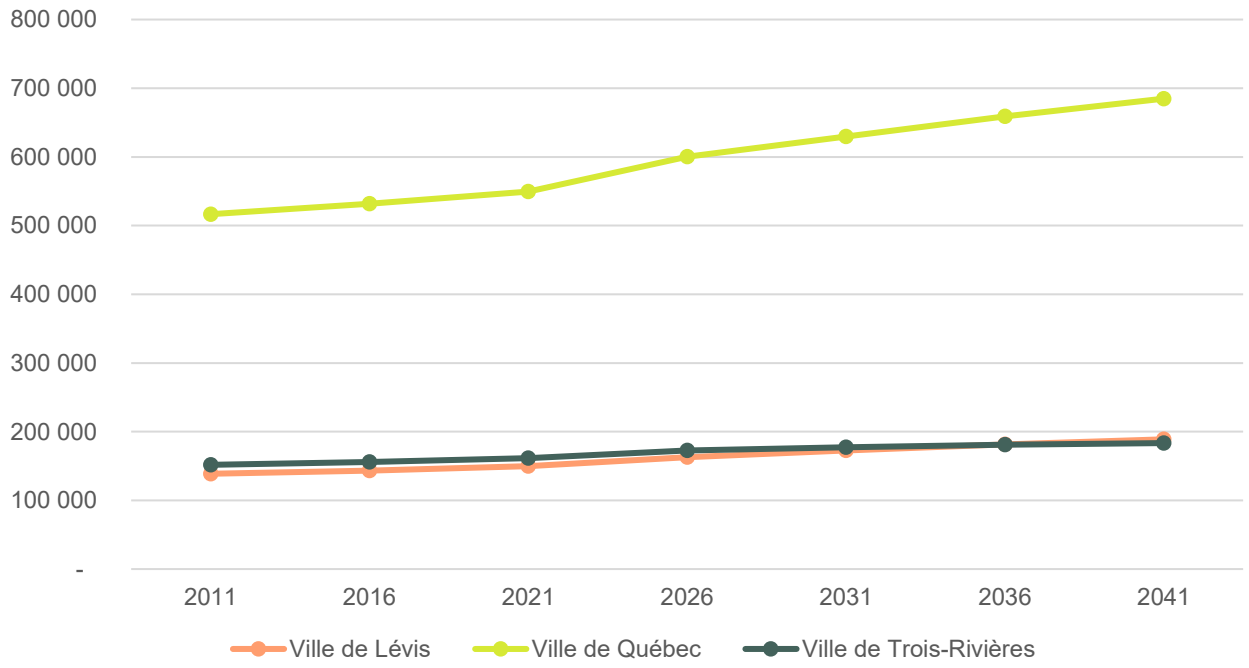
Entre 2011 et 2021, la population a diminué dans le secteur de la Traverse (-6,8 %) et dans le Vieux-Lévis (-2,7 %). Pour la même période, la population de Lévis a augmenté (+7,9 %). Cette tendance à la hausse devrait se poursuivre jusqu'en 2041.

Les ménages du secteur de la Traverse ont connu une diminution (-6,1 %) entre 2011 et 2021, alors que le Vieux-Lévis reste relativement stable. Pour la même période, le nombre de ménages dans la Ville de Lévis croit rapidement (+13,8 %) et devrait croître encore entre 2021 et 2041 (+27,3 %).

Entre 2011 et 2021, la croissance démographique de Lévis est très similaire à celle de la Ville de Québec, de la Ville de Trois-Rivières et de la province du Québec avec une augmentation de l'ordre de +3 % à +5 % par période de cinq ans.

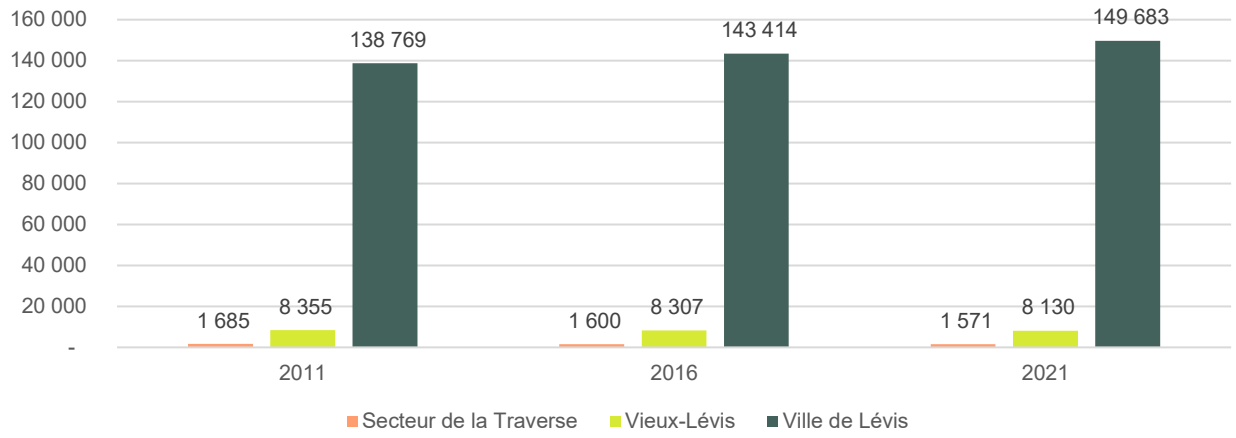
Entre 2021 et 2041, les projections de croissance démographique prévoient une plus forte augmentation de la population dans la Ville de Lévis (+26,2 %) que dans la Ville de Québec (+24,6 %), de Trois-Rivières (+13,6 %) ou dans la province de Québec (+15 %). Cette tendance est aussi observable pour les ménages.

FIGURE 23 - Évolution et projection démographique à Lévis, Québec et Trois-Rivières



Source : Statistique Canada, recensement de la population, 2011-2021; Institut de la statistique du Québec, 2021-2041.

FIGURE 24 - Évolution démographique dans le secteur de la Traverse (aires de diffusion 24250226 et 24250220), le Vieux-Lévis et Lévis, 2011-2021



Source : Statistique Canada, recensement de la population, 2011-2021.

La taille et la composition des ménages du secteur de la Traverse et du Vieux-Lévis sont très similaires entre elles. Le secteur de la Traverse est l'échelle d'analyse ayant la plus grande proportion de ménages constitués d'une ou deux personnes (89 %), comparativement au Vieux-Lévis (82 %) et à Lévis (69 %).

En proportion, le nombre de ménages de quatre personnes et plus à Lévis (19 %) est presque quatre fois plus élevé que dans le secteur de la Traverse (5 %) et presque deux fois plus élevé que dans le Vieux-Lévis (10 %). Au niveau de la composition des ménages, les personnes vivantes seules sont fortement représentées dans le secteur de la Traverse (46 %) et dans le Vieux-Lévis (51 %), alors que les couples avec enfants et les familles le sont beaucoup moins comparativement à la Ville de Lévis.

La Ville de Lévis présente le revenu annuel moyen le plus élevé (100 600 $), suivie du secteur de la Traverse (92 760 $) et du Vieux-Lévis (78 917 $).

TABLEAU 8 - Composition et revenu des ménages dans le secteur de la Traverse (aires de diffusion 24250226 et 24250220), le Vieux-Lévis et Lévis, 2021

COMPOSITION DES MÉNAGES			
	Secteur de la Traverse AD 24250226 et 24250220	**Vieux-Lévis**	**Lévis**
Personnes vivant seules	315 *(46%)*	2 040 *(51%)*	21 345 *(32%)*
Couples sans enfants	260 *(38%)*	970 *(24%)*	19 985 *(30%)*
Couples avec enfants	65 *(9%)*	520 *(13%)*	16 330 *(25%)*
Familles monoparentales	30 *(4%)*	265 *(7%)*	5 335 *(8%)*
Ménages non familiaux (deux personnes et plus)	15 *(2%)*	135 *(3%)*	1 625 *(2%)*
REVENU DES MÉNAGES			
Revenu annuel total moyen des ménages	92 760 $	78 917 $	100 600 $

Source : Statistique Canada, recensement de la population, 2011-2021.

Groupes d’âge et niveau de scolarisation

L’analyse sociodémographique de la population souligne qu’en 2021 :

— L’âge moyen de la population du secteur de la Traverse (64,2 ans) est beaucoup plus élevé que dans le Vieux-Lévis (49,1 ans) et à Lévis (42,9 ans);
— En proportion, le groupe d’âge le plus représenté dans le secteur de la Traverse est celui des 65 ans et plus (59 %). Il représente 34 % de la population du Vieux-Lévis et 21 % de la population de Lévis;
— Comparativement au Vieux-Lévis (29 %) et à Lévis (25 %), le secteur de la Traverse (33 %) est celui avec la plus grande concentration d’individus ayant obtenu un baccalauréat ou un grade supérieur;
— La profession la plus courante dans le secteur de la Traverse est dans le domaine du commerce au détail (14,1 %), également bien représenté dans le Vieux-Lévis (13,5 %) et à Lévis (11,6 %);
— Les professions dans le domaine de la fabrication, des soins de santé et assistance sociale et de l’administration publique sont représentées à parts égales dans les trois secteurs;
— Bien que l’automobile reste le moyen de transport le plus utilisé pour se rendre au travail, les déplacements à pied ou en transport en commun sont beaucoup plus fréquents dans le secteur de la Traverse (21 %) et le Vieux-Lévis (24 %) que dans le reste de Lévis (7 %);
— Dans les trois échelles d’analyse, la majorité des déplacements vers le lieu de travail prennent moins de 30 minutes. Toutefois, dans le secteur de la Traverse, 12,9 % des déplacements vers le lieu de travail prennent plus de 45 minutes, comparativement à 5,9 % pour le Vieux-Lévis et 6,4 % pour Lévis.

FIGURE 25 - Répartition de la population selon le groupe d’âge dans le secteur de la Traverse (aires de diffusion 24250226 et 24250220), le Vieux-Lévis et Lévis, 2021

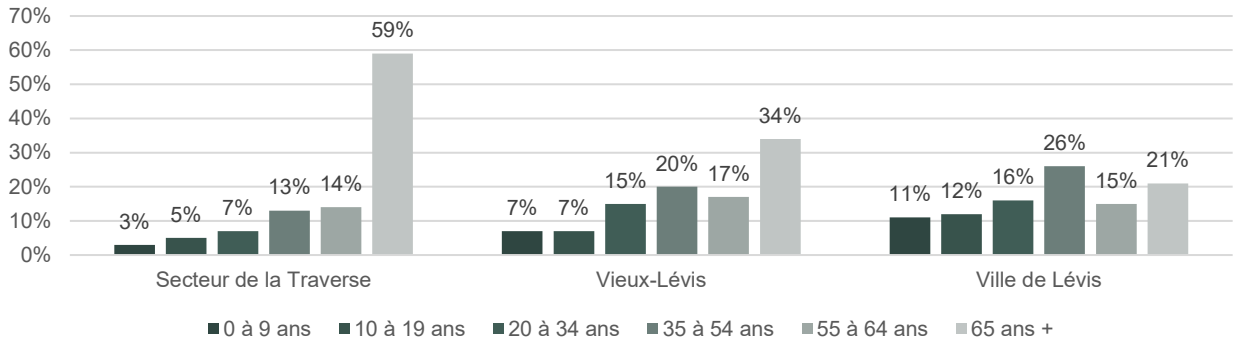


TABLEAU 9 - Durée du navettage vers le lieu de travail de la population active dans le secteur de la Traverse (aires de diffusion 24250226 et 24250220), le Vieux-Lévis et Lévis

DURÉE DU NAVETTAGE VERS LE LIEU DE TRAVAIL DE LA POPULATION ACTIVE, 2021			
	Secteur de la Traverse	Vieux-Lévis	Ville de Lévis
Moins de 15 minutes	37,1%	45,3%	34,6%
15 à 29 minutes	30,6%	30,5%	40,7%
30 à 44 minutes	19,4%	18,3%	18,3%
45 à 59 minutes	12,9%	5,3%	3,9%
60 minutes et plus	0,0%	0,6%	2,5%

Source : Statistique Canada, recensement de la population, 2021.

Habitation

L'analyse de l'habitation démontre qu'en 2021 :

- Le Vieux-Lévis a la plus grande densité d'habitants par kilomètre carré (3 211 hab./km²) suivi du secteur de la Traverse (2 380 hab./km²) et de Lévis (334 hab./km²);
- Le constat est le même pour la densité brute de logement par hectare, avec 16,39 log./hectare pour le Vieux-Lévis, 11,66 log./hectare pour le secteur de la Traverse et 1,52 log./hectare pour Lévis;
- Cette densité d'habitants et de logements est étroitement liée et s'explique en partie par le type de logement présent dans les différentes échelles d'analyse :
  - > En proportion, Lévis a pratiquement le double de maison individuelle non attenante (52,6 %) que le secteur de la Traverse (26,3 %) et le Vieux-Lévis (28,6 %);
  - > Dans le secteur de la Traverse, 62,7 % des logements sont dans un immeuble de moins de cinq étages ou dans un immeuble de cinq étages et plus, alors que cette proportion est de 53,5 % dans le Vieux-Lévis et de 31,3 % dans la ville de Lévis.
- Les logements d'une ou deux chambres sont les plus communs dans le secteur de la Traverse (67,9 %) et dans le Vieux-Lévis (62,8 %). En revanche, les logements de quatre chambres et plus sont rares, alors qu'ils représentent 23 % des logements de Lévis;
- La majorité des ménages du secteur de la Traverse (62 %) et de Lévis (67 %) sont propriétaires, alors que la majorité des ménages du Vieux-Lévis sont locataire (54 %);
- Dans les trois échelles d'analyse, plus de 80 % des ménages consacrent moins de 30 % de leur revenu pour se loger. Cette proportion est la plus forte à Lévis (89 %) et est la plus faible dans le Vieux-Lévis (81 %).

4.3.2 Le marché immobilier

Cette section présente un portrait sommaire du marché immobilier du secteur de la Traverse. Elle aborde notamment la valeur relative des terrains et des bâtiments, les mises en chantier et les investissements privés. Elle explore aussi le potentiel impact du règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) sur le dynamisme du secteur.

Les mises en chantier

L'analyse du marché immobilier démontre que le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis présentent un faible dynamisme sur le plan de la construction résidentielle.

Les secteurs Desjardins et Saint-Nicolas de Lévis sont soumis à un moratoire de deux ans sur la construction de logements en raison de la capacité limitée des infrastructures municipales (assainissement). Néanmoins, la part modeste de marché que remportent la Traverse et le Vieux-Lévis s'observe depuis au moins les 10 dernières années dans les données du portail de la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) sur les mises en chantier.

Entre 2014 et 2024, 610 mises en chantier sont enregistrées dans les secteurs de recensement 0810.00 et 0812.00, dans lesquels se situent le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis. Lévis, en comparaison, a enregistré 18 157 mises en chantier sur son territoire au cours de cette période. La part de marché du secteur de la Traverse et du Vieux-Lévis dans Lévis se situe à 3 %.

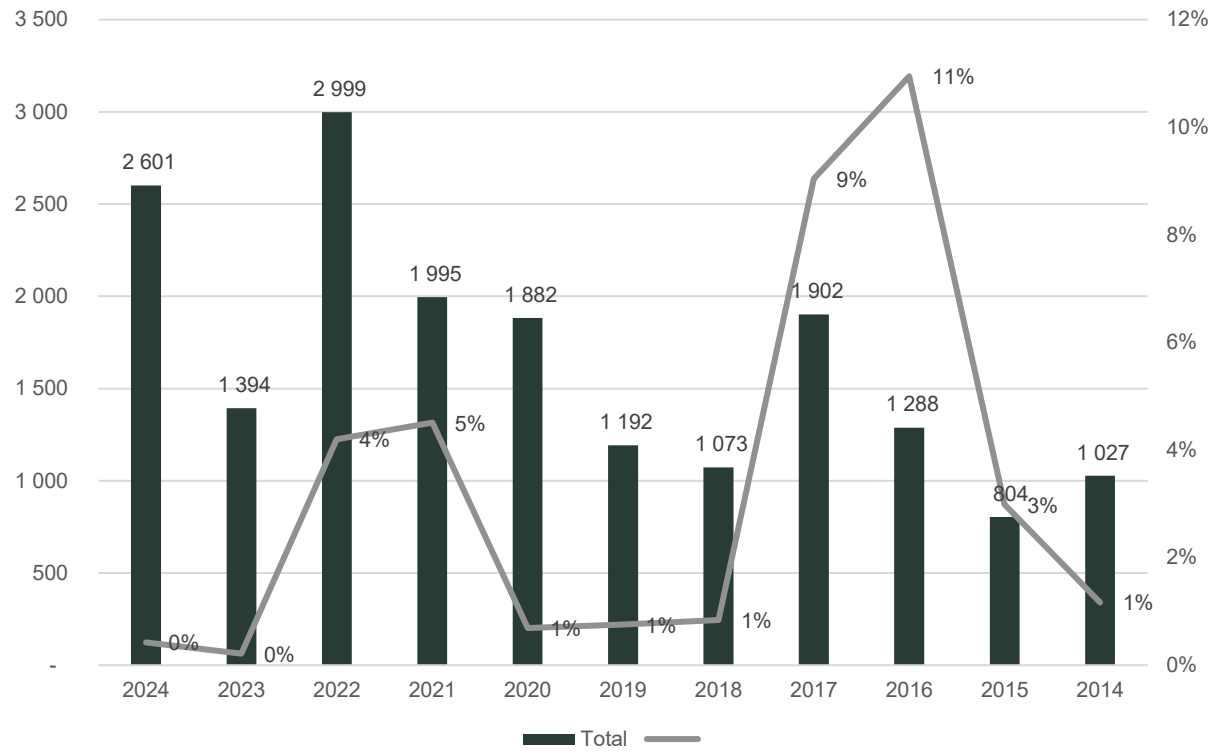
TABLEAU 10 - Nombre de mises en chantier dans les secteurs de recensement 0810.00 et 0812.00, 2014-2024

	INDIVIDUELS	JUMELÉS	EN RANGÉE	APPARTEMENTS	TOTAL
2024	2	0	0	9	**11**
2023	1	0	0	2	**3**
2022	2	2	0	122	**126**
2021	0	4	0	86	**90**
2020	0	4	0	9	**13**
2019	1	4	0	4	**9**
2018	0	0	0	9	**9**
2017	2	0	0	170	**172**
2016	2	0	0	139	**141**
2015	1	0	0	23	**24**
2014	2	0	0	10	**12**
Total	**13**	**14**	**0**	**583**	**610**

Source : Société canadienne d'hypothèque et de logement, 2014-2024.

Le nombre d'appartements, de l'ordre de 583 dans les secteurs de recensement considérés, représente l'immense majorité des mises en chantier. C'est une situation similaire à celle de Lévis (80 % d'appartements). Dans les secteurs à l'étude, la construction de logements s'est concentrée surtout dans le Vieux-Lévis, l'essentiel du cadre bâti du secteur de la Traverse ayant été édifié avant cette période.

FIGURE 26 - Nombre de mises en chantier total à Lévis et part de marché des secteurs de recensement 0810.00 et 0812.00, 2014-2024



Source : Société canadienne d'hypothèque et de logement, 2014-2024.

Valeur foncière et ratio de valeur bâtiment/terrain

L'analyse du marché immobilier du secteur de la Traverse et du Vieux-Lévis peut s'examiner au travers du ratio entre la valeur du terrain et celle du bâtiment. La Traverse et le Vieux-Lévis se distinguent :

— Dans le secteur de la Traverse, 45,8 % des immeubles présentent un ratio de valeur bâtiment/terrain à la faveur du terrain. Le bâtiment vaut moins cher que le terrain sur lequel il est implanté, ce qui signale une situation favorable au redéveloppement. Cette situation s'explique en partie par la présence de terrains vacants, où la valeur est prise par le foncier.
— Dans le Vieux-Lévis, cette part s'élève à 53,8 %. Cependant, les immeubles sont distribués de manière hétérogène dans l'espace :
  > La portion du Vieux-Lévis comprise entre le haut de la falaise et l'avenue Bégin, à l'ouest, présentent généralement un ratio de valeur bâtiment/terrain plus favorable au bâtiment qu'au terrain. Cette situation peut s'expliquer par la présence d'un cadre bâti patrimonial de valeur dans la portion du Vieux-Lévis située entre la falaise et l'avenue Bégin.
  > En revanche, à l'est et au sud de l'avenue Bégin, les immeubles présentent plus souvent un ratio de valeur bâtiment/terrain à la faveur du terrain.

La valeur absolue des immeubles est plus faible dans le Vieux-Lévis (577 999 $ en moyenne) que dans le secteur de la Traverse (1 603 420 $ en moyenne), cela s'expliquant par la présence d'immeubles résidentiels de grande taille et de bâtiments institutionnels récents d'envergure (gare maritime) au sein d'un petit nombre

d’immeubles (24). La moitié des immeubles du secteur (13) a une valeur inférieure à 1 million de dollars, la moyenne de cet ensemble se situant à 390 584 $.

L’immobilité relative du marché immobilier a été présentée au travers de l’analyse des mises en chantier et de l’examen du ratio de valeur bâtiment/terrain. Elle peut trouver son origine dans le fait que les propriétaires actuels des immeubles du secteur de la Traverse, qu’ils soient vacants ou non, attendent que le redéveloppement du secteur entraîne une hausse de la valeur foncière à leur avantage.

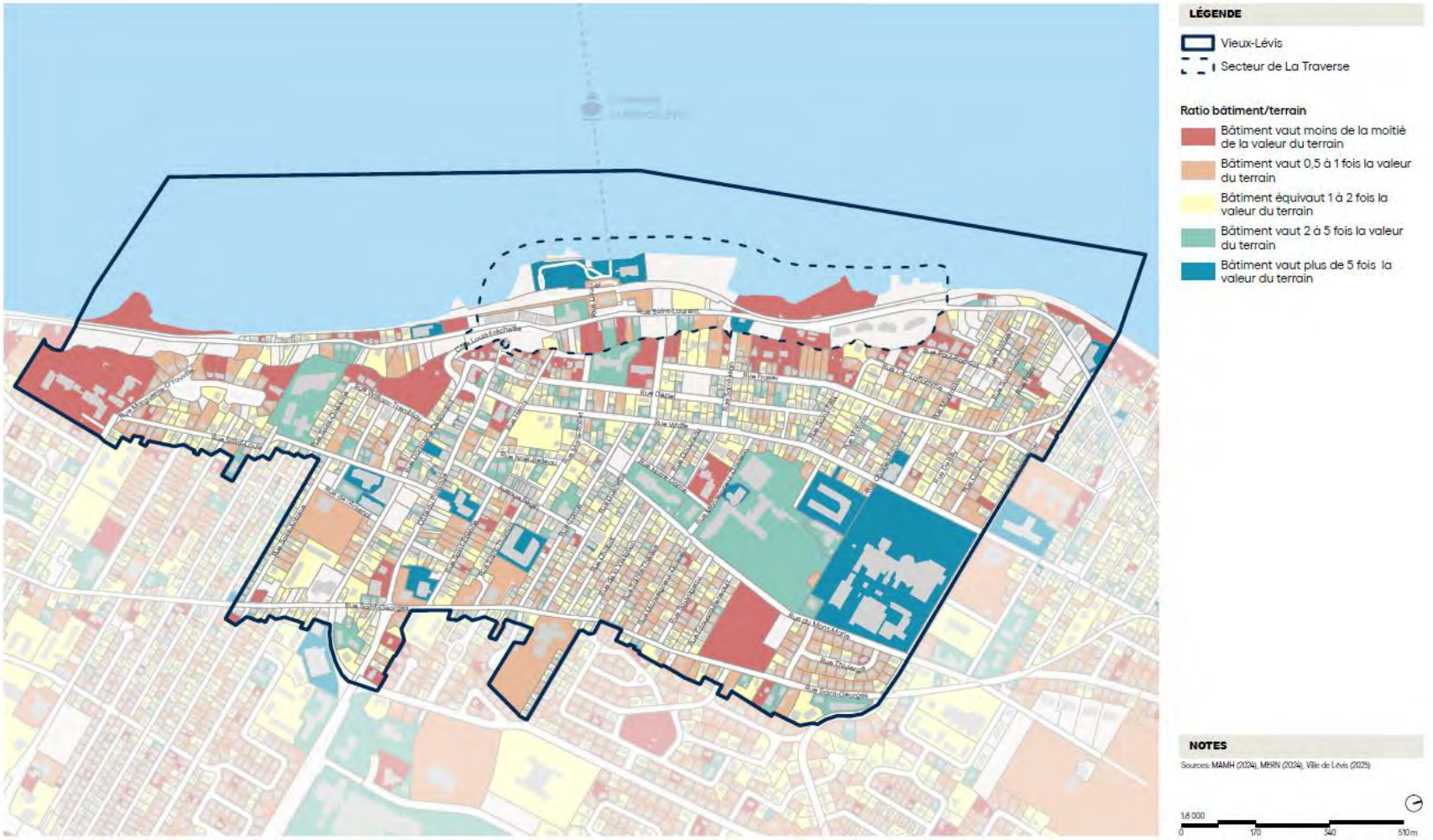
Les demandes de permis

L’analyse des demandes de permis assujetties au PIIA pour la construction de nouveaux bâtiments vise à déterminer si la réglementation constitue un frein au développement dans le Vieux-Lévis et le secteur de la Traverse. Le Règlement relatif aux PIIA (volet patrimonial) de la Ville de Lévis est entré en vigueur le 5 mars 2020, et a été mis à jour le 16 mai 2024.

Entre 2016 et 2023, 13 demandes de permis pour la construction de nouveaux bâtiments dans le Vieux-Lévis, incluant le secteur de la Traverse, ont été assujetties au PIIA (volet patrimoine). L’ensemble de ces demandes a été approuvé par le Conseil municipal, indiquant que le PIIA et la réglementation en vigueur ne constituent pas un frein au développement. Ainsi, la stagnation et la faible activité en matière de construction dans ces secteurs semblent davantage liées à un manque d’investissement privé ou au souhait de préserver le patrimoine bâti, lequel présente généralement une valeur intéressante, qu’à des contraintes réglementaires excessives.[16]

[16] Données demandes de permis (PIIA), Ville de Lévis, 2025.

FIGURE 27 - Ratios de valeur bâtiment/terrain dans le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis



La réglementation

Au niveau du Règlement de zonage et de lotissement de la Ville de Lévis :

— Comme expliqué dans la section portant sur le PPU du Vieux-Lévis, son entrée en vigueur a eu des impacts significatifs sur la réglementation d'urbanisme. Ces modifications ont permis une modulation des normes et des dispositions ouvrant la porte à la concrétisation de la vision établie dans le PPU.
— Le secteur de la Traverse est constitué de 12 zones :
  > Trois zones (P2129, P2158 et P2205) sont à dominante « public » et sont généralement associées aux infrastructures du traversier ou à des espaces de stationnement;
  > Quatre zones (H2124, H2162, H2164 et H2207) sont à dominante « habitation » et sont occupées par des usages résidentiels à typologie, hauteur et densité variées;
  > Une zone (C2157) est à dominante « commerciale » et est entièrement destinée au bâtiment Le Cube où se concentrent différents usages commerciaux;
  > Quatre zones (M2160, M2161, M2163 et M2169) sont à dominante « mixte » et résultent directement des modifications suivant l'entrée en vigueur du PPU du Vieux-Lévis. Ces zones sont concentrées en bordure de la rue Saint-Laurent en face des infrastructures du traversier et du Quai Paquet et permettent plusieurs usages commerciaux principalement au rez-de-chaussée et une forte densité résidentielle aux étages supérieurs. Ce zonage permet toutefois le remplacement de commerces de proximité par des bureaux professionnels, ce qui peut avoir un impact sur l'offre de proximité à destination des résidents et des usagers.

Au niveau du Règlement relatif au PIIA de la Ville de Lévis :

— La Ville de Lévis dispose d'un Règlement relatif aux PIIA applicables à différents secteurs de son territoire. Ce règlement encadre le développement en fonction d'objectifs et de critères visant à assurer une intégration harmonieuse des nouveaux projets, à préserver le caractère distinctif des milieux concernés et à favoriser une mise en valeur cohérente du cadre bâti et des paysages urbains.
— Le dernier paragraphe d'introduction de ce règlement stipule aussi que « La très grande visibilité et l'achalandage de ce site commandent la réalisation de projets exemplaires, de grande qualité et distinctifs. Les interventions doivent contribuer à faire rayonner ce secteur à l'échelle provinciale en tant que lieu identitaire de grande importance. Il incombe à chacun de veiller à faire de cet endroit un lieu dynamique et vivant, à la fois actuel et soucieux de son histoire et de son héritage. ».
— Dans le cas du secteur de la Traverse, c'est le Règlement relatif au PIIA – *volet patrimonial* qui s'applique. Ce secteur est en effet désigné comme un secteur d'intérêt patrimonial « *spécifique* », ce qui implique des exigences particulières en matière de préservation et de mise en valeur de son patrimoine bâti et paysager afin de garantir une intégration respectueuse des nouveaux projets dans ce contexte historique unique.
— Pour encadrer les différents projets proposés dans ce secteur d'intérêt patrimonial « *spécifique* », les bâtiments sont catégorisés en sept groupes où les différentes interventions ne sont pas nécessairement assujetties aux mêmes objectifs et critères. Ainsi, chaque intervention sur chaque type de bâtiment est encadrée de manière spécifique afin d'assurer une intégration cohérente du projet avec le milieu d'insertion. Quant aux objectifs et critères, de façon générale, ceux-ci offrent une certaine souplesse au niveau du style architectural alors que l'effort est principalement mis sur une bonne intégration au niveau du gabarit et de la volumétrie, comme il a été présenté dans le PPU du Vieux-Lévis pour la planification détaillée du secteur de la Traverse.

Perspectives et enjeux

L'atonie du marché immobilier résidentiel dans le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis pourrait encourir des transformations importantes au cours des prochaines années. En effet, en 2025, l'annonce officielle de l'attribution par le gouvernement du Canada aux chantiers navals Davie d'un contrat visant la construction d'un brise-glace polaire et, plus largement, le développement du projet Navaltech Québec, intègre Lévis dans la Stratégie nationale de construction navale.

Notamment, le projet Navaltech Québec entend développer autour des chantiers navals Davie les volets d'innovation technologique, de formation et de perfectionnement, de développement des espaces industriels et de bureaux. Il s'agit d'insérer les activités locales dans des créneaux porteurs pour l'économie à l'échelle nord-américaine et mondiale, comme la décarbonation du transport, la construction de grands, mais aussi de petits, navires (flotte en vieillissement) et le démantèlement naval.

Ce développement peut offrir à la Ville et sa région un essor sur le plan de l'économie, de l'attractivité et de la formation d'une main-d'œuvre qualifiée. De fait, les chantiers navals Davie devraient, avec ces projets, créer 1 200 nouveaux emplois en 2027-2028, dont entre 350 et 500 seront comblés par des travailleurs immigrants. Lévis entend donc se positionner sur le plan du logement des travailleurs du chantier.

4.3.3 Une offre commerciale très limitée

L'étude de l'offre commerciale se concentre sur la description de l'évolution de la trame de la rue Saint-Laurent depuis 2009, laquelle présente un affaiblissement notoire, ainsi que sur l'apparition des camions de cuisine de rue, une offre d'appoint partiellement concurrente aux commerces présents dans le secteur. Elle évalue aussi le potentiel commercial associé à chacune des clientèles du secteur de la Traverse. Cette analyse permet de conclure au faible potentiel commercial du secteur en l'état actuel des choses.

La trame commerciale de la rue Saint-Laurent depuis 2009

Au moment de la réalisation de cette étude, on dénombrait une quinzaine de locaux commerciaux, couvrant environ 22 000 pieds carrés, dans le secteur de la Traverse (voir la carte « Offre commerciale dans le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis »). Par local commercial, on entend un espace du rez-de-chaussée avec entrée dédiée, vitrine et caractéristiques d'un emplacement voué à l'exploitation d'un commerce de détail, d'un restaurant ou d'un service s'adressant aux consommateurs[17].

TABLEAU 11 - Évolution de la trame commerciale de la rue Saint-Laurent

ADRESSE	SUPERFICIE[1]	2025	2019	2015	2009
5936	1150	Entrepôt Lévis (vacant)	Entrepôt Lévis	Entrepôt Lévis	Entrepôt Lévis
5938	1150	Local vacant	Bureau d'avocat	Galerie d'art	Brocante
5940	850	Niedeflur (artiste)	Local vacant		
5955	3000	Microbrasserie Le Corsaire	Microbrasserie Le Corsaire	Microbrasserie Le Corsaire	Microbrasserie Le Corsaire
5955	nd	Bunker de la Science	na	na	na
5956	4200	Local vacant (non propice à la location)	Local vacant	Regart Centre d'artistes	Salon de quilles

[17]L'entreprise *Le Bunker de la Science* qui occupe un local au sous-sol de l'immeuble à bureaux du 5955, rue Saint-Laurent (Édifice Louis-Saint-Laurent) est quand même considéré ici, même s'il n'a pas pignon sur rue. L'entreprise offre des activités de jeux d'évasion et d'interprétation scientifique. Une partie de ses installations (La Vigie) se trouve au rez-de-chaussée, mais à l'arrière de l'immeuble, près de la terrasse du restaurant Le Corsaire.

ADRESSE	SUPERFICIE[1]	2025	2019	2015	2009
		Immeuble démoli	Immeuble démoli	Immeuble vacant	Garage Herven Anctil
5956	1800	Saint-Joseph Décorateur	Saint-Joseph Décorateur	Assurances Bellerive	Restaurant La Pizz
5992	1300	Café La Capella	Café Bonté Divine	Café Bonté Divine	Pub Saint-Louis
5994	1300	Local vacant[3]	Local vacant	Restaurant Barbacoa	
5998	950	Local vacant	Local vacant	Dépanneur Voyageur	Dépanneur Voyageur
5995	nd	Regart Centre d'artistes en art	Chevalier de Lévis Cadeaux	Local vacant	Café Le Pédalier
5995	nd	Action Vélo Lévis[4]	na	na	na
6014	1200	Local vacant	Eldorado Boutique	Eldorado Boutique	Eldorado Boutique
6018	2300	Regart Centre d'art	Non commercial	Non commercial[2]	Non commercial
		Immeuble démoli	Immeuble démoli	Immeuble démoli	Casse-croûte Le Capitaine
6026	800	Ocalm Coiffure	Chocolato	Encre Noire Tatouage	Non commercial
6120	2000	Local vacant (non propice à la location)	Local vacant	Local vacant	Restaurant L'Escalier
Gare fluviale	nd	Local vacant	Tim Hortons	na	na

1) Superficie approximative mesurée d'après l'empreinte au sol des immeubles, en pieds carrés.
2) Bureau d'architecte
3) Local occupé par le dépanneur Accommodation de la Traverse entre 2022 et 2024
4) Atelier et centre de location de vélos (saisonnier) Local occupé par deux entreprises similaires, Bobissik jusqu'en 2023 et par Vélovert avant 2022.

Source : Groupe Altus sur la base des informations fournies par la Ville de Lévis et les données de Google Maps (Streetview)

Ces locaux sont relativement petits. Le plus grand est celui du 5956, rue Saint-Laurent, avec ±4 200 pieds carrés; il appartient à la Ville de Lévis et est voué à la destruction. Quelques-uns présentent des lacunes sur le plan fonctionnel et visuel (vitrines, enseignes, entrées, façades). Par ailleurs, le tissu commercial n'est pas continu : il est intercalaire à quelques immeubles résidentiels et, surtout, à cinq terrains vacants (dont plusieurs qui servent d'aires de stationnement).

FIGURE 28 - Trame commerciale sur la rue Saint-Laurent



Rez-de-chaussée commercial en rouge

Sept locaux à vocation commerciale sont présentement vacants. Et parmi ceux qui sont occupés, on compte deux restaurants, un salon de coiffure, le Bunker des Sciences (salle de jeux d'évasion et centre d'interprétation scientifique), deux galeries d'art et un commerce saisonnier de location / réparation de vélos. L'entreprise « St-Joseph Décorateur » a une clientèle commerciale seulement.

FIGURE 29 - Le Café Bonté Divine (fermé depuis et remplacé par La Capella) et le local adjacent (à gauche) qui sera occupé par le dépanneur Accommodation de la Traverse durant une courte période en 2024



Source interne. La photo a été prise en juin 2023.

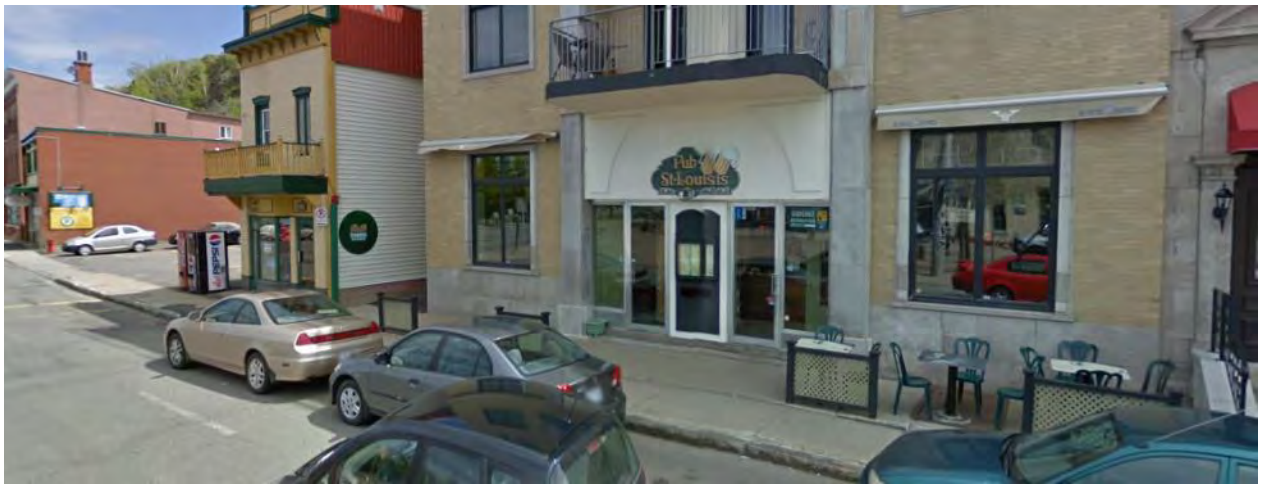
Comme le montre le tableau précédent, la trame commerciale de la rue Saint-Laurent s'affaiblit depuis 2009. Cette année-là, on dénombrait six restaurants ou bars, un dépanneur, un salon de quilles et un atelier de réparation d'automobile. Il n'y avait aucun local inoccupé.

FIGURE 30 - Mai 2009 – Le casse-croûte Le Capitaine (aujourd'hui démoli) côté nord de la rue Saint-Laurent, à la hauteur de l'entrée vers le traversier



Source de la photo : Google Streetview

FIGURE 31 - Mai 2009 – Pub St-Louis (aujourd'hui Café La Capella + un local vacant)



Source de la photo : Google Streetview

FIGURE 32 - Mai 2009 – Garage Herven Anctil (aujourd'hui démoli)



Source de la photo : Google Streetview

FIGURE 33 - Mai 2009 – Dépanneur Le Voyageur qui sera remplacé par une agence de voyages (2016-2020) puis par le commerce Au Coin du Riverain (fermé en 2022). Aujourd'hui, cet immeuble est vacant



Source de la photo : Google Streetview.

FIGURE 34 - Août 2012 – Restaurant l'Escalier, peu de temps avant sa fermeture



Source de la photo : Google Streetview.

Depuis, et même avec l'aménagement du Quai Paquet en 2016, de nombreux commerces ont ouvert, puis fermé, que l'on pense à Chocolato, à Tim Hortons qui a été en exploitation en 2019 dans la nouvelle gare maritime de la Société des Traversiers, au dépanneur Accommodation de la Traverse, en activité durant à peine un an au 5994, rue Saint-Laurent (un local qui avait auparavant abrité le restaurant Barbacoa de 2011 à 2019) ou encore Le Coin du Riverain, qui a offert des barbotines, de la bière et des produits locaux au 5998, rue Saint-Laurent de 2021 à 2022, après la fermeture de l'agence de voyages Bus-Air-Train, qui elle avait remplacé le dépanneur Le Voyageur.

FIGURE 35 - Septembre 2017 – Le restaurant Barbacoa et le Café Bonté Divine



Source de la photo : Google Streetview.

TABLEAU 12 - Temps moyens des implantations commerciales depuis 2017 (données de 2025)

TEMPS MOYEN D'IMPLANTATION COMMERCIALE DEPUIS 2017		
	Secteur de la Traverse	Vieux-Lévis
1 à 2 ans	9	47
3 à 5 ans	12	54
6 à 7 ans	2	12
Plus de 7 ans	3	30
TOTAL	**26**	**143**

Source : Ville de Lévis, 2025. Ce tableau présente l'ensemble des entreprises ayant opéré dans le secteur de la Traverse et dans le Vieux-Lévis entre 2017 et 2025. Certaines d'entre elles sont encore en activité, alors que certaines ont fermé ou quitté, ce qui explique le total plus élevé qu'au tableau présentant les entreprises actives en 2025.

FIGURE 36 - Offre commerciale dans le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis



BC2 | Ville de Lévis

Offre commerciale
Revitalisation du secteur de la Traverse

18 mars 2025
PRÉLIMINAIRE

Version 01
PROJET 5422403

FIGURE 37 - Temps moyens des implantations commerciales depuis 2017



BC2 | Ville de Lévis

Temps moyens des implantations commerciales depuis 2017
Revitalisation du secteur de la Traverse

18 mars 2025
PRÉLIMINAIRE

Version 01
PROJET 5422403

Les camions de cuisine de rue

En 2016, année de l'inauguration du Quai Paquet, la Ville a procédé à un projet pilote avec le restaurant Barbacoa (service au comptoir, menu de viandes style BBQ américain). Ce restaurateur de la rue Saint-Laurent a installé une remorque de cuisine de rue au Quai Paquet durant 21 jours entre le 22 juin et le 11 août. Le loyer demandé par la Ville représentait une somme de 2 376 $ pour la saison.

Le bilan du restaurateur s'est établi ainsi : les ventes quotidiennes ont été au-dessus de la moyenne pour 11 journées, essentiellement les jours fériés (Saint-Jean-Baptiste et Fête du Canada) et la période des vacances de la construction. Les ventes des 10 journées restantes ont été sous les moyennes, même durant le week-end. On en déduit que les ventes globales ont néanmoins été dans la moyenne et que les attentes du restaurateur ont été satisfaites.

L'été suivant, des ententes locatives ont été conclues avec trois entreprises de camions de cuisine de rue afin d'occuper, en alternance, deux emplacements dédiés pour cet usage[18] près du pavillon sanitaire pour l'ensemble de la saison estivale (environ 80 jours). En plus du certificat d'occupation (500 $), le restaurateur s'engageait à payer un loyer de 70 $ par semaine (ou 1 220 $ pour la saison), incluant les services d'électricité, d'aqueduc et d'égout.

L'expérience a été renouvelée depuis, même durant les deux années pandémiques (avec des règles de circulation autour des camions). Les restaurateurs de Lévis ont été privilégiés lors des appels de candidatures annuels.

FIGURE 38 - Remorque du restaurant Barbacoa lors du projet pilote au Quai Paquet



Source : Le Soleil

Le loyer est passé de 7 $ par jour en 2017 à 20 $ par jour en 2023, un tarif qui a été maintenu en 2024. Les deux emplacements ont été occupés tous les jours, l'un proposant une offre « salée » (burgers et autres mets de type « cantine ») et l'autre avec une offre « sucrée » (friandises glacées et autres gâteries). La présence des restaurateurs était obligatoire pour toutes les journées négociées au bail selon le calendrier d'alternance entre les entreprises. Les camions devaient être ouverts minimalement entre 12 h et 19 h. Leur

[18] Emplacements desservis (électricité, eau et égouts).

présence n'était pas exigée lors des journées où les prévisions météorologiques annonçaient 3 mm de pluie ou plus (avec une probabilité de réalisation de 60 %).

De plus, les promoteurs d'événements peuvent amener leur propre fournisseur de camions de cuisine, ce qui crée parfois des insatisfactions puisque certains se font concurrence, dans des conditions différentes.

TABLEAU 13 - Nombre de camions de cuisine de rue avec une entente de location par année depuis 2017

	Collations glacées	Autres gâteries	Menu cantine	Loyer/jour
2017	1	0	2	7 $
2018	1	0	3	10 $
2019	1	0	2	12 $
2020	1	0	3	N/D
2021	2	0	4	N/D
2022	2	1	2	18 $
2023	1	0	3	20 $
2024	1	0	2	20 $

Source : Données de la Ville de Lévis compilées par le Groupe Altus.

Comme le montre le tableau précédent, on a observé une augmentation de l'intérêt des restaurateurs pour une présence au Quai Paquet en 2021 et 2022, alors que les règles sanitaires rendaient plus complexe la gestion des salles à manger. Depuis, le nombre d'ententes locatives est redescendu à trois ou quatre par saison.

FIGURE 39 - Emplacement des camions de cuisine de rue



Source : Google Maps.

TABLEAU 14 - Camions de cuisine de rue présents au Quai Paquet depuis 2017

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Chocolats Favoris Crème glacée, barbotine, sundaes	■	■	■	■	■	■	■	■
Casa du Smoked-Meat Sandwichs viande fumée et poutines	■	■	■					
Cuisine du marché Burgers gourmets et poutines	■	■	■					
Chien Sossis Hot-Dogs gourmets et poutines		■						
Thaï Zone Mets thaïlandais				■				
Chez Victor Burgers gourmets frites maison				■	■			
La Shop Burgers gourmets				■	■	■	■	■
Plaisirs glacés Crème glacée, barbotine, sundaes					■			
Poissonnerie Némeau Guédilles, fish & chips et poutines					■	■	■	■
Cabane Mobile Gâteries à l'érable						■		
Brown Smoked-Meat Sandwichs viande fumée					■			
Yummy Burgers, tacos, poutines							■	









Source : Données de la Ville de Lévis compilées par le Groupe Altus.

Constatant que certains camions renouvellent leur présence au Quai Paquet d'année en année, on en déduit que leur opération est rentable. En effet, leur risque financier est faible, car, d'une part, les frais d'occupation ne s'appliquent qu'aux jours de leur présence et, d'autre part, le loyer qu'on leur demande est très bas (un maximum de 600 $ par mois, incluant les services). C'est sans surprise non plus que nous constatons que le camion de Chocolats Favoris est le seul qui a renouvelé son bail sans interruption depuis 2017[19] : ses collations sont parfaitement adaptées à cette clientèle estivale et familiale dont la présence au Quai Paquet est fortement corrélée avec les jours de soleil et de chaleur.

La localisation des deux emplacements désignés pour ces camions est optimale : ils sont directement sur le site des activités et des événements avec d'excellentes conditions de visibilité, devant les stationnements et tout à côté du pavillon sanitaire. Ils puisent ni plus ni moins dans une clientèle captive.

Les restaurants de la rue Saint-Laurent encore ouverts aujourd'hui (Café La Capella et Le Corsaire) sont, eux, peu visibles depuis le Quai Paquet, leurs enseignes sont petites et non lumineuses. À notre connaissance, il y a très peu d'affichage informant les visiteurs de la présence de ces commerces un peu plus loin sur la rue. Depuis 2024, les commerçants peuvent toutefois faire l'usage de *sandwich board* et de *beach flag* du 1er mai au 31 octobre (entente avec la Ville de Lévis).

[19] Sans compter le fait que ce camion (une remorque, en fait) a requis moins d'investissements, car non équipé de fours, plaques et grilles de cuisson, système de ventilation, etc.).

Il est donc probable que la fermeture de certains établissements de la rue Saint-Laurent qui offraient des produits similaires aux camions soit en partie liée à la concurrence des camions de cuisine de rue. On pense notamment à Chocolato (2019-2022), Le Coin du Riverain (2020-2021) et Barbacoa (2010-2019).

Ce n'est toutefois pas la seule explication. On doit aussi invoquer les mesures de confinement et la récession pandémique qui ont entraîné la fermeture de plusieurs restaurants partout au Québec. Et dans le cas du secteur de la Traverse, il faut ajouter deux autres éléments : l'effet d'isolement qu'engendre la falaise par rapport au Vieux-Lévis (et au reste du territoire de la ville), ce qui limite la pénétration des autres quartiers de la ville, ainsi que la faiblesse et, surtout, la saisonnalité de la demande. La section suivante se consacre à l'évaluation de cette demande.

La demande commerciale actuelle

La demande commerciale actuelle du secteur de la Traverse peut être mesurée en fonction de cinq grands segments qui témoignent essentiellement de la typologie de l'achalandage :

— La population résidante du secteur;
— Les travailleurs du secteur;
— Les visiteurs et touristes profitant des installations et événements du Quai Paquet;
— Les cyclistes utilisant la piste cyclable multifonctionnelle du Parcours des Anses qui traverse le secteur;
— Les usagers du traversier.

La population résidante

En date du dernier recensement de Statistique Canada en 2021, on dénombrait 299 personnes regroupées à l'intérieur de 145 ménages dans le périmètre du secteur de la Traverse (voir la carte et les explications dans la section « Un secteur peu peuplé et en vieillissement ». Cette donnée a été établie à l'aide du jeu de données sur la population et les ménages de Statistique Canada à l'échelle des îlots. Pour rappel, les deux aires de diffusion dans lesquelles se situe le secteur de la Traverse comprennent plusieurs îlots situés en haut de la falaise, sur le plateau du Vieux-Lévis. Le recensement de 2021 indique que ces deux AD regroupaient une population de 1 570 personnes en 2021.

Par ailleurs, toujours selon les données du dernier recensement, on dénombre 1 427 personnes à l'intérieur de la zone de distance-temps d'environ 10 minutes de marche. Cette zone, que l'on peut considérer comme la « zone de proximité » de la trame commerciale de la rue Saint-Laurent, pénètre assez loin dans le Vieux-Lévis, à partir des deux escaliers qui relient le secteur de la Traverse au haut de la falaise. On reconnaît toutefois que la durée (et la difficulté) de la marche peut varier d'un individu à l'autre et que ces escaliers dissuadent probablement une grande partie de la population du plateau de fréquenter à pied les commerces du bas de la falaise. C'est d'autant plus vrai que, d'après les données de Statistique Canada pour les deux aires de diffusion qui couvrent le secteur, 59 % de la population est âgée de 65 ans ou plus.

Zone de 10 minutes de marche
1 427 personnes



À la lumière de ces données, il existe donc entre 300 et 1 000 résidents à proximité immédiate de la trame commerciale de la rue Saint-Laurent. Cette population est susceptible de fréquenter les commerces à pied, sur une base régulière.

Théoriquement, un bassin de 1 000 personnes peut *à peine* justifier l'exploitation d'un dépanneur ou d'un casse-croûte, et ce, si l'on pose l'hypothèse que 100 % des dépenses de cette population étaient réalisées dans ces établissements. Tout autre type de commerce de proximité, même un spécialiste alimentaire comme une boulangerie ou une boucherie, serait extrêmement risqué.

TABLEAU 15 - Bassin de population requis pour l'exploitation rentable d'un commerce selon le type

TYPOLOGIE COMMERCIALE	RATIO POPULATION PAR TYPOLOGIE		RÉGION SOURCES
	MINIMUM	MAXIMUM	
SAQ (population adulte)	14 000	19 000	CMM
Supermarché	9 000	12 000	CMM
Pharmacie	4 000	6 000	CMM
Institution financière	4 000	6 000	CMM
Petite épicerie	1 500	3 000	Québec
Spécialiste alimentaire	1 500	2 500	Québec
Dépanneur	1 000	1 500	Québec
Casse-croûte	1 000	1 500	Québec

Source : Groupe Altus

En définitive, et considérant le relatif enclavement du secteur sur le plan de l'accessibilité, on comprend mieux pourquoi la trame commerciale de la rue Saint-Laurent a toujours été essentiellement axée sur la restauration de quartier et le dépannage. On comprend aussi beaucoup mieux pourquoi tous les établissements qui avaient pignon sur rue en 2009 ont depuis fermé leurs portes. La seule exception est la Microbrasserie Le Corsaire, ouverte en 2008 et opérée par un maître-brasseur certifié. L'établissement bénéficie d'une renommée qui va bien au-delà de Lévis et, en ce sens, on peut considérer Le Corsaire comme un commerce de type « destination », moins tributaire de l'achalandage de proximité.

Les travailleurs du secteur

D'après les données de la Ville[20], le secteur de la Traverse regroupe actuellement 37 entreprises et organismes fournissant un emploi à 174 personnes. Une bonne partie de ces travailleurs sont ceux de la Société des traversiers et de la vingtaine d'entreprises logées dans l'ancien bureau de poste, l'Édifice Louis-Saint-Laurent (au 5955, rue Saint-Laurent) où l'on trouve notamment une espace de travail partagé (Le Cube).

Le potentiel d'achat d'un bassin de travailleurs[21] hors centre-ville, comme c'est le cas ici, se limite essentiellement à quatre types de dépenses :

— Le café et, dans certains cas, le déjeuner avant la journée de travail;
— La restauration sur l'heure du lunch et, plus rarement, pour le souper;
— Le café, les boissons, les collations et les articles de dépannage lors des pauses et à la sortie de la journée de travail.

[20] Donnée fournie par la Ville de Lévis.
[21] L'occurrence, le type et l'ampleur des achats sont plus élevés dans les centres-villes comme ceux de Montréal et de Québec, où l'on compte des travailleurs par milliers, voire plusieurs dizaines de milliers, et où l'offre commerciale est très développée (biens mode, librairies, produits de beauté, vaste choix de restaurants et de bars, etc.).

Depuis la pandémie, l'évaluation de la demande commerciale associée aux bassins de travailleurs se bute à une nouvelle réalité : avec la généralisation du télétravail et ses déclinaisons hybrides, les employés de bureau ne passent pas l'entièreté de leur semaine sur les lieux de travail. Les paramètres de nos scénarios, surtout en ce qui concerne l'occurrence d'achat, doivent nécessairement en rendre compte.

TABLEAU 16 - Évaluation du potentiel d'achat des travailleurs du secteur de la Traverse

Scénario conservateur	Restauration	Café et boisson [1]	Collations et dépannage	TOTAL
Nombre de travailleurs	174	174	174	
Taux de capture [2]	50%	70%	70%	
Occurrence d'achat par semaine	1	2	2	
Occurrence d'achat par an (48 semaines)	48	96	96	
Achat moyen	25 $	5 $	7 $	
Potentiel d'achat	**104 400 $**	**58 500 $**	**81 800 $**	**244 700 $**

Scénario optimiste	Restauration	Café et boisson [1]	Articles de dépannage	TOTAL
Nombre de travailleurs	174	174	174	
Taux de capture [2]	50%	70%	70%	
Occurrence d'achat par semaine	1,5	2,5	2,5	
Occurrence d'achat par an (48 semaines)	72	120	120	
Achat moyen	25 $	5 $	7 $	
Potentiel d'achat	**156 600 $**	**73 100 $**	**102 300 $**	**332 000 $**

Source : Groupe Altus. Données arrondies à 100 $ près. 1) Autres que dans le cadre d'un repas au restaurant, 2) Proportion de travailleurs qui effectuent ce type de dépenses.

En posant l'hypothèse que 50 % des travailleurs seraient susceptibles de prendre entre 1 et 1,5 repas au restaurant par semaine à proximité de leur lieu de travail, et que la facture moyenne gravitait autour de 25 $, leur potentiel total de dépenses se situerait entre 104 400 $ et 156 600 $ sur une base annuelle.

Pour le café / boissons, si l'on admet un taux de capture de 70 %, une occurrence d'achat hebdomadaire variant de 2 à 2,5 selon le scénario et un achat moyen de 5 $, le potentiel commercial est estimé entre 58 500 $ et 73 100 $ par an.

Enfin, pour les collations et articles de dépannage, le potentiel d'achat annuel est évalué entre 81 800 $ et 102 300 $ sur la base d'un taux de capture de 70 %, une occurrence d'achat de 2 à 2,5 fois par semaine et une transaction moyenne de 7 $.

Globalement, le potentiel d'achat généré par les travailleurs du secteur de la Traverse se situe donc entre 244 700 $ (scénario conservateur) et 332 000 $ (scénario optimiste).

Les visiteurs et touristes profitant des installations et événements du Quai Paquet

On peut avoir une bonne indication de l'achalandage du Quai Paquet en 2024 grâce aux données recueillies par trois bornes de comptage (voir l'image suivante). Ces comptages ne peuvent toutefois pas être utilisés tels quels pour donner le nombre de visites-personnes, car :

— La borne « est » ne semble pas avoir fonctionné pour une grande partie de la saison estivale 2024;
— Même si ces comptages n'enregistrent que les entrants vers le quai, les visiteurs peuvent être ressortis puis rentrés sur le site plus d'une fois. Cet enjeu concerne particulièrement la borne « centrale », située un peu au nord du pavillon sanitaire et des emplacements de camions de cuisine de rue, mais il concerne également la borne « ouest » : allers-retours vers les stationnements ou vers les commerces de la rue Saint-Laurent, le Bureau d'information touristique de Lévis, etc.

TABLEAU 17 - Données brutes et données ajustées par le Groupe Altus. Comptages du Quai Paquet à l'été 2024

Données brutes
Comptages du Quai Paquet à l'été 2024

Mois et semaine		Nombre de personnes-visites			
		Ouest	Central	Est	TOTAL
	26/05/2024	10 316	18 221	10 530	39 067
Juin	02/06/2024	5 845	6 816	8 712	21 373
	09/06/2024	3 291	5 509	5 583	14 383
	16/06/2024	4 089	5 908	6 451	16 448
	23/06/2024	10 522	18 028	ND	28 550
	30/06/2024	9 345	9 978	ND	19 323
Juillet	07/07/2024	2 228	4 166	ND	6 394
	14/07/2024	5 196	6 440	ND	11 636
	21/07/2024	6 165	7 856	ND	14 021
	28/07/2024	5 111	9 205	ND	14 316
Août	04/08/2024	5 240	8 565	ND	13 805
	11/08/2024	6 105	12 676	ND	18 781
	18/08/2024	5 565	4 627	ND	10 192
	25/08/2024	5 860	5 034	1 716	12 610
	01/09/2024	5 007	3 913	ND	8 920
TOTAL		89 885	126 942	32 992	**249 819**

Source: Ville de Lévis

Données ajustées par le Groupe Altus
Comptages du Quai Paquet à l'été 2024

Mois et semaine		Nombre de personnes-visites			
		Ouest	Central	Est	TOTAL
	26/05/2024	9 284	10 933	10 530	30 747
Juin	02/06/2024	5 261	4 090	8 712	18 062
	09/06/2024	2 962	3 305	5 583	11 850
	16/06/2024	3 680	3 545	6 451	13 676
	23/06/2024	9 470	10 817	11 574	31 861
	30/06/2024	8 411	5 987	10 280	24 677
Juillet	07/07/2024	2 005	2 500	2 451	6 956
	14/07/2024	4 676	3 864	5 716	14 256
	21/07/2024	5 549	4 714	6 782	17 044
	28/07/2024	4 600	5 523	5 622	15 745
Août	04/08/2024	4 716	5 139	5 764	15 619
	11/08/2024	5 495	7 606	6 716	19 816
	18/08/2024	5 009	2 776	6 122	13 906
	25/08/2024	5 274	3 020	1 716	10 010
	01/09/2024	4 506	2 348	5 508	12 362
TOTAL		80 897	76 165	99 524	**256 586**

Source: Groupe Altus, sur la base des données de la Ville de Lévis

Sources : Données brutes : Ville de Lévis; Données ajustées : Groupe Altus sur la base des données de la Ville de Lévis.

Le tableau ci-dessus (à gauche) présente les données brutes enregistrées par les compteurs avec les données manquantes pour la borne « est ». Le tableau de droite montre les résultats des données ajustées par le Groupe Altus. Nos hypothèses de travail ont été les suivantes :

— Les données manquantes pour la borne « est » ont été estimées sur la base du constat suivant : en moyenne, les entrées saisies en 2023 à la borne « est » ont été supérieures de 10 % à celles enregistrées à la borne « ouest ». L'importance des entrées du côté est peut étonner, sachant qu'il y a peu de stationnements ou d'attraits à l'est du quai (exception faite du site du lieu historique national du chantier A.C. Davie qui reçoit environ 3 000 visiteurs par saison, incluant les groupes scolaires). Nous interprétons cet achalandage comme celui des cyclistes qui peuvent, à partir de là, descendre de leur vélo et se diriger vers le nord à l'intérieur du périmètre du Quai Paquet;
— Les résultats pour la borne « centrale » ont été ajustés à la baisse (-40 %) afin de tenir compte des allers-retours vers les camions de cuisine de rue, le pavillon sanitaire ou les aires de stationnement;
— Les résultats pour la borne « ouest » ont été ajustés à la baisse (-10 %) pour tenir compte des allers-retours vers les commerces de la rue Saint-Laurent et les autres éléments d'attrait situés à l'ouest du quai (Bureau d'information touristique de Lévis, traversier, etc.);

— Les résultats de la borne « est » n'ont pas été ajustés à la baisse, car il y a peu d'éléments qui peuvent justifier d'éventuels allers-retours vers l'est.

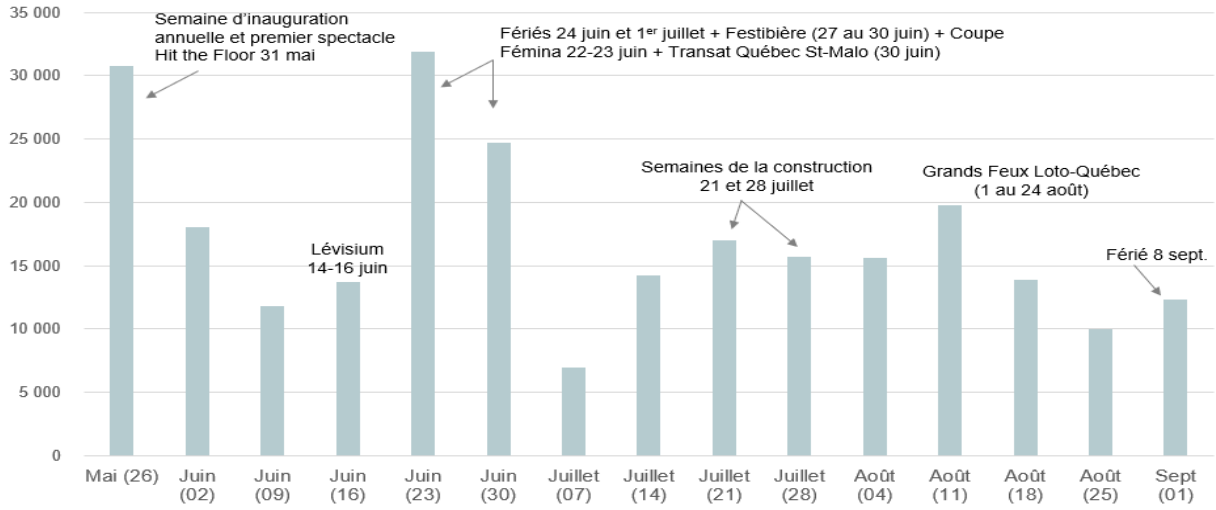
Ainsi, après ces ajustements, la fréquentation estimée du Quai Paquet pour la saison estivale 2024 graviterait autour de 256 600 personnes-visites.

Afin de contre-vérifier ces données, nous avons utilisé les évaluations de la société Propulso qui utilise le signal de géolocalisation des téléphones cellulaires pour évaluer l'achalandage et la provenance de clientèles commerciales et touristiques. Pour la période allant de mai à septembre 2024, l'algorithme touristique de Propulso évalue l'achalandage du Quai Paquet à 160 000 personnes-visites. C'est l'achalandage par des personnes qui ont, sur eux, un téléphone intelligent. Considérant les enfants et les personnes sans appareil, l'évaluation de 256 600 personnes-visites nous semble à l'intérieur d'une fourchette réaliste.

Même si la météo est toujours déterminante pour les activités extérieures, la distribution hebdomadaire de cet achalandage a surtout varié en fonction des événements. Ces données sont cohérentes avec les résultats du sondage qu'a mené Léger Marketing en octobre 2024. À la question « Qu'est-ce qui vous a incité à vous rendre dans le secteur de la Traverse au cours des 12 derniers mois ? », 55 % des répondants ont répondu : un événement. D'autres informations sur les motifs de la fréquentation du secteur seront analysées grâce aux trois enquêtes actuellement en voie de réalisation par l'équipe de projet Altus / BC2 et Orama Marketing.

Les semaines les plus achalandées de l'été, avec 20 000 à 30 000 personnes-visites par semaine, ont coïncidé avec le week-end d'inauguration et premier spectacle « Hit the Floor » ainsi qu'avec les fériés et événements entre le 23 juin et le 6 juillet : Festibière, Coupe Fémina et Transat Québec-Saint-Malo.

TABLEAU 18 - Achalandage hebdomadaire estimé du Quai Paquet à l'été 2024 (personnes-visites)



Source : Groupe Altus, sur la base des données de comptage (Ville de Lévis).

La semaine la plus creuse en matière d'achalandage a été celle du dimanche 7 juillet au samedi 13 juillet en raison de la grève de la Traverse. Habituellement, cette semaine est très achalandée en raison du Festival d'été de Québec. D'après les relevés d'Environnement Canada à la station Québec Aéroport Jean-Lesage, la température maximale enregistrée cette semaine-là a varié de 21° à 27° et il y a eu trois jours de pluie (2,6 à 7,6 mm) en semaine (mardi au jeudi).

À l'hiver 2024-2025, le compteur installé le long de la patinoire du Sentier glacé, qui forme une boucle de près de 700 mètres, a dénombré 170 700 tours de patineurs. Si l'on admet, comme le font les gestionnaires du Quai Paquet, qu'un patineur effectue trois tours en moyenne[22], la fréquentation du Quai Paquet par les patineurs est évaluée à 56 900 personnes-visites.

À la lumière des données colligées par la Ville, la saison estivale s'échelonne sur 15 semaines et celle d'hiver, sur 14 semaines. Le reste de l'année (23 semaines à l'automne et au printemps), la fréquentation du Quai Paquet est probablement relativement faible, se limitant à quelques centaines de marcheurs par semaine.

En posant l'hypothèse que pendant les 23 semaines de basse saison, le quai reçoit autour de 350 marcheurs et visiteurs par semaine en moyenne (soit environ 50 par jour), et en ajoutant les données pour l'été et l'hiver présentées ci-haut, on estime que l'achalandage annuel global du Quai Paquet approche les **321 550 personnes-visites**.

Il convient de préciser ici qu'une bonne partie de ces personnes-visites sont attribuables à des résidents de Lévis. Dans le cadre du présent mandat, l'équipe du Groupe Altus / Orama Marketing a procédé à la réalisation d'une enquête en face-à-face sur le site du Sentier glacé du Quai Paquet. La compilation préliminaire des résultats suggère que la provenance des usagers de la patinoire est la suivante :

Une personne qui travaille dans le secteur :	1 %
Une personne qui habite dans le secteur de la Traverse :	16 %
Une personne qui habite ailleurs à Lévis :	40 %
Une personne qui habite à Québec :	18 %
Un touriste ou un visiteur de l'extérieur de la région de Québec :	25 %

On peut donc dire qu'en hiver, 57 % de la fréquentation du Quai Paquet est attribuable à des Lévisiens. Étant donné le calendrier de réalisation du mandat, une enquête de provenance de la clientèle estivale du Quai Paquet ne pourra malheureusement pas être effectuée. À titre indicatif, selon le rapport Propulso cité précédemment pour l'achalandage de l'été 2024, 58 % de la clientèle provenait de Lévis et 18 % de Québec, des résultats pratiquement identiques aux résultats pour la saison hivernale.

Notre méthodologie d'évaluation de la demande commerciale pour les visiteurs du Quai Paquet repose sur l'application d'un taux de capture[23] inspiré d'enquêtes et analyses réalisées par le Groupe Altus au fil des ans et, notamment, un sondage en face-à-face auprès des visiteurs du Petit Champlain dans le Vieux-Québec en 2013.

Selon cette enquête, 18 % des touristes et visiteurs interrogés avaient effectué une dépense dans un restaurant le jour de l'entrevue et 16 % avaient acheté un article en magasin. Ces taux de capture doivent être considérés comme des maximums, car l'offre commerciale du Vieux-Québec est très développée et variée : une vaste sélection de restaurants, cafés et bars, de très nombreux magasins de cadeaux et de souvenirs, des boutiques de vêtements, de chaussures et d'accessoires vestimentaires, des galeries d'art et boutiques d'art décoratif, des joailliers et bijoutiers ainsi que quelques boutiques de produits alimentaires et/ou du terroir.

[22] Considérant que les adultes peuvent effectuer autour de cinq à six tours et les enfants, un ou deux.
[23] Proportion des visiteurs qui effectuent un achat.

Les taux de capture utilisés aux fins de cette analyse sont donc globalement plus faibles que ces données de référence, car l'offre future du secteur de la Traverse sera inévitablement plus limitée que celle du Petit Champlain. Il convient également de considérer le type de visiteur du Quai Paquet : un achalandage largement associé à des événements dont plusieurs se déroulent en soirée et une clientèle familiale attirée sur place pour les aires de pique-nique et les fontaines (jeux d'eau).

Pour ces raisons, la demande sera mesurée pour quatre types de dépenses : la restauration, les boissons et collations (autres que celles consommées lors d'un repas au restaurant), les articles de dépannage et les cadeaux et articles souvenirs. Les résultats de nos analyses sont présentés sur le tableau suivant.

TABLEAU 19 - Évaluation du potentiel d'achat des visiteurs du Quai Paquet

Scénario conservateur	Restauration	Boissons et collations [1]	Articles de dépannage	Souvenirs et autres	TOTAL
Nombre de personnes-visites	321 550	321 550	321 550	321 550	
Taux de capture [2]	10%	15%	5%	3%	
Achat moyen	20 $	5 $	7 $	18 $	
Potentiel d'achat	**643 100 $**	**241 200 $**	**112 500 $**	**173 600 $**	**1 170 400 $**

Scénario optimiste	Restauration	Boissons et collations [1]	Articles de dépannage	Souvenirs et autres	TOTAL
Nombre de personnes-visites	321 550	321 550	321 550	321 550	
Taux de capture [2]	12%	16%	6%	4%	
Achat moyen	22 $	6 $	8 $	20 $	
Potentiel d'achat	**848 900 $**	**308 700 $**	**154 300 $**	**257 200 $**	**1 569 100 $**

Source : Groupe Altus. Données arrondies à 100 $ près. 1) Autres que dans le cadre des achats en restaurant 2) Proportion des personnes-visites avec achat

Le potentiel commercial global des visiteurs et touristes du Quai Paquet, qui, comme mentionné précédemment, incluent de nombreux Lévisiens, est estimé entre 1,2 et 1,6 million de dollars annuellement dont 643 100 $ à 848 900 $ pour la restauration.

Les cyclistes

La piste cyclable multifonctionnelle du Parcours des Anses sillonne le secteur de la Traverse d'est en ouest. À la hauteur du Bureau d'information touristique de Lévis, on a compté 107 687 passages vers l'est et 101 906 vers l'ouest durant l'année 2024 (source : Ville de Lévis). La plupart des cyclistes qui passent dans un sens reviennent forcément dans l'autre pour retourner à leur véhicule ou leur résidence, même s'il existe la possibilité de rejoindre Québec et d'effectuer une boucle en empruntant le pont de Québec et le traversier. De plus, le Parcours rejoint la Cycloroute de Bellechasse par la passerelle Harlaka. Le secteur de la Traverse en est souvent un lieu de départ. L'achalandage des cyclistes qui ont franchi le capteur devant le BIT représente donc réellement près de 105 000 personnes-visites.

Les cyclistes peuvent également arriver ou repartir avec le traversier[24]. Selon la Société des traversiers du Québec, il y a eu 105 500 passagers avec vélo en 2023, soit 52 750 dans chaque direction. Si l'on admet

[24] Selon la Société des traversiers du Québec, il y a eu 105 500 passagers avec vélo en 2023, dont 79 400 entre juin et septembre. D'autres données sur les passagers du traversier font l'objet de la section suivante.

que la vaste majorité d'entre eux avaient l'objectif de compléter la piste cyclable multifonctionnelle du Parcours des Anses, ils auront franchi les compteurs installés devant le BIT. Il est toutefois possible que certains cyclistes ayant utilisé le traversier aient court-circuité le parcours officiel et évité le compteur. Nous posons l'hypothèse que 15 % des cyclistes ayant utilisé le traversier n'ont pas été comptabilisés avec le compteur devant le BIT : cela représente environ 7 900 personnes-visites qu'il faut ajouter aux 105 000 établis précédemment.

L'achalandage total associé aux cyclistes de la piste cyclable multifonctionnelle du Parcours des Anses est donc estimé à **112 900 personnes-visites** sur une base annuelle. Si la distribution mensuelle des passagers à vélo sur le traversier peut servir d'indication, 86 % de l'achalandage se concentre entre mai et septembre.

Il est important de spécifier que, probablement, certains cyclistes ont également été comptabilisés par les compteurs du Quai Paquet. L'achalandage total visiteur et touristes du Quai Paquet (321 550 personnes-visites) + cyclistes (112 900 personnes-visites) est donc probablement légèrement surévalué. Mais nous n'avons pas appliqué de facteur de correction, car certains usagers du secteur de la Traverse peuvent avoir échappé aux compteurs.

La demande commerciale que génèrent les cyclistes est surtout associée aux boissons et aux collations et, pour une fraction d'entre eux, aux accessoires de réparation de vélos. Il existe actuellement une entreprise qui fournit ce genre de service (Action Vélo Lévis, situé dans le bâtiment de l'ancienne gare intermodale).

Pour les sites qui se trouvent à l'extrémité d'un parcours de vélo (adjacent au stationnement utilisé par les cyclistes pour accéder à la piste), on considère généralement un potentiel pour la restauration ou le bar-terrasse. Mais le secteur de la Traverse se trouve au centre de la piste cyclable multifonctionnelle du Parcours des Anses. Les cyclistes ne sont ni au début ni à la fin de leur journée de vélo, ce qui limite significativement leur intérêt à s'arrêter pour un repas complet ou un verre d'alcool. La beauté du site et la présence du Quai Paquet en font toutefois un endroit à fort potentiel pour une pause-collation.

Comme le montre le tableau suivant, nous estimons la demande commerciale de cette clientèle entre 147 900 $ et 237 100 $, dont la moitié pour les boissons (non alcooliques) et collations. Les taux de capture utilisés reposent toutefois sur l'hypothèse qu'il y aura des endroits pouvant permettre à un grand nombre de cyclistes de garer leur vélo de façon sécuritaire à proximité des commerces.

TABLEAU 20 - Évaluation du potentiel d'achat des cyclistes

Scénario conservateur	Restauration	Boissons et collations [1]	Articles de dépannage	Souvenirs et autres	TOTAL
Nombre de personnes-visites	112 900	112 900	112 900	112 900	
Taux de capture [2]	1%	15%	3%	1%	
Achat moyen	20 $	5 $	7 $	15 $	
Potentiel d'achat	**22 600 $**	**84 700 $**	**23 700 $**	**16 900 $**	**147 900 $**

Scénario optimiste	Restauration	Boissons et collations [1]	Articles de dépannage	Souvenirs et autres	TOTAL
Nombre de personnes-visites	112 900	112 900	112 900	112 900	
Taux de capture [2]	2%	17%	4%	2%	
Achat moyen	22 $	6 $	8 $	16 $	
Potentiel d'achat	**49 700 $**	**115 200 $**	**36 100 $**	**36 100 $**	**237 100 $**

Source : Groupe Altus. Données arrondies à 100 $ près. 1) Autres que dans le cadre des achats en restaurant 2) Proportion des personnes-visites avec achat



En outre, les quelques milliers de dollars de potentiel que nous avons estimé pour l'achat de produits et souvenirs nous semblent réalistes sachant qu'à la gare de Prévost de la piste cyclable du P'tit Train du Nord, où transitent environ 113 000 cyclistes (226 900 pour les deux directions de ce parcours linéaire), la boutique offrant souvenirs et vêtements à l'effigie du P'tit Train du Nord a généré des ventes mensuelles de 8 400 $ en 2024 (ou 30 200 $ pour la saison de 109 jours). Cela représente un ratio de 0,27 $ par cycliste. En appliquant ce ratio aux 112 900 personnes-visites de la piste cyclable multifonctionnelle du Parcours des Anses, on obtient 30 485 $ soit dans la fourchette de nos résultats pour la catégorie « souvenirs et autres ».

Les usagers du traversier

D'après la Société des traversiers, le service Québec-Lévis aurait transporté 1 394 175 passagers en 2023, un résultat inférieur à la moyenne depuis 2013 (1,5 million). Selon notre compréhension de ces données, il s'agit d'un nombre total de personnes ayant acheté un billet, incluant les automobilistes et les cyclistes.

À titre indicatif, on aurait embarqué 263 773 automobiles (19 %) et 105 474 vélos (8 %) sur les traversiers en 2023. Les occupants des voitures sont comptabilisés dans les statistiques sur les passagers (voir la section « Une trame urbaine définie par les mobilités »).

Comme le montre le graphique situé dans la section « Une trame urbaine définie par les mobilités », l'achalandage est significativement gonflé en été, en partie à cause de la présence de visiteurs et touristes, mais aussi en raison de la température, plus clémente, qui peut encourager les Lévisiens à utiliser le traversier pour se rendre au travail (alors que l'hiver, ils utilisent leur véhicule et passent par les ponts).

La demande associée aux visiteurs et touristes du Quai Paquet arrivés en traversier a déjà été évaluée (les statistiques d'achalandage du Quai Paquet comprennent tous les visiteurs, incluant ceux qui sont arrivés par bateau).

L’expérience démontre que les clientèles en transit dépensent très peu sur les lieux des gares, aérogares ou stations intermodales. Les taux de capture sont toujours très faibles. Les seules exceptions sont les lieux où l’attente est longue (vols internationaux ou gares de trains interrégions). Et pour que les taux de capture soient moindrement significatifs, les commerces doivent se situer à proximité très immédiate des usagers, soit être adjacents aux salles d’attente, soit sur le trajet les menant d’un mode de transport à l’autre.

À titre d’exemple, les terminus intermodaux de l’Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) en tête de ligne des stations de métro où se rabattent de nombreux circuits d’autobus ont bel et bien une offre commerciale, essentiellement des dépanneurs, restaurants avec service restreint (au comptoir) et kiosques d’articles saisonniers ou accessoires de téléphonie. Or ces établissements peuvent compter sur un achalandage quotidien de 50 000 à 80 000 passagers.

TABLEAU 21 - Achalandage moyen du Terminus Longueuil et du Terminus Montmorency

Terminus Longueuil	80 000 passagers par jour 6 500 pieds carrés de commerces : — Comptoirs de restauration rapide, un dépanneur, deux services personnels et deux kiosques d’accessoires saisonniers et pour téléphones.
Terminus Montmorency	50 000 passagers par jour 1 800 pieds carrés de commerces : — Un dépanneur, un café et un kiosque d’accessoires pour téléphones

Même en considérant tous les passagers du traversier dans les deux directions, incluant les visiteurs et touristes, la fréquentation quotidienne de la gare maritime n’excède pas 3 820 usagers par jour en moyenne, un volume clairement trop faible pour justifier un commerce.

On comprend mieux pourquoi Tim Hortons, qui a occupé un local à l’intérieur de la gare maritime en 2019, a fermé ses portes après seulement quelques mois d’opération. Cette situation s’est présentée, en outre, durant la pandémie, avec une diminution de l’achalandage du traversier.

Demande commerciale totale et commerces justifiés

À la lumière de nos analyses, les travailleurs, les visiteurs et touristes ainsi que les cyclistes qui fréquentent le secteur de la Traverse génèrent un potentiel combiné de 1,6 à 2,1 millions de dollars sur une base annuelle. Le segment de clientèle avec l’apport décisif est celui des visiteurs et touristes : ils génèrent 70 % à 75 % de ce potentiel.

TABLEAU 22 - Évaluation du potentiel d’achat total – Toutes les clientèles

Scénario conservateur	Restauration	Boissons et collations [1]	Articles de dépannage	Souvenirs et autres	TOTAL
Travailleurs	104 400 $	58 500 $	81 800 $	0 $	244 700
Visiteurs et touristes	643 100 $	241 200 $	112 500 $	173 600 $	1 170 400
Cyclistes	22 600 $	84 700 $	23 700 $	16 900 $	147 900
Potentiel d'achat	**770 100 $**	**384 400 $**	**218 000 $**	**190 500 $**	**1 563 000 $**

Scénario optimiste	Restauration	Boissons et collations [1]	Articles de dépannage	Souvenirs et autres	TOTAL
Travailleurs	156 600 $	73 100 $	102 300 $	0 $	332 000
Visiteurs et touristes	848 900 $	308 700 $	154 300 $	257 200 $	1 569 100
Cyclistes	49 700 $	115 200 $	36 100 $	36 100 $	237 100
Potentiel d'achat	**1 055 200 $**	**497 000 $**	**292 700 $**	**293 300 $**	**2 138 200 $**

Source : Groupe Altus. Données arrondies à 100 $ près. 1) Autres que dans le cadre des achats en restaurant

Comment ces valeurs monétaires se traduisent-elles en termes d'établissements commerciaux? Les données de référence suivantes nous donnent quelques indications.

TABLEAU 23 - Clients requis pour l'exploitation d'un restaurant

Type de restaurant	Ventes annuelles moyennes	Valeur moyenne de l'achat [1]	Clientèle requise annuellement
Café beigne - chaîne	1 275 000 $	5 $	255 000
Café gourmet indépendant	650 000 $	8 $	81 300
Restaurant service au comptoir - chaîne	900 000 $	12 $	75 000
Restaurant service au comptoir - indépendant	769 600 $	12 $	64 100
Crèmerie / bar à jus	400 000 $	8 $	50 000
Restaurants-bars / clientèle adulte	3 600 000 $	45 $	80 000
Restaurants ambiance décontractée et familiale	1 800 000 $	35 $	51 400

Source : Groupe Altus (base de données internes) et Association des restaurateurs. 1) par client qui mange/boit et non par facture (qui peut inclure plus d'un convive)

La clientèle annuelle requise pour l'exploitation rentable d'un restaurant se situe entre 50 000 et 255 000 personnes-visites annuellement selon le type de restaurant. Ainsi, en tenant compte de l'achalandage annuel du Quai Paquet (321 550), il faudrait que 79 personnes sur 100 achètent un produit pour justifier l'exploitation rentable d'un café-beigne associé à une chaîne (comme Tim Hortons par exemple). Pour les autres types de restaurants, le ratio va de 15 à 25 clients sur 100, des taux de capture qui restent relativement ambitieux.

À notre avis, en considérant toutes les clientèles actuelles, incluant les résidents du secteur, l'achalandage actuel du secteur de la Traverse peut justifier l'exploitation de :

— Un bar à jus ou crèmerie;
— Un dépanneur;
— Un ou deux restaurants avec service au comptoir;
— Un kiosque saisonnier d'articles souvenirs ou d'artisanat.

Si l'on exclut la Microbrasserie Le Corsaire, qui est un restaurant de type « destination », l'offre actuelle du secteur de la Traverse, c'est-à-dire un restaurant de type café-sandwichs (La Capella) et deux camions de cuisine de rue (un offrant un menu de type cantine et l'autre, des friandises glacées) est adaptée à la demande actuelle sur le plan quantitatif.

La fermeture récente du dépanneur ainsi que celle du Café Bonté Divine peut donc être attribuable à des éléments associés à la gestion de leur commerce (assortiment, heures d'ouverture, prix, service), mais aussi, et probablement beaucoup, à la saisonnalité de l'achalandage, un enjeu que ne vivent pas les camions de cuisine de rue.

Synthèse des enjeux associés à la fonction commerciale du secteur de la Traverse

La trame commerciale de la rue Saint-Laurent s'affaiblit depuis 2009, même avec le développement du Quai Paquet en 2016 qui génère à lui seul un achalandage annuel global de plus de 321 500 personnes-visites. L'offre est aujourd'hui très fragmentaire et fragilisée si l'on en juge par l'important taux de roulement des locataires.

Cette trame commerciale est par ailleurs morcelée, les quelques commerces encore en activité sont espacés et intercalaires à des immeubles ou terrains vacants. À l'heure actuelle, rien n'encourage le visiteur à déambuler sur la rue Saint-Laurent entre les deux escaliers, et encore moins à se rendre jusqu'au lieu historique national du chantier A.C. Davie.

Selon nos calculs, l'offre actuelle est en adéquation avec la demande sur le plan quantitatif. Les deux camions de cuisine de rue comblent une très grande partie de la demande de restauration et leur présence est modulée avec les variations de l'achalandage. La localisation de ces camions, à proximité très immédiate de la clientèle, et leurs ententes locatives très avantageuses, les rend compétitifs face aux commerçants de la rue Saint-Laurent. Ils ont donc sans doute contribué à l'affaiblissement de la trame commerciale déjà relativement fragilisée de la rue Saint-Laurent.

La saisonnalité de la demande est également un enjeu décisif pour le développement d'une trame commerciale continue et prospère sur la rue Saint-Laurent. Pendant 23 semaines sur 52, l'achalandage du secteur chute radicalement. Or les camions de cuisine de rue ne vivent pas cet enjeu.

La présence d'organisation de soutien au commerce, comme Mon Quartier de Lévis, insuffle au secteur des capitaux ainsi que du soutien aux initiatives des entrepreneurs (incubateur, programme d'embellissement de façades, maillage entre commerces vacants et entrepreneurs). Cependant, ces efforts, qui visent à favoriser la complémentarité de la Traverse et du Vieux-Lévis, ne suffisent pas à attirer dans le secteur des commerces distinctifs d'appel.

Il ne fait aucun doute que le développement d'une fonction commerciale forte dans le secteur de la Traverse devra se faire par étapes au terme desquelles deux conditions devront avoir été remplies :

— L'augmentation de l'achalandage, particulièrement durant les basses saisons;
— Le développement de commerces et restaurants de destination qui, à l'exemple de la Microbrasserie Le Corsaire, développeraient une clientèle régionale, moins dépendante de l'achalandage de proximité.

Les prochaines étapes du mandat permettront d'élaborer un plan d'action concret en ce sens. D'autres informations cruciales sur les clientèles seront également analysées à la suite de la compilation de trois enquêtes auprès des Lévisiens, des résidents de la Ville de Québec et des usagers du Sentier glacé du Quai Paquet dont la cueillette s'est déroulée très récemment.

4.3.4 Une offre d'activités et de services touristiques dans un vaste réseau

Un dernier et important volet de l'analyse du secteur de la Traverse comme marge économique porte sur le tourisme. Les investissements réalisés dans le secteur, la présence de nombreux sites d'intérêt sur le territoire dans le Vieux-Lévis et à Lévis ont motivé des attentes importantes en matière de fréquentation touristique à la Traverse. Ces retombées ne sont pas encore à la hauteur des expectatives.

Cette section met en évidence que l'offre d'activités et de services touristiques dans le secteur lui-même est assez limitée. Cette offre s'insère toutefois dans un vaste réseau d'activités et de services disponibles à l'échelle de Lévis.

Les difficultés rencontrées à faire rester les touristes dans le secteur de la Traverse et à Lévis tiennent plus à la diffusion de l'information auprès des visiteurs et au positionnement déficient de la ville sur le plan de l'identité et de la signature touristique qu'à l'abondance des attraits pour une clientèle variée.

L’achalandage touristique

Le Plan stratégique de développement de l’industrie touristique – 2023-2027 et le plan d’action triennal réalisé par Raymond Chabot Grant Thornton en 2023 pour la Ville de Lévis offre un portrait complet du profil des visiteurs de Lévis par rapport à celui du Québec, de la région de Québec et de Chaudière-Appalaches (données de 2017 et 2019).

En 2019, Lévis a reçu 705 000 visiteurs, composés aux trois quarts d’excursionnistes, ce qui est l’équivalent d’environ 1 930 visiteurs par jour en moyenne. Les retombées touristiques sont de l’ordre de 35,5 millions de dollars, soit une moyenne de 97 260 $/jour. Par rapport à Chaudière-Appalaches, la durée et les dépenses de séjour sont légèrement supérieures, mais inférieures en comparaison de la région de Québec et de la moyenne provinciale.

TABLEAU 24 - Profil de l’achalandage touristique au Québec, à Québec, dans la région Chaudière-Appalaches et à Lévis (2017, 2019)

VOLUME/ORIGINE	LE QUÉBEC	RÉGION DE QUÉBEC	CHAUDIÈRE-APPALACHES	LÉVIS
Excursionnistes	60 565	N/D	1 689	522
Touristes	34 141	4 615	1 311	183
Québec	25 264	2 907	1 219	183
Autre Canada	4 780	600	39	
États-Unis	2 390	508	39	N/D
Autres pays	1 707	600	14	N/D
Nuitées/touriste	3,17	2,58	2,17	2,31
Dépenses/touriste	286 $	344 $	116 $	194 $

Source : Raymond Chabot Grant Thornton (2023). *Plan stratégique de développement de l’industrie touristique – 2023-2027 et plan d’action triennal*, rapport final, page 21.

Le document positionne également Lévis dans la région. En 2019, Chaudière-Appalaches a reçu près de 3 millions de visiteurs (touristes et excursionnistes combinés). Lévis accueille près du quart de cette clientèle (705 000), majoritairement des excursionnistes (522 000). La clientèle est majoritairement régionale, les visiteurs provenant surtout des régions de Québec et Lévis (39 %), la Beauce (15 %), d’ailleurs en Chaudière-Appalaches (5 %), des Cantons-de-l’Est (5 %) et de Longueuil (3 %).

Ces données concordent avec les observations du Bureau d’information touristique de Lévis localisé dans le secteur de la Traverse. En 2024, les actes au comptoir et au téléphone ont permis de rejoindre environ 2 000 personnes. L’essentiel des visiteurs provenait du Québec (58,5 %), et notamment de la région Chaudière-Appalaches (45 % d’entre eux). Les autres provenances étaient les États-Unis (16 %), la France (9 %) et le reste du Canada (9 %), dont l’Ontario.

Les informations demandées au Bureau d'information touristique de Lévis portaient essentiellement sur la pratique du vélo et la présence de pistes cyclables, les parcs urbains, la restauration, les indications routières, le stationnement et les conditions de séjour urbain.

Les facteurs identifiés pour l'absence de rétention des touristes sur le territoire étaient ceux de la température (canicule), l'absence de sites de baignade et la présence de nombreuses zones de travaux routiers sur le territoire.

L'examen de l'évolution de l'achalandage sur le territoire entre 2008 et 2014 montre la prédominance des caractéristiques suivantes : les visiteurs de Lévis sont, aux deux tiers, des personnes âgées de 36 à 54 ans, potentiellement des familles. Les deux tiers (60,6 %) étaient excursionnistes et environ 20 % passaient entre une (11,6 %) et trois nuits (19,3 %) sur le territoire. Le type d'hébergement recherché était principalement un motel, un hôtel ou une auberge.

L'offre d'activités et de services touristiques

L'analyse des activités et des services touristiques s'est appuyée sur deux études récentes menées pour le compte de la Ville de Lévis, et notamment l'Étude de marché hôtelière, réalisée en novembre 2024 par HVS ainsi que le Plan stratégique de développement de l'industrie touristique – 2023-2027 et plan d'action triennal réalisé par Raymond Chabot Grant Thornton pour la Ville de Lévis.

Dans le cadre de la présente étude, l'offre actuelle connue a été recensée et classifiée par regroupements ou produits touristiques :

— Hôtellerie et congrès
— Événements
— Agrotourisme
— Plein air
— Culture
— Divertissement

Une partie de ces regroupements a déjà été identifiée dans le Plan stratégique de développement de l'industrie touristique – 2023-2027 et plan d'action triennal, comme le tourisme d'affaires et de congrès, le tourisme sportif, le tourisme événementiel, le tourisme d'agrément. Les forces attractives et le rayonnement touristique ont été évalués, tout comme le maillage et le positionnement de chacune des expériences. Le caractère structurant de l'offre a également été analysé. Un bref portrait de la demande touristique actuelle est proposé dans chacun des tableaux d'analyse des regroupements et produits.

TABLEAU 25 - Classification et définition des produits

TYPE DE PRODUIT	DESCRIPTION
PRODUIT D'APPEL	Constitue le but principal de déplacement du visiteur et le principal déclencheur d'une expérience touristique
PRODUIT DE SOUTIEN	Complète l'expérience touristique du visiteur
PRODUIT EN ÉMERGENCE	Produit touristique encore peu structuré et présent, mais qui représente un potentiel de développement (croissance de la demande)
PRODUIT EN CROISSANCE	Produit en plein développement (adolescent) : apparition de nombreux concurrents nouveaux, besoins d'investissements massifs pour acquérir ou conserver une part de marché

TYPE DE PRODUIT	DESCRIPTION
PRODUIT À MATURITÉ	Produit ayant atteint l'âge mûr : peu de concurrents nouveaux, produit très rentable, demandant peu d'investissements
PRODUIT EN DÉCLIN	Produit vieillissant : marché en régression
POTENTIEL D'ATTRACTIVITÉ ET RAYONNEMENT TOURISTIQUE	Forces et avantages concurrentiels du regroupement ou produit pour attirer les touristes
CARACTÈRE STRUCTURANT	Rôle ou impact du regroupement ou produit dans la dynamique touristique locale
DEMANDE TOURISTIQUE	Tendances et performances du regroupement ou produit à plus grande échelle

Les faits saillants de cette analyse sont les suivantes :

Hôtellerie et congrès

Le Plan stratégique de développement de l'industrie touristique constate l'inadéquation entre le nombre de chambres présent sur le territoire de Lévis et le niveau d'occupation, plus faible que dans la région de Québec et Chaudière-Appalaches. Néanmoins, le regroupement présente un avantage concurrentiel lié à ses tarifs. Les événements à grand déploiement et les congrès attirent une clientèle de l'extérieur de la région. Le potentiel de développement s'articule autour d'un concept misant sur le positionnement historique et patrimonial et/ou sur le récréotourisme et les attraits naturels.

Le secteur de la Traverse ne présente aucun établissement hôtelier. Une brève recherche sur le site de AirBnB indique aussi que l'offre de logement de l'économie du partage est très faible dans le secteur (deux logements).

Le projet d'Hôtel de la Traverse, débuté avant la pandémie et présentement mis sur pause, devait répondre au déficit de l'offre dans le secteur. Il devait offrir 80 chambres haut de gamme, un restaurant sur le toit avec vue sur le Château Frontenac, un rez-de-chaussée commercial, des condos de luxe et un accès au Vieux-Lévis. Des enjeux de stationnement ont été signalés pour expliquer l'interruption du projet.

Événements

Le secteur de la Traverse accueille, sur le Quai Paquet, quatre des six grands événements estivaux de Lévis. Ils attirent une clientèle de l'extérieur et ont le potentiel d'augmenter l'achalandage dans le secteur. Une offre locale additionnelle (produits de soutien) est distribuée sur trois saisons, dont Lévis interculturel.

Agrotourisme

L'offre agrotouristique est abondante sur le territoire de Lévis et donne lieu à l'organisation de circuits thématiques sur le territoire pour la clientèle de Québec et de la Rive-Nord. En raison de la pénurie de main-d'œuvre, cette option a été privilégiée à celle de l'organisation d'un marché saisonnier des producteurs locaux au Quai Paquet. De plus, un marché public a lieu dans le Vieux-Lévis depuis deux ans, ce qui suscite des questions sur la complémentarité de deux activités de ce type dans une grande proximité. La mise en valeur de l'offre gourmande et maraîchère est toutefois un facteur possible d'accroissement de la fréquentation en période saisonnière, et ce, d'autant plus que le tourisme gourmand est en vogue auprès d'un segment important de la population.

La présence du Corsaire dans le secteur de la Traverse offre déjà une première attraction en la matière. Les débats autour du départ et de la relocalisation de la boutique de Chocolats Favoris dans le Vieux-Lévis constituent une opportunité d'élargir l'offre.

Plein air

Le secteur de la Traverse se démarque sur le plan du réseau d'équipements de plein air, avec la piste cyclable multifonctionnelle du Parcours des Anses, la présence d'une offre quatre saisons (sentier glacé), la proximité et l'accès au fleuve, les activités nautiques et l'arrimage avec un réseau complet de ces activités à l'échelle de Lévis. Une offre complémentaire, comme la terrasse du Chevalier-de-Lévis, offre un point d'appui au réseau dans le Vieux-Lévis.

La forfaitisation de l'offre et le maillage des initiatives locales comportent un grand potentiel pour le secteur de la Traverse, d'autant plus que la région Chaudière-Appalaches bénéficie d'un positionnement touristique orienté vers la nature, le plein air, le fleuve et les rivières.

Culture et divertissement

Les activités concernées par ce regroupement relèvent de produits complémentaires à même d'agrémenter le séjour touristique de visiteurs déjà attirés par un produit d'appel. Le patrimoine ainsi que d'autres divertissements (l'Anglicane) présentent de l'intérêt pour des clientèles de type « croisiéristes » en visite au Quai Paquet.

Dans le secteur de la Traverse, le lieu historique national du chantier A.C. Davie comporte, à cet égard, un potentiel important. Toutefois, même s'il s'agit du quatrième lieu le plus connu de Lévis après la maison Alphonse-Desjardins, la salle de spectacle l'Anglicane et le lieu historique national des Forts-de-Lévis, sa fréquentation se maintient à un niveau équivalent depuis plus de cinq ans (3 000 visiteurs par an environ), avec une forte représentation des résidents de Lévis (40 %). Parmi les raisons de non-fréquentation invoquées, le manque d'intérêt et le manque de connaissance du site sont les deux premières invoquées, à égalité (38 % et 37 %) parmi les répondants à un sondage Léger de 2022[25].

[25] Léger (2022). *Étude des clientèles actuelles et potentielles. Lieu historique national du chantier A.C. Davie*. Rapport final, 46 p.

TABLEAU 26 - Inventaire de l'offre –Hôtellerie et congrès (principaux hôtels)

PRODUITS D'APPEL	SAISONS D'OPÉRATION				QUALIFICATION DU PRODUIT				SERVICES TOURISTIQUES ATTENANTS
	P	É	A	H	ÉMER.	CROIS.	MATU.	DÉCL.	
Four Points, Centre de congrès et d'exposition de Lévis	√	√	√	√			√		22 salles 150 chambres Plus grande salle (capacité) : 1120
Grand Hôtel Times, Lévis	√	√	√	√		√			4 salles 152 chambres Plus grande salle (capacité) : ND
PRODUITS DE SOUTIEN	**SAISONS D'OPÉRATION**				**QUALIFICATION DU PRODUIT**				**SERVICES TOURISTIQUES ATTENANTS**
	P	É	A	H	ÉMER.	CROIS.	MATU.	DÉCL.	
Confort Inn et Suites, Lévis	√	√	√	√			√		4 salles 103 chambres Plus grande salle (capacité) :120
Hôtel Oie des neiges, Lévis	√	√	√	√			√		11 salles 89 chambres Plus grande salle (capacité) :104
Days Inn, Lévis	√	√	√	√				√	3 salles 88 chambres Plus grande salle (capacité) :90
Quality Inn & Suites, Lévis	√	√	√	√			√		2 salles 96 chambres Plus grande salle (capacité) : ND
Hôtel Normandin, Saint-Nicolas	√	√	√	√			√		7 salles 108 chambres Plus grande salle (capacité) : ND
Hampton Inn et Suites, Saint-Romuald	√	√	√	√			√		3 salles 99 chambres Plus grande salle (capacité) :64
Potentiel d'attractivité et rayonnement touristique pour le secteur de la Traverse	— Les événements à grand déploiement et les congrès attirent une clientèle de l'extérieur de la région. — Avantage concurrentiel : Tarifs moins élevés que ceux de la Capitale-Nationale. — Potentiel de développement pour un concept misant sur le positionnement historique et patrimonial et/ou sur le récréotourisme et les attraits naturels.								
Caractère structurant	— Potentiel d'attraction de la clientèle d'affaires en semaine et de la clientèle sportive (tournois) la fin de semaine et forte demande lors des grands événements. — Aucun établissement dans le secteur de la Traverse.								
Demande touristique	— En 2024, taux d'occupation moyen plus élevé à Lévis (70 %) que la moyenne québécoise (69 %). — Prix moyen par chambre de 161 $, beaucoup plus bas que la moyenne provinciale de 209 $.								

	— Nombre de nuitées disponibles relativement stable depuis 2019 à ±230 000. — Plus occupé en été les fins de semaine, de juillet à septembre à 86,7 %. — Les groupes sportifs représentent un moteur majeur de la demande hôtelière à Lévis. — Étude de marché hôtelière HVS ne recommande pas l'ajout de nouvelles chambres à court terme.

TABLEAU 27 - Inventaire de l'offre – Tourisme événementiel à Lévis, événements dont la Ville est partenaire ou organisatrice

PRODUITS D'APPEL	SAISONS D'OPÉRATION				QUALIFICATION DU PRODUIT				ACHALANDAGE
	P	É	A	H	ÉMER.	CROIS.	MATU.	DÉCL.	
Festivent, parc Champigny		√					√		600 000
Les Grands Feux Loto-Québec, Quai Paquet		√					√		100 000
Coupe Femina, départ au Quai Paquet		√					√		160 équipages
Festibière de Lévis, Quai Paquet		√					√		60 000
Lévisium		√			√				10 000
Demi-Marathon de Lévis, Galeries Chagnon	√						√		15 000
PRODUITS DE SOUTIEN	**SAISONS D'OPÉRATION**				**QUALIFICATION DU PRODUIT**				**ACHALANDAGE**
	P	É	A	H	ÉMER.	CROIS.	MATU.	DÉCL.	
Fête de la Famille de Lévis, Secteur Saint-Rédempteur	√						√		Clientèle locale, familiale
Mercredis Courant d'Airs, Parc de l'Anse-Tibbits, Lévis		√					√		Clientèle locale
Théâtre ambulant, plusieurs secteurs de Lévis*		√					√		Clientèle locale et familiale
Matinées classiques, Parc des Chutes-de-la-Chaudière*		√					√		Clientèle locale
Village en Arts, Saint-Nicolas (avec espace culturel local)		√					√		Clientèle locale
Journées de la culture			√				√		Clientèle locale
Fêtons don la Citrouille, Ferme Genest, Saint-Nicolas			√				√		Clientèle locale
Rallye Cultur'Art de Lévis			√				√		Clientèle locale
Francofête à Lévis, Maison natale de Louis-Fréchette	√						√		Clientèle locale
POTENTIEL D'ATTRACTIVITÉ ET RAYONNEMENT TOURISTIQUE POUR LE SECTEUR DE LA TRAVERSE	— Trois événements ponctuels organisés au Quai Paquet et deux événements majeurs (spectacle musical et événement sportif) attirant une clientèle de l'extérieur ont le potentiel d'augmenter l'achalandage dans le secteur.								

CARACTÈRE STRUCTURANT	— Offre principale majoritairement organisée au printemps et en été — Offre locale (produits de soutien) distribuée sur trois saisons
DEMANDE TOURISTIQUE	— Les événements de course à pied sont populaires et attirent des participants de toute la province, et ceux-ci privilégient souvent un séjour sur place pour maximiser leur performance (gestion du sommeil)

TABLEAU 28 - Inventaire de l'offre – Tourisme d'agrément, secteur agrotourisme[26]

ATTRACTION	SAISONS D'OPÉRATION				QUALIFICATION DU PRODUIT				LOCALISATION
	P	É	A	H	ÉMER.	CROIS.	MATU.	DÉCL.	
Cidrerie et Vergers St-Nicolas	√	√	√	√			√		Saint-Nicolas
Érablière du Cap	√	√	√				√		Saint-Nicolas
Vignoble Le Nordet	√	√	√	√			√		Pintendre
Clos Lambert (vignoble à thématique médiévale)	√	√	√				√		Saint-Jean-Chrysostome
Fermes d'autocueillette (11)	√	√	√				√		Saint-Nicolas
Épiceries fines (3)	√	√	√	√			√		Lévis, Pintendre, Saint-Jean-Chrysostome
Ferme Phylum (fromagerie)	√	√	√	√			√		Saint-Nicolas
Érablière Reflet Nature	√	√	√				√		Saint-Nicolas
Alpagas Amazones	√	√	√	√			√		Saint-Nicolas
Marché Ostara	√	√	√				√		Lévis
Marché public (3)	√	√	√				√		Lévis
Salon de Lauzon et Microbrasserie	√	√	√	√			√		Lévis
Les bleuets à Chloé	√	√	√				√		Saint-Nicolas
Productions horticoles Demers	√	√	√	√			√		Saint-Nicolas
Microbrasserie l'ironie du 13	√	√	√	√			√		Saint-Romuald
Alpagas Sélect	√	√	√	√			√		Saint-Étienne
Ferme Origine	√	√	√				√		Lévis
Les bleuets du Vire-Crêpe	√	√	√	√			√		Saint-Nicolas

[26] La Ville de Lévis revoit actuellement ses produits touristiques avec des critères de touristicité établis par Tourisme Chaudière-Appalaches et les organismes touristiques des sous-régions de la Chaudière-Appalaches. Certains sont identifiés pour les clientèles locales (Mercredis Courant d'Air, théâtre ambulant, Matinées classiques, Fête de la Famille, etc.). Ils constitueront une offre complémentaire qu'un touriste pourrait vouloir connaître une fois arrivé à Lévis.

ATTRACTION	SAISONS D'OPÉRATION				QUALIFICATION DU PRODUIT				LOCALISATION
	P	É	A	H	ÉMER.	CROIS.	MATU.	DÉCL.	
Distillerie Appalaches	√	√	√	√			√		Lévis
Domaine Fût d'or	√	√	√	√			√		Saint-Nicolas
Corsaire Microbrasserie – Salon de dégustation	√	√	√	√			√		Lévis
Sapinière Goupil	√	√	√				√		Pintendre
POTENTIEL D'ATTRACTIVITÉ ET RAYONNEMENT TOURISTIQUE POUR LE SECTEUR DE LA TRAVERSE	— Création de circuits agrotouristiques pour la clientèle de Québec et de la Rive-Nord — Offre gourmande et maraîchère à mettre en valeur								
CARACTÈRE STRUCTURANT	— Contribue à la fréquentation en période saisonnière								
DEMANDE TOURISTIQUE	— Le tourisme gourmand est en vogue auprès d'un segment important de la population[27]								

TABLEAU 29 - Inventaire de l'offre – Tourisme d'agrément, secteur plein air

PRODUITS D'APPEL	SAISONS D'OPÉRATION				QUALIFICATION DU PRODUIT				LOCALISATION
	P	É	A	H	ÉMER.	CROIS.	MATU.	DÉCL.	
Parc des Chutes-de-la-Chaudière	√	√	√	√			√		Charny et Saint-Nicolas
Quai Paquet	√	√	√	√		√			Lévis
Parc de la Rivière-Etchemin	√	√	√	√			√		Saint-Jean et Saint-Romuald
Parc régional de la Pointe-de-la-Martinière	√	√	√	√			√		Lévis
Piste cyclable multifonctionnelle du Parcours des Anses (13 km)	√	√	√				√		Lévis

[27] Stratégie du tourisme gourmand au Québec 2024-2029

PRODUITS DE SOUTIEN	SAISONS D'OPÉRATION				QUALIFICATION DU PRODUIT				LOCALISATION
	P	É	A	H	ÉMER.	CROIS.	MATU.	DÉCL.	
Terrasse du Chevalier-De-Lévis (parc)	√	√	√	√			√		Lévis
La Grande plée Bleue (parc éducatif)							√		Lévis
Clubs de Golf (6)	√	√	√					√	Lévis, Charny et Saint-Nicolas
Centre équestre des Sables	√	√	√	√			√		Pintendre
Parcours Harlaka (15 km)	√	√	√				√		Lévis
Parc linéaire du Grand-Tronc (13 km)	√	√	√	√			√		Lévis, Saint-Joseph-de-la-Pointe, Pintendre, Saint-Étienne-de-Lauzon
Parcours du Triage (8 km)	√	√	√	√			√		Charny
Croisière AML	√	√	√				√		Lévis
Parc Valéro Les Écarts	√	√	√	√			√		Lévis et Pintendre
Parc de l'Anse-Tibbits	√	√	√	√			√		Lévis
L'Éco-Parc de la Chaudière (5 km)	√	√	√	√			√		Saint-Étienne-de-Lauzon
Excursion de pêche Alain Doré	√	√	√					√	Lévis
Excursion à la voile (Formation Nautique Québec)	√	√	√				√		Lévis
Marina de Lévis (accès à l'eau)	√	√	√			√			Lévis
Route Bleue Québec (accès à l'eau pour kayak)	√	√	√		√				Lévis
Excursions maritimes Québec (excursions en zodiac)	√	√	√				√		Lévis
Clubs Auto-neige (2)				√			√		Saint-Étienne-de-Lauzon et Saint-Joseph-de-la-Pointe-de-Lévy
Chenil La Poursuite (traîneau à chiens)				√			√		Saint-Nicolas
Les sentiers La Balade de Lévis (ski de fond)				√			√		Saint-Romuald
Sentiers des Grandes Prairies de Saint-Romuald (ski de fond)				√			√		Saint-Romuald
Centre de plein air de Lévis (ski alpin et glissade)				√			√		Lévis
Boisé de l'Auberivière (sentiers pédestres et vélo de montagne)	√	√	√				√		Lévis
Sentiers Vélo Lévis (Vélo de montagne)	√	√	√				√		Lévis et Pintendre
POTENTIEL D'ATTRACTIVITÉ ET RAYONNEMENT TOURISTIQUE POUR LE SECTEUR DE LA TRAVERSE	— Réseaux cyclables très bien cotés connectés au secteur de la Traverse — Activités de plein air quatre saisons disponibles — Accès au fleuve (front fluvial) — Activités nautiques								

	— Plusieurs sites de plein air à Lévis
CARACTÈRE STRUCTURANT	— Peu de produits de grande envergure motivant des déplacements hors région, mais possibilité de maillage local et de développement d'expériences forfaitisées — Positionnement nature, plein air, fleuve et rivières de Tourisme Chaudière-Appalaches — Une douzaine de grands parcs urbains — Plus de 300 km de réseau cyclable — Plus de 750 000 passages à vélo sur les pistes du territoire (2021)
DEMANDE TOURISTIQUE	— Le secteur plein air est populaire et la clientèle est disposée à voyager pour découvrir de nouvelles destinations

TABLEAU 30 - Inventaire de l'offre – Tourisme d'agrément, secteur culture

ATTRACTION	SAISONS D'OPÉRATION				QUALIFICATION DU PRODUIT				LOCALISATION
	P	É	A	H	ÉMER.	CROIS.	MATU.	DÉCL.	
Lieu historique national du chantier A.C. Davie	√	√	√	√			√		Lévis
Maison Alphonse-Desjardins	√	√	√	√			√		Lévis
Espace culturel du Quartier de Saint-Nicolas	√	√	√	√			√		Saint-Nicolas
Maison natale de Louis Fréchette	√	√	√	√			√		Lévis
Musée Le Régiment de la Chaudière		√	√				√		Lévis
Bunker de la science	√	√	√	√		√			Lévis
Édifice Desjardins (Galerie d'art du Mouvement Desjardins)	√	√	√	√			√		Lévis
Fresque de la bibliothèque Lauréat-Vallière/Fresco	√	√	√	√				√	Saint-Romuald
Fresque Desjardins de Lévis/Fresco	√	√	√	√				√	Lévis
Visites guidées de la ville (3)							√		Lévis
Galeries d'art (8)	√	√	√	√			√		Lévis et Saint-Nicolas
Lieu historique national des Forts-de-Lévis	√	√	√				√		Lévis
Orchestre symphonique de Lévis	√	√	√	√			√		Lévis
Parcours Village Saint-Nicolas (audio sur Ondago)	√	√	√	√			√		Saint-Nicolas
Fresque au 2190, chemin du Fleuve (hôtel de Ville)	√	√	√	√			√		Saint-Romuald
La Cour Arrière du Festibière		√	√				√		Saint-Romuald

POTENTIEL D'ATTRACTIVITÉ ET RAYONNEMENT TOURISTIQUE POUR LE SECTEUR DE LA TRAVERSE	— Offre muséale et historique présente sur le territoire, correspond au caractère historique du site — Offre d'activités historiques ou artistiques présente sur le territoire
CARACTÈRE STRUCTURANT	— Offre complémentaire, bonification des séjours
DEMANDE TOURISTIQUE	

TABLEAU 31 - Inventaire de l'offre – Tourisme d'agrément, secteur divertissements et détente

ATTRACTION	SAISONS D'OPÉRATION				QUALIFICATION DU PRODUIT				LOCALISATION
	P	É	A	H	ÉMER.	CROIS.	MATU.	DÉCL.	
Xtream Paintball	√	√	√				√		Saint-Nicolas
Cinéma le Lido de Lévis	√	√	√	√			√		Lévis
Vieux bureau de poste – Diffusion avant-scène	√	√	√	√			√		Saint-Romuald
Défi-Évasion Lévis	√	√	√	√			√		Lévis
Mille-pattes amusements	√	√	√	√			√		Lévis
Laser Game Évolution Lévis	√	√	√	√			√		Lévis
L'accroché – Centre d'escalade	√	√	√	√			√		Pintendre
L'Anglicane – Diffusion culturelle de Lévis	√	√	√	√			√		Lévis
Délire Escalade Lévis	√	√	√	√			√		Lévis
Sento Spa	√	√	√	√			√		Breakeyville
POTENTIEL D'ATTRACTIVITÉ ET RAYONNEMENT TOURISTIQUE POUR LE SECTEUR DE LA TRAVERSE	— Intérêt pour les clientèles locales et familiales								
CARACTÈRE STRUCTURANT	— Offre complémentaire à mettre en valeur lors de séjours dans la région								
DEMANDE TOURISTIQUE	— Des produits recensés, le spa représente le plus de potentiel d'attirer une clientèle touristique en séjour en complément d'autres activités								

Les perspectives et enjeux

L'analyse de l'offre d'activités et de services touristiques a mis en évidence que la situation géographique et économique de Lévis attire une clientèle d'affaires et touristique avec un comportement opportuniste sur le plan de l'hébergement (hôtels moins dispendieux). Le Quai Paquet, quant à lui, attire une clientèle motivée par l'offre événementielle, notamment durant la saison estivale. Bien qu'il y ait une offre culturelle et gastronomique dans le secteur et dans le Vieux-Lévis, celle-ci attire un nombre résiduel de visiteurs.

Parmi les enjeux :

— Actuellement, **l'absence de positionnement touristique clair** autant à Lévis que dans le secteur de la Traverse est identifiée comme un enjeu par les diverses études menées par le passé et le présent document. En effet, dans une région très compétitive sur le plan touristique, la ville et le secteur peinent à tirer leur épingle du jeu pour se démarquer dans l'offre aux visiteurs.

— Cette situation se vérifie dans **la vocation des services d'information touristique du secteur de la Traverse** : l'ancienne gare intermodale présente la particularité d'offrir un Bureau d'information touristique. Bien que ce bureau offre de l'information sur la ville, l'absence de signature touristique pour la ville nuit à la lisibilité des attraits du territoire.

— **La forfaitisation de l'offre d'activités et de services touristiques** représente un grand chantier à travailler au secteur de la Traverse et à Lévis, notamment dans la perspective de l'accueil ponctuel de navires de croisière au Quai Paquet. En plus des conditions logistiques et techniques pour l'accostage de ces bateaux au Quai Paquet[28], le secteur de la Traverse devrait être en mesure d'offrir des circuits clés en main pour les croisiéristes désireux de débarquer et d'étendre leur séjour à terre. S'il est difficile de concurrencer la destination du Vieux-Québec, il est possible de la compléter par une offre organisée autour des activités et services distinctifs locaux (plein air, notamment).

— **Le développement d'un projet d'hôtel** dans le secteur de la Traverse est perçu comme une bougie d'allumage du développement du secteur. Néanmoins, en raison de l'abondance de l'offre à Lévis et du comportement des usagers (opportunisme tarifaire), une réflexion plus approfondie sur les clientèles cibles de l'établissement devrait être menée. Des étapes de consolidation de l'offre commerciale préalables à l'implantation d'un tel établissement devraient être intégrées au processus de revitalisation (accroissement de l'offre, commerces distinctifs, etc.).

— Enfin, le projet de développer **des circuits hivernaux à l'échelle régionale en motoneige** semble peu compatible avec le secteur de la Traverse. Il pourrait générer des conflits d'usage - usagers du sentier glacé (piétons, familles), plein air non motorisé - ainsi que des divergences sur le plan des besoins des visiteurs (cyclotouristes et motoneigistes, par exemple). Ces points devront faire l'objet d'un examen approfondi advenant le passage d'un circuit de motoneige dans le secteur de la Traverse.

[28] *Étude de faisabilité pour le développement du produit de croisières fluviales à Lévis*

Section 05

Diagnostic forces, faiblesses, menaces et opportunités



5 DIAGNOSTIC FORCES, FAIBLESSES, MENACES ET OPPORTUNITÉS

Les tableaux des forces et des faiblesses, ainsi que des menaces et des opportunités, synthétisent les principales observations effectuées pour le secteur de la Traverse dans son environnement régional, métropolitain et local. Il reprend les trois grands enjeux identifiés dans le portrait, soit :

— Un lieu de convergence en redéfinition;
— Une trame urbaine définie par les mobilités;
— Une marge du développement économique.

Le diagnostic met l'accent sur les dimensions de la promotion, de la communication et de la visibilité du secteur et de ses activités, trois volets récurrents dans les constats issus de la revue de la documentation et des parties prenantes. Dans une certaine mesure, le faible essor économique du secteur tiendrait moins à la concentration des investissements effectués dans le secteur, lesquels sont colossaux, qu'à l'implication des parties prenantes, des systèmes et des réseaux d'acteurs dans la valorisation et la diffusion de l'offre présente sur le territoire.

TABLEAU 32 - Les forces et les faiblesses

FORCES	FAIBLESSES
Un lieu de convergence en redéfinition	
— Un lieu de convergence culturelle, paysagère et de loisirs pour les visiteurs et les citoyens, avec un intérêt à diverses échelles : régionale, métropolitaine et locale — Des activités facteurs de rassemblement : festivals, activités hivernales, etc. — Des aménagements distinctifs et de qualité : Quai Paquet, esplanade de la Traverse	— Une reconversion industrielle inachevée — De nombreux projets d'envergure « à la pièce » : Quai Paquet, gare maritime, réfection de la rue Saint-Laurent, Côte des Bûches — Une cartographie des parties prenantes qui souligne la divergence des visées pour le secteur selon l'échelle décisionnelle et le propriétaire
Une trame urbaine définie par les mobilités	
— Une identité organisée autour du rôle de carrefour intermodal du secteur — La présence d'un moyen de transport collectif iconique, le traversier Québec-Lévis — Des bâtiments patrimoniaux ou d'intérêt collectif : ancienne gare intermodale, gare maritime, ancien bureau de poste, marquise, lieu historique national du chantier A.C. Davie	— Une trame urbaine discontinue faite de « pleins » et de « vides » liés aux mobilités (stationnement) — La disparité du cadre bâti et le faible encadrement de la rue Saint-Laurent — Les principaux générateurs de déplacement du Vieux-Lévis et de Lévis sont situés hors du secteur de la Traverse (fonction de transit pour le secteur) — Des parcours microlocaux ardus, à l'écart des lieux d'intérêt du secteur — Lieu excentré et enclavé difficile d'accès (topographie) et exposé aux vents dominants de l'ouest — Absence d'indication de la signalétique touristique piétonne (grande affiche à la sortie de la gare, une au bas de la Côte des Bûches et l'autre au bas de l'escalier rouge)
Une marge du développement économique	
— Une population résidente éduquée et avec un bon niveau de vie — Un bâti patrimonial d'intérêt — Des entreprises de bureau dynamiques et quelques commerces distinctifs — Des attraits en lien au plein air, à la culture, aux événements présents dans le secteur de la Traverse (paysage, vélo, festivals)	— Une population résidente peu nombreuse — Un marché immobilier au ralenti, marqué par la potentielle spéculation — Manque de visibilité, de promotion, de continuité et de pérennité de l'offre commerciale — Achalandage irrégulier selon la saison — Nombre d'activités et de services touristiques limités dans le secteur

TABLEAU 33 - Les menaces et les opportunités

MENACES	OPPORTUNITÉS
Un lieu de convergence en redéfinition	
— Le maintien du statu quo en matière de promotion territoriale : actuellement, le secteur de la Traverse est peu visible; le Quai Paquet est connu des résidents de Lévis et de Québec, mais il s'agit d'une offre d'appoint pour les visiteurs dans l'univers très compétitif de la région de Québec — L'absence d'une signature touristique pour la Ville de Lévis, avec des répercussions importantes sur les conditions de promotion du secteur de la Traverse — La dépendance au tourisme, ce qui rend l'activité commerciale vulnérable aux fluctuations de la demande	— La possibilité de tirer parti d'une clientèle régionale répartie sur quatre saisons (Chaudière-Appalaches, Vieux-Québec), notamment avec le soutien au produit motoneige — Un réseau de parties prenantes externes désireux de tirer parti du secteur de la Traverse comme levier économique et doté d'outils de valorisation et de promotion (site web, influenceurs) : société des traversiers du Québec, Tourisme Chaudière-Appalaches, Capitale Nationale
Une trame urbaine définie par les mobilités	
— L'évitement du secteur de la Traverse par les usagers et les travailleurs (congestion routière, absence de stationnement gratuit) — Le développement d'une offre structurée externe pour les visiteurs, sans lien avec le secteur de la Traverse — La faible attractivité résidentielle du secteur (manque d'offre, de commerces et de services de proximité pour une clientèle citoyenne variée : jeunes, familles	— L'amarrage ponctuel de bateaux de croisière de taille moyenne, une occasion d'adapter et de valoriser l'offre en fonction des besoins d'une nouvelle clientèle (mobilité d'agrément) — Les tendances en matière de mobilité durable, alignées avec les atouts du secteur de la Traverse : cyclotourisme à vélo et vélo électrique — L'intérêt touristique et urbanistique pour les bâtiments d'intérêt collectif et patrimoniaux (ancienne gare intermodale) et pour leur redéfinition vocationnelle — L'ouverture de la Ville de Lévis et la disponibilité d'espaces vacants pour optimiser et rationaliser l'offre de stationnement (stationnement étagé)
Une marge du développement économique	
— L'impact de la spéculation sur les investissements privés potentiels dans le secteur (blocage) — Le recentrement des activités économiques dans le Vieux-Lévis (plateau), avec des enjeux de zonage (rez-de-chaussée) — La redondance de l'offre commerciale du Vieux-Lévis, du secteur de la Traverse et de l'offre commerciale temporaire (camions de cuisine de rue) — La perception par les acteurs externes du projet d'hôtel comme bougie d'allumage du secteur : un ensemble de conditions préalables sont nécessaires avant que ce projet joue un rôle déterminant dans la vitalité économique du secteur de la Traverse	— La fermeture de Chocolats Favoris dans le Vieux-Lévis et sa potentielle relocalisation ailleurs à Lévis — La tendance à la forfaitisation de l'offre touristique (circuits) — La tendance à l'occupation transitoire et temporaire des espaces urbains par des dispositifs mobiles (conteneur pour le commerce, événements) — Les 2 millions de touristes qui visitent le Vieux-Québec et qui, en partie, prennent le traversier pour admirer Québec de la rive sud. — Potentiel de développement résidentiel haut de gamme intéressant avec les dynamiques du télétravail.

MENACES	OPPORTUNITÉS
	— Le PPU du Vieux-Lévis qui donne des pouvoirs à la Ville en matière de développement — L'absence d'un hôtel destiné à une clientèle ciblée (niche) — L'absence de produit d'appel distinctif inscrit dans les tendances de détente (spa) dans la région — Le nouveau souffle des chantiers navals Davie (Navaltech Québec) et l'impact potentiel sur la demande en logements, en commerces et en services

Section 06

Tendances et besoins



6 TENDANCES ET BESOINS

Cette section se compose de :

— Résultats des sondages menés dans le secteur de la Traverse;
— Résultats des entrevues menées auprès des parties prenantes du secteur de la Traverse;
— Résultats de l'étude de comparables (benchmark) de développement local dans des interfaces portuaires ou fluviales.

6.1 SONDAGES : HABITUDES, BESOINS ET ATTENTES DE LA POPULATION

FAITS SAILLANTS

Certains résultats recueillis dans le cadre des trois enquêtes mettent en relief des éléments déterminants pour la suite de l'analyse :

- La clientèle non lévisienne est déjà relativement importante (40 % à 45 % de l'achalandage actuel du secteur), même si le positionnement touristique du secteur n'est pas clairement défini. On en déduit qu'avec une offre bonifiée d'activités et d'attraits, le potentiel de croissance des visiteurs et excursionnistes est élevé. **Dans ce contexte, la présence du traversier (ou de tout autre type de navette fluviale) apparaît décisive puisqu'il achemine 78 % des usagers résidant à Québec et probablement la presque totalité des excursionnistes et touristes de l'extérieur de la région.**
- La vue sur le fleuve et le Vieux-Québec constitue la grande force du secteur. Les interventions sur le milieu devront viser à la mettre en valeur (terrasses, accès à la rive, mise en valeur des points de vue en hauteur, bancs et mobilier urbain tournés vers le fleuve, etc.) et, évidemment, à ne pas l'obstruer.
- Les cyclistes forment une clientèle importante et récurrente qu'il importe de développer (la fréquence de leurs visites est plus élevée). Ce sont des Lévisiens qui fréquentent le secteur sans créer d'enjeux de stationnement et ce sont aussi largement des résidents de Québec qui utilisent le traversier pour accéder à la piste cyclable. Avec des aires de repos et des lieux sécuritaires pour laisser les vélos, cette clientèle pourrait sans doute passer plus de temps sur place et contribuer davantage aux dépenses dans les commerces et services.
- Le sentier glacé est une très bonne initiative pour générer un achalandage d'hiver. Mais elle s'adresse surtout à des adeptes de patinage. Il sera donc important de trouver d'autres types d'infrastructures et d'activités hivernales. À cet égard, nos enquêtes suggèrent qu'un marché de Noël suscite beaucoup d'enthousiasme de la part de toutes les clientèles.
- L'augmentation de l'offre en restauration sera décisive pour le développement du secteur :
  - > Les restaurants et les bars avec terrasses misant sur une gastronomie du terroir et visant une clientèle adulte suscitent un grand enthousiasme de la part des clientèles actuelles.
  - > À l'instar de la relation mutualiste qui s'est développée entre la Microbrasserie Le Corsaire et les événements du Quai Paquet, un restaurant de type « destination » peut à la fois être un bénéficiaire et un générateur d'achalandage pour le secteur.
  - > D'entre tous les types de commerces, la restauration est sans conteste celle qui est le plus complémentaire aux activités récréatives et touristiques.
  - > Contrairement à bien d'autres activités commerciales, il est avantageux de regrouper plusieurs restaurants dans un même lieu. La synergie et l'augmentation du pouvoir d'attraction contrebalancent largement les effets indésirables de la concurrence. Avec une certaine masse critique, un regroupement de restaurants peuvent même devenir un « produit », une destination commerciale à part entière.
- Des restaurants pourraient, beaucoup plus que des boutiques, susciter un achalandage récurrent et, ainsi, encourager les Lévisiens à accroître la fréquence de leurs visites dans le secteur (57 % d'entre eux fréquentent le secteur quatre fois par an ou moins souvent).

Cette section fait la synthèse des résultats de trois enquêtes réalisées dans le cadre de ce mandat. Elles visaient essentiellement à mesurer les habitudes de fréquentation et les opinions de la population régionale à l'égard du secteur de la Traverse : le nombre de visites par année, les motifs de ces visites, les éléments de satisfaction ou d'insatisfaction, la notoriété et le taux de fréquentation des commerces du secteur. En outre, un ensemble de produits d'appel commerciaux ont été testés auprès des répondants de façon à identifier ceux qui génèrent le plus d'enthousiasme et qui pourraient, théoriquement, contribuer à accroître le pouvoir d'attraction du secteur. Les clientèles rejointes dans le cadre de ces enquêtes sont les suivantes :

— La population de Lévis, à l'aide d'un sondage par panel Web auprès de 486 répondants adultes entre le 11 et le 13 mars 2025;
— La population de la ville de Québec, à l'aide d'un sondage par panel Web auprès de 481 répondants adultes entre le 13 et le 15 mars 2025;
— Les usagers du sentier glacé (Quai Paquet), à l'aide d'un sondage en face-à-face auprès de 219 répondants adultes entre le 5 et le 10 mars 2025.

Les résultats complets de ces enquêtes sont présentés en annexe. Le texte qui suit en fait une synthèse analytique en fonction de neuf grands thèmes.

6.1.1 Notoriété et fréquentation du secteur

Le secteur de la Traverse de Lévis est largement connu : sa notoriété est pratiquement totale (98%) auprès des Lévisiens et très élevée (85%) auprès de la population de Québec. Sans surprise, la plupart des Lévisiens connaissent le secteur pour y être déjà allés (91 %). Pour la population de Québec, cette proportion est plus faible, mais quand même relativement élevée (63 %).

TABLEAU 34 - Notoriété et fréquentation du secteur

	POPULATION DE LÉVIS	POPULATION DE QUÉBEC
« Connaissez-vous le secteur de la Traverse de Lévis ? »		
Oui, pour y être déjà allé	91 %	63 %
Oui, pour en avoir entendu parler	7 %	22 %
Notoriété	**98 %**	**85 %**
« Principalement, vous fréquentez le secteur de la Traverse pour… ? »		
Seulement pour utiliser le traversier	11 %	26 %
Pour le Quai Paquet et le reste du secteur	26 %	33 %
Les deux	63 %	41 %

En excluant les personnes qui se rendent dans le secteur exclusivement pour utiliser le traversier, la fréquentation du secteur de la Traverse est occasionnelle : 57 % des Lévisiens s'y rendent quatre fois par année ou moins souvent. Les personnes les plus assidues, qui fréquentent le secteur au moins une fois par mois (en moyenne) représentent 16 % de la population de Lévis.

FIGURE 40 - Assiduité de la fréquentation du secteur par les populations de Lévis et de Québec



Du côté de Québec, le taux de fréquentation est nettement plus faible avec une moyenne de 1,9 fois par année. En fait, un peu plus de 57 % de la population de Québec a déclaré avoir fréquenté le secteur de la Traverse entre deux et cinq fois au cours des trois dernières années. Ici aussi, les données reflètent les comportements des personnes qui se rendent dans le secteur pour autre chose que seulement le traversier.

Les répondants interrogés en hiver au Quai Paquet (sentier glacé) sont plus assidus, ce qui n'est pas étonnant puisqu'ils sont des usagers du secteur. Le taux de fréquentation médian s'établit à quatre fois durant l'hiver et à 10 fois durant l'été. Les valeurs moyennes sont nettement plus élevées[29], car une partie des usagers de la patinoire s'y rendent très souvent, voire sur une base quotidienne, ce qui influence le calcul de la moyenne.

L'analyse des données suggère par ailleurs qu'outre la proximité du lieu de résidence, les facteurs qui favorisent l'assiduité de la fréquentation du secteur de la Traverse sont l'absence d'enfant dans le ménage, la pratique du vélo et l'âge :

— Les Lévisiens les plus assidus, qui fréquentent le secteur au moins une fois par mois, représentent 16 % de la population. Or cette proportion est nettement plus élevée pour ceux qui vivent seuls (24 %) ou en couple, mais sans enfants (19 %). En comparaison, seulement 10 % des couples avec enfant(s) ont une fréquentation assidue du secteur[30].

  Par ailleurs, les personnes qui ont déclaré se rendre au secteur de la Traverse à pied ou à vélo sont plus assidues que celles qui viennent généralement en voiture. Les proportions d'assidus sont, dans l'ordre : 41 %, 22 % et 12 % alors que la moyenne générale s'établit à 16 %.

  Enfin, la proportion d'assidus est relativement faible chez les moins de 35 ans (10 %). Elle gravite autour de la moyenne de 16 % pour toutes les strates de 35 à 74 ans et s'accroît significativement pour les 75 ans et plus (28 %). Il faut interpréter ce dernier résultat à la lumière du fait que la population de l'environnement immédiat, plus susceptible de fréquenter le secteur sur une base quotidienne, est relativement âgée.

[29] Les moyennes s'établissent ainsi : 19 fois durant l'hiver et 28 fois durant l'été.
[30] Les familles monoparentales (ou en garde partagée) semblent très assidues (26 %) d'après l'enquête, mais il faut interpréter ce résultat avec prudence en raison du faible sous-échantillon (38 répondants).

— Pour la population de Québec, qui se rend dans le secteur environ 1,9 fois par année en moyenne, les usagers les plus assidus sont ceux qui utilisent le traversier en tant que cyclistes : ils viennent dans le secteur 2,4 fois par année en moyenne. L'assiduité est également un peu plus élevée pour les personnes de 45 à 54 ans (2,4) et plus faible pour les personnes de moins de 35 ans (1,3).

— Pour les usagers du sentier glacé, il n'est pas étonnant de constater que l'assiduité de la fréquentation est largement corrélée avec la proximité du lieu de résidence. Alors que le taux de fréquentation moyen s'établit à 19 visites par hiver, il s'élève à 26,3 pour les Lévisiens, à 13,9 pour les personnes qui habitent à Québec et à 4,2 pour les personnes qui viennent de l'extérieur de ces deux villes. L'assiduité est clairement supérieure pour ceux qui viennent à pied (31,7), mais équivalente pour ceux qui viennent en auto (10,2) ou avec le traversier (9,4). Les tendances selon l'âge ne sont pas concluantes pour cette clientèle.

Les raisons invoquées pour justifier la non-fréquentation du secteur de la Traverse[31] ne sont pas excessivement explicites. Pour les Lévisiens, l'accès au secteur en automobile et les enjeux de stationnement sont importants (ce thème est analysé plus en détail un peu plus loin). Sinon, les réponses sont relativement neutres : « Je ne vais jamais dans ce secteur de la ville » (33 % de ces répondants l'ont invoqué), « Aucune raison en particulier » (18 %), « Je ne sais pas ce qu'il y a à voir ou à faire » (13 %). Il est toutefois intéressant de constater que 16 % des répondants qui n'ont jamais fréquenté le secteur ont l'intention d'y aller (« aucune raison en particulier, mais j'ai l'intention d'y aller »).

Presque la moitié (47 %) des résidents de Québec qui n'ont jamais fréquenté le secteur de la Traverse estiment que c'est parce qu'ils n'ont « pas de raisons pour aller à Lévis ». D'autres ont également invoqué qu'ils ne savaient pas « vraiment ce qu'il y a à voir ou à faire » (21 %), qu'ils n'avaient « pas besoin d'y aller, car on a tout à Québec » (15 %). Pour le quart (23 %) de ces répondants, il n'y avait « aucune raison en particulier » et ici aussi, 16 % a indiqué avoir l'intention d'y aller.

6.1.2 Le traversier comme élément déterminant de l'achalandage

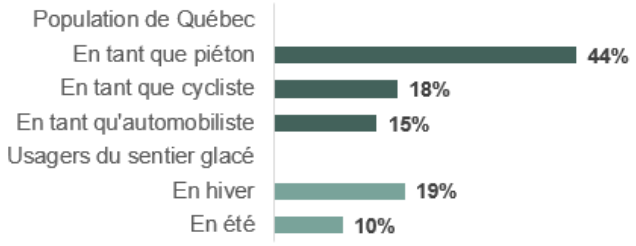
Nos sondages confirment le rôle déterminant du traversier dans la notoriété et la fréquentation du secteur. Comme l'a montré le tableau précédent, 11 % de la population de Lévis s'y rend exclusivement pour prendre le traversier et 63 % à la fois pour prendre le traversier et se rendre sur le Quai Paquet ou ailleurs dans le secteur. On en déduit que le traversier participe aux déplacements vers le secteur de 74 % des Lévisiens.

La population de Québec est plus nombreuse, en proportion, à se rendre dans le secteur de la Traverse exclusivement pour l'usage du traversier (26 %). En considérant les répondants qui ont indiqué qu'ils se rendent dans le secteur à la fois pour le traversier et le Quai Paquet (ou les autres attraits du secteur), le traversier est au cœur d'au moins 66 % des déplacements des résidents de Québec vers le secteur de la Traverse de Lévis.

Le traversier est donc un mode de transport décisif pour la clientèle en provenance de la ville de Québec. En excluant les personnes qui ne font que passer avec le traversier, 78 % des personnes qui fréquentent le secteur viennent avec ce navire, dont 22 % en tant que piétons. Le reste des visiteurs en provenance de Québec passent par les ponts avec leur véhicule (22 %).

[31] Ce groupe de répondants est formé des personnes qui avaient indiqué connaître le secteur seulement pour en avoir entendu parler.

FIGURE 41 - Le traversier comme mode de transport pour se rendre dans le secteur

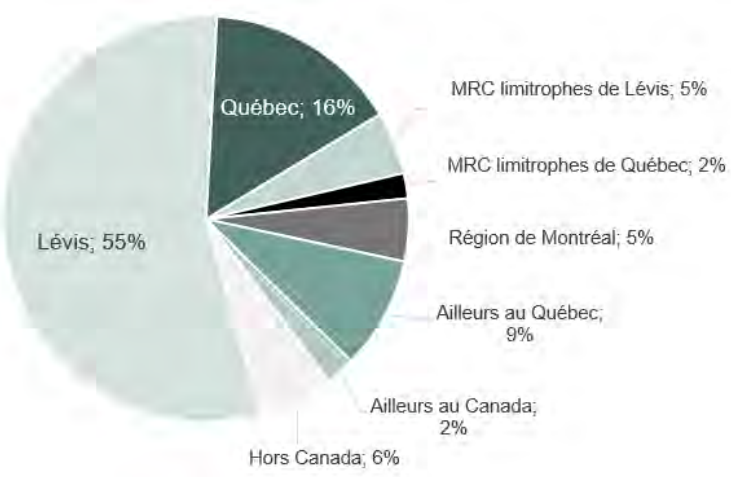


Le sondage auprès des usagers du sentier glacé a révélé que 19 % des répondants avaient utilisé le traversier pour se rendre au Quai Paquet le jour de l'entrevue. L'été précédent, ils ont généralement utilisé le traversier dans une proportion de 10 %.

6.1.3 Entre 40 % et 45 % de la clientèle est non lévisienne

L'enquête en face-à-face auprès des usagers du sentier glacé suggère qu'environ 55 % des usagers du Quai Paquet durant l'hiver sont des Lévisiens. Ils sont probablement plus nombreux en termes de personnes-visites, car, comme on l'a vu précédemment, la fréquence de leurs visites est plus élevée.

FIGURE 42 - Provenance de la clientèle du sentier glacé en mars 2025



Une proportion de 16 % de la clientèle d'hiver provient de la ville de Québec, 5 % des trois MRC limitrophes de Lévis[32] et 2 % des MRC limitrophes de Québec[33].

Le reste des usagers d'hiver du Quai Paquet provient de l'extérieur de la région : 5 % de la RMR de Montréal, 9 % d'ailleurs au Québec et des proportions relativement élevées de personnes en provenance du reste du Canada (2 %) ou d'ailleurs dans le monde (6 %)[34].

[32] Bellechasse, Nouvelle-Beauce et Lotbinière.
[33] Jacques-Cartier et Côte-de-Beaupré.
[34] États-Unis (1 mention), France (9) ou un autre pays (3).

À titre indicatif, un rapport préparé par la société Propulso[35]à la demande du Groupe Altus, suggère que pour la période allant de mai à septembre 2024, 58 % des visites au Quai Paquet étaient attribuables à des Lévisiens et 18 % à des résidents de Québec.

Toutes ces données convergent vers le constat suivant : autant en hiver qu'en été, la clientèle non lévisienne du Quai Paquet est importante, gravitant autour de 40 % à 45 %.

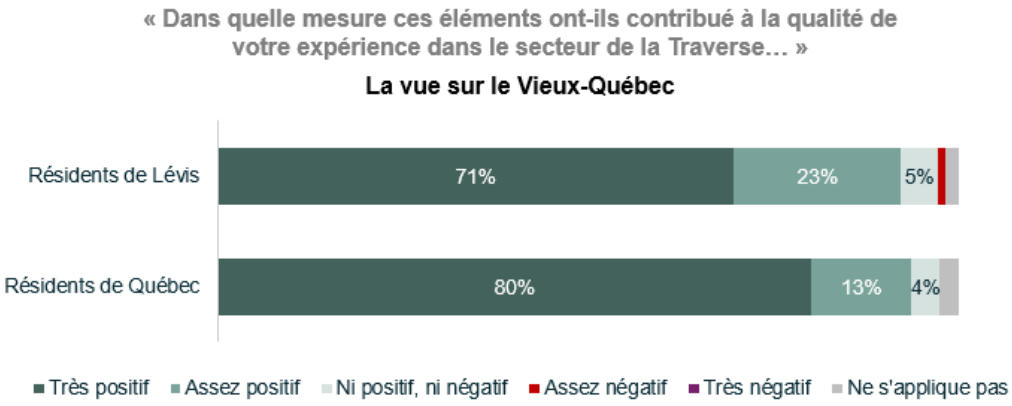
6.1.4 La vue sur le fleuve et le Vieux-Québec, la grande force du secteur

À l'heure actuelle, la vue sur le fleuve et le Vieux-Québec est centrale dans l'expérience de l'utilisateur du Quai Paquet et du reste du secteur de la Traverse. À la question « Qu'est-ce qui vous a motivé à fréquenter le secteur de la Traverse au cours des 12 derniers mois ? », 68 % des Lévisiens ont répondu « Promenade au bord du fleuve / admirer la vue ». C'est la réponse invoquée par le plus grand nombre de répondants, devant les fontaines du Quai Paquet (56 %) et les événements du Quai Paquet (49 %).

Les résidents de la ville de Québec sont encore plus nombreux, en proportion, à avoir invoqué la vue comme principale motivation à fréquenter le secteur de la Traverse avec 74 % des répondants, assez loin devant les fontaines du Quai Paquet (49 %), la piste cyclable (35 %) ou les événements du Quai Paquet (34 %).

En outre, la vue sur le Vieux-Québec se positionne comme l'élément le plus positif de la qualité de l'expérience dans le secteur.

FIGURE 43 - Contribution de la vue sur le Vieux-Québec sur la qualité de l'expérience dans le secteur de la Traverse



— 71 % des Lévisiens estiment que la vue sur le Vieux-Québec a contribué « très positivement » à la qualité de leur expérience dans le secteur de la Traverse, un résultat loin devant le Quai Paquet (fontaines) avec 51 % et l'ambiance lors des événements (36 %). Sans surprise, très peu de répondants ont jugé négativement la vue sur le Vieux-Québec.
— 80 % de résidents de Québec sont d'avis que la vue sur le Vieux-Québec a contribué « très positivement » à la qualité de leur expérience dans le secteur de la Traverse, devant le Quai Paquet (55 %) et l'ambiance lors des événements (43 %).

[35] La société Propulso utilise le signal de géolocalisation des téléphones cellulaires pour évaluer l'achalandage et la provenance de clientèles commerciales et touristiques

6.1.5 Le Quai Paquet, au cœur des visites et de la qualité de l'expérience

Le Quai Paquet est également un élément central de la fréquentation du secteur de la Traverse. Entre 49 % et 56 % des Lévisiens et des résidents de Québec ont déclaré que les infrastructures et événements estivaux du Quai Paquet étaient la principale raison de leurs visites dans le secteur de la Traverse.

TABLEAU 35 - Contribution du Quai Paquet dans la fréquentation du secteur de la Traverse

	POPULATION DE LÉVIS	POPULATION DE QUÉBEC
« Qu'est-ce qui vous a motivé à fréquenter le secteur de la Traverse? »		
Fontaines du Quai Paquet	56 %	49 %
Un ou plusieurs événements du Quai Paquet	49 %	34 %
Sentier glacé du Quai Paquet	20 %	9 %
« Dans quelle mesure ces éléments ont contribué à la qualité de votre expérience dans le secteur de la Traverse ? »		
Ambiance lors des événements (très positif + assez positif)	36 % + 43 %	43 % + 29 %
Quai Paquet (fontaines et aire de pique-nique) (très positif + assez positif)	51 % + 40 %	55 % + 33 %
Sentier glacé (très positif + assez positif). Excluant les « Ne s'applique pas »	38 % + 29 %	36 % + 26 %
« Quels événements ou attractions touristiques du secteur de la Traverse avez-vous participé / fréquenté ? »		
Fontaine du Quai Paquet	51 %	46 %
Les Grands Feux Loto-Québec	44 %	30 %
Festibière	26 %	17 %
Spectacles son et lumière	22 %	13 %
Sentier glacé	19 %	7 %
Journées familiales	12 %	12 %
Tous les autres événements	Moins de 10 %	Moins de 10 %

La contribution du Quai Paquet est jugée de façon très positive durant l'été : autour de 90 % des résidents de Lévis et de Québec estiment que les fontaines et l'aire de pique-nique sont un élément positif de leur expérience et entre 72 % et 79 % dans le cas de l'ambiance lors des événements.

Le sentier glacé obtient des résultats un peu plus faibles. En effet, s'il représente une excellente initiative pour générer un achalandage hivernal, il s'adresse exclusivement aux adeptes de patinage. D'après nos enquêtes, le sentier glacé « rejoint » 19 % des Lévisiens et 7 % des résidents de Québec (Réponses à la question « Quels événements ou attractions touristiques du secteur de la Traverse avez-vous participé/fréquenté ? »).

Le sentier glacé est cependant apprécié. Il obtient d'aussi bons résultats que l'ambiance lors des événements si l'on ne considère que les répondants qui l'ont effectivement utilisé (37 % des Lévisiens ont déclaré « ne s'applique pas » à la question sur l'importance du sentier glacé dans la qualité de leur expérience dans le secteur; 53 % dans le cas des répondants de la ville de Québec).

Par ailleurs, il est étonnant de constater que, même si l'enquête s'est déroulée durant la semaine de relâche scolaire, la clientèle du sentier glacé n'est pas particulièrement « familiale » : 41 % étaient seuls et 32 %

étaient à deux. Les autres (27 %) sont accompagnés d'enfants de moins de 16 ans dans une proportion de 86 %.

6.1.6 Les cyclistes : un segment important et possiblement stratégique de la clientèle

Après la vue et le Quai Paquet, la piste cyclable peut être considérée comme la troisième grande force du secteur de la Traverse. La piste cyclable du « Parcours des Anses » se positionne en effet :

— En quatrième position des motifs de fréquentation du secteur de la Traverse, invoquée par 45 % des Lévisiens et en troisième position dans le cas des résidents de Québec (avec 35 % des répondants).
— En troisième position des événements / attractions les plus fréquentés dans le secteur par les Lévisiens (42 % des répondants) et en deuxième position dans le cas des résidents de Québec (avec 30 % des répondants).

En outre, 10 % des Lévisiens ont déclaré utiliser le vélo comme principal mode de transport lorsqu'ils se rendent dans le secteur de la Traverse. C'est 18 % dans le cas des résidents de Québec. Ces cyclistes en provenance de Québec utilisent le traversier avec leur vélo.

Les répondants du sentier glacé ont par ailleurs indiqué que, lorsqu'ils viennent dans le secteur de la Traverse durant l'été, ils utilisent généralement le vélo dans une proportion de 20 %.

Cette clientèle pourrait devenir stratégique dans le développement du secteur, car, comme on l'a vu précédemment, la fréquence de leurs visites est d'ores et déjà supérieure aux moyennes.

6.1.7 Les commerces et restaurants : une offre limitée et un achalandage conséquent

L'offre de commerces et restaurants du secteur de la Traverse se limite à un café (La Capella), une microbrasserie (Le Corsaire), deux camions de cuisine de rue et un atelier de location / réparation de vélos durant la saison estivale[36]. Pour la période visée par l'enquête, le dépanneur La Traverse était partiellement en opération (fermé aujourd'hui). On dénombre également un salon de coiffure et l'entreprise Le Bunker de la Science[37].

Seulement la moitié (48 %) des Lévisiens ont déclaré avoir déjà effectué un achat lors de leurs visites dans le secteur de la Traverse. Et parmi ces répondants, on n'effectue pas un achat à chaque visite, mais plutôt une fois sur deux.

Le taux d'achat est plus élevé pour les visiteurs en provenance de Québec : 67 % ont révélé avoir déjà effectué un achat et dans leur cas, l'occurrence d'achat est légèrement supérieure à une fois sur deux (60 % des visites).

Par ailleurs, 63 % des répondants interrogés au sentier glacé ont déclaré connaître les commerces du secteur et seulement 29 % avaient fréquenté ou avaient l'intention de fréquenter un de ces commerces.

[36] Trois camions de rue supplémentaires sont installés avec quatre « bars » temporaires lors des huit événements Les Grands Feux Loto-Québec.
[37] Situé au sous-sol de l'immeuble du 5955, rue Saint-Laurent, le Bunker de la Science propose des activités ludiques d'interprétation scientifique. La vaste majorité de sa clientèle est formée de groupes scolaires et corporatifs avec réservation.

FIGURE 44 - Synthèse de la notoriété et de la fréquentation des commerces du secteur par les usagers du sentier glacé



Les raisons invoquées pour expliquer pourquoi on n'avait pas l'intention de fréquenter les commerces sont associées au fait que le répondant « n'a pas le temps et/ou est ici pour autre chose que faire des achats » (26 mentions), qu'il estime « qu'il n'y a pas assez de choix et de variété » (21 mentions) ou que « les commerces qui sont là ne leur plaisent pas » (18 mentions).

Très peu de mentions étaient relatives au fait que les commerces n'étaient pas visibles (une mention) ou trop loin du Quai Paquet (une mention).

Malgré ces taux d'achat relativement faibles, environ le tiers des résidents de Lévis et de Québec ont néanmoins identifié les commerces comme la principale motivation pour fréquenter le secteur de la Traverse.

Les camions de cuisine de rue ont également été cités comme motif de fréquentation, quoique dans des proportions inférieures. Dans leur cas, la contribution à la qualité de l'expérience est élevée : 62 % des Lévisiens estiment que la présence de ces camions a contribué de façon positive à la qualité de leur expérience dans le secteur. C'est 67 % dans le cas des résidents de Québec.

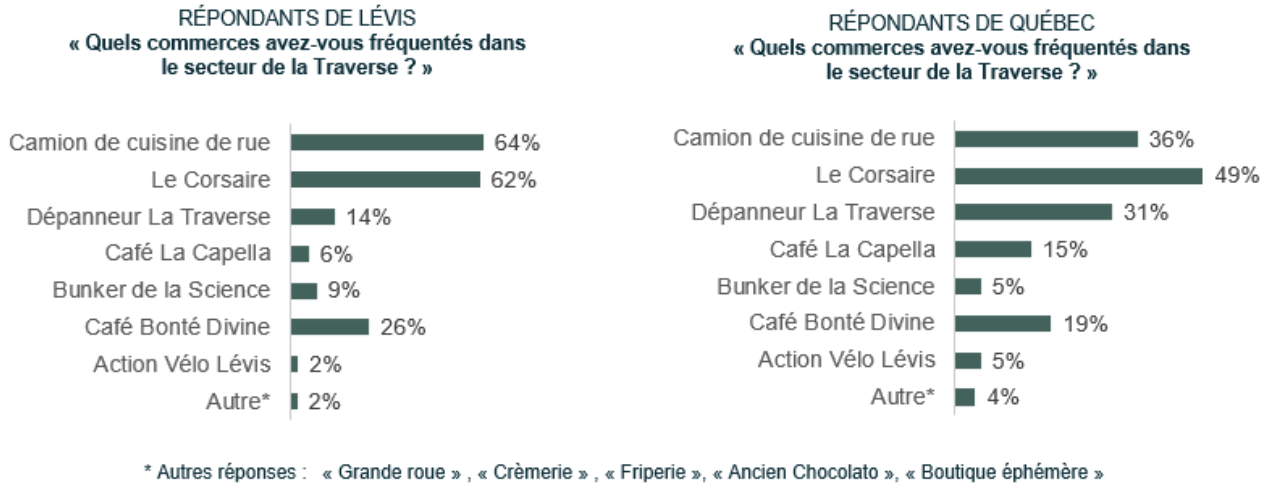
TABLEAU 36 - Fréquentation et pouvoir d'attraction des commerces et restaurants du secteur

	POPULATION DE LÉVIS	POPULATION DE QUÉBEC
« Qu'est-ce qui vous a motivé à fréquenter le secteur de la Traverse? »		
Commerces du secteur	29 %	32 %
Camions de cuisine de rue	23 %	19 %
« Dans quelle mesure ces éléments ont contribué à la qualité de votre expérience dans le secteur de la Traverse ? »		
Choix et variété de restaurants (très positif + assez positif)	10 % + 25 %	19 % + 34 %
Choix et variété de commerces à proximité (très positif + assez positif)	11 % + 23 %	19 % + 36 %
Présence des camions de cuisine de rue (très positif + assez positif)	24 % + 38 %	27 % + 40 %

En comparaison, le choix et la variété des commerces et restaurants sont vus de façon positive par 35 % des Lévisiens et 55 % des résidents de Québec.

Sans surprise, la Microbrasserie Le Corsaire et les camions de cuisine de rue ressortent comme les établissements les plus visités. Ces résultats teintent l'interprétation des résultats qui précèdent à l'égard de la fréquentation et de la contribution des restaurants dans la qualité de l'expérience dans le secteur.

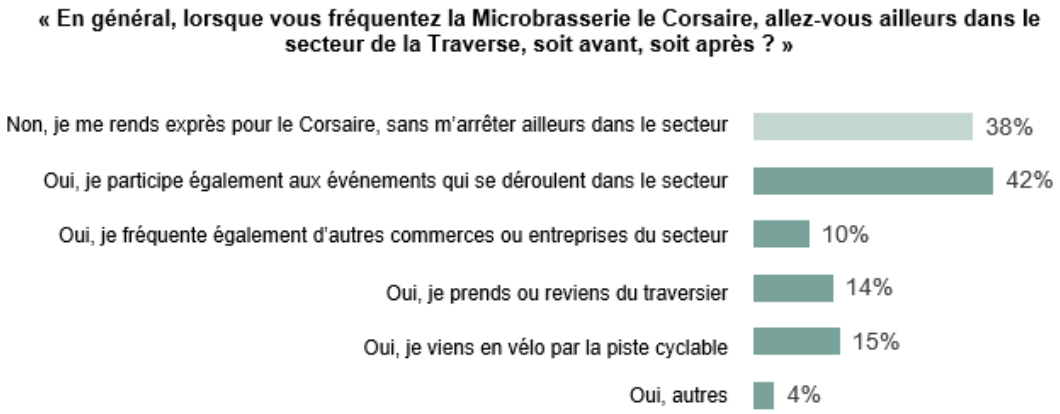
FIGURE 45 - Taux de fréquentation des commerces et restaurants, en pourcentage des répondants qui ont indiqué avoir déjà effectué un achat dans le secteur



* Autres réponses : « Grande roue » , « Crèmerie » , « Friperie », « Ancien Chocolato », « Boutique éphémère »

Les répondants de Lévis qui ont déclaré avoir fréquenté Le Corsaire ont été invités à répondre à la question suivante : « En général, lorsque vous fréquentez la Microbrasserie Le Corsaire, allez-vous ailleurs dans le secteur de la Traverse, soit avant, soit après ? ». Les réponses suggèrent que Le Corsaire génère des échanges de clientèle avec le reste du secteur : si 38 % de la clientèle lévisienne de cet établissement fréquente le restaurant sans aller ailleurs dans le secteur, le reste, soit 62 %, contribue aux autres activités du secteur. La combinaison la plus fréquente est d'aller au Corsaire et de participer à un événement du Quai Paquet.

FIGURE 46 - Synergies entre Le Corsaire et le reste du secteur



6.1.8 Le stationnement : un enjeu à relativiser

La question du stationnement concerne essentiellement les usagers du secteur qui s'y rendent en automobile. D'après nos enquêtes, les trois quarts (74 %) des Lévisiens utilisent leur voiture lorsqu'ils se rendent dans le secteur. Les visiteurs en provenance de Québec sont moins nombreux à utiliser l'automobile : 15 % l'utilisent avec le traversier et 22 % en passant par les ponts pour un total de 37 %. Comme on l'a vu précédemment, lorsqu'ils se rendent dans le secteur de la Traverse, les résidents de Québec le font surtout à pied (44 %) ou à vélo (18 %) avec le traversier.

TABLEAU 37 - Modes de transport utilisés pour se rendre dans le secteur de la Traverse

	RÉSIDENTS DE LÉVIS	RÉSIDENTS DE QUÉBEC	USAGERS DU SENTIER GLACÉ (HIVER)	USAGERS DU SENTIER GLACÉ (ÉTÉ)
Automobile	74 %	22 %	54 %	43 %
Traversier - Automobile	--	15 %	19 %	10 %
Traversier – À pied	--	44 %		
Traversier – À vélo	--	18 %		
À vélo	10 %	--	--	20 %
À Pied	10 %	--	15 %	16 %
Autre (autobus, taxi, patin, trottinette)	6 %	2 %	12 %	11 %

Les résultats pour les usagers du sentier glacé donnent une meilleure indication du taux réel d'utilisation de l'automobile, car ils regroupent tous les visiteurs du Quai Paquet, autant ceux qui habitent à Lévis et ceux de Québec ou de l'extérieur de la région. Ainsi, d'après ces données, **entre 43 % et 54 % des visiteurs du secteur utilisent l'auto** selon la saison (l'été, l'utilisation de l'automobile diminue au profit du vélo).

Dans les enquêtes auprès des résidents de Lévis et de Québec, les répondants qui ont déclaré utiliser l'auto pour se rendre dans le secteur ont été invités à dire s'ils éprouvaient généralement des difficultés à trouver du stationnement.

FIGURE 47 - Enjeux de stationnement du secteur de la Traverse perçus par les résidents de Lévis et de Québec



Un peu plus de la moitié des Lévisiens estime que c'est souvent (40 %) ou toujours (13 %) difficile de trouver du stationnement dans le secteur de la Traverse. Les résidents de Québec sont moins sévères : une majorité évalue que cet enjeu se présente à l'occasion (51 %) ou jamais (13 %).

Le même portrait peut être dressé avec la compilation des résultats à la question : « Dans quelle mesure ces éléments ont contribué à la qualité de votre expérience dans le secteur de la Traverse? ». Les Lévisiens sont nettement plus irrités que les résidents de Québec à l'égard de la disponibilité et du coût du stationnement. Rappelons que seules les personnes qui avaient indiqué utiliser l'automobile pour se rendre dans le secteur ont été interrogées sur ces thèmes.

TABLEAU 38 - Évaluation de la contribution des conditions de stationnement à la qualité de l'expérience dans le secteur de la Traverse

	RÉPONDANTS DE LÉVIS		RÉPONDANTS DE QUÉBEC	
	Disponibilité	Coût	Disponibilité	Coût
Très positif + Assez positif	24 %	17 %	50 %	33 %
Ni positif, ni négatif	23 %	33 %	32 %	44 %
Assez négatif + Très négatif	51 %	43 %	16 %	19 %
Ne sait pas	2 %	7 %	2 %	4 %

Une moitié d'automobilistes lévisiens est d'avis que les enjeux de stationnement teintent négativement la qualité de leur expérience dans le secteur de la Traverse alors qu'à l'inverse, plus la moitié des résidents de Québec estime que la disponibilité de stationnement participe positivement à la qualité de leur expérience dans le secteur.

On peut avancer une interprétation de ces résultats : les Lévisiens sont habitués à trouver facilement du stationnement gratuit un peu partout sur le territoire de la ville, dans tous les centres commerciaux et dans la plupart des points de services, pôles d'emploi et lieux d'activités. Les résidents de Québec ont à composer avec une réalité différente, du moins ceux qui fréquentent ou travaillent dans les quartiers centraux : peu de cases disponibles, des règles plus contraignantes (heures, durée) et une tarification élevée.

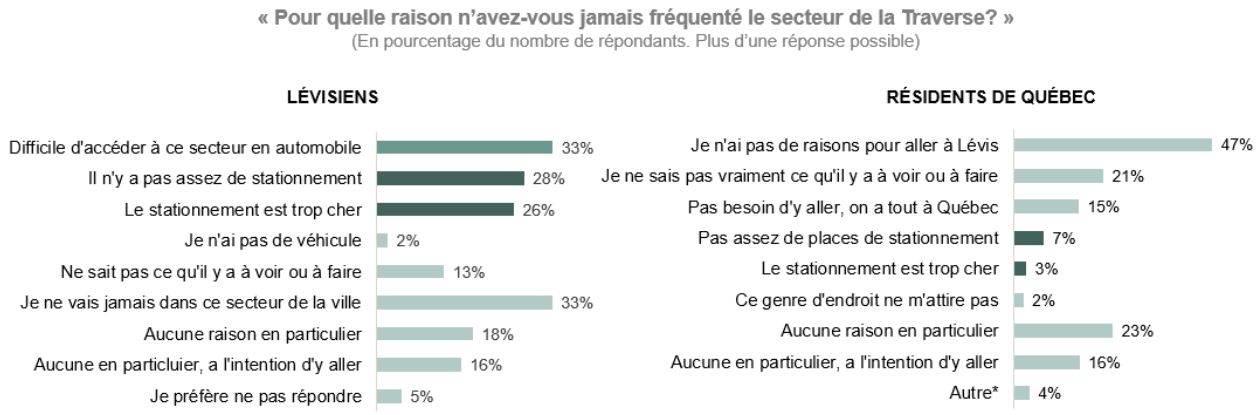
À la lumière de ces données, et sachant que les Lévisiens occupent environ 58 % de la clientèle globale du secteur et les résidents de Québec, 18 %, la proportion d'automobilistes irrités par les enjeux de stationnement gravite plutôt[38] autour de 48 % (disponibilité) et de 46 % (coût).

En considérant l'ensemble de l'achalandage du secteur, tous modes de transport confondus, la disponibilité et le coût du stationnement est un enjeu pour **environ le quart de la clientèle** (50 % de la clientèle vient en automobile et 46 % à 48 % de ces automobilistes estiment que les enjeux de stationnement affectent négativement leur expérience dans le secteur).

D'autre part, pour expliquer pourquoi ils ne fréquentent pas le secteur de la Traverse, entre 26 % et 28 % des Lévisiens ont invoqué la disponibilité ou le coût du stationnement, derrière le fait que « c'est difficile d'accéder à ce secteur en automobile (33 %). Cette dernière réponse se positionne par ailleurs ex aequo avec celle-ci « Je ne vais jamais dans ce secteur de la ville ».

[38] Moyenne des résultats « assez négatif + très négatif » pondérée par le poids de chaque ville dans l'achalandage.

FIGURE 48 - Raisons expliquant la non-fréquentation du secteur de la Traverse



Pour les résidents de Québec, les enjeux de stationnement ne sont pas en cause dans leur intérêt pour le secteur de la Traverse. Les personnes qui n'ont jamais fréquenté le secteur l'expliquent ainsi : « je n'ai pas de raisons pour aller à Lévis » (47 %), « je ne sais pas vraiment ce qu'il y a à voir ou à faire » (21 %) et « pas besoin d'y aller, on a tout à Québec » (15 %).

En dernière analyse, les enjeux de stationnement affectent seulement le quart de la clientèle globale du secteur de la Traverse. Or, ce quart irrité par le stationnement est formé essentiellement de Lévisiens. Et leurs perceptions importent, car elles influencent négativement la qualité de leur expérience dans le secteur.

On pourrait penser que l'ajout de stationnement pourrait solutionner ce problème. Cela pourrait sans doute améliorer les perceptions et améliorer l'accès au secteur lorsqu'il n'y a pas d'événement. Toutefois, les jours de très grand achalandage, comme lors des huit soirées Les Grands Feux Loto-Québec qui remplissent le Quai Paquet au maximum de sa capacité (8 000 personnes), il faudrait pouvoir fournir entre 2 000 et 4 000 cases de stationnement[39] à proximité, un scénario impensable.

6.1.9 Les incitatifs pour rehausser l'attrait du secteur

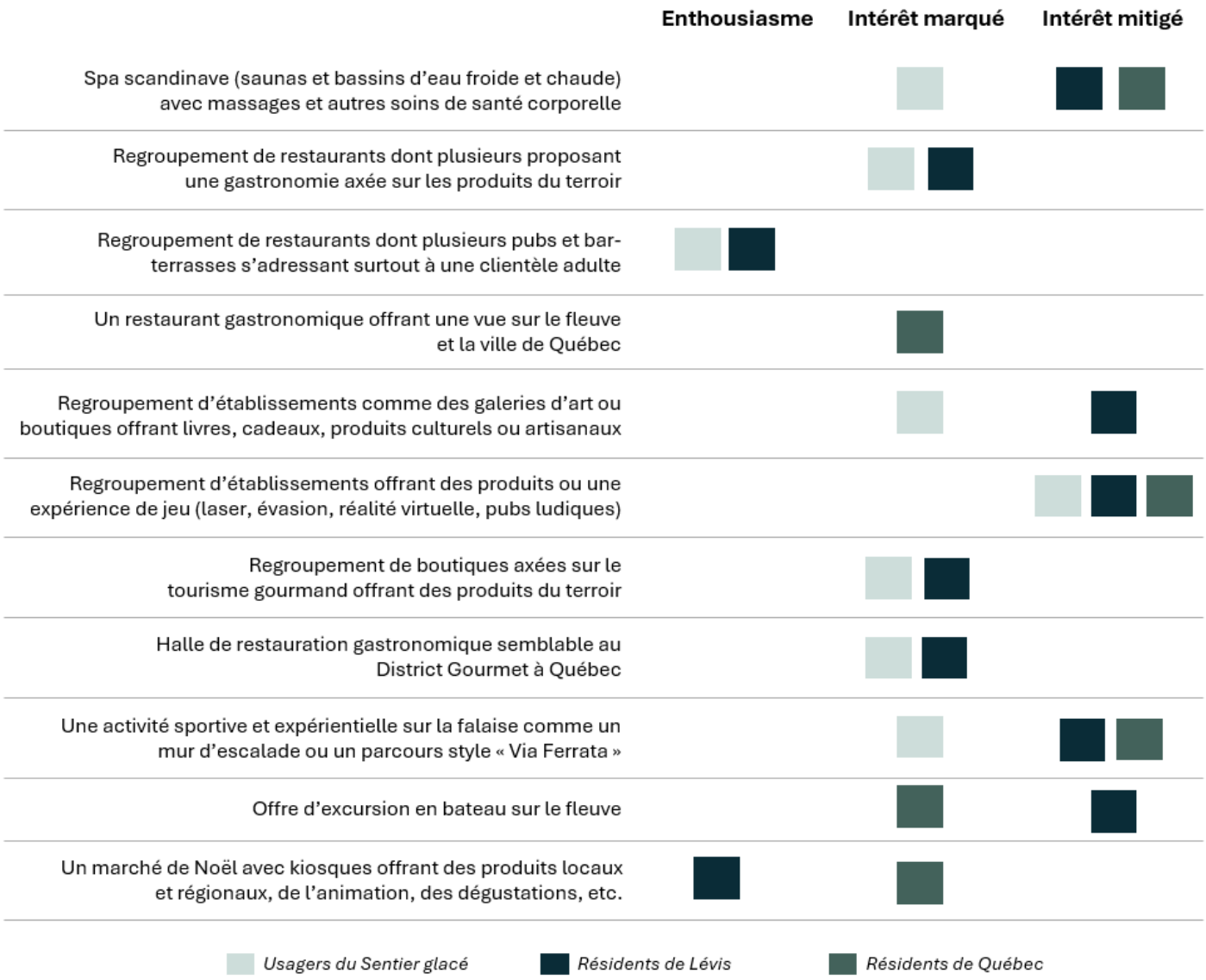
Un ensemble de produits commerciaux ont été proposés aux répondants des trois enquêtes afin d'identifier ceux qui suscitaient le plus grand enthousiasme. Cette liste et la synthèse des résultats sont montrées sur le tableau de la page suivante.

Les répondants de Lévis et de Québec ont été amenés à répondre à l'une ou l'autre de ces deux questions : dans le cas des personnes qui n'avaient jamais fréquenté le secteur, on leur demandait « Dans quelle mesure ces éléments pourraient-ils vous inciter à fréquenter le secteur de la Traverse? »; pour les répondants qui avaient déjà fréquenté le secteur, la question était libellée de façon à connaître ce qui pourrait « les inciter à venir plus souvent » dans le secteur. Cette formulation a également été utilisée pour les personnes interrogées au sentier glacé.

Les réponses devaient se positionner sur l'échelle suivante : très probable, assez probable, peu probable, pas du tout probable ou « ne sait pas ».

[39] Si la moitié de la clientèle vient en automobile et que chaque véhicule contient une à deux personnes.

FIGURE 49 - Synthèse des résultats d'évaluation des produits d'appel commerciaux



La compilation et la synthèse des résultats reposent sur ces paramètres :

— Sont classés dans la catégorie « Enthousiasme » les énoncés qui ont reçu au moins 35 % d'avis « très probable ».
— Sont classés dans la catégorie « Intérêt marqué » les énoncés pour lesquels la somme des avis « très probable » et « assez probable » est d'au moins 50 %.
— Sont classés dans la catégorie « Intérêt mitigé » les énoncés pour lesquels la somme des avis « peu probable » et « pas du tout probable » est d'au moins 50 %.

Avant de commenter les résultats, il importe de préciser que la liste des produits testés est plus courte dans l'enquête auprès des résidents de Québec. Les énoncés décrivant des regroupements de restaurants ou de commerces offrant des produits culturels ou artisanaux n'ont pas été soumis aux répondants, car ce type d'offre est d'ores et déjà très abondante dans le Vieux-Québec.

Dans le texte qui suit, de nombreux résultats sont cités; rappelons qu'il est possible de visualiser l'ensemble des données détaillées des trois enquêtes dans les documents annexés au présent rapport.

LES PRODUITS QUI SUSCITENT L'ENTHOUSIASME

Un regroupement de restaurants, dont plusieurs pubs et bars-terrasses, s'adressant surtout à une clientèle adulte

C'est l'un des deux énoncés qui a suscité le plus d'intérêt, tant de la part des Lévisiens que des usagers du sentier glacé. Une proportion de 36 % des résidents de Lévis qui n'ont jamais fréquenté le secteur de la Traverse estime que ce serait « très probable » qu'ils le fassent s'il y avait un tel regroupement de restaurants et bars s'adressant à une clientèle adulte. Pour les Lévisiens qui fréquentent déjà le secteur, c'est-à-dire la vaste majorité de la population, la proportion est exactement la même : ils sont 36 % à penser qu'avec ce type de restaurants, ils fréquenteraient plus souvent le secteur.

Les usagers du sentier glacé sont légèrement plus enthousiastes face à cette idée avec 38 % de répondants estimant qu'il serait très probable qu'ils viennent plus souvent dans le secteur si une telle offre de restaurants existait.

En combinant les réponses « très probable » et « assez probable », l'intérêt pour ce produit d'appel commercial est très élevé :

— 66 % des Lévisiens qui n'ont jamais fréquenté le secteur le feraient;
— 81 % des Lévisiens qui fréquentent déjà le secteur viendraient plus souvent;
— 71 % des usagers du sentier glacé viendraient plus souvent.

Un marché de Noël avec kiosques offrant des produits locaux et régionaux, de l'animation et des dégustations

Cette proposition a été soumise lors des enquêtes auprès des populations de Québec et de Lévis. Elle a obtenu une réception très positive de la part des Lévisiens qui fréquentent déjà le secteur : une proportion de 42 % a indiqué qu'un marché de Noël les inciterait « très probablement » à venir plus souvent. En combinant les réponses « très » et « assez » probable, l'intérêt grimpe à 84 %.

Les Lévisiens qui ne fréquentent pas le secteur actuellement sont un peu moins enthousiastes, mais demeurent très intéressés : « très probable » à 29 % et « assez probable » à 36 %.

Une proportion de 29 % des résidents de Québec estime qu'il serait « très probable » qu'ils fréquentent le secteur de la Traverse s'il y avait un marché de Noël. C'est l'énoncé qui a obtient la meilleure note parmi tous les produits d'appel commerciaux soumis à ces répondants. La réponse est exactement la même pour les résidents de Québec qui fréquentent le secteur : 29 % viendraient plus souvent s'il y avait un marché de Noël.

Avec les répondants estimant qu'il serait « assez probable » qu'un marché de Noël les influencerait à fréquenter ou à venir plus souvent dans le secteur, l'adhésion à ce produit monte à 64 % et 66 %.

LES PRODUITS QUI SUSCITENT UN INTÉRÊT MARQUÉ

Neuf propositions suscitent l'intérêt d'au moins 50 % des répondants. Mais comme le montre la figure 10, seulement trois rallient les opinions de plus d'un segment de clientèle.

Un regroupement de restaurants dont plusieurs proposant une gastronomie axée sur les produits du terroir

Des résidents de Lévis qui n'ont jamais fréquenté le secteur, 66 % estiment qu'il serait « très » (20 %) ou « assez probable » (46 %) qu'ils le fassent s'il y avait une telle offre de restaurants. Les proportions sont légèrement supérieures pour les Lévisiens qui fréquentent déjà le secteur : respectivement 24 % et 49 %.

Les usagers du sentier glacé, qui comprennent 45 % à 50 % de non-Lévisiens, sont un peu plus enthousiastes : 32 % ont déclaré qu'il serait « très probable » et 36 % qu'il serait « assez probable » qu'ils viennent plus souvent dans le secteur avec la présence de ce type de restaurants.

Les Lévisiens et les usagers du sentier glacé s'entendent sur l'intérêt que suscite ce type de gastronomie (l'énoncé n'a pas été soumis à la population de Québec).

Un regroupement de boutiques axées sur le tourisme gourmand offrant des produits du terroir

L'intérêt pour une gastronomie locale et du terroir est manifeste, surtout pour les usagers du sentier glacé : la proposition d'un regroupement de boutiques offrant ce type de produits obtient une aussi bonne réception que celle d'un regroupement de restaurants avec ce genre de menu.

Une proportion de 29 % des usagers d'hiver du Quai Paquet ont ainsi répondu qu'il serait « très probable » qu'ils viennent plus souvent dans le secteur s'il y avait un qu'un tel regroupement de boutiques et 35 % « assez probable », pour un total global de 64 %.

Chez les Lévisiens qui fréquentent déjà le secteur, on est 65 % à estimer qu'il serait probable qu'ils viennent plus souvent. (17 % « très probable » + 48 % « assez probable »).

En revanche, un regroupement de boutiques axées sur le tourisme gourmand et les produits du terroir ne ferait probablement pas changer les comportements d'une majorité de Lévisiens qui ne fréquentent pas le secteur à l'heure actuelle. Seulement 13 % estiment qu'il serait « très probable » et 21 % « assez probable » que ce type de boutiques les attirent dans le secteur.

Une Halle de restauration gastronomique semblable à District Gourmet à Québec

On observe un engouement pour les halles de restauration gastronomique. Les exemples sont nombreux : Time Out Market (Montréal), Le Central (Montréal) et District Gourmet (Québec). Ces halles regroupent un ensemble de comptoirs de restauration, la plupart opérées par des chefs ou des restaurateurs établis ailleurs dans la ville, autour d'une salle à manger partagée et conviviale avec plusieurs comptoirs-bars (bar à vin, à bière, à cocktail). Outre l'ambiance, ce concept présente plusieurs avantages pour le client : aucune réservation requise, plusieurs options de menus pouvant plaire à tous les convives d'un même groupe, etc.

Ce type de produit de restauration a été proposé à la population de Lévis ainsi qu'aux participants de l'enquête du sentier glacé.

Une majorité de Lévisiens pensent que ce type de halle de restauration les inciterait à fréquenter ou à venir plus souvent dans le secteur de la Traverse.

— 66 % de ceux qui ne fréquentent pas le secteur à l'heure actuelle;
— 72 % des Lévisiens qui fréquentent déjà le secteur.

L'intérêt pour ce type d'offre alimentaire est aussi élevé que celui pour un regroupement de restaurants avec une gastronomie axée sur les produits du terroir. L'enthousiasme est même légèrement supérieur de la part des Lévisiens qui fréquentent déjà le secteur : 30 % estiment qu'il serait « très probable » qu'ils viennent plus souvent (comparé à 24 % dans le cas d'un regroupement de restaurants avec une gastronomie axée sur les produits du terroir).

Même si l'échantillon de l'enquête au sentier glacé comprend 16 % de résidents de la ville de Québec, ils sont nombreux (54 %) à penser qu'une halle de restauration gastronomique comme le District Gourmet les inciterait à venir plus souvent dans le secteur : 24 % estiment qu'il serait « très probable » et 30 %, « assez probable ». Il convient d'ajouter que 7 % des répondants n'ont pas été en mesure de répondre (« ne sait pas »), sans doute des résidents de l'extérieur de la région, peu familier avec le concept.

Un restaurant gastronomique offrant une vue sur le fleuve et la ville de Québec

Le seul produit d'appel associé à la restauration qui a été proposé aux répondants de Québec est celui d'un restaurant qui n'existe pas sur le territoire de leur ville : un établissement offrant une vue sur le fleuve et le Vieux-Québec. Voici les résultats :

— Ceux qui n'ont jamais fréquenté le secteur de la Traverse sont 28 % à penser qu'il serait « très probable » qu'un tel restaurant les incite à venir et 36 %, « assez probable ». Presque les deux tiers (64 %) d'entre eux seraient donc potentiellement attirés.
— Ceux qui fréquentent déjà le secteur sont légèrement plus nombreux à penser qu'ils augmenteraient la fréquence de leurs visites : 27 % « très probable » et 40 % « assez probable », pour un total de 67 %.

Offre d'excursions en bateau sur le fleuve

Ce produit commercial a été proposé aux populations de Lévis et de Québec; il n'a pas été soumis aux usagers du sentier glacé. La réponse n'est pas unanime : les résidents de Québec ont un intérêt marqué, mais les résidents de Lévis sont moins positifs à l'égard d'excursions sur le fleuve.

Chez les résidents de Québec, 54 % estiment qu'une offre d'excursions sur le fleuve pourrait les inciter à fréquenter le secteur de la Traverse et 60 % que cela les inciterait à venir plus souvent. Chez les Lévisiens qui fréquentent déjà le secteur, 57 % pensent que cela les inciterait à venir plus souvent. Seule note discordante : des Lévisiens qui ne fréquentent pas le secteur actuellement, seulement 26 % seraient influencés par une offre d'excursions en bateau

Regroupement d'établissements comme des galeries d'art ou des boutiques offrant livres, cadeaux, produits culturels ou artisanaux

Une majorité (57 %) d'usagers du sentier glacé sont d'avis qu'un tel regroupement de boutiques et galeries pourrait les inciter à venir plus souvent dans le secteur de la Traverse, dont 28 % qui croient que ce serait « très probable ».

Or cette proposition résonne beaucoup moins positivement chez les Lévisiens. Pour ceux qui ne fréquentent pas le secteur actuellement, seulement 19 % croient qu'une telle offre commerciale les encouragerait à le faire. Pour tous les autres Lévisiens, la proportion qui serait probablement incitée à venir plus souvent n'excède pas 46 %.

Pour ces raisons évidentes, cet énoncé n'a pas été proposé aux résidents de Québec.

FIGURE 50 - District Gourmet, à Sainte-Foy



Source de la photo : Trip Advisor

LES PRODUITS QUI SUSCITENT UN INTÉRÊT MITIGÉ

Un spa scandinave (saunas et bassins d'eau froide et chaude) avec massages et autres soins de santé corporelle

Pour les répondants de Lévis et de Québec qui n'ont jamais fréquenté le secteur, les opinions à l'égard d'un spa scandinave sont très partagées :

- La moitié (51 %) des répondants de Québec croient qu'il serait probable que cela les incite à venir, contre 48 % qui croient le contraire[40].
- Une proportion de 43 % de répondants de Lévis estime probable qu'ils viennent dans le secteur s'il y avait un spa scandinave, contre 53 % qui pensent que cela serait peu ou pas du tout probable.
- Pour les répondants de ces deux villes qui fréquentent déjà le secteur, un spa scandinave n'influencerait pas les comportements de la majorité.
- 46 % des répondants de Québec croient qu'il serait probable que cela les incite à venir, contre 50 % qui croient le contraire.
- 44 % de Lévisiens estiment probable qu'ils viennent plus souvent dans le secteur s'il y avait un spa scandinave, comparé à 52 % qui croient que cela serait « peu » ou « pas du tout » probable.

Les usagers du sentier glacé sont légèrement plus enthousiastes (ils le sont d'ailleurs presque pour tous les énoncés) : 57 % a déclaré qu'un spa scandinave les inciterait à venir plus souvent dans le secteur de la Traverse.

[40] Les résultats ne donnent pas 100 %, car certaines personnes ne se sont pas prononcées (« Ne sait pas »)

Un regroupement d'établissements offrant des produits ou une expérience de jeu (laser, jeux d'évasion, réalité virtuelle, pubs ludiques avec jeux de société)

Les clientèles ont peu d'appétit pour ce genre d'offre commerciale. En outre, une proportion non négligeable de répondants, se situant entre 2 % et 7 %, ne se sont pas prononcés, sans doute parce qu'ils connaissaient peu de choses à propos de ce type d'établissements.

Chez les Lévisiens, 77 % estiment qu'il est improbable que cela les incite à venir dans le secteur et 61 % croient que cela ne les encouragerait pas à venir plus souvent.

Les répondants de Québec vont dans le même sens : 64 % des personnes qui ne sont jamais venus dans le secteur pensent qu'une telle offre commerciale ne les inciterait probablement pas à s'y rendre. Et ceux qui fréquentent déjà le secteur estiment, à 59 %, que cela ne les inciterait pas à venir plus souvent.

Ici, les usagers du sentier glacé ne sont pas plus emballés que les répondants des autres enquêtes à l'égard de ce type d'offre commerciale : 59 % croient qu'il est improbable que cela les incite à venir plus souvent.

Une activité sportive et expérientielle sur la falaise comme un mur d'escalade ou un parcours style « Via Ferrata »

Les usagers du sentier glacé, déjà portés dans les activités sportives et de plein air, ont répondu assez favorablement à cet énoncé. Le quart d'entre eux (27 %) pensent qu'il serait « très probable » et 32 % « assez probable » qu'une telle offre d'activité les incite à venir plus souvent dans le secteur.

Mais pour les autres répondants, l'attrait de ce type de produit expérientiel est très mitigé.

La population de Lévis n'adhère pas à la proposition : 62 % des personnes qui ne se sont jamais rendues dans le secteur croient que cela ne les encouragerait pas à venir et 59 % des usagers du secteur ont indiqué que cela ne les inciterait probablement pas à venir plus souvent.

Même son de cloche du côté de Québec. La proposition n'inciterait pas une majorité de répondants à venir dans le secteur pour une première fois (67 %) ou à venir plus souvent (70 %).

Un salon de jeux Loto-Québec

Cette proposition a été soumise seulement aux usagers du sentier glacé et la réponse a été non équivoque : 81 % estiment qu'il serait « très improbable » que cela les incite à venir plus souvent dans le secteur de la Traverse.

6.2 ENTREVUES

Les entrevues menées auprès des parties prenantes dans le secteur de la Traverse ont permis d'identifier les attentes et des besoins plus généraux, en lien avec les besoins de l'écosystème entrepreneurial et communautaire du secteur ainsi que les principaux opérateurs des événements et des déplacements.

FAITS SAILLANTS

Les faits saillants des entrevues sont les suivants :

- Sur le plan des mobilités :
  - > Le traversier est un atout stratégique du secteur de la Traverse;
  - > Le stationnement est un irritant, mais il n'est pas toujours déterminant pour la vitalité du secteur;
  - > Les croisières sont une activité qui restera peu significative à court/moyen terme.
- Sur le plan de la trame urbaine :
  - > Le développement des synergies du Quai Paquet avec les autres activités est important;
  - > La gare maritime est un pivot de mobilités, d'événements et d'informations;
  - > Plusieurs bâtiments existants présentent un potentiel d'utilisation important.
- Sur le plan du développement économique :
  - > La mise en forfait de l'offre touristique, clé de développement local;
  - > L'implantation d'un commerce distinctif local et de commerces de proximité;
  - > Un projet d'hôtel, à moyen terme dans la séquence de développement;
  - > Un établissement muséal orienté vers la thématique du transport et de la science, conçu en réseau avec les institutions muséales existantes, pourrait être vecteur de synergies et d'achalandage.
- Sur le plan de la collaboration et du réseau des acteurs :
  - > Le réseau des acteurs à l'échelle métropolitaine;
  - > L'opportunité de la vision touristique de la Ville de Lévis;
  - > L'importance de renforcer l'écosystème des acteurs locaux.

6.2.1 Méthodologie

La méthodologie des entrevues a reposé sur deux volets principaux :

- La sélection des parties prenantes du secteur de la Traverse;
- L'identification des informations recherchées.

LES PARTIES PRENANTES RENCONTRÉES

Pour ces rencontres, 52 intervenants ont été identifiés par le comité de pilotage de la Ville de Lévis. Ces derniers sont répartis en sept grandes catégories :

- Intervenants clés;
- Politique – Ville de Lévis;
- Directions et services – Ville de Lévis;
- Commerces et services;
- Transport et mobilité;
- Résidents du secteur et du Vieux-Lévis;

— Événements, attractions/attraits et animations.

Afin de privilégier l'efficacité du mandat, une sélection et des regroupements ont été effectués dans le but de rendre la collecte d'information la plus efficace possible. Au total, 15 entrevues d'une durée d'une heure environ ont été menées par BC2 ainsi que le Groupe Altus.

TABLEAU 39 - Liste des entrevues des parties prenantes du secteur de la Traverse

PARTICIPANTS	DATE
Gille Lehouillier, Maire, Dominic Deslaurier, directeur général, David Boudreault, directeur général adjoint au développement durable, Steve Dorval, conseiller du district 10, Notre-Dame	4 mars de 9 h à 11 h
Dominic Deslaurier, directeur général, David Boudreault, directeur général adjoint au développement durable, Philippe Gagné-Émond, conseiller en développement	3 avril de 15 h 45 à 16 h 30
Mon Quartier de Lévis	Lundi 17 mars de 12 h 30 à 13 h 30
Chambre de commerce et d'industrie du Grand Lévis	Mardi 18 mars de 13 h à 14 h
Port de Québec	Mercredi 26 mars de 13 h à 14 h
Tourisme Chaudière-Appalaches	Mardi 25 mars de 11 h à midi
Hôtel de La Traverse	Mardi 25 mars de 13 h à 14 h
Méribec	Jeudi 20 mars de 15 h à 16 h
Secrétariat à la Capitale-Nationale	Lundi 31 mars de 11 h à midi
Société des traversiers du Québec	Jeudi 20 mars, de 10 h à 11 h
Microbrasserie Le Corsaire	Mardi 25 mars de 10 h à 11 h
Agence de communication Les Prétentieux	Vendredi 4 avril de 13 h à 14 h
Le Bunker de la Science	Mardi 1er avril de 15 h à 16 h
Festibière	Jeudi 17 avril de 13 h à 14 h
Les Grands Feux Loto-Québec/Croisières AML	Mercredi 2 avril de 13 h 30 à 14 h 30

LES INFORMATIONS RECHERCHÉES

Les informations recherchées dans les entrevues se structuraient autour de plusieurs points :

— La compréhension des activités menées par les organisations rencontrées dans le contexte local ainsi que dans le contexte régional (Capitale-Nationale, Ville de Lévis, Chaudière-Appalaches);
— L'identification des forces et des opportunités de la Traverse pour les activités concernées;
— L'identification des défis et des menaces du secteur pour les activités concernées;
— Des éléments de vision associés au secteur de la Traverse pour les 10 à 20 prochaines années;
— Des moyens spécifiques à mettre en œuvre pour atteindre la vision en tirant profit des forces pour résoudre les difficultés (urbanisme, forfaitisation de l'offre touristique, valorisation du réseau des parties prenantes, communications, mobilités).

6.2.2 Résultats

Les résultats des entrevues sont regroupés en fonction des grandes thématiques identifiées pour le portrait-diagnostic soit :

— Mobilités
— Trame urbaine
— Développement économique

Pour chacun, des éléments de fonctionnement ont été documentés dans les entrevues ainsi que les enjeux et les opportunités du secteur de la Traverse. Des éléments de vision et des moyens de mise en œuvre sont répertoriés lorsque les parties prenantes rencontrées se sont positionnées.

Une section relative au réseau des acteurs ainsi qu'une catégorie relative à la vision ont été ajoutées dans le tableau suivant dans la mesure où des projets de nature transversale ont été évoqués par plusieurs des personnes rencontrées.

MOBILITÉS

LES CROISIÈRES

Les croisières touchent aux enjeux de mobilité dans le secteur de la Traverse, autant qu'au développement économique. Deux types de croisières présentent des attentes et des besoins différents : les croisières de longue durée avec séjour à bord; les croisières AML, qui offrent des soupers-croisières.

L'activité de croisière de longue durée se concentre, au Quai Paquet, autour de l'amarrage de bateaux de 200 mètres et moins et d'une capacité de 300 à 350 personnes (entre un et trois par an). En comparaison, le Port de Québec accueille 100 navires dans ses installations côté Québec, à longueur d'année depuis 2024. Les croisières AML offrent 75 à 80 soupers-croisières au départ de Québec. Il y a environ 20 embarquements côté Quai Paquet.

Sur le plan des mobilités :

— L'amarrage de bateaux prend des installations spécifiques pour lesquelles le Quai Paquet est en partie équipé (entrées et sorties de camions). Le schéma de circulation des camions sur le Quai Paquet n'est pas idéal et entraîne des conflits d'usage avec les utilisateurs du quai.
— L'arrêt des croisières AML au Quai Paquet a un impact sur le déroulement du service du souper (interruption, messages de sécurité). Il y a néanmoins quelques débarquements à Lévis (personnes qui ont utilisé le traversier pour aller au départ de Québec).

LE TRAVERSIER

La clientèle du traversier est composée d'une clientèle qui se déplace régulièrement (usagers réguliers) et de personnes de la rive sud qui vont vers la colline Parlementaire puis Lebourgneuf. Des usagers vont aussi de Québec vers Lévis, et notamment vers le pôle Desjardins. L'achalandage triple en été avec des visiteurs et des familles qui s'ajoutent à la clientèle régulière (événements). Les usagers réguliers changent de moyen de transport selon la saison (auto en hiver, vélo et marche en été – pour contourner la congestion dans le secteur de la Traverse).

Les éléments mentionnés par les parties prenantes :

— La fréquence des traversiers est perçue comme une contrainte par les croisiéristes (trop d'attente entre deux traversiers) qui – au vu de leur profil – s'attendent à se voir offrir un tour privilégié dès la sortie du bateau de croisière : transport nolisé, VIP (limousine) ou tout au moins des options de transport fluides.
— L'achalandage estival est problématique sur le plan du respect des horaires du traversier (20 minutes). La capacité est limitée pour les véhicules (54 en hiver, 40 en été en raison des supports à vélo). Il y a trois à quatre bateaux d'attente de chaque côté (auto).
— La congestion due aux files de véhicules qui attendent pour prendre le traversier en été (festival) est majeure à Lévis. Elle s'étend sur plusieurs kilomètres sur Saint-Laurent et la côte du Passage. La congestion a un impact sur les autobus qui ne parviennent pas à rejoindre le terminus. La congestion est aussi présente côté Québec, dans les secteurs Champlain et Dalhousie.
— Le traversier comme un élément important dans le lien entre les deux rives.
— Un partenariat existe entre le Port de Québec et la Société des traversiers du Québec pour offrir des billets de traversier aux croisiéristes.

— Les travaux sur les ponts ont conduit à un record d'achalandage du traversier en 2024, ce qui mène la Société des traversiers à proposer un service express en 2025.
— Des partenariats favorisant l'intermodalité traversier/autobus ont été conclus avec le réseau de transport de la Capitale et la Société de transport de Lévis.
— Des partenariats sont aussi conclus avec les grands événements (Lévisium, Festibière) pour planifier le transport en traversier (ajout d'un deuxième navire de soir, ajout de personnel à bord, promotion des événements sur le traversier et à la gare maritime).

LE STATIONNEMENT

Le stationnement est un enjeu partagé par les parties prenantes. Cependant, les raisons invoquées varient. La question du stationnement est parfois un enjeu de disponibilité (nombre de cases), d'accessibilité (gratuité), de temporalité (les stationnements sont remplis à certains moments de la journée). Certaines parties prenantes considèrent aussi que la question du stationnement n'est pas révélatrice des difficultés rencontrées pour la vitalité économique dans le secteur. Si ce dernier présentait une plus grande attractivité, les visiteurs et résidents consentiraient à stationner à une plus grande distance.

Les éléments soulignés :

— Seules quatre à cinq cases de stationnement sont concédées au Port de Québec lors des opérations de chargement et déchargement des croisières de longue durée, alors que le personnel souhaiterait avoir accès à davantage d'espaces pour stationner.
— Il manque d'alternatives de stationnement pour les usagers du traversier. Cela permettrait de réduire la congestion. De plus, les tarifs du stationnement incitatif de la STQ devraient ultimement augmenter pour rejoindre les tendances observées dans une étude de benchmark.
— Le stationnement est perçu comme un enjeu pour les croisières AML qui embarquent et débarquent 200 personnes sur une base régulière. De manière générale, le secteur de la Traverse est considéré comme un lieu d'accès limité (provenance de la rive sud).

LA NAVETTE PAQUET

La Navette Paquet est perçue par la Société des traversiers du Québec comme une belle formule pour décongestionner le stationnement, surtout lorsqu'il y a des événements au Quai Paquet

TRAME URBAINE

LE QUAI PAQUET

Le Quai Paquet présente des atouts pour répondre aux besoins et attentes des usagers du secteur de la Traverse. Néanmoins, des enjeux subsistent pour des activités spécifiques :

— Pour les croisières de longue durée, les restrictions de charge présentes sur le Quai Paquet augmentent les enjeux liés aux schémas de circulation des camions dans le secteur. Cette situation est un défi logistique important pour l'accueil accru des navires, aux vues des attentes élevées des clientèles qui accostent à Lévis (luxe, luxe et expédition);
— L'accès au Quai Paquet pour les résidents est contraint lors de l'accueil de navires de croisière. De plus, il existe des enjeux de cohabitation entre les résidents et l'activité de croisière : nuisances sonores de l'amarrage et de la circulation des camions;
— L'accès aux infrastructures du Quai Paquet est perçu comme un enjeu pour les croisiéristes (toilettes publiques, fontaines du Quai Paquet non fonctionnelles en automne);
— Le secteur manque d'un pavillon d'accueil, lequel pourrait se situer dans la gare maritime (les personnes rencontrées n'avaient pas connaissance du Bureau d'information touristique de Lévis).

LES SYNERGIES AVEC LE VIEUX-LÉVIS ET LE POSITIONNEMENT DU SECTEUR

Les avis sur les synergies du secteur de la Traverse et du Vieux-Lévis sont variés. Pour certaines parties prenantes, les liens avec le secteur de la Traverse gagneraient à être renforcés. Pour d'autres, le profil des activités entre ces deux secteurs est différent (loisirs dans la Traverse, histoire dans le Vieux-Lévis).

De plus :

— Dans le secteur de la Traverse, des enjeux de cohabitation avec les résidents du secteur (conflits d'usage et nuisances) sont notés;
— Enfin, quelques acteurs signalent les enjeux d'accessibilité financière du secteur de la Traverse;
— Il est important pour certains acteurs de tirer parti du positionnement « prime » du littoral dans le secteur de la Traverse en s'inspirant de comparables ailleurs dans le monde.

LA GARE MARITIME

— La salle d'embarquement et débarquement de la gare maritime pourrait être louée pour des événements en raison de sa vue privilégiée sur le Château Frontenac;
— La gare maritime présente un espace intéressant pour aménager un kiosque d'informations (aire gazonnée et asphaltée devant la gare). Elle dispose aussi d'une grande terrasse en bois en cours de remise à neuf et louée lors des soirées Les Grands Feux Loto-Québec;
— Les caissiers des gares maritimes agissent comme agents touristiques et offrent des renseignements aux usagers du traversier désireux d'en savoir davantage sur le secteur de la Traverse.

LA MARQUISE

— Tirer parti de la marquise pour des aménagements temporaires comme un petit kiosque de vente de rafraîchissements et de collation par les entrepreneurs locaux (Le Corsaire) et un lieu de détente.

LE FONCIER, LA RÉGLEMENTATION ET LES BÂTIMENTS EXISTANTS

Plusieurs propositions relatives aux terrains et bâtiments présents dans le secteur de la Traverse sont effectuées par les participants :

- Mettre en place un stationnement étagé pour résoudre les enjeux de stationnement dans le secteur;
- Bâtiments à rénover, incitatifs financiers à aller chercher, signalisation adaptée et implication des commerçants locaux;
- Tirer profit des atouts des bâtiments du secteur : terrasse et toit de la gare maritime, petite terrasse sur le toit du Cube (ancien bureau de poste), espace commercial potentiel au rez-de-chaussée du Cube (avec appui aux investissements), bâtiment pour lequel il reste des éléments patrimoniaux;
- Réviser le zonage et adapter les locaux dans le secteur de la Traverse et le Vieux-Lévis;
- Assouplir la réglementation par rapport à l'activité commerciale;
- L'utilisation des locaux du secteur de la Traverse comme un incubateur pour les entreprises en démarrage, en synergie avec les entrepreneurs existants (Méribec - Le Cube : modèle d'affaires et pépinière).

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

LA MISE EN FORFAIT DE L'OFFRE TOURISTIQUE

Les croisiéristes qui viennent à Québec n'en sont pas à leur première croisière et leurs attentes sont élevées, sur la base de comparatifs internationaux (Méditerranée, par exemple). Pour les 40 % des croisiéristes qui descendent du bateau, les attentes se structurent autour de :

— La forfaitisation de l'offre (voyagiste);
— L'accueil (café boutique, cocktail sur le quai, kiosque avec produits du terroir, mise en scène du patrimoine local – personnages costumés, acrobates, chanteurs, cabane à sucre);
— La signalisation claire et bilingue (clientèles américaines) pour amener les visiteurs aux lieux d'intérêt (l'offre du Corsaire n'était pas connue des personnes rencontrées);
— Les activités complémentaires : après le souper sur le bateau (dégustation de bière, spectacle) ou lors de la deuxième journée du séjour, après avoir vu Québec.

Les tendances recherchées par les croisiéristes sont les suivantes :

— **Culture/gastronomie**;
— **Vélo** pour la portion de la clientèle – souvent âgée de 65 ans et plus – en bonne condition physique;
— Une combinaison d'activités : le vélo avec assistance électrique offert à Québec en un tour qui combine la visite de la ville à vélo, une excursion au grand marché et une expérience de cuisine à bord avec un chef;
— Les expériences **immersives et régénératives** (recherche de nouveauté) : Notre-Dame-de-Beaupré, Domaine-de-Joly dans Beauport, avec expérience de création de parfums.

Plusieurs parties prenantes sont intéressées par l'idée de développer une forfaitisation de l'offre :

— La Société des traversiers du Québec offre des circuits-vacances. Il serait possible d'inclure le secteur de la Traverse dans le circuit-vacances d'excursion portant sur Québec et Lévis, moyennant un appui un appui de la direction du développement économique et de la promotion de Lévis;
— Proposer des circuits avec forfait gastronomique, découverte de vignoble auprès des croisiéristes;
— Proposer des circuits nature (chutes de la Chaudière) et historiques (maison Desjardins).

Le Quai Paquet pourrait aussi s'insérer dans une telle démarche :

— Les croisières AML ont un projet de navette fluviale additionnelle pour relier la promenade Samuel-de-Champlain et le Parcours des Anses (Pointe-Benson);
— Cela permettrait de convertir le Quai Paquet en halte cycliste (avant le retour en traversier vers Québec) plutôt qu'en point de départ ou d'aboutissement des excursions cyclotouristiques et d'éviter le tablier du Pont de Québec, difficilement accessible pour les cyclistes;
— Ce changement de statut dans les parcours est un tremplin pour l'offre commerciale (crème glacée, café).

LE COMMERCE LOCAL

Plusieurs **contraintes ou lacunes** relatives au commerce et aux activités économiques locales sont signalées :

— Les activités présentes au Quai Paquet manquent d'un caractère complet : les patins sont en prêt et non en location, la location de vélo n'est pas à l'année;
— La visibilité des commerces dans le secteur de la Traverse (enseignes de petite taille);
— La réglementation très stricte et les plaintes relatives à l'implantation d'une terrasse (retrait des cases de stationnement) ou d'un commerce;
— La location des bâtiments est un enjeu dans le secteur : prix, durée des baux, attentes associées à la valeur du foncier (hôtel), localisation (distance aux ponts, dépendance au traversier pour les travailleurs);
— Le manque d'une offre commerciale de proximité pour les familles (et masse critique de commerces).

Sur le plan **des vulnérabilités**, deux grands points ont été soulignés :

— Les camions de cuisine de rue recueillent des avis divergents : certaines organisations (CCI Grand Lévis) déplorent le cannibalisme exercé par les camions de cuisine de rue sur le commerce local. D'autres, comme Les Grands Feux Loto-Québec, signalent qu'il s'agit d'une activité importante pour répondre aux besoins de leur clientèle (feux qui se tiennent les mardis et jeudis).
— L'ensemble des acteurs qui connaissent la Microbrasserie Le Corsaire s'accordent pour dire que si cet établissement ferme, il ne reste pas d'activités très structurantes dans le secteur de la Traverse. La vulnérabilité de cet établissement est aussi signalée par diverses parties prenantes, dont Le Corsaire lui-même (grève des traversiers, etc.).

Plusieurs parties prenantes suggèrent des pistes pour **l'implantation d'un commerce distinctif** à même de susciter :

— Un marché avec des produits locaux et régionaux destinés aux résidents fortunés du secteur, mais aussi aux touristes. Ce marché, qui pourrait avoir une déclinaison « fermière », pourrait s'implanter dans la gare intermodale;
— Développer des commerces à même de capter le marché de la rive sud en proposant des activités pour allonger le séjour des visiteurs au Quai Paquet (boire une bière, visiter une exposition (Le Corsaire n'était pas connu des parties prenantes qui ont amené ce point);
— Développer un port d'attache des croisières AML à Lévis. L'organisation effectuerait des achats);
— Proposer un commerce distinctif/commerce de destination orienté vers les familles, par exemple dans la gare intermodale avec un incitatif fiscal (Chocolats Favoris, Chocolato ont été nommés);
— Développer un pôle de restauration entretenant des synergies avec les restaurants présents dans le secteur (Le Corsaire);

De manière plus générale, plusieurs parties prenantes signalent l'importance de :

— Avoir un commerce de proximité pertinent pour les visiteurs du Quai Paquet (dépanneur);
— Entretenir les complémentarités avec le Vieux-Lévis (commerces distinctifs, restaurants);
— Développer une activité d'hiver plus structurante que le sentier glacé;
— Servir les clientèles touristiques québécoises (hôtels, services, commerces) pour amorcer un dynamisme économique susceptible d'attirer les clientèles internationales.

De plus, les parties prenantes reliées au domaine des croisières indiquent qu'il serait important de proposer un sondage auprès des croisiéristes qui accostent au Quai Paquet pour identifier leurs centres d'intérêt à Lévis.

LE PROJET D'HÔTEL

Le projet d'hôtel visait un établissement de luxe, de 4 étoiles et demie, avec vocation mixte (restaurant, condos de luxe, commerces en rez-de-chaussée et espace spa détente face à la falaise) qui impliquait une modification de zonage, approuvée par la population (huit étages, contre six au zonage). Les atouts pour l'implantation d'un hôtel signalés par les parties prenantes sont la distance de traversier du quartier Champlain, la visibilité et le prestige du secteur en lien avec le Quai Paquet.

Les avis sur l'hôtel sont divergents, et des parties prenantes énoncent des réserves :

— Plusieurs parties prenantes signalent que l'implantation d'un hôtel suppose une réflexion sur la viabilité économique 12 mois par an;
— Pour d'autres, les modalités d'attraction des clientèles (congrès, luxe) ne sont pas claires;
— Enfin, certaines parties prenantes signalent que les clientèles de luxe aiment être au cœur de l'action, plutôt qu'à distance, même si le paysage en vaut la peine.

D'autres accueillent le projet de manière positive :

— Le projet d'hôtel est important pour recevoir des croisières avec du tourisme complémentaire. La Ville doit s'y impliquer et une recherche de clientèle avec persona type « Touriste » pourrait permettre de trouver les bons joueurs économiques. La cohabitation avec les activités de croisière peut être pertinente pour le secteur de la Traverse selon les acteurs du domaine;
— Pour 70 % de la clientèle croisiériste, la croisière est précédée ou suivie d'un séjour d'une à deux nuits dans la ville d'embarquement ou de débarquement;
— Il est important de proposer un projet d'hôtel de luxe dans le secteur de la Traverse, avec restaurant haut de gamme, qui permettrait de faire rester les touristes dans Chaudière-Appalaches tout en nourrissant un commerce de produits locaux et régionaux;
— Pour le porteur du projet d'hôtel, il était important de contrôler le développement des terrains disponibles et délabrés à côté du projet d'hôtel, pour favoriser un milieu de qualité pour les clientèles.

LES ÉVÉNEMENTS

Les événements sont considérés comme une activité importante dans le secteur. Plusieurs parties prenantes signalent l'importance de démarcher les événements tels que le Carnaval de Québec pour que des activités additionnelles soient prévues côté Lévis.

Le soutien du Secrétariat à la Capitale-Nationale est un outil sur lequel il est possible de s'appuyer pour accueillir des événements qui présentent un intérêt pour le développement économique, sportif, culturel et artistique (Lévisium, Hit the Floor et la coupe Femina qui, selon le Secrétariat à la Capitale-Nationale, comporte un beau potentiel de développement local à Lévis).

LES PROPOSITIONS D'ÉTABLISSEMENT MUSÉAL

Une proposition appuyée par plusieurs parties prenantes rencontrées a émergé : celle de favoriser un développement positionné autour de l'innovation et de la science :

— Il s'agirait d'un établissement muséal, organisé autour d'un ensemble de commerces indépendants qui travaillent sous la même bannière (comme Espace pour la Vie);

- Les concepts seraient éclatés (labyrinthe d'énigmes à caractère mathématique, mise en valeur des découvertes archéologiques faites dans le secteur de la Traverse, valorisation du cimetière basque, mise en valeur de l'interface maritime/Saint-Laurent);
- Cet espace muséal pourrait être promu en synergie avec le lieu historique national du chantier A.C. Davie;
- Il serait possible d'exploiter les bâtiments en place (ancien bureau de poste, ancienne gare intermodale);
- La contribution de l'Institut maritime pourrait être considérée, tout comme les dynamiques économiques en lien avec les projets de Navaltech Québec (lien avec le Secrétariat à la Capitale-Nationale).

LE RÉSEAU DES ACTEURS

LE LIEN AVEC LES ACTEURS DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC

La planification stratégique du Port de Québec se fait en collaboration avec Québec CITÉ et le Secrétariat à la Capitale-Nationale (mobilité, autobus nolisé). Ce serait un réseau à utiliser pour la promotion. Le réseau très structuré de voyagsites et d'acteurs institutionnels est aussi implanté côté Québec.

Une autre approche complémentaire consisterait à reconnaître le rôle de Lévis comme métropole de Chaudière-Appalaches.

LES RESSOURCES INTERNES À LA VILLE

La création d'une vision touristique pour la Ville de Lévis serait une opportunité, à imaginer en phase avec les besoins du secteur de la Traverse. Revoir la structure et l'efficacité du Bureau d'information touristique de la Ville de Lévis, à même d'animer un comité touristique qui dialogue avec la Ville de Québec, le serait aussi.

Les acteurs perçoivent que certains des investissements réalisés dans le secteur de la Traverse ne sont pas suivis de retombées économiques à la mesure des efforts consentis.

L'ÉCOSYSTÈME LOCAL

Des synergies déficientes entre certains acteurs du milieu ont été observées, alors que des collaborations pourraient être complémentaires (activités muséales, d'information scientifique).

La Société des traversiers du Québec souhaite être associée aux réflexions sur le développement du secteur de la Traverse dans le but de favoriser les synergies.

Mon Quartier de Lévis apparaît comme un animateur important pour le secteur de la Traverse.

Des entrepreneurs sont présents depuis plusieurs décennies dans le quartier, le Vieux-Lévis et Lévis (Méribec, Le Corsaire) et connaissent bien l'écosystème local. Ils aimeraient être davantage associés aux discussions.

Le réseau des parties prenantes dans le Vieux-Lévis devrait être mobilisé selon certains acteurs (maison Alphonse-Desjardins, FabLab).

6.3 ÉTUDES DE CAS ET TENDANCES

L'étude de cas inspirants ainsi que l'analyse des tendances commerciales et touristiques actuelles permettent de mieux comprendre les dynamiques du marché et de cerner des pistes d'opportunités pertinentes pour le secteur de la Traverse au regard des éléments amenés lors des entrevues.

— Dans un premier temps, un nombre limité d'études de cas de type « interface maritime ou portuaire » est documenté, avec des caractéristiques comparables à celles du secteur de la Traverse. Ces études de cas ont vocation à documenter l'écosystème des activités et des acteurs présents sur le territoire ainsi que d'identifier les stratégies mises en œuvre pour commercialiser les produits récréotouristiques et leur intégration aux tissus urbains, économiques et sociaux existants. Elles identifient les conditions de succès.
— Dans un second temps, des tendances complémentaires aux études de cas sont présentées. Celles-ci portent sur des pratiques qui n'ont pas été observées dans les études de cas, mais qui pourraient compléter de manière pertinente l'offre récréotouristique dans des sites d'interface maritime et portuaire comme celui du secteur de la Traverse (stationnement étagé multifonctionnel, bains portuaires, commerces, conteneurs, etc.).

6.3.1 Étude de cas d'interfaces maritimes ou portuaires

L'objectif des études de cas est de cerner les caractéristiques ainsi que les facteurs de succès ou de risque liés au développement de pôles d'interfaces maritimes ou portuaires.

L'analyse repose sur les variables suivantes :

— Le produit offert et son intégration à l'offre existante;
— La commercialisation;
— Les acteurs du milieu;
— Les options de mobilité.

Une synthèse des informations clés issues des recherches est présentée, accompagnée des principales leçons à retenir afin d'alimenter la réflexion entourant la revitalisation du secteur de la Traverse.

LE QUAI AGÉSILAS-LEPAGE, CANADA



Le quai Agésilas-Lepage est une infrastructure portuaire emblématique située en bordure de la Baie des Ha! Ha!, à proximité du centre-ville de La Baie (arrondissement de Saguenay). Ce **site patrimonial reconnu** par le ministère de la Culture et des Communications témoigne de l'importance historique du transport maritime dans la région depuis 1905. Il se distingue par sa **forte valeur paysagère**, offrant des panoramas spectaculaires sur le littoral[41].

Un moteur touristique régional



© Sylvie Gauthier

Aujourd'hui, le quai **joue un rôle central dans l'accueil des croisières internationales**, contribuant significativement à l'économie touristique locale. En 2024, plus de 97 000 passagers et 47 000 membres d'équipage y ont débarqué, générant des retombées économiques évaluées à 40 millions de dollars. Il s'agit du **deuxième port de croisière en importance au Québec**[42].

Les passagers sont accueillis au **Pavillon des croisières internationales de Saguenay**, où une équipe allant jusqu'à 40 employés veille à l'accueil et à l'orientation. Le pavillon offre des services d'informations

[41] Site patrimonial du Quai-Agésilas-Lepage - Répertoire du patrimoine culturel du Québec
[42] La saison des croisières se termine avec un bilan plus que positif | Radio-Canada

touristiques, des commodités (toilettes, Wi-Fi, guichets automatiques) ainsi qu'un centre de réservation de forfaits[43].

Un accueil chaleureux reconnu

Le quai Agésilas-Lepage a été reconnu à plusieurs reprises pour **l'excellence de son accueil portuaire**, recevant des distinctions prestigieuses, telles que le prix du *Best Port Welcome* en 2009 par Dream World Cruise et à nouveau en 2012, 2013 et 2015 par Cruise Insight. Il a également remporté le prix Azimut argent en 2013.

À l'occasion de l'arrivée du mythique Queen Mary II, les acteurs de la Ville de Saguenay se sont mobilisés pour organiser une grande fête. Spectacles musicaux, dégustations de produits locaux, cartes postales gratuites, drapeaux, feux d'artifice, etc. Des navettes aux 15 minutes avaient été prévues pour le transport des passagers[44].

Une offre structurée autour de la forfaitisation



Le quai sert également de point de départ pour des **croisières locales** via les Navettes maritimes du Fjord[45], ainsi que pour une offre étoffée **de forfaits touristiques** combinant nature, culture et découverte des villages environnants. Plusieurs formules sont proposées par l'entreprise Croisière Fjord et Monde inc., souvent en partenariat avec Navettes maritimes du Fjord.

TABLEAU 40 - Forfaits proposés à partir du quai Agésilas-Lepage

NOM DU FORFAIT	DURÉE	OPÉRATEUR	DÉPART	TARIF ADULTE	INCLUSIONS	EXCLUSIONS
Observation de l'ours noir	2 h 45	Croisière Fjord et Monde	Quai Agésilas-Lepage	110 $ (14 ans et - : 70 $, <5 ans : gratuit)	Transport en autobus, guide, accès au parc Bec-Scie	Nourriture et boisson

[43] Pavillon des croisières internationales de Saguenay | Bureau d'information touristique | Saguenay | Bonjour Québec
[44] Des milliers de personnes rassemblées pour le passage du Queen Mary 2 | Radio-Canada
[45] La Baie - Nos escales | Navettes maritimes du Fjord

NOM DU FORFAIT	DURÉE	OPÉRATEUR	DÉPART	TARIF ADULTE	INCLUSIONS	EXCLUSIONS
Vélo électrique – Sentier Eucher	4 h	Croisière Fjord et Monde	Quai Agésilas-Lepage	70 $	Location vélo, équipements, audioguide	Nourriture et boisson
Randonnée au parc Bec-Scie	2 h 30	Croisière Fjord et Monde	Quai Agésilas-Lepage	100 $	Accès au parc	Nourriture et boisson
Croisière & villages du fjord	7h45	Croisière Fjord et Monde & Navettes maritimes du Fjord	Quai Agésilas-Lepage	115 $ (14 ans et - : 70 $, <5 ans : gratuit)	Croisière 3 h, minibus, guide, collation et breuvage non alcoolisé	Nourriture, droits d'entrée, location de vélo

Des aménagements et services de qualité

Les abords du quai sont aménagés en parc public avec des points de vue remarquables, intégrés à la promenade du parc Mars (6 km, piste cyclable, aires de détente) [46]. Le village portuaire rassemble plusieurs commerces et offre une variété d'activités accessibles à pied ou via des navettes et circuits en autobus, souvent intégrés dans les forfaits.

Mobilisation communautaire et mise en scène du territoire

La vie culturelle locale renforce l'attrait touristique : chaque été, 140 comédiens bénévoles participent à la production de La Fabuleuse Histoire d'un Royaume, un spectacle multimédia présenté au théâtre du Palais municipal de La Baie[47].

Promotion et diffusion de l'offre

L'information sur les activités et forfaits est accessible via une page web dédiée au quai (Navettes maritimes du Fjord) regroupant infos pratiques, hébergements, restaurants et forfaits[48]. Le site SaguenayFjord.com, animé par Promotion Saguenay, centralise les renseignements liés aux croisières internationales et à l'offre touristique régionale[49].

Options de mobilité[50]

Plusieurs options de mobilité sont offertes aux visiteurs à La Baie, tant à proximité du quai d'accostage que du pavillon d'accueil des croisiéristes, facilitant les déplacements sur le territoire et vers les principaux attraits de la région.

Mobilité active – Accès Vélo par la STS

La Société de transport du Saguenay (STS) propose un service de vélos électriques en libre-service, accessible à différents points stratégiques[51], notamment à proximité du quai, au terminus STS La Baie (à

[46] Parcs et espaces verts à La Baie
[47] Accueil - La Fabuleuse Histoire d'un Royaume
[48] La Baie - Nos escales | Navettes maritimes du Fjord
[49] Croisières internationales | Office du tourisme de Saguenay - Site touristique officiel de la ville de Saguenay. Une ville, un fjord, une vie urbaine, du plein air, des croisières, des grands spectacles: de tout pour vos vacances!
[50] chapitre_1_2_novembre_2020.pdf
[51] Accès Vélo de retour à Saguenay pour une 8e année : quatre nouvelles stations en juin | Radio-Canada

1,3 km) et à Grande-Baie (à environ 5 km). Chaque trajet coûte 1,25 $ pour une durée maximale de 45 minutes, avec un tarif additionnel de 0,16 $ par minute excédentaire. Ce service abordable et convivial est idéal pour explorer les environs à son rythme[52]. Une piste cyclable dédiée relie La Baie à Grande-Baie, permettant de parcourir la ville de manière sécuritaire et rapide, tout en profitant du cadre naturel.



Location de voitures – National Car Rental

Pour les visiteurs souhaitant découvrir la région de façon autonome, un service de location de voitures est offert directement au pavillon des croisiéristes, en partenariat avec National Car Rental[53]. Un stationnement dédié a été aménagé à cet effet, facilitant la prise en charge des véhicules sur place[54].

Transport par autobus – Organisation dédiée aux croisiéristes

Promotion Saguenay, responsable de l'accueil des croisiéristes, coordonne efficacement la logistique de transport pour les visiteurs. Des circuits en autobus sont organisés lors des escales afin de conduire les passagers vers les principaux attraits touristiques de la région, dans une expérience structurée et encadrée.

Transport collectif régulier – STS

La STS opère également un réseau de transport collectif accessible au grand public. Bien que ce service ne soit pas spécifiquement destiné aux croisiéristes, certains trajets permettent de relier facilement La Baie au centre-ville de Chicoutimi. Le tarif pour un passage régulier varie entre 3,60 $ et 4,00 $[55].

[52] Transport STS | Accès Vélo
[53] Location de véhicules rapide et pratique dans plus de 1 500 succursales | National Car Rental
[54] Jean Tremblay veut développer les infrastructures touristiques à La Baie
[55] Transport STS | Tarifs

VANCOUVER'S SEAWALL WATER WALK, CANADA



Le *Seawall Water Walk* est un **sentier riverain de 28 km** situé à Vancouver, en Colombie-Britannique. Il s'agit du **plus long parcours ininterrompu en bord de mer** au monde. Il relie le secteur de *Coal Harbour* aux plages de *Spanish Banks*, en longeant le célèbre *Stanley Park*. Ce parcours très populaire est à la fois un attrait touristique, un **lieu de promenade et un axe de mobilité douce** apprécié des piétons, des cyclistes et des patineurs à roue alignés.

Accessible à partir du port de croisière et du *Vancouver Convention Centre*, le Seawall permet de découvrir une grande variété d'attraits urbains, naturels et culturels (marinas, musées, plages, parcs, commerces et restaurants). Sa popularité est renforcée par **l'arrivée de nombreux bateaux de croisière** internationaux à *Canada Place*.

Modes de découverte et services offerts



Pour assurer une cohabitation harmonieuse sur le Seawall, le parcours partagé est bien aménagé et propose deux voies distinctes.

— Voie près de l'eau réservée aux piétons
— Voie intérieure pour les cyclistes et patineurs à roues alignées

Il est très facile d'explorer le Seawall Water Walk à vélo selon différentes options[56] [57] :

— **Vélo libre-service** (Mobi)
— **Location de vélos à l'heure** auprès de divers commerces (Cycle City, Spokes, Yes Cycle)
— **Forfaits guidés à vélo** (classique ou électrique) proposés par différents opérateurs :
    > Itinéraires allant de 12 à 20 km, avec arrêts commentés dans les principaux attraits de la ville (Stanley Park, English Bay, Granville Island, Gastown, etc.)
    > Coût : entre 55 $ et 137 $ selon la formule choisie
    > Niveau de difficulté : facile à modéré

TABLEAU 41 - Tours guidés à vélo

NOM DU FORFAIT	OPÉRATEURS	DURÉE / DISTANCE	COÛT	POINTS D'INTÉRÊT
Stanley Park	Sea to Sky Tours	4 h – distance N.D.	55 $	Stanley Park, Totem Poles, Beaver Lake, Aquarium
Tour de Stanley Park	Cycle City	3 h – 12 km	94 $	Totem Pôles, Lost Lagoon, Coal Harbour
Grand Tour	Cycle City	5 h – 20 km	118 $	English Bay, Granville Island, Olympic Village, etc.
Vélo électrique	Cycle City	4 h – 18 km	137 $	Stanley Park, Yaletown, Gastown, Chinatown

Promotion et encadrement

Le Seawall Water Walk est promu par Destination Vancouver, notamment sur son site web officiel. Toutefois, l'information est fragmentée et répartie sur plusieurs pages, ce qui complique la planification d'un itinéraire cohérent.

Plusieurs blogues de voyage offrent des récits détaillés qui complètent bien l'information officielle et illustrent les différentes ambiances du parcours.

Encadrement et gouvernance

Le sentier est géré par le **Conseil des parcs et des loisirs de la Ville de Vancouver**. La Ville assure l'entretien, la signalisation, les interventions de sécurité et la coordination avec les autres services municipaux. Certains tronçons doivent faire l'objet de **travaux de réhabilitation**[58] en raison de l'érosion et des dommages causés par les vagues. Bien que le Seawall favorise une mobilité douce et un contact avec la nature, son tracé contribue à la disparition de certaines zones intertidales qui jouent un rôle crucial dans les écosystèmes marins côtiers[59].

[56] Your Guide to Cycling in Vancouver | Destination Vancouver
[57] Vancouver's Seawall: The Ultimate Itinerary - Vancouver Planner
[58] Will this stretch of seawall really take 7 years to fix? Vancouver says no, admits to 'poor communication' | CBC News
[59] Should we tear down the Vancouver seawall? | CBC News

Options de mobilité

Les visiteurs souhaitant explorer le secteur du Seawall de Vancouver bénéficient d'une grande diversité d'options de transport, particulièrement bien adaptées à un tourisme actif, durable et flexible.

Mobilité active – Vélo-partage (Mobi by Shaw Go)

Un service de vélopartage en libre-service, Mobi by Shaw Go, est facilement accessible pour les visiteurs. Des stations sont situées à proximité immédiate de Canada Place, dans le quartier de Coal Harbour, ainsi que le long du Seawall, notamment dans le parc Stanley, à la plage de la Baie des Anglais et au Sunset Beach Park. Le service fonctionne selon un modèle à l'usage[60] : 1 $ pour le déverrouillage du vélo, puis 0,29 $ par minute. Une solution simple, abordable et bien intégrée au tissu urbain pour parcourir la Ville à son rythme.

Mobilité active – Location de vélo

Le secteur du Seawall est particulièrement propice à la location de vélos pour quelques heures ou la journée entière. Plus d'une dizaine de commerces et fournisseurs spécialisés sont répartis autour du parc Stanley et du quartier de Coal Harbour. Plusieurs d'entre eux proposent également des forfaits incluant des visites guidées ou des circuits thématiques, enrichissant ainsi l'expérience touristique.

Locations de voitures

Pour ceux qui souhaitent prolonger leur visite au-delà du centre-ville, des services de location de voitures sont offerts, notamment Ascent Car Rental, situé directement au pavillon de Canada Place. Une douzaine d'autres agences se trouvent à proximité, dans le centre-ville et dans le secteur de Coal Harbour, qui constitue une porte d'entrée naturelle vers le Seawall et les attraits environnants.

Traversier – Seabus[61]

Situé à quelques minutes de marche de Canada Place, le *SeaBus* est un traversier opéré par TransLink qui assure la liaison entre le centre-ville de Vancouver et North Vancouver en seulement 15 minutes. Fréquent, rapide et abordable (entre 3,20 $ et 4,65 $ par trajet), ce service constitue une excellente option pour diversifier les parcours ou accéder à d'autres points d'intérêt de la région métropolitaine.

Traversier – Aquabus[62]

L'Aquabus est un service de navette maritime particulièrement apprécié des visiteurs pour explorer les abords sud du Seawall, notamment dans le secteur très animé de False Creek. Ce service relie huit terminus situés à proximité de lieux emblématiques et d'attraits touristiques : *Granville Island, Hornby Street, Yaletown, David Lam Park, Stamp's Landing, Spyglass Place, Plaza of Nations* et *Science World.* Il permet ainsi de se déplacer facilement entre quartiers culturels, marchés, plages et espaces verts à un coût variant de 4,00 $ à 7,00 $ selon le trajet. Des abonnements journaliers sont aussi offerts pour les visiteurs souhaitant combiner plusieurs arrêts.

Transport en commun – SkyTrain[63]

[60] Offers | Vancouver Bike Share | Mobi
[61] Transport en Commun à Vancouver : Guide Pratique -
[62] Plan Your Trip with the Aquabus Granville Island False Creek Ferry
[63] SkyTrain Schedules | TransLink

Depuis le secteur de Canada Place, point d'arrivée des croisiéristes, les visiteurs peuvent facilement rejoindre les différents quartiers de Vancouver grâce au SkyTrain. La station Waterfron est un pôle majeur qui permet d'accéder à la Canada Line (vers l'aéroport ou le quartier branché de Mount Pleasant) et à l'Expo Line (vers Gastown, Burnaby ou Metrotown, un important centre commercial).

Cette connexion rapide et directe au réseau métropolitain offre une excellente option pour ceux qui souhaitent explorer la ville au-delà du centre-ville. Le coût d'un trajet débute à 3,15 $ (zone 1) et les trains circulent fréquemment tout au long de la journée.

LE PORT DE REYKJAVIK, ISLANDE



Capitale de l'Islande, Reykjavik se distingue par la richesse de son patrimoine historique et culturel. Cette ville à échelle humaine met en valeur une combinaison unique d'architecture traditionnelle, d'institutions muséales dynamiques, de lieux emblématiques et d'initiatives artistiques contemporaines. L'église Hallgrimskirkja, les nombreux musées, les galeries d'art et les bâtiments à l'architecture remarquable témoignent de cette identité forte et affirmée.

Deux terminaux pour les visiteurs maritimes

Reykjavik dispose de deux terminaux portuaires facilitant l'accès à la ville pour les croisiéristes :

— Terminal Miðbakki, situé en plein cœur de la ville, accueille principalement de petits navires, permettant un accès direct et rapide aux attractions du centre-ville.

— Terminal Skarfabakki, situé à environ 3 km du centre, est conçu pour recevoir les grands navires de croisière internationale. Ce terminal est équipé de commodités modernes : salles de bain, aires de détente, Wi-Fi gratuit et un pavillon d'accueil en expansion. Le nouveau bâtiment inclura des espaces multifonctionnels destinés à des événements culturels et d'affaires, contribuant à faire du port un véritable lieu de vie, même hors saison touristique[64].

Des services adaptés aux besoins des visiteurs

Reykjavik se distingue par son souci de l'expérience visiteur[65] :

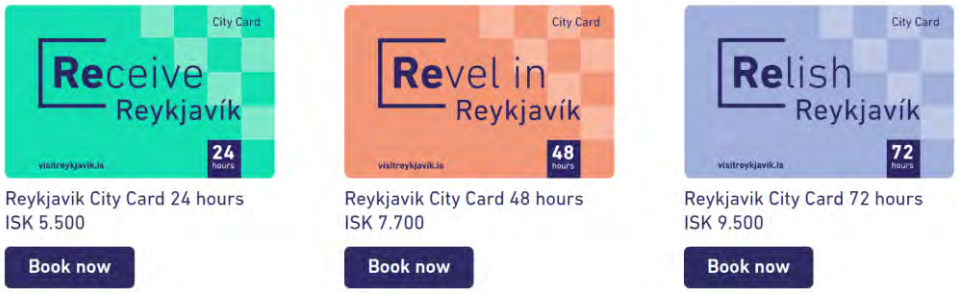
— **Consignes sécurisées** à proximité des principaux attraits et pôles de transport, permettant de visiter la ville les mains libres;

[64] Cruise Ship Terminals in Reykjavík: A Guide for Cruise Passengers
[65] Reykjavík Luggage Storage Service - Iceland Highlights

— **Service de transport de bagages** vers les hôtels : idéal pour les visiteurs souhaitant explorer la ville dès leur arrivée;

— **Autobus touristique hop-on hop-off**, opéré par City Sightseeing, avec des départs toutes les 30 minutes de 8 h 30 à 16 h 30 durant la saison estivale. Ce service couvre les attractions principales et relie le terminal de croisières au centre[66].

Reykjavik City Card : une invitation à découvrir la ville



Afin d'encourager l'exploration de ses trésors culturels, la Ville propose la Reykjavik City Card, une carte touristique disponible pour 24, 48 ou 72 heures, offrant un accès privilégié à de nombreuses activités :

— Entrée gratuite dans la majorité des musées, galeries d'art et centres culturels;

— Accès illimité au réseau de transport en commun;

— Accès aux piscines géothermales municipales, véritable expérience islandaise;

— Rabais dans des cafés, boutiques et pour certaines excursions.

Cette carte est un outil incontournable pour les visiteurs souhaitant plonger dans la richesse historique et artistique de la capitale islandaise.

Une offre axée vers la culture et l'histoire

La ville propose aux visiteurs une offre muséale variée et accessible, qui permet de découvrir les grands pans de l'histoire islandaise, les spécificités de la culture locale. Si cette offre occupe une place aussi importante dans le positionnement touristique de la capitale, c'est en grande partie grâce à une intégration réussie qui s'applique à différents niveaux :

[66] Visite de Reykjavik en Bus Hop On Hop Off avec Arrêts Multiples | Guide to Iceland



Intégration harmonieuse dans le tissu urbain

Les musées et sites patrimoniaux de Reykjavik sont étroitement liés à l'histoire et à l'évolution de la ville. Par exemple, le Musée d'art de Reykjavik occupe trois sites distincts : Hafnarhús, un ancien entrepôt portuaire rénové; Kjarvalsstaðir, un bâtiment moderniste intégré au parc de Miklatún; et Ásmundarsafn, ancienne résidence et atelier du sculpteur Ásmundur Sveinsson, transformée en musée. Cette approche permet de préserver le patrimoine bâti tout en le réaffectant à des usages culturels[67].

Une concentration géographique facilitant l'accès

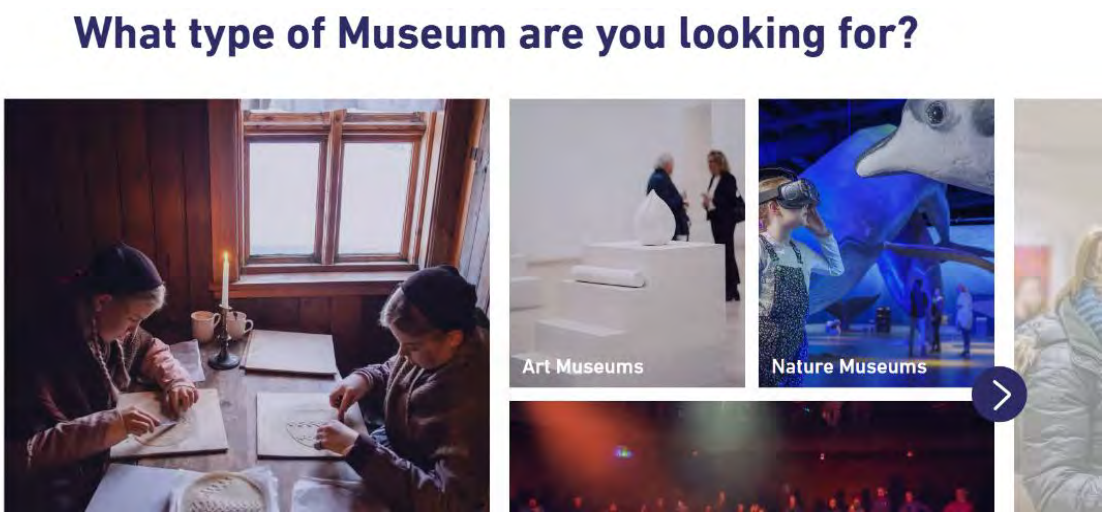
Reykjavik est une ville compacte où de nombreux musées et sites historiques sont situés à proximité les uns des autres. Par exemple, le **Musée national d'Islande**, la **Galerie nationale**, la **Maison nordique** et le **Harpa**, salle de concert emblématique, sont tous accessibles à pied depuis le centre-ville. Cette proximité encourage les visiteurs à explorer plusieurs sites en une journée, renforçant ainsi l'attrait culturel de la ville.

Une politique culturelle proactive

La municipalité de Reykjavik et les institutions culturelles locales ont mis en place des initiatives pour promouvoir l'offre muséale. La **Reykjavik City Card** comme vu précédemment en est un exemple notable. De plus, des événements culturels réguliers, tels que des festivals et des expositions temporaires, dynamisent la scène artistique locale.

[67] Musée d'Art de Reykjavik — Wikipédia

Une offre muséale exceptionnelle et immersive



Source : Visit Reykjavik

L'offre proposée couvre un large éventail de thématiques qui sauront plaire à une vaste clientèle : histoire, art, science, nature, culture viking, etc.

Parmi les musées et expériences les plus populaires :

— National Museum of Iceland – retraçant l'histoire islandaise du Moyen Âge à nos jours;

— Reykjavik Art Museum – le plus grand musée d'art visuel d'Islande, réparti sur trois sites;

— Aurora Reykjavik – musée interactif sur les aurores boréales;

— Perlan Museum – et sa Géothermal Exhibition, combinant nature, science et technologie;

— Lava Show – expérience unique simulant une éruption volcanique réelle avec de la lave en fusion;

— FlyOver Iceland – survol immersif du pays, combinant technologie et narration culturelle.

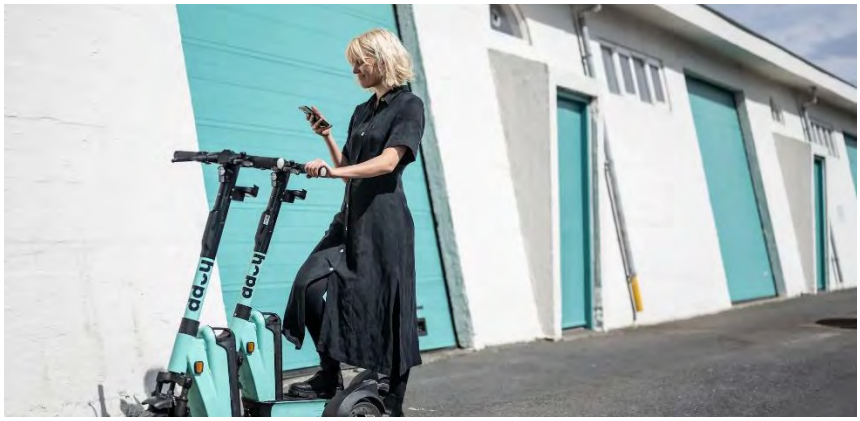
Grâce à des approches interactives et immersives, les institutions culturelles de Reykjavik s'adressent à un large public, offrant une porte d'entrée captivante vers l'histoire, les légendes, les traditions et les innovations.

Options de mobilité

Application Hopp – Une solution de transport flexible pour les visiteurs[68]

L'application mobile Hopp offre une plateforme centralisée pour choisir et louer différents modes de transport à Reykjavik. Elle permet notamment d'accéder à un service d'autopartage, avec des voitures et des fourgonnettes disponibles à la location à court terme. La tarification est basée sur l'usage, à raison de 50 ISK par minute. Hopp permet aussi de commander un taxi directement via l'application, simplifiant les déplacements ponctuels en ville. Enfin, des scooters électriques en libre-service sont également proposés. Grâce à l'application, les visiteurs peuvent repérer un scooter à proximité, le déverrouiller à l'aide d'un code QR et explorer la ville à leur rythme, de manière pratique et autonome.

[68] Hopp | Visit Reykjavík



Mobilité active – Vélo-partage Donkey Republic

Géré par Framúrskarandi ehf, un service de vélopartage est disponible depuis 2019 à Reykjavik mettant à disposition plus d'une centaine de vélos répartis sur 40 endroits stratégiques[69].

Mobilité active – Location de vélo

Deux compagnies proposent aussi la location de vélo et d'équipements offrant aussi des excursions guidées. L'une de ces deux compagnies est située près du vieux port tandis que la seconde est située dans le centre-ville[70].

Transport collectif - Autobus publics Strætó

Reykjavik dispose également d'un service d'autobus public. Comme mentionné précédemment ce service est facilement accessible pour les visiteurs et même mis de l'avant grâce à la carte Reykjavik City Card qui permet d'utiliser le service gratuitement. Par ailleurs, certains autobus Strætó disposent d'un support à vélo permettant aux cyclistes d'utiliser le service moyennant d'un petit extra de 4,000 kr.

Transport touristique - Bus Hop-On, Hop-Off

Un service populaire pour les visiteurs est le bus touristique Hop-On, Hop-Off. Ce service permet aux passagers de monter et descendre à divers points d'intérêt de la ville. Il dessert des sites majeurs tels que la Hallgrimskirkja, le musée national d'Islande, et le Harpa. Les bus passent à des intervalles réguliers et facilitent l'exploration de Reykjavik sans contrainte de transport. Le service est disponible principalement pendant la saison estivale et est un excellent moyen de découvrir la ville et ses attraits.

[69] Nouveau service de partage de vélos à Reykjavik
[70] Location vélo à REYKJAVÍK - Islande en 2025 - Petit Futé

6.3.2 Tendances

Les études de cas d'interfaces portuaires et maritimes ont permis de documenter une grande partie des réponses offertes aux enjeux et défis rencontrés dans le secteur de la Traverse. Néanmoins, quatre tendances complémentaires ont été explorées en raison de leur potentiel d'inspiration sur le plan des bonnes pratiques d'aménagement intégré à la trame urbaine :

— Les stationnements étagés multifonctionnels;
— Les bains portuaires;
— Les commerces et restaurants saisonniers;
— Le conteneur maritime, comme produit versatile pour les commerces saisonniers ou éphémères.

STATIONNEMENTS ÉTAGÉS MULTIFONCTIONNELS

Le développement de stationnements étagés répond au besoin de rationaliser l'utilisation de l'espace urbain : il s'agit d'une solution efficace en milieu urbain, permettant de réduire l'emprise au sol dédiée aux voitures. En libérant de l'espace, ils offrent l'occasion d'aménager d'autres usages plus attrayants, comme des parcs, des espaces publics ou des équipements collectifs. Leur conception polyvalente permet également d'intégrer des commerces, des restaurants ou même des projets artistiques novateurs.

De fait, la documentation des tendances en cours met en évidence que les stationnements étagés sont toujours plus largement conçus comme des espaces multifonctionnels dédiés à un éventail d'autres usages. Cette situation présente un potentiel intéressant pour le secteur de la Traverse. En effet, comme présenté dans le portrait-diagnostic, d'autres types de mobilités que l'auto sont présentes dans le secteur et génèrent des besoins d'infrastructures et de services comparables à ceux identifiés dans les études de cas sur les interfaces portuaires et maritimes : mobilités actives et collectives à vélo et à pied, autopartage, mobilités en transport collectif.

Les exemples suivants présentent des configurations inspirantes et adaptables aux besoins identifiés dans le secteur de la Traverse :

— **The Z** est un stationnement intérieur pour voitures à Détroit… mais pas comme les autres. Cet espace unique se transforme en véritable **galerie d'art urbain**, mettant en valeur **des œuvres de graffitis et d'art mural** qui habillent les murs intérieurs du bâtiment. À tel point que The Z Parking est désormais un attrait touristique en soi. Le concept est le fruit d'une collaboration entre Bedrock, Library Street Collective et 27 artistes de renommée internationale issus du monde du *street art* et de la fresque murale. Le résultat : des façades tridimensionnelles, des éclairages LED et des œuvres spectaculaires qui créent une ambiance immersive. Au rez-de-chaussée, des **espaces commerciaux et de restauration** complètent l'ensemble, favorisant une mixité des usages et animant le lieu au-delà de sa fonction première[71].

[71] "the Z" Parking and Retail Development | Architect Magazine

FIGURE 51 - Stationnement The Z, Detroit



© : Architect Magazine



© : CodyRoss

— *Le stationnement Éthel,* situé dans l'arrondissement de Verdun, fait l'objet d'une initiative de la Ville de Montréal visant à revitaliser ses espaces sous-utilisés. Le dernier étage a ainsi été transformé en un lieu rassembleur : le Jardin d'Éthel. Ce nouvel espace public mise sur le verdissement, l'agriculture urbaine, ainsi que l'art et la culture, tout en offrant un point de vue privilégié sur la ville. Une programmation diversifiée y est proposée tout au long de la saison, incluant du jardinage nourricier, des projections, des célébrations et d'autres activités ouvertes à la population[72].

FIGURE 52 - Stationnement Ethel, arrondissement de Verdun



© : Ville de Montréal

Ces deux exemples montrent que des équipements tels qu'un centre d'interprétation, une terrasse aménagée, un lien vertical entre haut et bas de la falaise, une utilisation ludique d'une des parois verticales du bâtiment ou encore des espaces dédiés au stationnement sécuritaire de vélos pourraient facilement se combiner à l'aménagement d'un stationnement étagé à même de libérer de l'espace dans le secteur de la Traverse.

[72] Le Jardin Éthel | Ville de Montréal

BAINS PORTUAIRES

Les **bains portuaires** sont des aménagements de plus en plus présents dans les milieux urbains, particulièrement en bordure des zones portuaires. Dans le cas du secteur de la Traverse, où la qualité de l'eau du fleuve est médiocre, un tel aménagement permettrait de compléter la gamme des installations présente sur le Quai Paquet par des infrastructures ludiques et familiales saisonnières orientées vers la valorisation de l'identité maritime du secteur.

Les bains portuaires offrent un espace de rafraîchissement accessible en période estivale, tout en contribuant à la réduction des îlots de chaleur. Inspirés des pratiques européennes en matière de tourisme de bien-être, ces installations allient design soigné et fonctionnalité, tout en favorisant la mise en valeur des berges et l'accès à l'eau en milieu urbain. Ces aménagements peuvent être à des échelles différentes et présenter des configurations variables selon la qualité des eaux.

— Le *havnebadet* d'Aarhus, c'est-à-dire le « bain du port » de cette ville de 350 000 habitants, peut servir d'exemple d'une promenade commerciale évolutive associée à un équipement récréotouristique municipal. En 2018, la Ville a inauguré son *havnebadet,* un ensemble de piscines flottantes à même les eaux du port. Les installations comprennent un grand bassin rectangulaire de 50 mètres, un bassin circulaire pour les plongeons, une piscine à fond incliné pour les enfants et deux saunas. Le complexe peut accueillir 650 baigneurs à la fois (mais beaucoup plus sur l'ensemble du site). La promenade surélevée met en valeur la vue imprenable sur l'Architecture urbaine et le paysage côtier rend cet espace particulier. Il s'agit d'un bel exemple d'aménagement qui marie nature, urbanisme et plaisir estival. L'accès est d'ailleurs gratuit à tous.

FIGURE 53 - Vue d'ensemble du *havnebadet* d'Aarhus

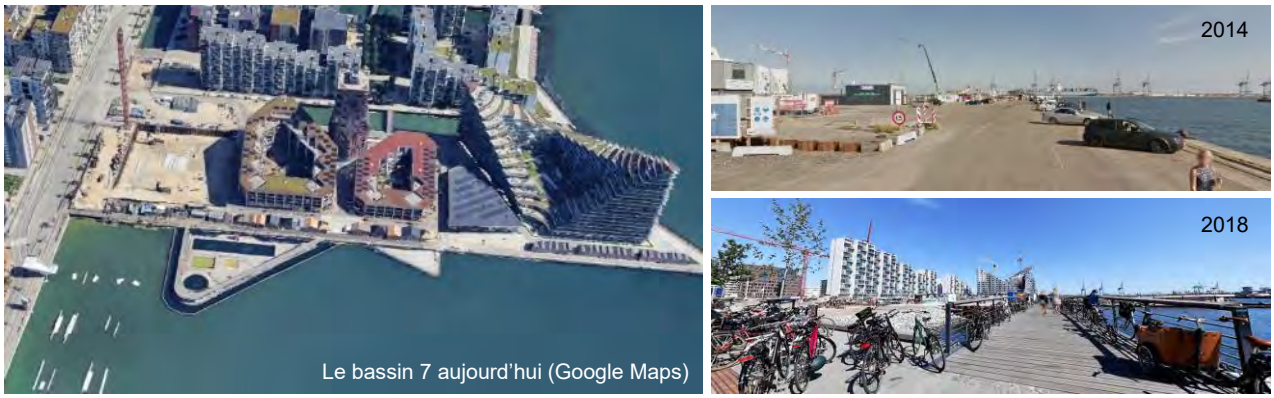




L'association AWC (Aarhus Watersports Complex) a rapidement installé un site d'activités tout à côté du *havnebadet*. La clientèle peut profiter de leurs installations de wakeboard, ski nautique et kneeboard. L'entreprise loue également des planches à pagaie.

Le développement de ces équipements s'est fait en parallèle à un vaste projet de revitalisation multifonctionnelle de l'ensemble du bassin 7 qui couvre 18 000 m². Entre 2017 et 2022, les terrains vacants de ce vaste quai ont accueilli un hôtel avec centre de conférence, une salle de spectacle et quatre complexes résidentiels. Ce projet s'inscrivait dans la continuité du redéveloppement de la zone portuaire (Aarhus Ø).

FIGURE 54 - Le développement du Bassin 7



Dès 2018, des petits commerces de service alimentaire se sont installés le long du « pont-promenade » qui donne accès au *havnebadet.* Ils ont d'abord pris la forme de kiosques modulaires ou construits à même des conteneurs maritimes. L'utilisation de telles structures temporaires était indiquée dans le contexte : la période d'exploitation du complexe se limitait à une courte saison de trois mois en été.

FIGURE 55 - La promenade du *havnebadet* en juillet 2018



Source : Google Maps – Streetview

En 2018, on comptait quatre commerçants avec une offre adaptée à la clientèle : Bar & Street Coffee, Metin's Grill (grillades turques), Sea Ducktion (cantine-bar) et Hansen's (crèmerie).

Aujourd'hui, avec la croissance fulgurante de la demande du quartier, les structures temporaires ont laissé la place à de petits bâtiments commerciaux permanents, ouverts à l'année. Ces locaux ont une façade sur la promenade du *havnebadet*, mais ont également une interface sur le quartier résidentiel, à l'arrière.

FIGURE 56 - Les structures permanentes pour les restaurateurs de la promenade du *havnebadet*



FIGURE 57 - Promenade du *havnebadet* : interface des établissements sur le quartier arrière



Parmi les restaurateurs qui occupent ces emplacements figurent Tipsy (végétarien), Skovmollen (gastronomie danoise), Vesterlauget (bistro), Hella Bar et Street Coffee Port. Deux kiosques présents en 2018 (Bar & Street Coffee et Metin's Grill) sont toujours en activité. La liste complète des établissements n'a cependant pu être dressée. On sait toutefois que d'autres établissements de restauration se sont développés au rez-de-chaussée des immeubles résidentiels du nouveau quartier densément peuplé.

Badeschiff sur la rivière Spree, Berlin

À Berlin, en 2004, on a créé une piscine flottante de 32 mètres à même les restes d'un ancien cargo. La piscine n'utilise pas les eaux de la rivière Spree, de qualité médiocre. Toutefois, l'installation constitue une avancée dans le cours d'eau, offrant une vue intéressante sur le centre de Berlin, est reliée à la terre par un ensemble de plateformes qui forment différents niveaux de terrasses. Le projet s'inscrit dans un quartier industriel encore largement dévitalisé.

FIGURE 58 - La piscine flottante Badeschiff et le bar



Outre la baignade et la détente au soleil, on y organise des activités (yoga, événements musicaux et culturels). L'offre commerciale se limite à un bar (extérieur). Les terrasses offrent une vue panoramique sur le centre-ville berlinois.

La Piscine de la Promenade Samuel-de-Champlain, Québec

La Piscine de la Promenade Samuel-de-Champlain s'insère dans un projet d'ampleur de parc linéaire le long du fleuve Saint-Laurent à Québec. En 2023, son inauguration marque une troisième phase complétée, offrant à tous une zone de rafraîchissement comprenant une plage publique, un bassin de baignade et un miroir d'eau. De plus, un pavillon a été aménagé afin d'offrir des services de restaurations.



© Commission de la capitale nationale du Québec

Le Solstice Sauna, North Hatley

Le Solstice Sauna est un sauna communautaire et mobile installé aux abords du lac Massawippi à North Hatley au Québec. Depuis 2022, ce sauna nouveau genre propose des expériences de 75 minutes en séance publique ou privée, et ce, sur réservation pour assurer la capacité d'accueil. Les utilisateurs peuvent se rafraîchir directement dans l'eau du lac. Résultat : le Solstice Sauna est un exemple inspirant d'une bonne utilisation des plages et des quais publics en saison hivernale qui sont normalement abandonnés tout l'hiver.



Source : Solstice Sauna

COMMERCES ET RESTAURANTS SAISONNIERS

Les sites touristiques soumis à un achalandage saisonnier ne sont pas rares au Québec comme ailleurs dans l'hémisphère nord. L'utilisation d'infrastructures temporaires, avec des conditions d'occupation flexible, est souvent la seule façon de garantir l'exploitation rentable d'un commerce ou d'un restaurant.

Les boutiques « Small Shop » du Vieux-Port de Montréal sont un exemple intéressant. Des conteneurs maritimes ont été transformés en boutiques cadeaux et souvenirs et placés côte à côte pour former une allée d'une quinzaine de petits étals : cadeaux, accessoires vestimentaires, bijoux, artisanat, gâteries, friandises et bonbons, etc. Elles sont ouvertes du 13 mai au 15 octobre, de 11 h à 22 h.

FIGURE 59 - L'allée des « Small Shops » au Vieux-Port de Montréal



Les infrastructures récréotouristiques du port de Québec peuvent aussi servir de référence. L'achalandage se concentre largement durant l'été. Les deux principales zones, la Cale du port et l'Oasis du Port ont une offre commerciale relativement limitée : services de bar, cuisine de rue et alimentation d'appoint (collations, gâteries et produits glacés).

Dans le secteur de la Cale, on compte deux bars extérieurs et un camion de cuisine de rue (La Cage brasserie sportive). Dans celle de l'Oasis, il y a un kiosque aménagé dans un conteneur maritime (La Folle Tablée – Crèmerie et beignerie). Ces kiosques et camions adaptent leurs opérations aux périodes d'achalandage et aux aléas de la météo.

FIGURE 60 - Deux bars extérieurs dans le secteur de la Cale du port de Québec



FIGURE 61 - Le conteneur maritime aménagé pour La Folle Tablée dans le secteur de l'Oasis du Port de Québec



Sinon, l'offre alimentaire dans la zone portuaire est également assurée par le restaurant Le Café du Monde, dans l'immeuble de la Société du Port de Québec et du terminal des croisières (service complet, menu bistro, vue sur le port et le Vieux-Québec). Il convient également de mentionner que la zone portuaire est à proximité immédiate du Petit Champlain avec une offre commerciale et alimentaire très complète et variée.

LE CONTENEUR MARITIME, UN PRODUIT VERSATILE POUR LES COMMERCES SAISONNIERS OU ÉPHÉMÈRES

L'adaptation et l'utilisation de conteneurs maritimes à des fins commerciales ont été privilégiées par plusieurs designers à travers le monde dans la planification et la revitalisation de zones industrielles et portuaires. D'abord, ils sont en parfaite cohérence avec l'historique de ces milieux. Ensuite, ils sont versatiles et malléables et peuvent s'adapter à presque tous les contextes commerciaux : du simple étal, à la boutique plus traditionnelle, jusqu'à la cuisine professionnelle d'un restaurateur. Comme des blocs de construction, on peut les superposer, les couper, les fusionner et les installer de façon à créer des espaces singuliers et créatifs. Les quelques pages qui suivent présentent un éventail d'exemples inspirants.

Sur le plan de la gouvernance, la variété des types de projets reflète un grand éventail de possibilités pour encadrer l'utilisation des conteneurs dans l'aménagement d'espaces publics :

- **Projets municipaux en régie directe** – La ville planifie, finance et gère entièrement le projet. Elle achète ou loue les conteneurs, puis mandate un entrepreneur ou une firme pour l'installation et l'entretien – (ex. : la Piscinette de Montréal – 50 000 $)
- **Location ou achat par appel d'offres** - La ville lance un appel d'offres pour louer ou acheter des conteneurs transformés;
- **Partenariats publics-privé ou communautaire** : La ville collabore avec des entreprises ou des organismes communautaires. Elle fournit l'espace public, parfois un financement partiel, tandis que le partenaire fournit, aménage ou exploite les conteneurs;
- **Incubation de projets pilotes** : Des projets sont lancés à petite échelle dans un cadre expérimental, souvent avec des partenaires universitaires, des urbanistes ou des designers (ex. : initiatives de l'UQAM ou du Design Montréal Lab).

Le choix dépend de la durée du projet (temporaire ou permanent), du budget et de la volonté d'impliquer les acteurs locaux. Il dépend aussi de la capacité des acteurs locaux, notamment les commerçants, de s'impliquer financièrement ou de répondre à la demande additionnelle à celle de leur commerce principal. La Barberie à Québec, Le Porchetta Box et le MUVBOX à Montréal sont des exemples de commerçants opérant des conteneurs sur des places publiques en plus de leur place d'affaires régulières.



Wapping Wharf, Bristol, Angleterre. Une zone industrialo-portuaire en bordure du canal Feeder (écluses de la rivière Avon) a été revitalisée à des fins résidentielles avec une composante commerciale formée de deux ensembles de conteneurs maritimes. Un premier ensemble (Cargo 1), à l'avant-plan, regroupe quatre restaurants de quartier. Le deuxième ensemble (Cargo 2), à l'arrière-plan, comprend une vingtaine de petits commerces, services et restaurants aménagés dans plusieurs conteneurs assemblés dans le sens de la longueur. Des terrasses sont aménagées sur les toits.





Restaurant **The Gulf** à Orange Beach, Alabama. Restaurant-bar installé sur la plage et formé d'une demi-douzaine de conteneurs maritimes organisés de façon à créer des zones d'intimité, des comptoirs de bar, des terrasses panoramiques, etc.





Source des photos: Site internet du fabricant LOKI

Le fabricant québécois LOKI propose une grande variété de concepts d'aménagements.



Source de la photo: Designstack.co

Le Contenedores Food Place, en banlieue de Medellín en Colombie, regroupe sept restaurants.



Source de la photo: Site internet de Remodelista. Photo offerte par Guillaume Noiseux.

Un des concepts de restaurants « pop-up » de la société MUVBOX dans les années 2010-2015 dans le Vieux-Port de Montréal. La compagnie est fermée depuis la pandémie.





Source des photos: Site internet de Groundswell Design Group

Detroit Holiday Village, au Cadillac Square, est un marché d'hiver dans le style « marché de Noël » qui propose une offre variée de cadeaux, articles vestimentaires et artisanat entre le 7 novembre et le 5 janvier. Les boutiques sont aménagées dans des structures non permanentes. En avril, un festival de cuisine de rue y est organisé (Downtown Street Eats) avec camions et kiosques.




Source des photos: Site internet de Cuit Zine Moi

Petit restaurant de quartier dans le village de Métabetchouan-Lac-à-la-Croix, dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.


Source des photos: netbox-containers.fr



Restaurant de plage L'Albatros, construit à l'aide de 14 conteneurs pour une surface totale de 320 m² incluant cuisine, salle à manger et espace lounge. Le restaurant, situé à La Baule en Bretagne (France) est monté et démonté chaque année.



Source des photos: capsa-




Restaurant Le Café 2 la Gare, qui avait subi un incendie en 2016, avait reconstruit l'établissement avec huit conteneurs maritimes : deux pour la cuisine et six pour la salle à manger. L'installation était permanente et isolée. Le restaurant de Brignais, près de Lyon, a fermé ses portes en 2022 (pour des raisons autres que la qualité des installations).







Plusieurs façons d’innover et de déguiser le conteneur.









Bar constitué d’un seul conteneur de 20 pieds simplement peint en noir et équipé d’un auvent.

Section 07

Potentiel de développement et de redéveloppement



7 POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET DE REDÉVELOPPEMENT

L'évaluation du potentiel de développement et de redéveloppement du secteur de la Traverse a été réalisée sur la base de la documentation de référence disponible. La démarche vise à évaluer, à très haut niveau et à titre indicatif, le potentiel du secteur.

Au vu des résultats de cet exercice, ainsi que de la réflexion générale dans laquelle s'insère cette estimation, l'analyse tente aussi de qualifier – de manière très théorique – le potentiel d'une zone plus large, qui comprend l'axe structurant de type 3 (ligne de transport collectif Lévisien 2), les noyaux traditionnels du Vieux-Lévis et du Vieux-Lauzon ainsi que le pôle structurant Desjardins.

L'exercice a tenu compte :

— Des constats du diagnostic FFMO;
— Des horizons potentiels de développement;
— Des orientations énoncées dans les documents de planification;
— De la nature des terrains développables et redéveloppables et des contraintes associées à ces activités;
— Du potentiel fiscal et des enjeux d'optimisation de l'utilisation du territoire.

7.1 SECTEUR DE LA TRAVERSE

L'analyse du potentiel de développement et de redéveloppement dans le secteur de la Traverse a porté principalement sur :

— Des terrains vacants ciblés pour le redéveloppement/projet de stationnement étagé (lots 2 434 863, 2 434 515, 2 434 516, 2 434 517);
— Des terrains vacants initialement ciblés pour le projet d'hôtel (lots 2 434 868, 2 434 867);
— Des terrains vacants ciblés pour le redéveloppement et actuellement occupés par des stationnements (lots 2 660 562, 2 660 561, 2 434 864, 2 434 861);
— Des terrains ciblés pour le redéveloppement et actuellement construits (lots 2 434 861, 2 660 560, 2 434 878, 2 434 879, 2 434 8802 434 881, 2 434 882);
— Un terrain ciblé pour le redéveloppement commercial (ancienne gare intermodale) (lot 5 368 213).

Ces terrains, lots et immeubles sont présentés sur la carte suivante « Potentiel de développement et de redéveloppement – Secteur de la Traverse ».

La carte « Terrains appartenant à la Ville de Lévis », présentée à la suite, met en évidence que plusieurs des terrains identifiés pour le développement et le redéveloppement sont déjà de propriété municipale.

FIGURE 62 - Potentiel de développement et de redéveloppement – Secteur de la Traverse



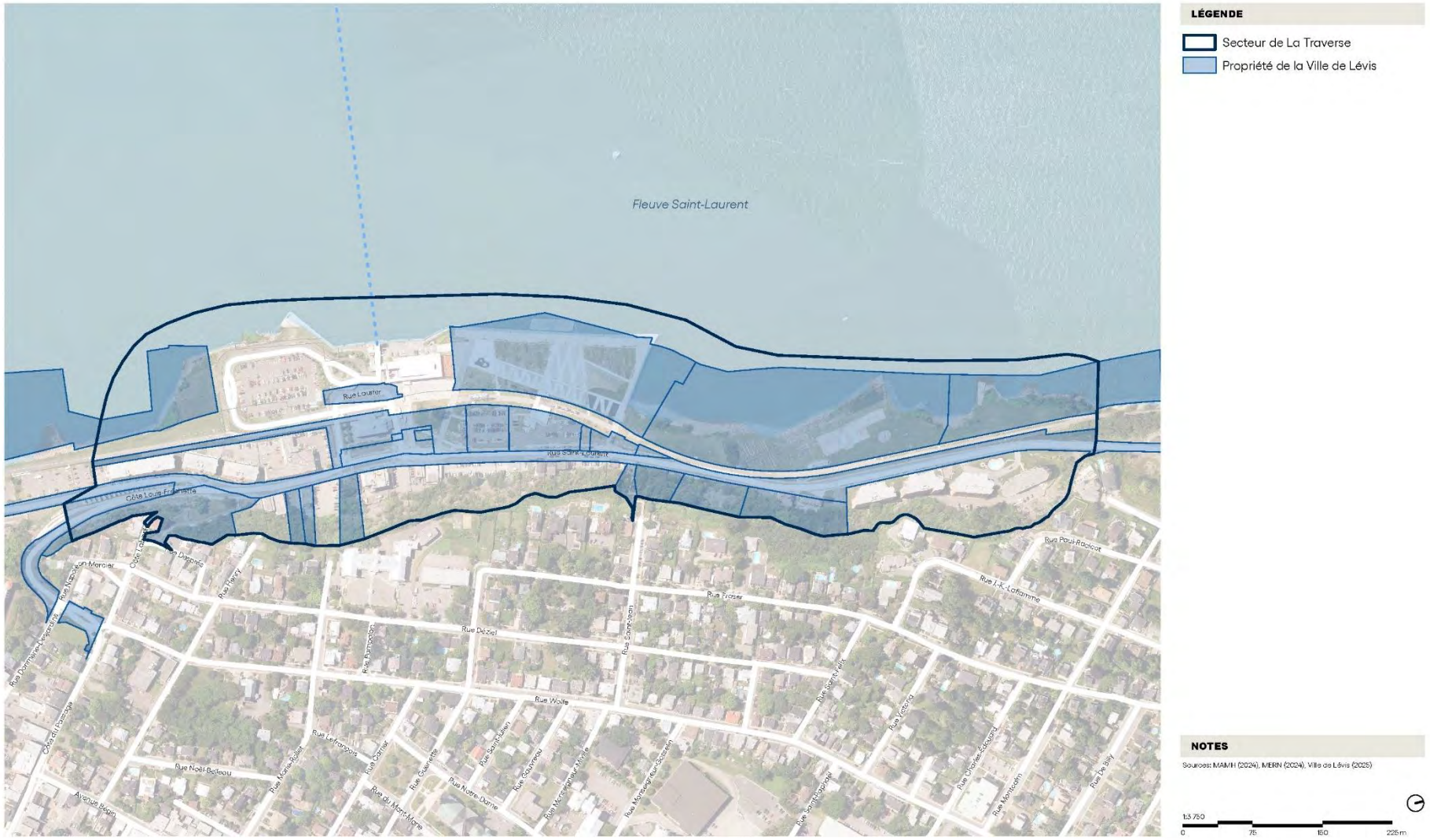
BC2 | Ville de Lévis

Potentiel de développement et de redéveloppement - Secteur de la Traverse
Revitalisation du secteur de la Traverse

17 juillet 2025
PRÉLIMINAIRE

Version 01
PROJET 5422403

FIGURE 63 - Terrains appartenant à la Ville de Lévis



BC2 | Ville de Lévis | Terrains appartenant à la Ville de Lévis **Revitalisation du secteur de la Traverse** | 13 juin 2025 **PRÉLIMINAIRE** | Version 01 **PROJET 5422403**

7.1.1 Potentiel de développement et de redéveloppement résidentiel

Les paramètres appliqués sont les suivants :

— Le règlement de zonage prescrit une densité minimale de 50 logements par hectare (haute densité, secteur mixte – voir portrait), base sur laquelle le potentiel de développement et de redéveloppement minimal a été calculé;
— Néanmoins, les immeubles multilogements présents aux extrémités est et ouest du secteur de la Traverse présentent des densités deux à trois fois plus élevées que celle prescrite au règlement;
— De plus, les bâtiments, dans le secteur visé, peuvent atteindre une hauteur de six étages en moyenne. Cette disposition a fait l'objet de l'octroi d'une dérogation dans le cadre du projet de développement de l'hôtel de la Traverse pour permettre une hauteur de huit étages.

Au regard des objectifs de densification poursuivis par la Ville de Lévis, il est donc admis que la densité visée dans le secteur pourrait se situer autour de 100 logements par hectare.

Les paramètres appliqués pour évaluer, de manière sommaire, les recettes fiscales associées au développement et au redéveloppement résidentiel dans le secteur de la Traverse sont présentés ci-après.

Par ailleurs, les éléments suivants ont été ajustés :

— Le nombre maximal de logements visé avec une densité moyenne de 100 logements à l'hectare est de 148;
— La plupart des terrains concernés sont occupés à 50 % par la falaise. Leur potentiel de développement se concentre donc sur environ la moitié de l'espace disponible, en raison de la très forte contrainte qu'exerce le dénivelé topographique pour la construction;
— En admettant que, par le jeu des hauteurs, il serait possible de contrer une partie de ces contraintes, le nombre de logements potentiels est porté à **118 unités** (80 % du nombre maximal visé);
— Selon une revue sur Centris, la dimension moyenne d'un logement dans l'arrondissement Desjardins, quartier Lévis, est de 120 mètres carrés. La volonté étant d'attirer de jeunes professionnels, voire des familles dans le secteur, cette dimension est alignée avec les besoins identifiés;
— Selon une revue sur Centris, le prix moyen d'un logement neuf de 120 mètres carrés dans l'arrondissement Desjardins, quartier Lévis, se situe à environ 460 000 $;
— Le taux de taxe foncière pour les immeubles résidentiels de six logements et plus pour l'année 2025 à Lévis se situe à 0,8591 $/100 $ d'évaluation[73]. Cette situation sera la plus probable dans le secteur de la Traverse advenant le développement et le redéveloppement résidentiel du secteur.

Le potentiel fiscal théorique maximal se situe donc à environ **466 319,00$ pour 118 logements**, advenant le développement et le redéveloppement résidentiel complet.

Il faut tenir compte du fait qu'advenant la construction d'un stationnement étagé et d'un hôtel, ce potentiel serait alors divisé par près de trois. Seuls 43 logements d'une moyenne de 120 mètres carrés pourraient être développés sur les terrains restants disponibles au développement et au redéveloppement, pour un potentiel fiscal théorique de 170 720,00 $.

[73] https://www.ville.levis.qc.ca/uploads/tx_lborules/RV-2024-35-01.pdf, consulté le 4 mai 2025.

TABLEAU 42 - Potentiel de développement et de redéveloppement résidentiel dans le secteur de la Traverse

TYPE DE TERRAIN	SUPERFICIE (HECTARE)	DENSITÉ MINIMALE (LOG/HA)	NOMBRE DE LOGEMENTS THÉORIQUE MINIMAL	DENSITÉ MOYENNE VISÉE (LOG/HA)	NOMBRE DE LOGEMENTS VISÉ
Terrains ciblés pour le redéveloppement/projet de stationnement étagé (lots 2 434 863, 2 434 515, 2 434 516, 2 434 517)	0,52	50	26	100	52
Vacant (non développable)	0,37	50		100	
Vacant - Terrain ciblé pour le projet d'hôtel (lots 2 434 868, 2 434 867)	0,43	50	21	100	42
Terrains ciblés pour le redéveloppement et actuellement occupés par des stationnements (lots 2 660 562, 2 660 561, 2 434 864, 2 434 861)	0,19	50	9	100	18
Terrains ciblés pour le redéveloppement et actuellement construits (lots 2 434 861, 2 660 560, 2 434 878, 2 434 879, 2 434 880, 2 434 881, 2 434 882)	0,36	50	18	100	36
Redéveloppement commercial (ancienne gare intermodale) (lot 5 368 213)	0,14	50		100	
TOTAL	**2,01**		**74**		**148**
	Excluant lots 2 434 863, 2 434 515, 2 434 516, 2 434 517		**48**		**96**

Source : Rôle foncier de la Ville de Lévis, 2025. Note : les codes de couleur renvoient aux lots présentés sur la carte précédente.

7.1.2 Potentiel de développement et de redéveloppement commercial

Le potentiel de développement et de redéveloppement commercial se concentre sur les terrains identifiés à cet effet ainsi que sur le terrain de l'ancienne gare intermodale.

Les paramètres retenus pour l'analyse sont les suivants :

— La superficie disponible au développement et au redéveloppement porte sur environ 50 % de la superficie des lots. Cette superficie développable est réduite par les règles d'aménagement (espaces de circulation, espaces aménagés);
— Environ 5 300 mètres carrés d'espace commercial pourraient être développés ou redéveloppés en rez-de-chaussée, advenant la construction de bâtiments mixtes le long de la rue Saint-Laurent;
— Le redéveloppement de l'ancienne gare intermodale pourrait amener une superficie commerciale de 1 400 mètres carrés environ :

    - > Le bâtiment actuel couvre une superficie de 567 mètres carrés (rez-de-chaussée et étage), auxquels s'ajoutent les 836 mètres carrés du préau[74];
    - > L'accroissement de l'emprise au sol du bâtiment et le développement commercial sur deux à plusieurs étages pourraient permettre de maximiser le potentiel de l'immeuble dans le cadre d'une démarche de redéveloppement;
    - > Celle-ci pourrait préserver la fonction communautaire remplie par l'édifice en mettant en valeur les vues privilégiées dans le cadre d'un aménagement de type toit-terrasse.
    - > Une étude complémentaire sur la réutilisation adaptative du bâtiment, sa démolition et sa reconstruction sur le site même ou à un emplacement différent permettra d'identifier le potentiel de redéveloppement réel de ce bâtiment ou de l'immeuble.
- — Une revue du guide des coûts de la construction 2025 du Groupe Altus a permis d'identifier le coût de construction moyen dans un contexte de référence, celui de Montréal (immeuble commercial de cinq étages et moins). Elle s'élève à 2 515 $ par mètre carré.
- — Selon Centris, une comparaison sommaire de la tendance des prix de vente pour les immeubles commerciaux ou mixtes récents à Lévis amène à la conclusion que le prix moyen est comparable avec celui identifié pour les coûts de construction 2025, soit 2 467 $ par mètre carré;
- — Le taux de taxe foncière pour les immeubles non résidentiels pour l'année 2025 à Lévis se situait à 2,5747 $ par 100 $ d'évaluation;

Le potentiel fiscal théorique maximal pour le développement et le redéveloppement commercial atteint donc environ 433 782 $, advenant le développement et le redéveloppement complet des immeubles identifiés précédemment.

Ce calcul exclut le développement d'un établissement hôtelier dans le secteur, lequel pourrait avoir des retombées fiscales plus importantes, comme le signale l'étude de faisabilité réalisée pour le projet de l'hôtel de la Traverse.

Au total, le potentiel fiscal théorique maximal lié au développement et au redéveloppement commercial et résidentiel dans le secteur de la Traverse, en excluant les activités déjà présentes sur les immeubles ciblés, se situe à environ **900 101 $** pour 6 700 mètres carrés d'espace commercial et 118 logements de 120 mètres carrés chacun en moyenne environ.

Il s'agit d'un potentiel limité, autant en termes de nombre de logements que de superficie commerciale et de retombées fiscales.

TABLEAU 43 - Potentiel fiscal théorique maximal dans le secteur de la Traverse

SECTEUR	NOMBRE DE LOGEMENTS	SUPERFICIE COMMERCIALE DÉVELOPPABLE (M²)	POTENTIEL FISCAL THÉORIQUE
Secteur de la Traverse (résidentiel)	118		466 319,00 $
Secteur de la Traverse (commercial)		6 700	433 782,00 $
TOTAL	**118**	**6 700**	**900 101,00 $**

Source : Rôle foncier de la Ville de Lévis, taux de taxation foncière de la Ville de Lévis, 2025.

[74] Boudreau, Fortier, Huot – Société d'architecture (2015). Réhabilitation de la gare intermodale de Lévis, page 38.

7.2 ZONE D'INFLUENCE

Le secteur de la Traverse se situe néanmoins dans une zone fortement dynamique sur le plan du développement et du redéveloppement. L'ensemble des documents de planification conclu au rôle stratégique que joueront les axes structurants, les pôles structurants ainsi que, dans une moindre mesure, les noyaux traditionnels dans la croissance de Lévis au cours des prochaines années.

Le potentiel de développement et de redéveloppement de ces secteurs a été évalué à très haut niveau pour le Vieux-Lévis et un rayon de 400 mètres autour des stations du Lévisien 2 (corridor) en tenant compte :

— Des terrains vacants;
— Du ratio de valeur bâtiment/terrain : seuls les immeubles pour lesquels la valeur du terrain excédait celle du bâtiment ont été considérés dans l'analyse pour le redéveloppement;
— Du coefficient d'emprise au sol (CES) : seuls les immeubles pour lesquels le bâtiment présentait un CES de 50 % et moins ont été considérés dans l'analyse;
— D'une densité minimale de 50 logements par hectare.

Cette analyse de haut niveau permet de conclure qu'il existe un fort potentiel de développement et de redéveloppement dans les secteurs considérés (près de 15 800 logements).

Néanmoins, les éléments suivants n'ont pas été considérés dans l'analyse :

— Les contraintes d'aménagement réelles (topographie);
— La valeur patrimoniale ou identitaire des bâtiments, ce qui pourrait amener à un résultat significativement différent pour les immeubles où la valeur du bâtiment est inférieure à celle du terrain;
— L'importance que le Schéma d'aménagement et de développement de Lévis apporte à la couverture boisée dans le Vieux-Lévis (qualité de vie, lutte aux îlots de chaleur), ce qui pourrait également avoir un impact significatif sur l'ajustement des paramètres du coefficient d'emprise au sol considérés.

Même en affinant l'analyse et en incluant ces paramètres restrictifs, le potentiel resterait élevé. Cette donnée signale donc que, malgré son propre potentiel – assez faible – le secteur de la Traverse se situe au cœur d'une zone d'influence névralgique. Les tendances des prochaines années, et notamment le développement de nouveaux projets économiques (Navaltech Québec), pourront avoir un impact significatif sur l'achalandage multimodal du secteur et la recherche d'équipements de qualité.

Dans ces conditions, la revitalisation et le développement du secteur s'organisent autour de principes liés à la captation qualitative de ces clientèles et usagers potentiels.

TABLEAU 44 - Potentiel de développement et de redéveloppement résidentiel dans la zone d'influence du secteur de la Traverse

	SUPERFICIE (HECTARES)			NOMBRE DE LOGEMENTS		
	VIEUX-LÉVIS	CORRIDOR	TOTAL	VIEUX-LÉVIS	CORRIDOR	TOTAL
Terrains vacants	16,26	100,68	116,95	813	5 034	5 847
Terrains redéveloppables (ratio de valeur bâtiment terrain inférieur à 1, CES inférieur à 50 %)	20,36	177,77	198,13	1 018	8 889	9 907
TOTAL	**36,62**	**278,45**	**315,08**	**1 831**	**13 923**	**15 754**

Source : Rôle foncier de la Ville de Lévis, 2025.

FIGURE 64 - Potentiel de développement et de redéveloppement – Vieux-Lévis et axe structurant de type 3 (Lévisien 2)



BC2 | Ville de Lévis

Potentiel de développement et de redéveloppement - Corridor de mobilité
Revitalisation du secteur de la Traverse

4 mai 2025
PRÉLIMINAIRE

Version 01
PROJET 5422403

ANNEXE 1 ANALYSE DÉTAILLÉE DES CADRES DE PLANIFICATION – 2E PROJET DE PPMADR DE LA CMQ

TABLEAU 45 - Vision et orientations applicables au secteur de la Traverse – 2e PPMADR de la CMQ

VISION STRATÉGIQUE	
« Bâtir ensemble une communauté plus forte »	
ORIENTATION	**CIBLES**
6. Favoriser la mise en place de milieux de vie durables et contribuant à la santé de la population.	— *En 2035, la majorité des **logements construits** depuis l'entrée en vigueur du PMADR s'inscriront dans des **milieux de vie complets** ayant un indice global « élevé » ou « très élevé ».* — *En 2041, chaque composante de la CMQ aura augmenté son **indice global de milieux de vie complets**.*
7. Structurer l'occupation du territoire selon la mobilité durable.	— *En 2041, la part des **déplacements effectués en modes durables** sur le territoire de la CMQ sera augmentée de 50 %.*
8. Orienter la croissance urbaine vers des localisations optimales pour assurer une occupation durable du territoire.	— *En 2041, la superficie des périmètres urbains régionaux ne sera pas augmentée.* — *En 2041, 65 % des **nouveaux logements construits** seront situés dans les **pôles et noyaux métropolitains** ou dans un **corridor de mobilité durable**.* — *En 2041, l'indice d'artificialisation des sols à l'échelle métropolitaine sera plus faible que celui mesuré sur la période 2016-2021.*
9. Mettre en valeur le territoire agricole et améliorer la sécurité alimentaire de la population.	— *En 2041, la superficie nette de la zone agricole sera maintenue.* — *En 2041, l'accessibilité géographique des aliments sera augmentée.*
10. Reconnaître les paysages et le patrimoine comme des richesses collectives contribuant à la qualité de vie et à l'identité culturelle du territoire.	— *En 2041, le nombre de **points de vue d'intérêt** métropolitain aménagés sera augmenté de 20 %.*
11. Accroître le bien-être de la population et le rayonnement du territoire par la mise en œuvre de la Trame verte et bleue métropolitaine.	— *En 2041, au moins 20 nouveaux projets pour la **mise en œuvre des planifications de la Trame verte et bleue** seront réalisés.*
12. Conserver des milieux naturels et leurs services écosystémiques.	— *En 2041, 40 % du territoire métropolitain sera constitué de milieux naturels faisant l'objet de mesures de conservation.*
13. Gérer durablement la ressource en eau.	— *En 2041, le taux d'imperméabilisation sera maintenu sous les 10 % dans les bassins versants d'intérêt métropolitain qui n'avaient pas atteint ce pourcentage en 2024.* — *En 2041, la couverture végétale sera augmentée dans les bassins versants d'intérêt métropolitain pour la restauration dont le taux d'imperméabilisation mesuré en 2024 était entre 11 % et 25 %.*
14. Accroître la résilience face aux aléas d'origine naturelle et anthropique.	— *S.O.*
15. Soutenir un aménagement du territoire favorable à une transition climatique juste.	— *D'ici 2031, l'ensemble des municipalités aura évalué les vulnérabilités et les principaux risques d'origine naturelle et anthropique en climat actuel et futur sur leur territoire et aura adapté ses outils de planification en aménagement du territoire pour en tenir compte.* — *En 2041, les vulnérabilités et les risques d'origine naturelle et anthropique en climat actuel et futur sur le territoire auront diminué.*

Source : Second projet de PMADR, CMQ.

ANNEXE 2 ANALYSE DÉTAILLÉE DES CADRES DE PLANIFICATION – SADR DE LA VILLE DE LÉVIS

TABLEAU 46 - Thématiques applicables au secteur de la Traverse – SADR de la Ville de Lévis

THÉMATIQUE	DESCRIPTION
16. Des noyaux traditionnels.	— Lignes directrices : > *Élaborer des **PPU** pour certains **noyaux traditionnels**;* > *Créer une **dynamique d'échange** entre les **noyaux traditionnels** et les autres **milieux commerciaux** et d'affaire du territoire;* > *Proposer des interventions qui tiennent compte des **particularités du milieu** et des opportunités d'aménagement et de développement.*
17. Des milieux de vie complets.	— Lignes directrices : > *Favoriser des projets qui **diversifient, poursuivent ou complètent l'offre existante** quand il s'agit d'insertion dans un milieu;* > ***Augmenter graduellement les densités** des quartiers existants afin de **soutenir l'offre commerciale** de proximité et de **transport en commun**;* > *Promouvoir l'offre de **service et de commerce de proximité**;* > *S'assurer de la présence de **services et d'espaces publics** pouvant répondre aux besoins de plusieurs clientèles distinctes.*
18. La densité résidentielle.	— Orientations : > *Mettre en valeur le **transport en commun** à haut niveau de service;* > *Favoriser la **proximité entre les usages**;* > *Favoriser la **viabilité des commerces et services** de proximité, qu'ils soient publics ou privés, dans le but de **réduire les distances** de déplacement en général;* > ***Protéger** et mettre en valeur les concentrations et les **éléments patrimoniaux** de grand intérêt.*
19. La localisation des lieux d'emploi et les catégories de lieux d'emploi.	— Constat : > *Le Vieux-Lévis et le **secteur de la Traverse** sont ciblés comme des **noyaux traditionnels** où se trouvent différents emplois.*
20. La qualité du cadre bâti.	— Lignes directrices *:* > *Porter une attention particulière à la **rénovation et à l'insertion** des bâtiments dans les secteurs **d'intérêt patrimonial** et prévoir la réhabilitation des secteurs déstructurés;* > *Assurer la bonification sinon le maintien du **paysage architectural** des **secteurs d'intérêt patrimonial**;* > *Inventorier, protéger et **mettre en valeur les espaces publics d'intérêt** (certaines emprises de rues, placettes, etc.) afin qu'ils deviennent des lieux identitaires forts des différents quartiers de Lévis;* > *Exiger, lorsque cela est opportun, des **PIIA**.*
21. La culture, les éléments identitaires et les éléments d'intérêt visuel. **22. Les points de vue d'intérêt métropolitain.**	— Lignes directrices *:* > *Reconnaître, conserver, enrichir, mettre en valeur, transmettre et promouvoir **l'ensemble de nos patrimoines**; intégrer ces éléments identitaires forts dans le développement d'activités contribuant à affirmer le sentiment d'appartenance de la population;* > *Consolider les **réseaux pédestres et cyclables** afin de relier l'ensemble des **points de vue**, mais également les principaux **attraits récréotouristiques** et y mettre en place un programme d'interprétation du **paysage**;* > *Maintenir et accroître **l'accessibilité des points de vue**, pour tous les usagers y compris les personnes à mobilité réduite, par des aménagements spécifiques et des ententes avec les propriétaires privés ou publics lorsque requis;* > ***Aménager ces lieux** afin de permettre un usage approprié du site en fonction de son caractère, mais également **des saisons** et des différentes heures de la journée;*

THÉMATIQUE	DESCRIPTION
	> *Tenir compte de la **qualité paysagère** lors de la planification et de la conception des projets récréatifs et des réseaux de transport actif.*
23. La mobilité durable : le transport collectif et le transport actif.	— Le transport collectif, lignes directrices : > ***Bonifier** l'offre et l'accessibilité au **transport collectif** sur le territoire de la ville de Lévis;* > *Revoir les exigences quant aux **cases de stationnement**; réfléchir quant à la pertinence des minimums et à celle de prévoir des maximums de cases à ne pas dépasser;* > *Localiser les **lieux d'emploi** aux bons endroits selon leurs **besoins en transport**;* — Le transport actif : lignes directrices : > *Réaliser un plan directeur des transports actifs en priorisant **l'interconnexion entre les secteurs**, la sécurité et le confort des usagers et le partage de la route;* > *Concevoir des aménagements urbains (sentiers piétonniers, passerelles) qui contribuent à **réduire les distances de déplacement** et qui favorisent **l'accessibilité universelle**;* > *Concevoir des **aménagements urbains** qui encouragent l'utilisation des **transports actifs** (largeur des trottoirs, pistes cyclables, mobilier urbain, etc.) et assurer leur entretien;* > *Planifier le développement des **réseaux piétonniers** et cyclables afin de désenclaver les zones résidentielles, de les **relier aux axes de transport en commun**, aux principaux **lieux d'emploi**, **d'études**, aux **commerces** et services de proximité, et autres **lieux d'intérêt**;* > *Réfléchir à l'optimisation et à l'entretien des infrastructures de **transport actif en période hivernale**.*

Source : SADR, Ville de Lévis.

ANNEXE 3 ANALYSE DÉTAILLÉE DES CADRES DE PLANIFICATION – PPU DU VIEUX-LÉVIS DE LA VILLE DE LÉVIS

TABLEAU 47 - Orientations et objectifs applicables au secteur de la Traverse – PPU du Vieux-Lévis de la Ville de Lévis

ORIENTATIONS	OBJECTIFS
1. Préserver et mettre en valeur les caractéristiques patrimoniales, paysagères et historiques du quartier.	— Patrimoine bâti et ensemble urbain : > *Protéger et mettre en valeur les **caractéristiques et l'histoire** des grandes institutions du quartier;* > *Préserver et bonifier les **qualités du tissu urbain ancien** du Vieux-Lévis et son ambiance spécifique;* > *Reconnaître **l'histoire et le patrimoine** du Vieux-Lévis.* — Patrimoine naturel et paysager : > *Révéler et mettre en valeur les **sites offrant des points de vue exceptionnels** et des **percées visuelles** vers le fleuve **Saint-Laurent** et la **région de Québec**;* > *Protéger et mettre en valeur la **falaise** et son **couvert végétal**;* > *Préserver et mettre en valeur le **paysage urbain** et les **éléments patrimoniaux** du Vieux-Lévis.* — Patrimoine historique et commémoration : > *Mettre en valeur les équipements et **espaces publics identitaires** du Vieux-Lévis;* > *Commémorer **l'histoire et l'évolution** du quartier ancien.* — Bâtiments et ensembles patrimoniaux à requalifier : > *Fixer les **balises** pour des projets de **requalification et de revalorisation** des **bâtiments et sites clés** du Vieux-Lévis.*
2. Favoriser le dynamisme économique, social et culturel du Vieux-Lévis.	— Développement économique et encadrement réglementaire : > *Favoriser une **desserte commerciale de proximité** répondant aux besoins de la population du quartier;* > *Développer une **économie touristique de commerces de destination** en bordure de l'avenue Bégin, **de la côte du Passage** et de la rue Saint-Louis.* — Espaces publics et lieux de rencontre : > *Aménager des **espaces propices à la rencontre** et au **rassemblement**;* > *Créer une **signature visuelle distinctive** dans le Vieux-Lévis (aménagements urbains, signalisation, graphisme, mobilier);* > ***Sécuriser les cheminements piétonniers** lors des événements.* — Espaces culturels et animation du quartier : > *Offrir des **espaces** pour l'animation et la diffusion **culturelle et artistique**;* > *Miser sur le **partenariat** avec les organismes et institutions du quartier afin de créer une **programmation continue d'activités**;* > *Faciliter la tenue **d'événements extérieurs** dans les **espaces publics** du Vieux-Lévis de façon sécuritaire et dans le respect de la quiétude des résidents.* — Logement et mixité sociale : > ***Diversifier l'offre résidentielle** afin d'attirer la venue de nouveaux ménages et de répondre aux différentes clientèles en considérant le vieillissement de la population;* > ***Augmenter le nombre de ménages et de résidents** dans le quartier du Vieux-Lévis;* > ***Consolider la trame urbaine** par la valorisation des terrains sous-utilisés et des friches urbaines et par une **densification graduelle** et **cohérente** avec le tissu urbain et la morphologie du Vieux-Lévis.*
3. Confirmer le secteur de la Traverse comme pôle d'accueil	— Offre commerciale et touristique :

ORIENTATIONS	OBJECTIFS
touristique et vitrine de la culture lévisienne.	> *Requalifier les bâtiments et densifier les terrains sous-utilisés et l'espace urbain du **secteur de la Traverse** pour offrir un **milieu de vie de qualité** et un **espace commercial attrayant et animé**;* > ***Améliorer l'offre commerciale et touristique** du **secteur de la Traverse** par la revitalisation de la rue Saint-Laurent.* — Espaces et équipement publics : > ***Bonifier les espaces et les équipements publics** situés au nord-ouest de la **rue Saint-Laurent**;* > *Améliorer **l'expérience piétonne** et le **paysage urbain** de la **rue Saint-Laurent**.*
4. Retisser les liens, faciliter l'accès et sécuriser les déplacements.	— Mise en réseau des pôles : > *Mettre en réseau les **espaces et équipements publics** du Vieux-Lévis;* > *Relancer la **vocation commerciale du Vieux-Lévis** par le renforcement des liens entre le **pôle de la Traverse** et le pôle mixte du plateau.* — Transport et mobilité : > *Prévoir des aménagements qui assurent la **cohabitation** harmonieuse et la sécurité de la **circulation piétonne, cycliste et véhiculaire**;* > *Assurer la **fluidité de la circulation** dans le **secteur de la Traverse**;* > *Garantir l'accès universel de **l'espace public**.* — Accès au Vieux-Lévis : > *Signaler les **accès au Vieux-Lévis** et les **attraits** du quartier ancien.* — Gestion du stationnement : > *Améliorer l'offre et la gestion des **cases de stationnement sur rue et hors rue** dans le Vieux-Lévis;* > ***Éviter les débordements** de stationnement sur le plateau du Vieux-Lévis;* > *Accommoder les **commerçants de la Traverse**.*

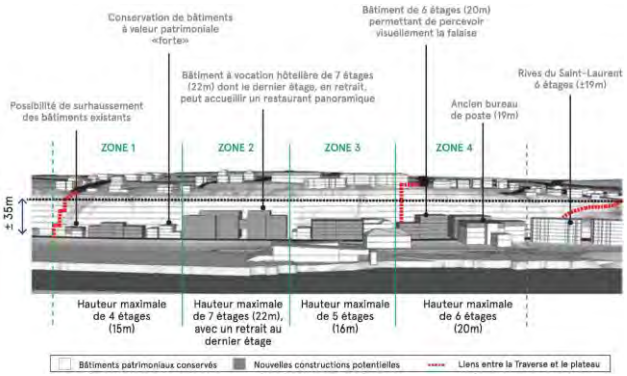
Source : PPU Vieux-Lévis, Ville de Lévis.

TABLEAU 48 - Mise en œuvre des projets d'aménagement et mise en valeur applicables au secteur de la Traverse – PPU du Vieux-Lévis de la Ville de Lévis

LE SECTEUR DE LA TRAVERSE – PÔLE TOURISTIQUE (Paramètres de densification)	
ORIENTATION :	**OBJECTIFS :**
« *Permettre la consolidation et la requalification du secteur de la Traverse pour en faire un **milieu de vie dynamique** et un **lieu de destination attractif*** »	— *Consolider et requalifier le **tissu urbain le long de la falaise** en harmonie avec le milieu anthropique et naturel existant afin de créer un **milieu de vie** de qualité et une **destination touristique** de premier ordre;* — *Favoriser **l'intermodalité** en améliorant l'accessibilité et les déplacements pour les **piétons**, les **cyclistes** et les utilisateurs du **transport en commun**;* — *Mettre en valeur la **falaise comme élément patrimonial naturel**, **historique** et **identitaire** lévisien et maintenir sa **visibilité** et sa lecture;* — *Obtenir l'équilibre entre l'offre et la demande en **cases de stationnement** (minimum 350 cases hors rue).*

Simulation de la densification de la rue Saint-Laurent en fonction du nouveau cadre réglementaire découlant du PPU du Vieux-Lévis, 2017 :



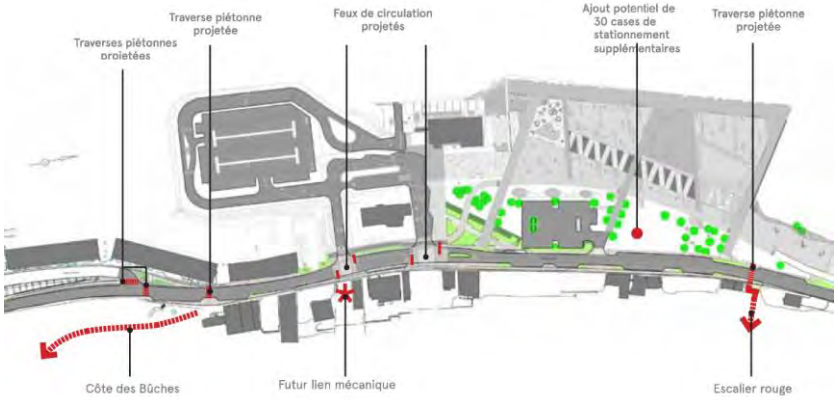


Constat, 2025 :

— Suivant l'entrée en vigueur du PPU du Vieux-Lévis, la réglementation d'urbanisme a été modifiée pour permettre la consolidation et la requalification du secteur de la Traverse;
— Suivant ces modifications, aucun bâtiment illustré sur les simulations ci-dessus n'a été construit.

LE SECTEUR DE LA TRAVERSE – PÔLE TOURISTIQUE (Réaménagement de la rue Saint-Laurent)

Plan du réaménagement de la rue Saint-Laurent, 2017 :



LE SECTEUR DE LA TRAVERSE – PÔLE TOURISTIQUE (Paramètres de densification)

Constat, 2025 :

- Le réaménagement de l'espace piéton et l'aménagement d'un belvédère sur la rue Louis-Fréchette ont été réalisés;
- Le réaménagement de la Côte des Bûches afin de la rendre plus sécuritaire et accessible sera réalisé au courant de l'année 2025;
- Traverses piétonnes :
  - *Celles localisées au croisement de la rue Saint-Laurent et de la rue Louis-Fréchette ont été partiellement tracées;*
  - *Celle localisée vis-à-vis l'accès à la Côte des Bûches n'a pas été tracée;*
  - *Celles localisées de part et d'autre du bâtiment de la gare intermodale ont été aménagées;*
  - *Celle localisée vis-à-vis l'escalier rouge a été aménagée.*
- Le futur lien mécanique n'a pas été réalisé et ne le sera pas en raison de l'inefficacité de la proposition vu la topographie présente sur le plateau du Vieux-Lévis;
- Les feux de circulation localisés aux traverses piétonnes de part et d'autre du bâtiment de la gare intermodale ont été ajoutés;
- L'aménagement d'un espace de stationnement de 26 cases a été réalisé;
- Le réaménagement de l'espace piéton sur la rue Saint-Laurent a été réalisé.

TABLEAU 49 - Principales modifications réglementaires suivant l'entrée en vigueur du PPU du Vieux-Lévis applicables au secteur de la Traverse – PPU du Vieux-Lévis de la Ville de Lévis

MODIFICATIONS RÉGLEMENTAIRES	
Plan d'urbanisme	— Modification du plan des affectations; — Modification des cibles de densité d'occupation.
Règlement de zonage et de lotissement	— Modification du plan de zonage – création de nouvelles zones dans le secteur de la Traverse; — Modification des normes applicables aux zones du secteur de la Traverse (usage, hauteur, implantation); — Modification des dispositions applicables aux enseignes; — Modification des dispositions applicables aux commerces d'hébergement.
Règlement relatif au PIIA	— Modification des objectifs et critères du PIIA, volet patrimonial ciblant le secteur de la Traverse.

Source : PPU Vieux-Lévis, Ville de Lévis.

ANNEXE 4 ANALYSE DÉTAILLÉE DES CADRES DE PLANIFICATION – PLAN DE ZONAGE ET RÈGLEMENT DE ZONAGE ET DE LOTISSEMENT DE LA VILLE DE LÉVIS

FIGURE 65 - Plan de zonage - Règlement de zonage et de lotissement de la Ville de Lévis



Source : Plan de zonage, Règlement de zonage et de lotissement, Ville de Lévis

L2927 LIMITE ET NUMÉRO DE ZONE

TABLEAU 50 - Principales dispositions par zones – Règlement de zonage et de lotissement de la Ville de Lévis

NUMÉRO DE ZONE	DISPOSITIONS APPLICABLES
P2129	— Usages autorisés : > *P3 – Stationnement* — Hauteur (étages) : > *S.O.* — Hauteur (mètres) : > *S.O.*
P2158	— Usages autorisés : > *C305 – Gare ou terminus d'autobus ou d'autocars, de trains ou de bateaux* > *Groupe L1 – Conservation* > *Groupe L2 – Récréation* > *L302 – Port de plaisance, club nautique, voile, marina, baignade ou natation en bassin extérieur ou en eau libre* > *P108 – Musée, centre d'art, centre culturel* > *P301 – Stationnement* — Hauteur (étages) : > *S.O.* — Hauteur (mètres) : > *S.O.*
P2205	— Usages autorisés : > *Groupe L2 – Récréation* > *Groupe P1 – Service communautaire de proximité*

NUMÉRO DE ZONE	DISPOSITIONS APPLICABLES
	> *P203 –* — Hauteur (étages) : > *Min. S.O. – Max. 4* — Hauteur (mètres) : > *Min. S.O. – Max. 12*
H2124	— Usages autorisés : > *H1 – Habitation unifamiliale isolée* > *H4 – Habitation bifamiliale isolée* > *Groupe L2 – Récréation* — Hauteur (étages) : > *Min. S.O. – Max. 2* — Hauteur (mètres) : > *Min. S.O. – Max. 9*
H2162	— Usages autorisés : > *H10 – Habitation multifamiliale isolée* > *H11 – Habitation multifamiliale jumelée* > *H12 – Habitation multifamiliale en rangée* > *H13 – Habitation collective* — Hauteur (étages) : > *Min. S.O. – Max. 6* — Hauteur (mètres) : > *Min. S.O. – Max. 21*
H2164	— Usages autorisés : > *H1 – Habitation unifamiliale isolée* > *H4 – Habitation bifamiliale isolée* > *H5 – Habitation bifamiliale jumelée* > *H7 – Habitation trifamiliale isolée* > *H8 – Habitation trifamiliale jumelée* > *H10 – Habitation multifamiliale isolée* — Hauteur (étages) : > *Min. S.O. – Max. 2* — Hauteur (mètres) : > *Min. S.O. – Max. 9*
H2207	— Usages autorisés : > *H10 – Habitation multifamiliale isolée (min. 4 logement ou chambre)* > *H13 – Habitation collective* — Hauteur (étages) : > *Min. S.O. – Max. 5* — Hauteur (mètres) : > *Min. 8 – Max. 17*
C2157	— Usages autorisés : > *Groupe C1 – Commerce et service sensible au transport en commun* > *Groupe C7 – Commerce d'hébergement et de congrès* > *H7 – Habitation trifamiliale isolée* > *C500 – Micro-brasserie* — Hauteur (étages) : > *Min. S.O. – Max. 4* — Hauteur (mètres) : > *Min. S.O. – Max. 15*

NUMÉRO DE ZONE	DISPOSITIONS APPLICABLES
M2160	— Usages autorisés : > *Groupe C1 – Commerce et service sensible au transport en commun* > *Groupe C5 – Débit d'alcool* > *Groupe C7 – Commerce d'hébergement ou de congrès* — Usages spécifiquement permis, avec conditions : > *H10 – Habitation multifamiliale isolée* > *Groupe I1 – Industrie innovante* > *P301 – Stationnement* — Usages spécifiquement prohibés : > *C114 – Entreposage général* — Hauteur (étages) : > *Min. 3 – Max. 6* — Hauteur (mètres) : > *Min. 12 – Max. 20*
M2161	— Usages autorisés : > *Groupe C1 – Commerce et service sensible au transport en commun* > *Groupe C5 – Débit d'alcool* > *Groupe C7 – Commerce d'hébergement ou de congrès* — Usages spécifiquement permis, avec conditions : > *H10 – Habitation multifamiliale isolée* > *Groupe I1 – Industrie innovante* > *P301 – Stationnement* — Usages spécifiquement prohibés : > *C114 – Entreposage général* — Hauteur (étages) : > *Min. 3 – Max. 5* — Hauteur (mètres) : > *Min. 12 – Max. 16*
M2163	— Usages autorisés : > *Groupe C1 – Commerce et service sensible au transport en commun* > *Groupe C5 – Débit d'alcool* > *Groupe C7 – Commerce d'hébergement ou de congrès* — Usages spécifiquement permis, avec conditions : > *H10 – Habitation multifamiliale isolée* > *Groupe I1 – Industrie innovante* > *P301 – Stationnement* — Usages spécifiquement prohibés : > *C114 – Entreposage général* — Hauteur (étages) : > *Min. 3 – Max. 7 (le 7e étage doit représenter au maximum 75 % de l'empreinte au sol du bâtiment* — Hauteur (mètres) : > *Min. 12 – Max. 22*
M2169	— Usages autorisés : > *Groupe C1 – Commerce et service sensible au transport en commun* > *Groupe C5 – Débit d'alcool* > *Groupe C7 – Commerce d'hébergement ou de congrès* — Usages spécifiquement permis, avec conditions : > *H10 – Habitation multifamiliale isolée* > *Groupe I1 – Industrie innovante*

NUMÉRO DE ZONE	DISPOSITIONS APPLICABLES
	> *P301 – Stationnement* — Usages spécifiquement prohibés : > *C114 – Entreposage général* — Hauteur (étages) : > *Min. 3 – Max. 4* — Hauteur (mètres) : > *Min. 12 – Max. 15*

Source : Règlement de zonage et de lotissement, Ville de Lévis.

ANNEXE 5 ANALYSE DÉTAILLÉE DES CADRES DE PLANIFICATION – PIIA

FIGURE 66 - Plan des secteurs PIIA - Règlement relatif aux PIIA (volet patrimonial) de la Ville de Lévis



Source : Annexe 1 – Règlement relatif aux PIIA (volet patrimonial), Ville de Lévis.

TABLEAU 51 - Principaux objectifs et critères applicables au secteur de la Traverse – Règlement relatif aux PIIA (volet patrimonial) de la Ville de Lévis

CATÉGORIE DE CONSTRUCTIONS ET DE TERRAINS ASSUJETTIS	OBJECTIFS
1. Bâtiment de grande valeur patrimoniale et son terrain situé dans le secteur de la Traverse **Bâtiment moderne d'intérêt et son terrain situé dans le secteur de la Traverse** **Bâtiment d'intérêt patrimonial et son terrain situé dans le secteur de la Traverse**	— Préserver, valoriser et bonifier le caractère identitaire de ce secteur d'intérêt spécifique — Préserver, valoriser et bonifier les caractéristiques architecturales, historiques et patrimoniales du bâtiment — Assurer la qualité des interventions sur le bâtiment et le terrain ainsi que l'harmonie et la cohérence de l'ensemble
2. Autre bâtiment principal et son terrain situé dans le secteur de la Traverse	— Valoriser le caractère identitaire de ce secteur d'intérêt spécifique — Assurer l'intégration au milieu et la qualité des interventions sur le bâtiment et le terrain
3. Bâtiment accessoire à un bâtiment de grande valeur patrimoniale situé dans le secteur de la Traverse **Autre bâtiment accessoire (zone P2158 seulement) situé dans le secteur de la Traverse**	— Assurer la qualité des interventions sur un bâtiment accessoire existant et l'intégration cohérente d'un nouveau bâtiment accessoire
4. Terrain vacant situé dans le secteur de la Traverse	— Valoriser le caractère identitaire de ce secteur d'intérêt spécifique

CATÉGORIE DE CONSTRUCTIONS ET DE TERRAINS ASSUJETTIS	OBJECTIFS
	— Veiller à la grande qualité architecturale des nouvelles constructions et des aménagements afin de faire rayonner ce secteur

Source : Règlement relatif aux PIIA (volet patrimonial), Ville de Lévis.

ANNEXE 6 TABLEAUX DÉTAILLÉS DU PORTRAIT SOCIODÉMOGRAPHIQUE

TABLEAU 52 - Niveau de scolarisation et profession de la population dans le secteur de la Traverse (aires de diffusion 24250226 et 24250220), le Vieux-Lévis et la Ville de Lévis

NIVEAU DE SCOLARISATION ET PROFESSION DE LA POPULATION, 2021			
	Niveau de scolarisation de la population		
	Secteur de la Traverse	Vieux-Lévis	Ville de Lévis
Aucun diplôme	13 %	12 %	13 %
Diplôme d'étude secondaire	23 %	20 %	20 %
Diplôme inférieur au baccalauréat	31 %	39 %	43 %
Baccalauréat ou grade supérieur	33 %	29 %	25 %
	Profession de la population active âgée de 15 ans et plus		
	Secteur de la Traverse	Vieux-Lévis	Ville de Lévis
Agriculture, foresterie, pêche et chasse	0,0 %	0,3 %	0,8 %
Extraction minière, exploitation en carrière, et extraction de pétrole et de gaz	0,0 %	0,0 %	0,3 %
Services publics	0,0 %	0,0 %	0,4 %
Construction	8,7 %	4,9 %	6,8 %
Fabrication	12,0 %	9,9 %	9,8 %
Commerce de gros	3,3 %	2,6 %	3,3 %
Commerce de détail	14,1 %	13,5 %	11,6 %
Transport et entreposage	2,2 %	2,9 %	3,4 %
Industrie de l'information et industrie culturelle	0,0 %	0,3 %	1,0 %
Finance et assurances	7,6 %	9,8 %	8,4 %
Services immobiliers et services de location et de location à bail	0,0 %	0,6 %	1,3 %
Services professionnels, scientifiques et techniques	5,4 %	7,2 %	7,4 %
Gestion de sociétés et d'entreprises	0,0 %	0,0 %	0,2 %
Services administratifs, services de soutien, services de gestion des déchets et services d'assainissement	2,2 %	2,2 %	3,3 %
Services d'enseignement	9,8 %	8,3 %	7,4 %
Soins de santé et assistance sociale	12,0 %	17,7 %	14,5 %

Arts, spectacles et loisirs	3,3 %	1,9 %	1,1 %
Services d'hébergement et de restauration	4,3 %	4,9 %	4,8 %
Autres services (sauf les administrations publiques)	2,2 %	3,6 %	3,6 %
Administrations publiques	10,9 %	6,8 %	9,0 %
Autre (industrie sans objet)	2,2 %	2,9 %	1,4 %

Source : Statistique Canada

FIGURE 67 - Moyen de transport vers le lieu de travail de la population active dans le secteur de la Traverse (aires de diffusion 24250226 et 24250220), le Vieux-Lévis et la Ville de Lévis

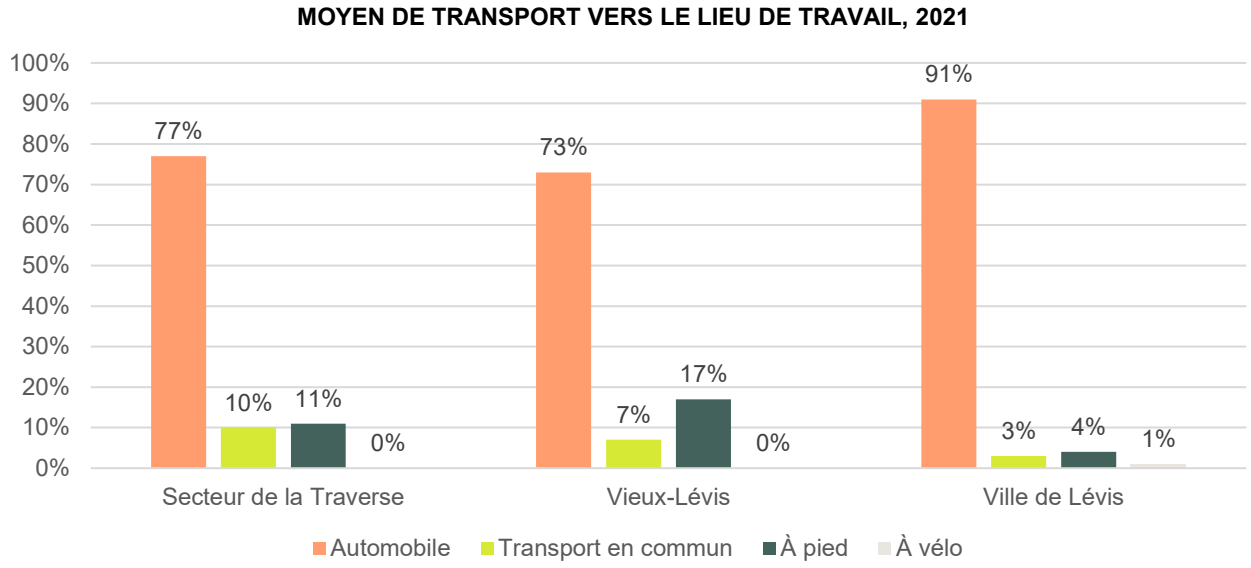


TABLEAU 53 - Densité de la population, nombre de logement, mode d'occupation et pourcentage du revenu consacré aux frais de logement dans le secteur de la Traverse, le Vieux-Lévis et la Ville de Lévis

DENSITÉ, NOMBRE DE LOGEMENTS, MODE D'OCCUPATION ET POURCENTAGE DU REVENU CONSACRÉ AUX FRAIS DE LOGEMENT, 2021			
Densité de la population par kilomètre carré			
	Secteur de la Traverse	Vieux-Lévis	Ville de Lévis
Densité (habitant/km²)	2 380	3 211	334
Nombre de logement et densité brut de logements par hectare			
	Secteur de la Traverse	Vieux-Lévis	Ville de Lévis
Nombre de logements et densité brute de logement par hectare	770 (11,66 log./hectare)	2 705 (16,39 log./hectare)	68 205 (1,52 log./hectare)
Mode d'occupation des ménages			
	Secteur de la Traverse	Vieux-Lévis	Ville de Lévis
Propriétaire	62 %	46 %	67 %
Locataire	38 %	54 %	33 %
Pourcentage du revenu du ménage consacré aux frais de logement[1]			
	Secteur de la Traverse	Vieux-Lévis	Ville de Lévis
Moins de 30 %	83 %	81 %	89 %
Plus de 30 %	17 %	19 %	11 %

[1] Selon la SCHL, les dépenses consacrées aux frais de logement ne devraient pas dépasser 35 % du revenu brut du ménage.

Source : Statistique Canada

TABLEAU 54 - Type de logement privés occupés par type de construction résidentielle et par nombre de chambres dans le secteur de la Traverse (aires de diffusion 24250226 et 24250220), le Vieux-Lévis et la Ville de Lévis

TYPE DE LOGEMENT PRIVÉS OCCUPÉS PAR TYPE DE CONSTRUCTION RÉSIDENTIELLE ET PAR NOMBRE DE CHAMBRES, 2021			
Type de logement privés occupés par type de construction résidentielle			
	Secteur de la Traverse	**Vieux-Lévis**	**Ville de Lévis**
Maison individuelle non attenante	**26,3 %**	**28,6 %**	**52,6 %**
Maison jumelée	2,2 %	3,8 %	7,4 %
Maison en rangée	0,0 %	1,1 %	2,4 %
Appartement ou plain-pied dans un duplex	8,8 %	12,7 %	5,0 %
Appartement dans un immeuble de moins de cinq étages	**29,9 %**	**44,9 %**	**28,5 %**

TYPE DE LOGEMENT PRIVÉS OCCUPÉS PAR TYPE DE CONSTRUCTION RÉSIDENTIELLE ET PAR NOMBRE DE CHAMBRES, 2021			
Type de logement privés occupés par type de construction résidentielle			
	Secteur de la Traverse	**Vieux-Lévis**	**Ville de Lévis**
Appartement dans un immeuble de cinq étages ou plus	**32,8 %**	**8,6 %**	**2,8 %**
Autre maison individuelle attenante	0,0 %	0,4 %	0,2 %
Logement mobile	0,0 %	0,0 %	1,2 %
Type de logement privés occupés par nombre de chambres			
	Secteur de la Traverse	Vieux-Lévis	Ville de Lévis
Aucune chambre	0,0 %	0,5 %	0,2 %
Une chambre	22,1 %	25,3 %	10,6 %
Deux chambres	45,8 %	37,5 %	31,9 %
Trois chambres	22,9 %	24,1 %	34,2 %
Quatre chambres et plus	9,2 %	12,6 %	23,0 %

Source : Statistique Canada

ANNEXE 7 DOCUMENTATION CONSULTÉE

CARTOGRAPHIE DES PARTIES PRENANTES
Composition du comité de pilotage
Liste des intervenants
ACTIVITÉS ET ANIMATIONS QUAI PAQUET
Animation - informations animations secteur Traverse
AFFLUENCE
2013-2024 - Statistiques et graphiques passagers autos et vélos
Affluence dans le secteur de la Traverse
QL - Statistiques journalières
Traversier Achalandage 1 avril 2023 au 31 mars 2024
PAYSAGE
Groupe A, annexe U (2004). Territoire de la Ville de Lévis. Analyse paysagère. Version préliminaire, septembre, 150 pages.
ANCIENNE GARE INTERMODALE
Fiches Interventions
Fiche Actif
Rôle d'évaluation de la gare intermodale
Photos 2018
Plan AutoCad du bâtiment
Plans architecturaux 2016
Constat général - résumé des observations sur l'état du bâtiment, les travaux effectués et les investissements à prévoir
Superficie du deuxième étage
Superficie du rez-de-chaussée
BFH Société d'architecture (2015). *La gare intermodale de Lévis. Réhabilitation de la gare intermodale de Lévis*. Rapport final, 38 pages
Fiche bâtiment
Gare intermodale - volet historique et culturel

Potentiel de recyclage ancienne gare - janvier 2020
AUTRES
État de situation à la suite de l'implantation de la ressource dans le Vieux-Lévis
Direction du développement économique et de la promotion (2023). *Demande du Bureau de la mairie pour faire état du dossier - Secteur de la Traverse*, 17 septembre. Note de service, 6 p.
Projets + liens web documentation
Ville de Lévis (2020). *Secteur de la Traverse. Règlement RV 2019-19-74 sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (volet patrimonial)*. Présentation PowerPoint, 22 p.
CADRES DE PLANIFICATION
Plan d'urbanisme de la Ville de Lévis
PPU Vieux-Lévis
Règlements d'urbanisme
2e projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé de la Communauté métropolitaine de Québec
Schéma d'aménagement de la Ville de Lévis
CAMION DE CUISINE
Camions de cuisine 2023 - horaire
Résumé Camions de cuisine au Quai Paquet
Bail modèle 2013
Bail modèle 2016 - Camions de cuisine
Bail modèle 2018
Bail modèle 2019
Bail modèle 2022
Cahier d'appel à candidatures pour les camions de cuisine
Calendrier foodtruck 2022 - imprimé
Camion de cuisine
Camion de cuisine - Analyse du nouvel emplacement
Emplacements camions de cuisine
Fiche de prise de décision DEV-2017-070 inclus baux 2017

Normes Camion de cuisine RV-2011-11-23 1
CARTES TOURISTIQUES
Carte motoneige 2024-2025 Centre-Québec Chaudière-Appalaches
Carte touristique Lévis 2024-2025 2023
Carte vélo 2024
Tourisme Chaudière-Appalaches (2023). Guide officiel 2023-2024. Partir à vélo en Chaudière-Appalaches. Feuillet promotionnel, 19 p.
COMMERCE
Étude secteur de la Traverse - Entreprises
CÔTE DES BÛCHES
Photos concept
Option Aménagement (2017). *Élaboration du concept d'aménagement pour la mise en valeur de la côte Labadie (la Côte des Bûches).* Rapport final, 45 p.
Concept
Perspectives
Projet Côte des Bûches
CROISIÈRES
Lemay + DAA stratégies (2015). *Étude de faisabilité pour le développement du produit de croisières fluviales à Lévis*. Rapport final, 47 p.
ÉTUDE HÔTELIÈRE
HVS (2024). *Étude de marché hôtelière*. Rapport final, 105 p.
FOUILLE ARCHÉOLOGIQUE
Résumé fouille archéologique
HISTOIRE
WSP (2017). *Réaménagement du Quai Paquet et de l'esplanade de la Traverse de Lévis*. Projets spéciaux. Brochure promotionnelle, 10 p.
Gagné, d. (2012). *Le secteur de la Traverse*. Rapport interne au service du patrimoine et soutien à l'urbanisme, 42 p.
HÔTEL DE LA TRAVERSE
Appel de proposition - 2018

Gilbert, Deschênes et associés (2016). *Rapport d'évaluation des lots 2 434 867 et 2 434 868 - Rue Saint-Laurent - Lévis - Arrondissement Desjardins.* Rapport préparé pour la Ville de Lévis, 40 p.
Lemay (2019). *Complexe maritime de Lévis*. Présentation PowerPoint, 69 p.
Groupe Altus (2019). *Étude de faisabilité d'un bâtiment à vocation hôtelière. Hôtel de la Traverse*. Rapport final, 44 p.
IMPACT CHANTIERS NAVALS DAVIE
Évolution du rôle foncier de 2015 à 2025
Innov&Co (2025). *Impact pour le projet Navaltech Québec*. Rapport préliminaire, 47 p.
Informations Davie - notes
Développement économique Lévis (2023). *Prospection d'investissements. Industriel et technologique*. Présentation PowerPoint, 11 p.
Le Cube
Informations 2025-02-20 Le Cube
LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CHANTIER AC DAVIE
Lieu historique national du chantier A.C. Davie - Bilan 2023. Présentation PowerPoint, 14 p.
Notes d'achalandage et de provenance des visiteurs - 02 février 2024
Nombre de visiteurs et provenance 2019-2024
Léger (2022). *Étude des clientèles actuelles et potentielles. Lieu historique national du chantier A.C. Davie*. Rapport final, 46 p.
MOBILITÉ
STLévis - Bus (Achalandage)
STQ - Traverse
Enquête Vélo Québec - résultats Parcours des Anses
Stationnement vélo sécurisé (Mobéo, Vélo-Transit)
Compteurs Vélo de Lévis de 2014 à 2019
Éco-compteurs Vélo 2020
2023-2024 - Statistiques et graphiques passagers autos et vélos
Affluence dans le secteur de la Traverse - Vélo et stationnement
Contact Communauto
MON QUARTIER DE LÉVIS ET PPU

Bilan aux élus - trimestre 3 2024
Bilan aux élus - trimestre 1 2024
Bilan aux élus - trimestre 4 2024
Développement économique Lévis (s.d.). *Opportunités commerciales dans les quartiers historiques*. Feuillet commercial, 16 p.
Mon Quartier de Lévis (2022), *Planification stratégique 2022-2025*, août. Présentation PowerPoint, 27 p.
Mon Quartier de Lévis (2022), *Planification stratégique 2022-2025* - rapport de mi-mandat : analyse diagnostique, août. Présentation PowerPoint, 27 p.
Ville de Lévis (s.d.) *20 recommandations - actions (opportunités) dans les PPU*. Présentation PowerPoint, 27 p.
Mon Quartier de Lévis (2024*). Publications en vedette*, octobre.
Mon Quartier de Lévis (2024*). Rapport annuel 2023*. Rapport final, 32 p.
Mon Quartier de Lévis (2025) *Projet de modification de zonage favorisant le développement commercial et l'augmentation de l'attractivité de nos quartiers patrimoniaux*. Document final, 18 p.
Mon Quartier de Lévis (2024). *Revue de presse*, octobre.
MOTONEIGE
Données sur la saison de motoneige 2022-2023
Tourisme Chaudière-Appalaches (s.d.). *Les recettes touristiques dans la pratique de la motoneige dans la région Chaudière-Appalaches 2016-2017 (estimation*). Document de travail, 2 p.
Parcs et espaces verts
Ville de Lévis (2017). *Présentation des grands parcs urbains*. Rapport final, 20 p.
Plan de développement touristique
Raymond Chabot Grant Thornton (2023). *Plan stratégique développement de l'industrie touristique 2023-2027 - et plan d'action triennal*. Rapport final, 104 p.
QUAI PAQUET
Achalandage Quai Paquet - rapports de comptage
Achalandage Grande roue - 6 au 10 septembre 2019
Bilan Grande roue - 2018
Grande roue - achalandage 2020-2021-2023
Sondage Quai Paquet hiver 2023-2024
Sondage hiver 2024 - Commentaires

Achalandage Quai Paquet - Animations et événements 2023 et 2024
Roche (2015). Quai Paquet - Amarrage de navires de croisières. Rapport de faisabilité technique, 43 p.
Léger (2021). *Programmation et services au Quai Paquet. Sondage sur la fréquentation, la satisfaction et les attentes des citoyens*. Rapport final, 39 p.
RENCONTRE COMMERÇANTS
Direction du développement économique et de la promotion (2024). *Suivi - Rencontres d'échanges - Secteur de la Traverse*. Note de service, 4 p.
Direction du développement économique et de la promotion (2024). *État de situation à la suite de la rencontre avec les acteurs du secteur de la Traverse*. Note de service, 4 p.
Direction du développement économique et de la promotion (2024). *État de situation à la suite de la rencontre avec les acteurs du secteur de la Traverse (mise à jour du 18 novembre)*. Note de service, 5 p.
Plan de relance du secteur de la Traverse dans le Vieux-Lévis (document de travail)
Ville de Lévis (2024). *Secteur de la Traverse*. Présentation PowerPoint, 36 p.
HABITUDES DE CONSOMMATION
Léger (2024). *Fuite commerciale. Comportement d'achat et attentes des citoyens en 2024. Résultats d'un sondage réalisé auprès des citoyens de la Ville de Lévis (3e édition de l'étude).* Rapport d'analyse, 36 p.
STATIONNEMENTS
Direction de l'approvisionnement (2025). *Contrat pour l'exploitation des stationnements du secteur de la Traverse.* Note de service, 11 p.
STATISTIQUES
Données sociodémographiques issues de Statistique Canada et de l'Institut de la statistique du Québec
STATISTIQUES TOURISTIQUES
Données du comptoir du Bureau d'information touristique de Lévis : 2019, 2023, 2024
Ville de Lévis (2024). *Bilan estival 2024. Accueil touristique*. Présentation PowerPoint, 9 p.
Ville de Lévis (2023). *Équipe tourisme. Rencontre d'orientation DEV 13 décembre 2023*. Présentation PowerPoint, 14 p.
Tourisme Lévis (2015). *Comparatif des saisons 2008 à 2014*. Rapport final, 30 p.
Résultats de sondages dans le secteur de la Traverse
TERRASSE DU CHEVALIER-DE-LÉVIS
Option Aménagement (2017). *Plan directeur d'aménagement de la terrasse du Chevalier-de-Lévis*. Rapport final, 71 p.
VISION 2040

Ville de Lévis (2024). *Vision 2040 - Vers une qualité de vie distinctive pour 2040*. Présentation finale, 34 p.

Raymond Chabot Grant Thornton (2024). *Résultats du sondage à la population dans le cadre de la démarche d'élaboration de la vision 2040 de la Ville de Lévi*s, rapport final, 24 p.

ANNEXE 8 COMPTE-RENDU DE LA CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES

La consultation des parties prenantes s'est déroulée le 9 mai 2025 en matinée au Centre de plein air de Lévis.

Participants

Elle a rassemblé 23 participants issus d'horizons divers. Ceux-ci représentent l'écosystème des parties prenantes du secteur de la Traverse. La plupart d'entre eux ont été consultés lors d'entrevues individuelles durant les étapes de diagnostic et de portrait du secteur. Aux fins de la représentativité de l'exercice, d'autres participants issus des secteurs commerciaux, citoyens et événementiels ont été invités à cette séance.

TABLEAU 55 - Liste des participants à la consultation des parties prenantes du 9 mai 2025

REPRÉSENTANT	ORGANISATION	SECTEUR D'ACTIVITÉ
Participants		
Marc Parent	Action Vélo Lévis (boutique et atelier vélo)	Transport
Marie-Josée Morency	Chambre de commerce et d'industrie du Grand Lévis	Gens d'affaires
Marielle Lumineau	Chambre de commerce et d'industrie du Grand Lévis	Gens d'affaires
Delphine Vaillancourt	Communauto	Transport
Lucie Charland	Croisières AML	Tourisme
Stéphanie Lepage	Festibière de Lévis	Événement
Jean-François Archambault	Grands Feux Loto-Québec	Événement
Karl Gagné	Hôtel de la Traverse, propriétaire immobilier	Immobilier - Hôtel - Hébergement
Charles Morin	Les Prétentieux	Commerçant-service-bureau
Carl Lavoie	Lévisium	Événement
Nathalie Morissette	Lieu historique nationale du chantier A.C. Davie	Tourisme culturel (musée)
Émilie Ruel	Méribec	Immobilier-locateurs bureau
Martine Chagnon	Mon Quartier de Lévis (MQL)	Dynamisme commercial
Cindy Dugras	Patro de Lévis	Transport + Événement

REPRÉSENTANT	ORGANISATION	SECTEUR D'ACTIVITÉ
Marie-Sophie Leblanc	Port de Québec	Tourisme
Adrien Hourlier	Port de Québec	Tourisme
Claude Tremblay	Résident	Citoyen
Nadia Roy	Résidente et Commerçant du Vieux Lévis : Auberge de la Visitation	Citoyen et Hébergement
Sébastien McKey	Société de transport de Lévis	Transport
Hugo Racine	Société des traversiers du Québec	Transport
Richard Moreau	Tourisme Chaudière-Appalaches	Tourisme
Vincent Cloutier	Organisme SE2	Communautaire
Maxime Boisseau	Regart	Artistique
Claire Goutier	Regart	Artistique
Observateurs		
Étienne Talbot	Direction du développement économique	Ville de Lévis
Daniel Dion	Direction du développement économique	Ville de Lévis
Annick Deschênes	Direction du développement économique	Ville de Lévis
Karine Marcoux	Direction du développement économique	Ville de Lévis
Stéphanie Paré	Direction des transports et de la mobilité durable – Équipe Transport et circulation	Ville de Lévis
Mathieu DeBellefeuille	Direction de l'urbanisme et des arrondissements et du bureau de projet – Service des comités d'urbanisme et du milieu bâti	Ville de Lévis

Programme

Le programme de l'activité de consultation des parties prenantes a été le suivant :

— Mot de bienvenue
— Présentation de la démarche
— Activité 1 – Brise-glace interactif
— Activité 2 – Validation du plan d'action à court terme
— Activité 3 – Scénarios du plan d'action à long terme

— Plénière
— Mot de la fin

De manière succincte, les grandes lignes du diagnostic, des tendances et besoins ainsi que du potentiel de développement et de redéveloppement ont été présentées aux participants afin de situer la démarche. Les principaux éléments de vision, les orientations et les objectifs du plan d'action ont été exposés afin de guider les échanges et de recueillir leur adhésion aux énoncés.

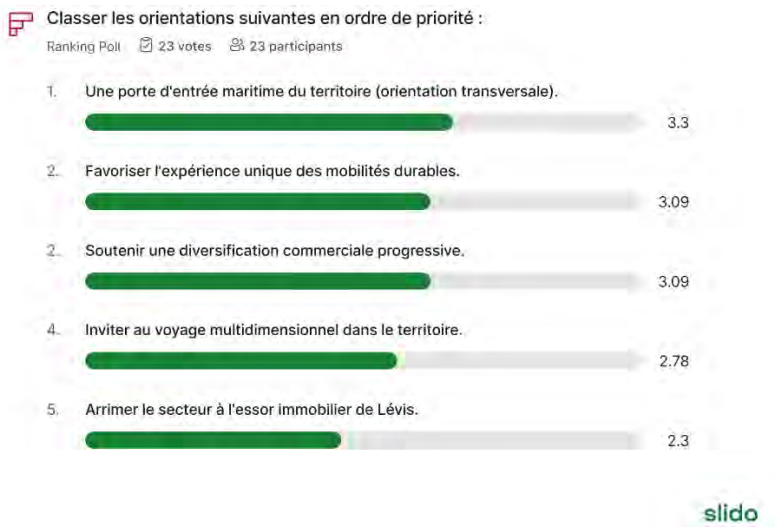
Priorisation des orientations

Les participants ont été invités à se prononcer sur les orientations au travers d'un sondage Slido. Ils devaient prioriser les énoncés. L'orientation transversale, qui fait appel à l'image de la Traverse comme porte d'entrée maritime du territoire, a remporté le plus de votes prioritaires. Ensuite, l'expérience unique des mobilités durables et la diversification commerciale progressive ont reçu la plus grande adhésion, à égalité.

FIGURE 68 - Vision et orientations du secteur de la Traverse tels que présentées lors de la séance de consultation des parties prenantes du 9 mai 2025



FIGURE 69 - Résultats du brise-glace interactif Slido



Validation du plan d'action à court terme

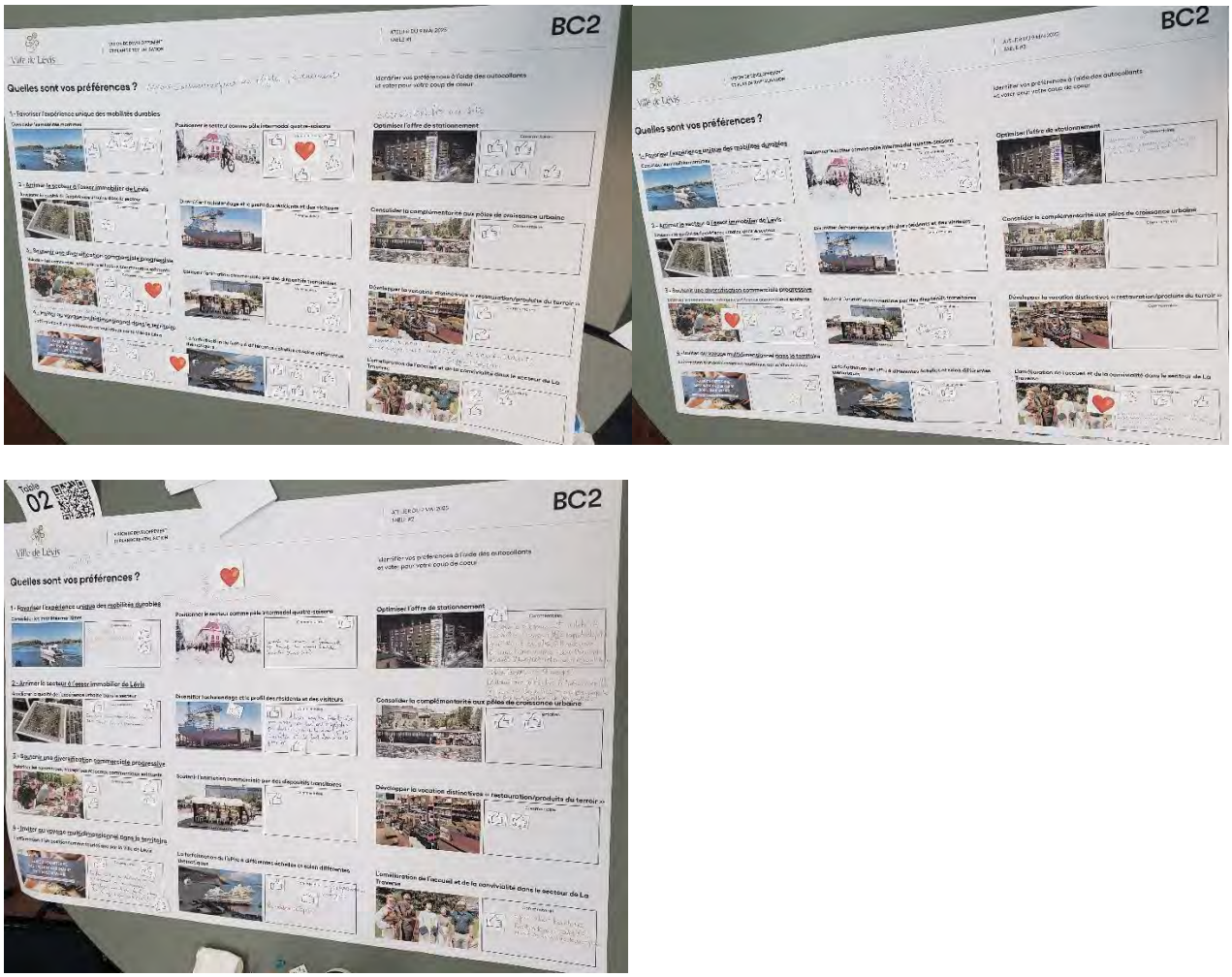
La validation du plan d'action à court terme s'est faite au travers d'un exercice sur des planches de papier. Les participants devaient marquer leur approbation et leur désapprobation par l'entremise de pouces (en l'air, en bas) et identifier un objectif « coup de cœur ». Cette démarche, d'ordre collectif, supposait l'argumentation entre les participants.

Les coups de cœur ont porté sur :

— Le positionnement du secteur comme pôle intermodal quatre saisons et la consolidation des mobilités maritimes
— La valorisation des commerces, entreprises et locaux commerciaux existants
— L'affirmation d'un positionnement touristique pour la Ville de Lévis ainsi que l'amélioration de l'accueil et de la convivialité dans le secteur de la Traverse

La plupart des propositions ont recueilli l'aval des participants. Des ajouts et bonifications ont été proposés par écrit et relatés par les groupes lors de la plénière finale.

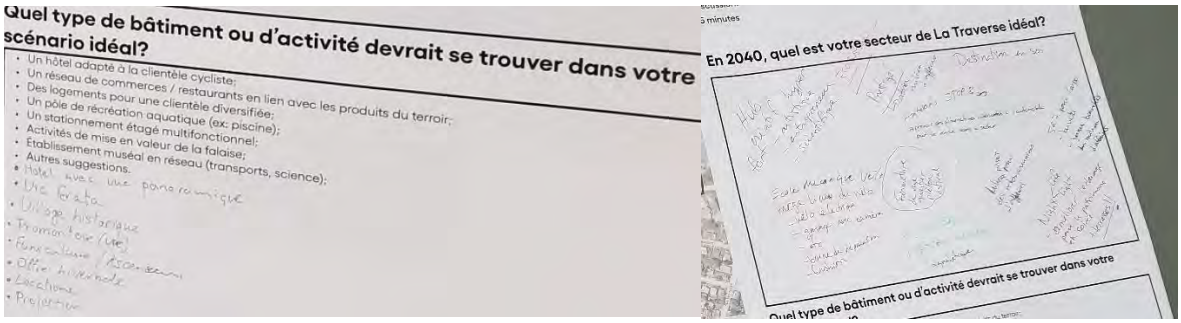
FIGURE 70 - Préférences sur le plan d'action à court terme

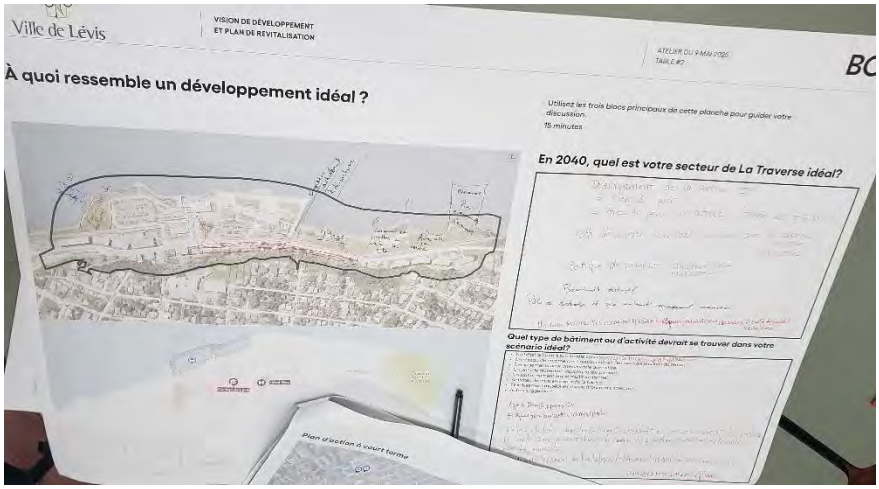


Scénarios sur le plan d'action à long terme

Lors de cet exercice, les participants devaient imaginer un scénario de développement pour le secteur de la Traverse en 2040. Des propositions de bâtiments et d'activités à insérer – ou pas – dans le scénario étaient présentées aux participants : un hôtel adapté à la clientèle cycliste, un réseau de commerces et restaurants en lien avec les produits du terroir, des logements pour une clientèle diversifiée, un pôle de récréation aquatique (exemple : piscine), un stationnement étagé multifonctionnel, des activités de mise en valeur de la falaise, un établissement muséal en réseau (transports, sciences).

FIGURE 71 - Extraits des scénarios à long terme





Plénière

La plénière finale a permis de rassembler les contenus des exercices dans une présentation par tablée.

Table 1

La sortie de la gare maritime s'ouvre sur une série de commerces au rez-de-chaussée sur Saint-Laurent. La falaise comprend une voie de via ferrata avec des projections et une vue de Québec imprenable, qui tire parti de promontoires aménagés sur la paroi rocheuse. Un ascenseur ou un funiculaire a été aménagé pour gravir la falaise. Il est utilisé par les résidents pour se déplacer entre le haut et le bas, dans une optique de proximité.

L'offre hivernale est plus riche.

Le positionnement du secteur de la Traverse a été défini et mise sur la vue. Il s'agit d'un produit d'appel unique pour le secteur qui a été travaillé de manière à ce qu'il soit distinctif pour les visiteurs et les résidents.

Un résident du secteur apporte quelques éléments supplémentaires, invoquant l'importance d'avoir une passerelle qui relie le traversier à l'autre côté de Saint-Laurent, passant au-dessus de cette rue, un stationnement à deux étages.

Un aménagement de type « pier » (le plus beau « pier » de la province) agrémente la vue sur le fleuve, avec une avancée sur le fleuve, une estrade, une salle de spectacles.

Une tyrolienne offre une option alternative pour sortir et entrer dans le secteur.

Les stationnements sont regroupés dans un espace peu intéressant.

Le site de la Traverse donne le goût de s'y rendre, de voir ses commerces. Il s'agit d'un équivalent de Hong Kong, qui offre une vue sur Shanghai.

Tablée 2

Le secteur de la Traverse offre une vision d'avenir et répond aux besoins des entreprises qui sont présentes. La vie amène la vie, avec un équilibre entre les commerces en place. L'incubateur d'entreprises a fonctionné, révélant ainsi des commerces à même de motoriser la vie économique dans le secteur.

Le secteur de la Traverse est devenu un hub créatif, artistique et scientifique. Il est attirant pour cela, il s'agit d'un moteur artistique de Lévis. Les gens traversent depuis Québec, car ils veulent de la culture. L'innovation, c'est la vie du secteur.

Ce point prend d'ailleurs la suite du tableau des actions à mettre en œuvre à court terme : la valorisation des entreprises locales, c'est aussi la valorisation de Regart centre d'art, à même de fluctuer avec le marché saisonnier du secteur. C'est aussi l'implantation d'ateliers d'artistes dans le secteur, comme premiers occupants résidents de la Traverse.

De nombreuses organisations et institutions mettent en place des 5@7 corporatifs dans le secteur, dont la Chambre de commerce et d'industrie du Grand Lévis. C'est là que se tiennent les événements du Gouverneur.

Le secteur de la Traverse est un lieu important pour la « nightlife » lévisienne, avec une belle animation du secteur le soir, des jeux de lumière. Un tracé artistique signalétique et efficace produit un effet WOW.

Toute la place a été laissée au vélo, dans un milieu animé et vivant. Le site est parcouru par un autobus de type « stop and go ». Une rampe piétonnière est prévue pour la découverte à pied du secteur.

Davantage de bateaux de croisière accostent dans le secteur.

Table 3

Le secteur de la Traverse a réussi à créer quelque chose qui va donner le goût aux gens d'y revenir plusieurs fois, été comme hiver. Les résidents n'ont pas tendance à aller dans la portion Est. Pour cette raison, la plage a été réhabilitée, avec des surfaces molles (par contraste avec les surfaces dures du Quai Paquet).

Sur le site de l'ancien chantier Davie, il existe une aire de jeux désuète. Cette aire pourrait être renouvelée avec des jeux diversifiés et innovants (exemple de Barcelone) : trampolines, glissades d'eau.

Le secteur de la Traverse a le potentiel d'être une sorte de Navy Pier, comme à Chicago (restaurants, animation, carrousel, etc.). Il pourrait être un lieu où on avance sur le fleuve, complémentaire à Québec, à garder du côté de Lévis. L'intérêt d'un tel équipement serait d'abriter un restaurant haut de gamme, une agora pour accueillir des spectacles (plutôt que d'avoir un festival qui arrive et repart avec sa scène, ses équipements).

Des options d'activités pourraient être, par exemple, un labyrinthe scientifique à partir du bunker de la science, un partenariat avec la cour arrière du Festibière.

La mise en place d'un pôle de curiosité – comprenant une offre historique, culturelle, artistique – valorisant les forces en place reposerait sur une offre concertée et attirerait les visiteurs. Ceux-ci pourraient découvrir une exposition d'histoire, une œuvre dans une galerie. Ils pourraient passer la journée plutôt que deux heures sur le site.

Il s'agirait d'un pôle distinctif où les gens retourneraient année après année.

FIGURE 72 - Photos de l'activité de consultation des parties prenantes du 9 mai 2025





ANNEXE 9 RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES RÉSIDENTS DE LÉVIS

Groupe Altus BC2 ORAMA MARKETING

Vision de développement et plan d'action pour la revitalisation du secteur de la Traverse de Lévis

Résultats de l'enquête auprès des résidents de Lévis

Rapport sectoriel préparé pour la Ville de Lévis

Avril 2025

Section 1

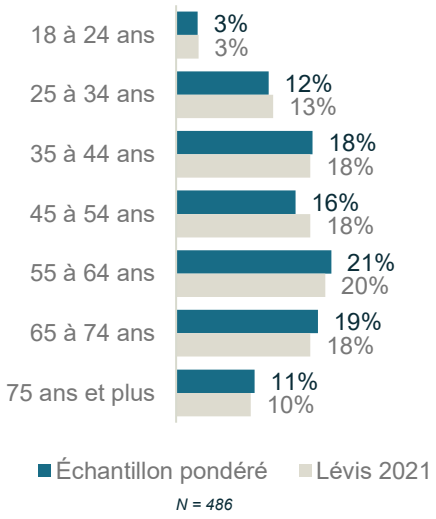
Méthodologie et profil de l'échantillon



Méthodologie et profil de l'échantillon

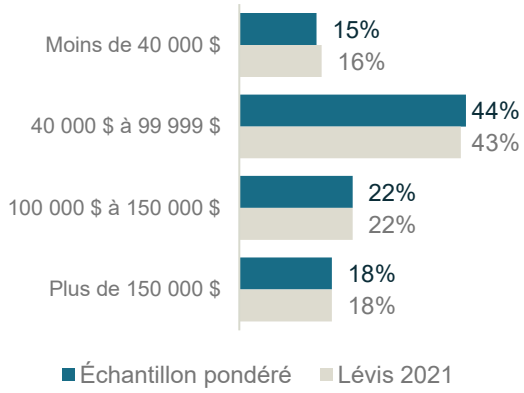
Mode de collecte:	Entrevues sur panel Web
Taille de l'échantillon :	**486** répondants (échantillon non probabiliste)
Période d'entrevues :	11 au 13 mars 2025
Pondération:	Sur la base de deux variables (âge et revenu)

« À quel groupe d'âge appartenez-vous ? »



N = 486

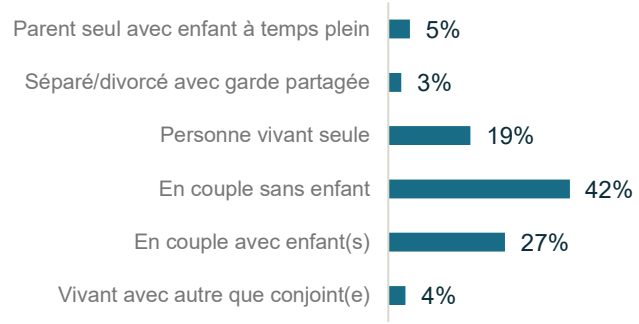
« Dans quelle catégorie se situe le revenu brut de tous les membres de votre ménage ? »



Note: 51 répondants ont refusé de répondre à la question

N = 435

« Laquelle des situations suivantes correspond à celle de votre ménage ? »



N = 483

Hommes: 47%
Femmes: 53%

Groupe Altus BC2 ORAMA MARKETING

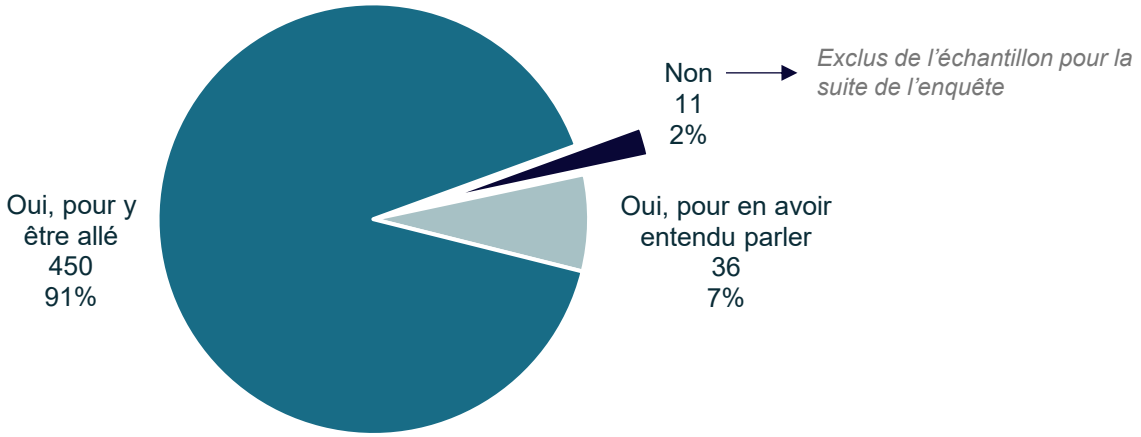
Partie 2

Résultats



Notoriété

« Connaissez-vous le secteur de la Traverse de Lévis ? »

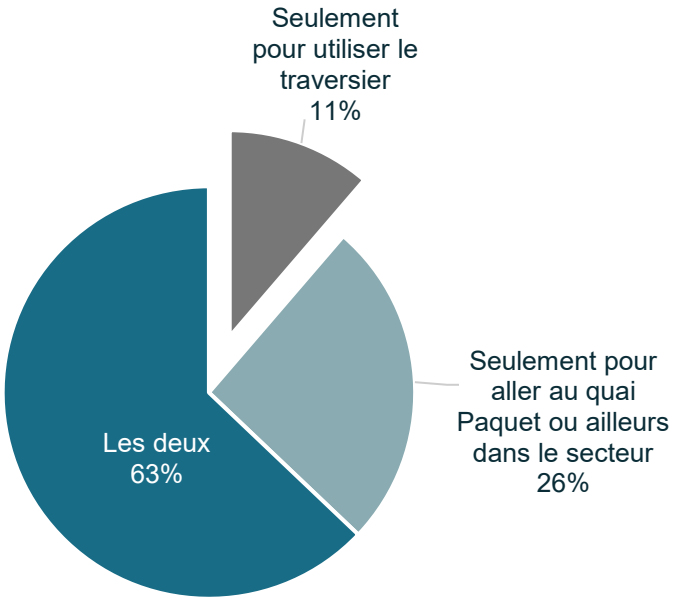


Notoriété du secteur
98%

Lévisiens qui ont déjà fréquenté le secteur
91%

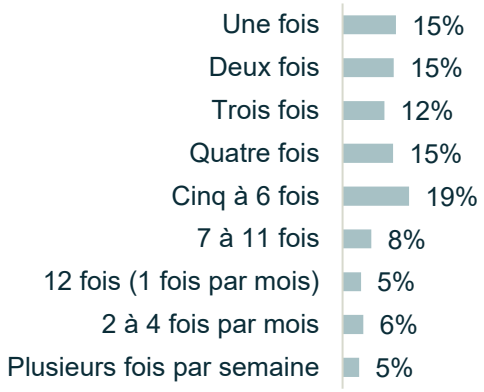
Taux de fréquentation

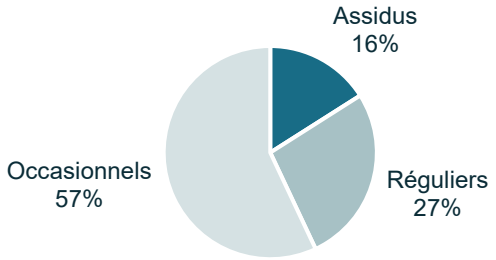
« Principalement, vous fréquentez le secteur de la Traverse… »



N = 450
(Ont déjà fréquenté le secteur)

« Au cours des 12 derniers mois, combien de fois êtes-vous allé dans le secteur de la Traverse ? »



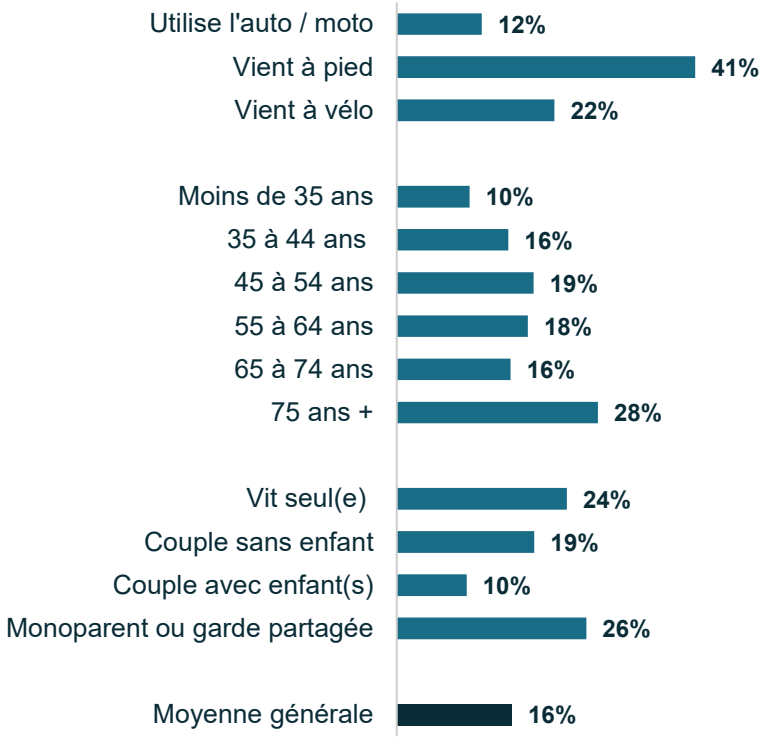


Assidus:	Une fois par mois ou plus souvent
Réguliers:	Entre 5 et 11 fois par année
Occasionnels:	4 fois par année ou moins souvent

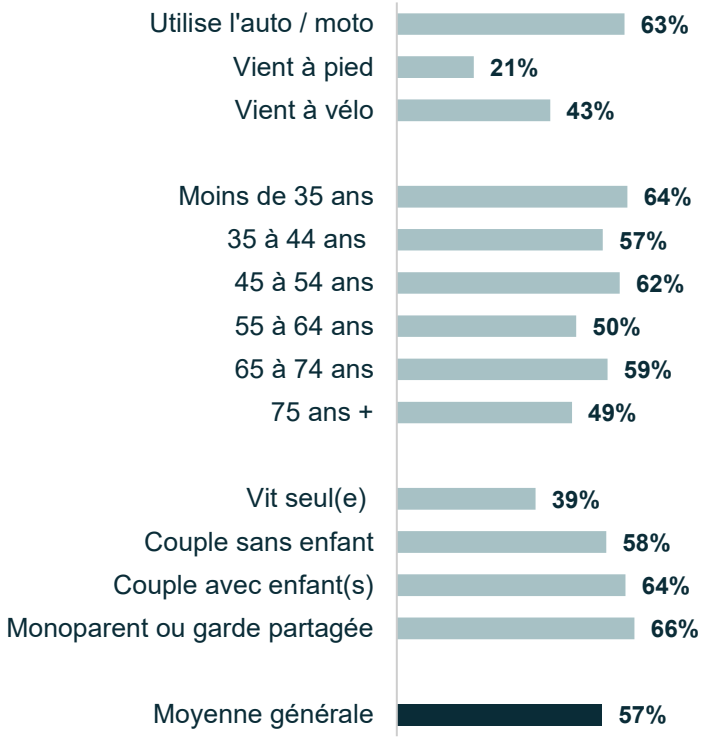
N = 399
(Fréquentent le secteur pour autre chose que seulement le traversier)

Taux de fréquentation

Usagers les plus assidus
Fréquence des visites: 1 fois par mois ou plus souvent



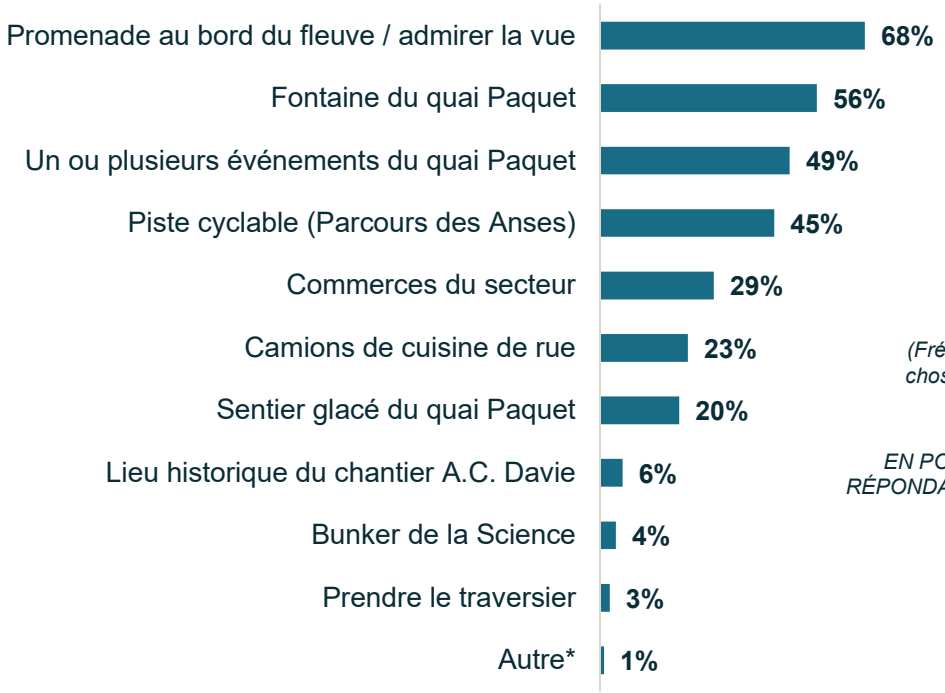
Usagers les plus occasionnels
Fréquence des visites: 4 fois par année ou moins souvent



N = 399
(Fréquentent le secteur pour autre chose que seulement le traversier)

Motifs de la fréquentation

« Qu'est-ce qui vous a motivé à fréquenter les secteur de la Traverse au cours des 12 derniers mois ? »



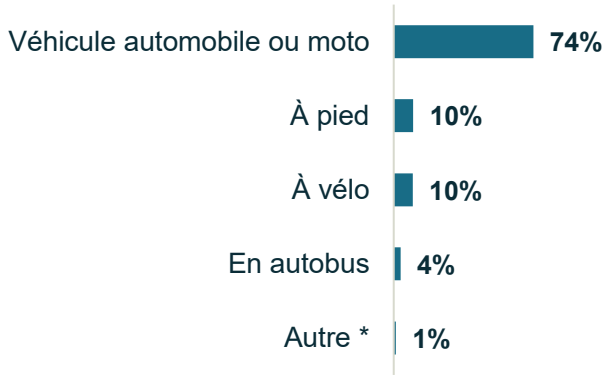
N = 399
(Fréquentent le secteur pour autre chose que seulement le traversier)

EN POURCENTAGE DU NOMBRE DE RÉPONDANTS. PLUS D'UNE RÉPONSE PAR RÉPONDANT.

* Autres réponses : « Rendez-vous professionnel », « pêche au fleuve », « galerie d'art qui n'existe plus et pour trouver une cache avec Geocaching », « conduire et chercher ma fille qui travaille là ».

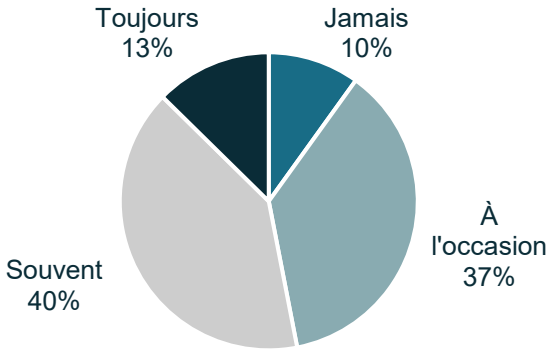
Accessibilité et stationnement

« Quel mode de transport utilisez-vous généralement pour vous rendre dans le secteur de la Traverse ? »



N = 399
(Fréquentent le secteur pour autre chose que seulement le traversier)

« Généralement, lorsque vous vous arrêtez dans le secteur de la Traverse autour du quai Paquet, éprouvez-vous de la difficulté à trouver du stationnement ? »

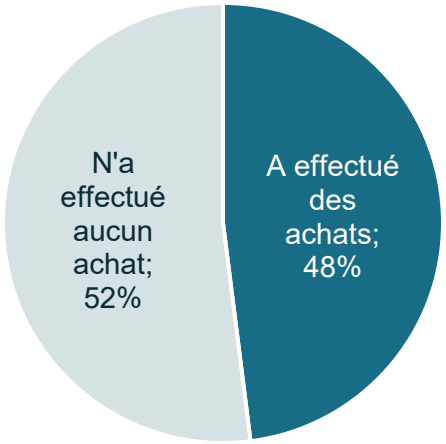


N = 297
(Ceux qui ont indiqué utiliser l'automobile pour se rendre dans le secteur de la Traverse)

* Autres réponses : « Triporteur », « Combiné auto-vélo ».

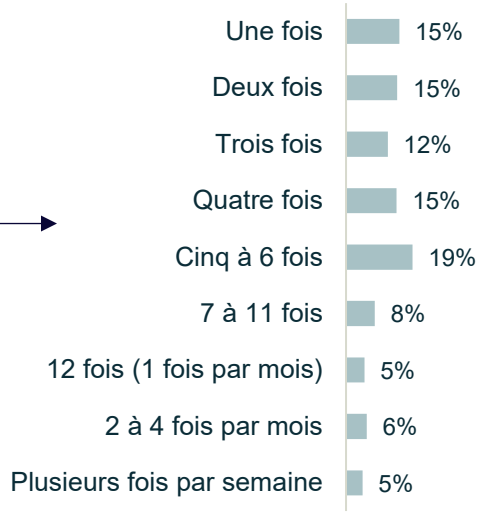
Occurrence d’achat dans les commerces

« Sur le nombre total de visites que vous avez effectuées dans le secteur de la Traverse, combien de fois avez-vous effectué un achat dans un commerce ou un restaurant du secteur ? »



N = 399
(Fréquentent le secteur pour autre chose que seulement le traversier)
9 répondants ont refusé de répondre (N effectif = 390)

Distribution de l’échantillon selon la fréquence des visites



N = 189
(A déclaré avoir effectué un achat lors de ses visites dans le secteur)

Fréquence d’achat (moyenne)

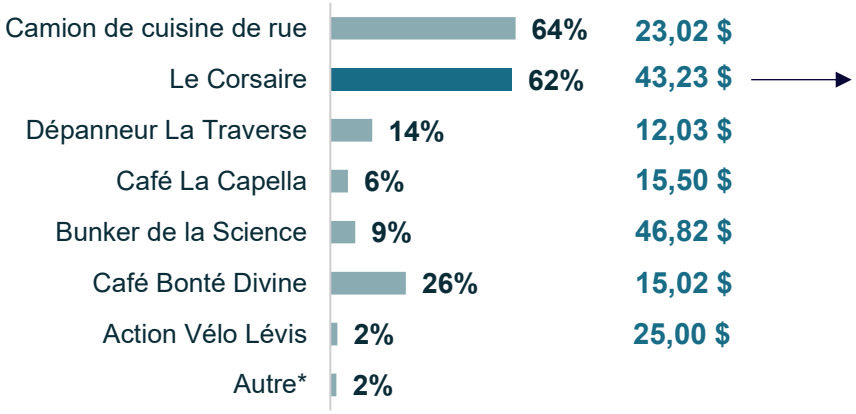
Une fois	1 fois
Deux fois	2 fois
Trois fois	2 fois
Quatre fois	2 fois
Cinq à 6 fois	3 fois
7 à 11 fois	6 fois
12 fois (1 fois par mois)	6 fois
2 à 4 fois par mois	6 fois
Plusieurs fois par semaine	9 fois

Dans l’ensemble, la moitié des usagers effectuent des achats une fois sur deux.

NOTE
Certains répondants ont interprété l’occurrence d’achat par le nombre d’achat par visite, d’où la moyenne d’occurrence d’achat supérieure à la fréquence des visites pour les dernières catégories.

Commerces fréquentés

« Quels commerces avez-vous fréquentés dans le secteur de la Traverse et combien y avez-vous dépensé en moyenne (par personne) à chaque visite ? »

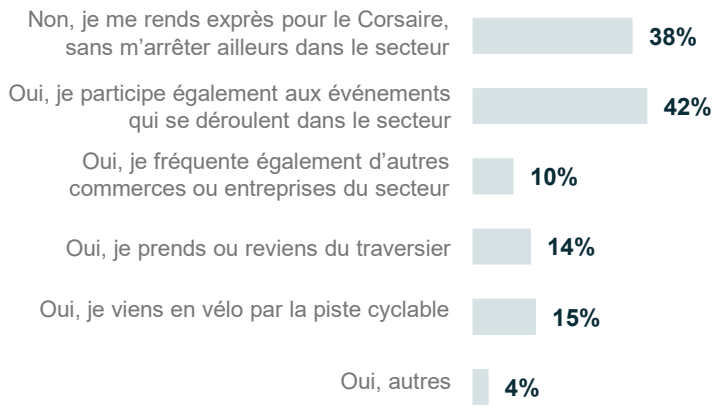


N = 189
(A déclaré avoir effectué un achat lors de ses visites dans le secteur)

EN POURCENTAGE DU NOMBRE DE RÉPONDANTS

* Autres réponses : « Crèmerie en face du traversier », « Chocolato », « Boutique éphémère ».

« En général, lorsque vous fréquentez la Microbrasserie le Corsaire, allez-vous ailleurs dans le secteur de la Traverse, soit avant, soit après ? »



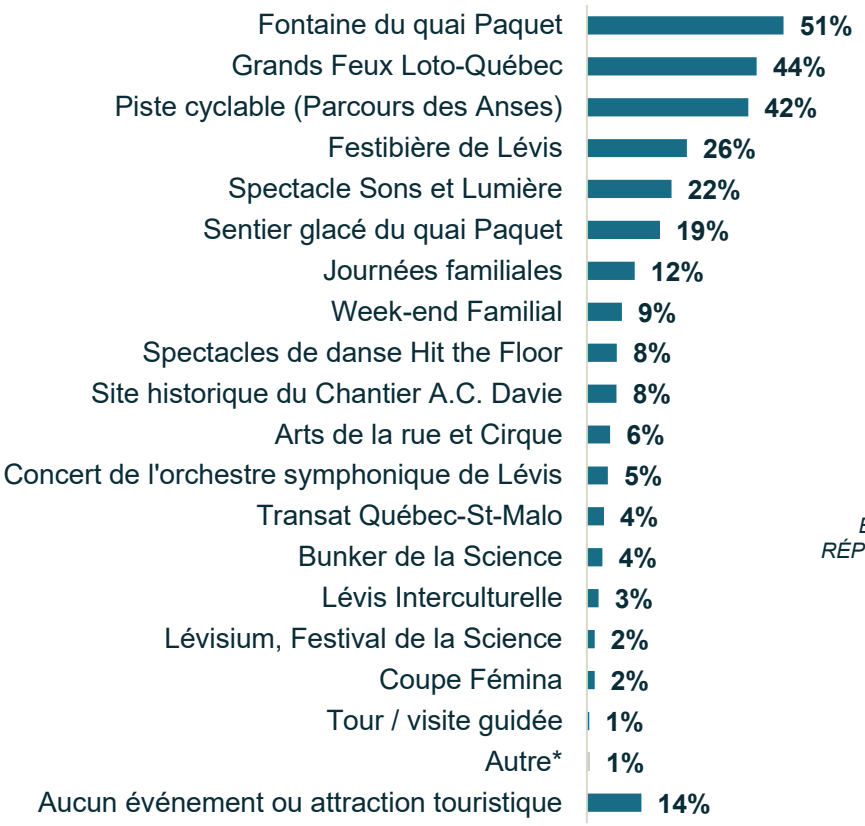
N = 120
(A mentionné avoir fréquenté Le Corsaire)

EN POURCENTAGE DU NOMBRE DE RÉPONDANTS. PLUS D'UNE RÉPONSE POSSIBLE

* Autres réponses : « Prendre une marche au quai », « Marcher », « Lecture au bord du fleuve », « Profite des installations au quai », « Marche sur la piste cyclable (2) ».

Événements et attractions

« Quels événements ou attractions touristiques du secteur de la Traverse avez-vous participé / fréquenté au cours des 12 derniers mois ? »



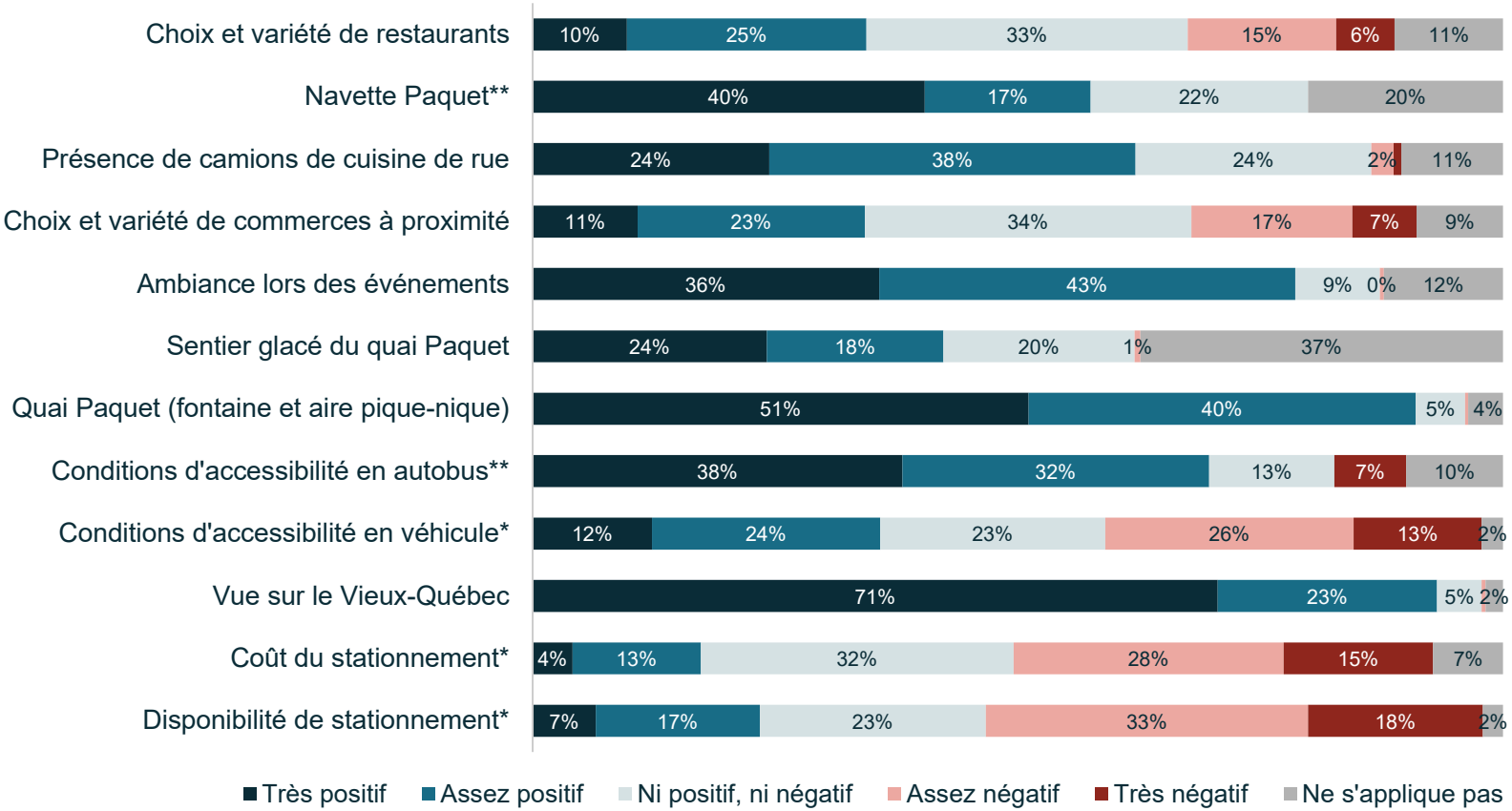
N = 399
(Fréquentent le secteur pour autre chose que seulement le traversier)

EN POURCENTAGE DU NOMBRE DE RÉPONDANTS. PLUS D'UNE RÉPONSE PAR RÉPONDANT.

* Autres réponses : « Marathon de Lévis », « Je vais prendre une marche et j'arrête me reposer au quai avant de retourner chez-moi », « Course en canot du Carnaval de Québec ».

Éléments de la qualité de l'expérience

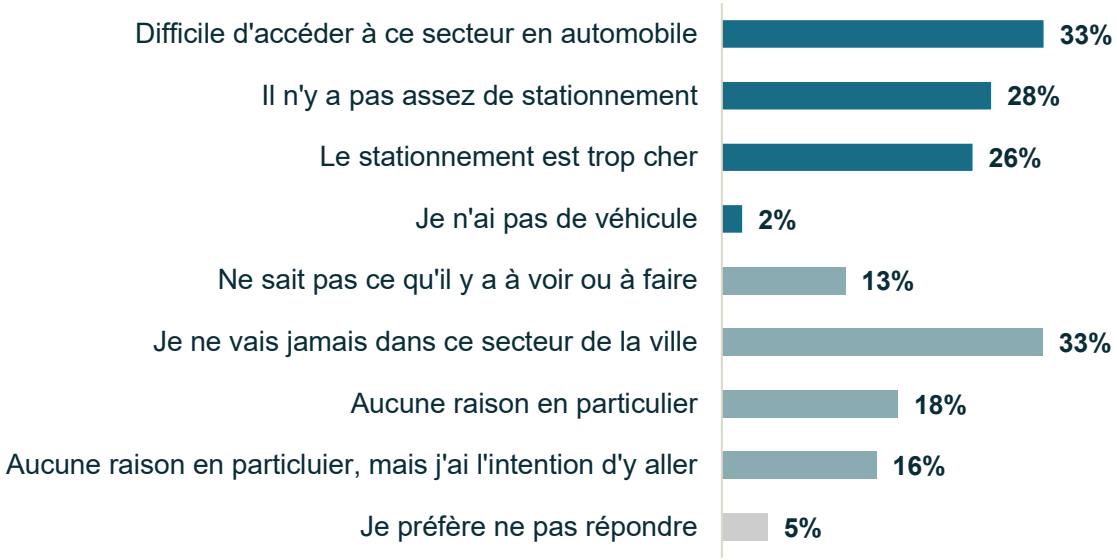
« Dans quelle mesure ces éléments ont contribué à la qualité de votre expérience dans le secteur de la Traverse ? »



N = 399 (Fréquentent le secteur pour autre chose que seulement le traversier), sauf:
* *Ceux qui ont indiqué venir dans le secteur en automobile (N= 297)*
** *Ceux qui ont indiqué venir dans le secteur en autobus (N=15)*

Raison de la non-fréquentation

« Pour quelle raison n’avez-vous jamais fréquenté le secteur de la Traverse ? »



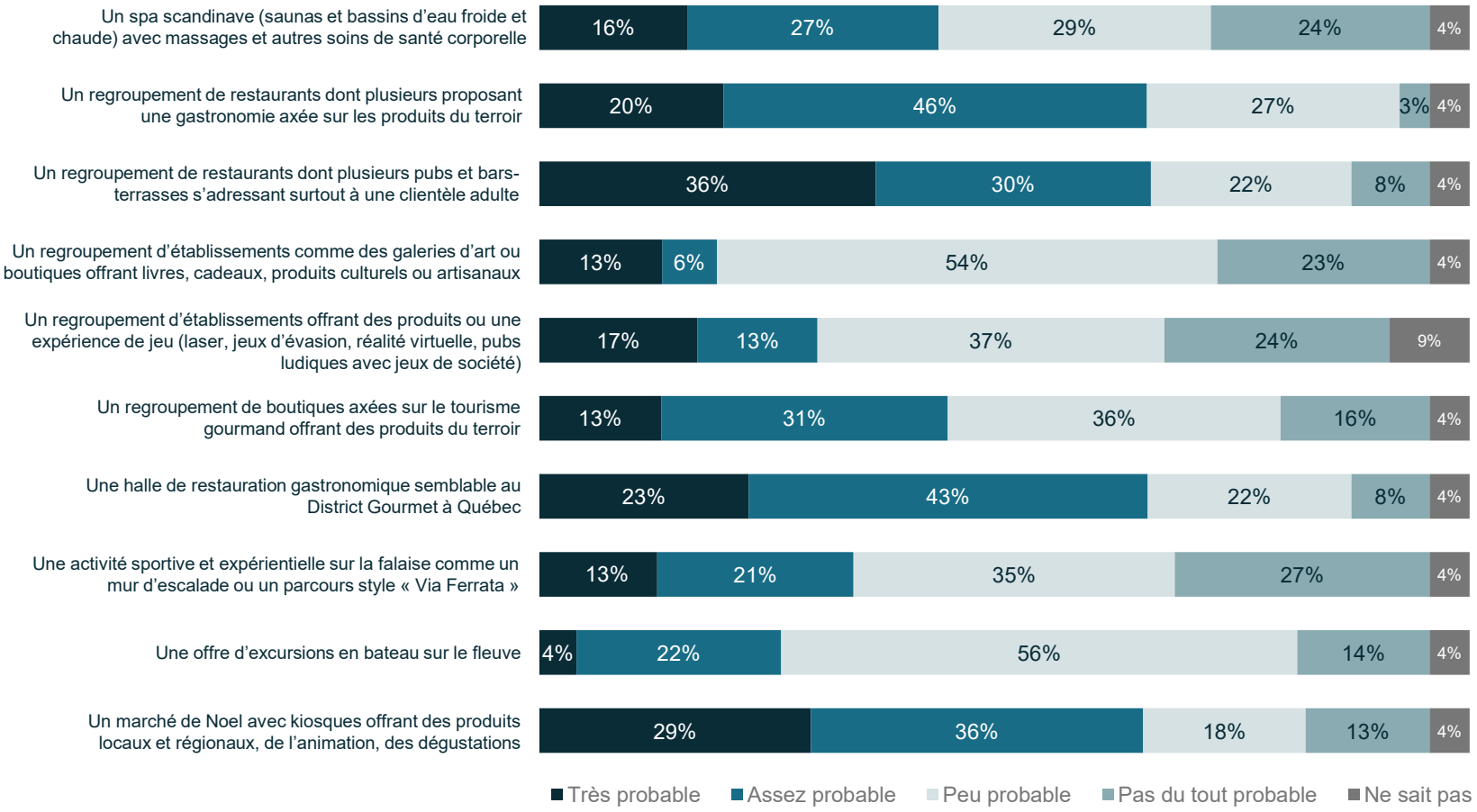
NOTE
Petit sous-échantillon, résultats à titre indicatif seulement

N = 36
(Connaissent le secteur, mais ne l’ont jamais fréquenté)

EN POURCENTAGE DU NOMBRE DE RÉPONDANTS. PLUS D’UNE RÉPONSE PAR RÉPONDANT.

Incitation à fréquenter le secteur

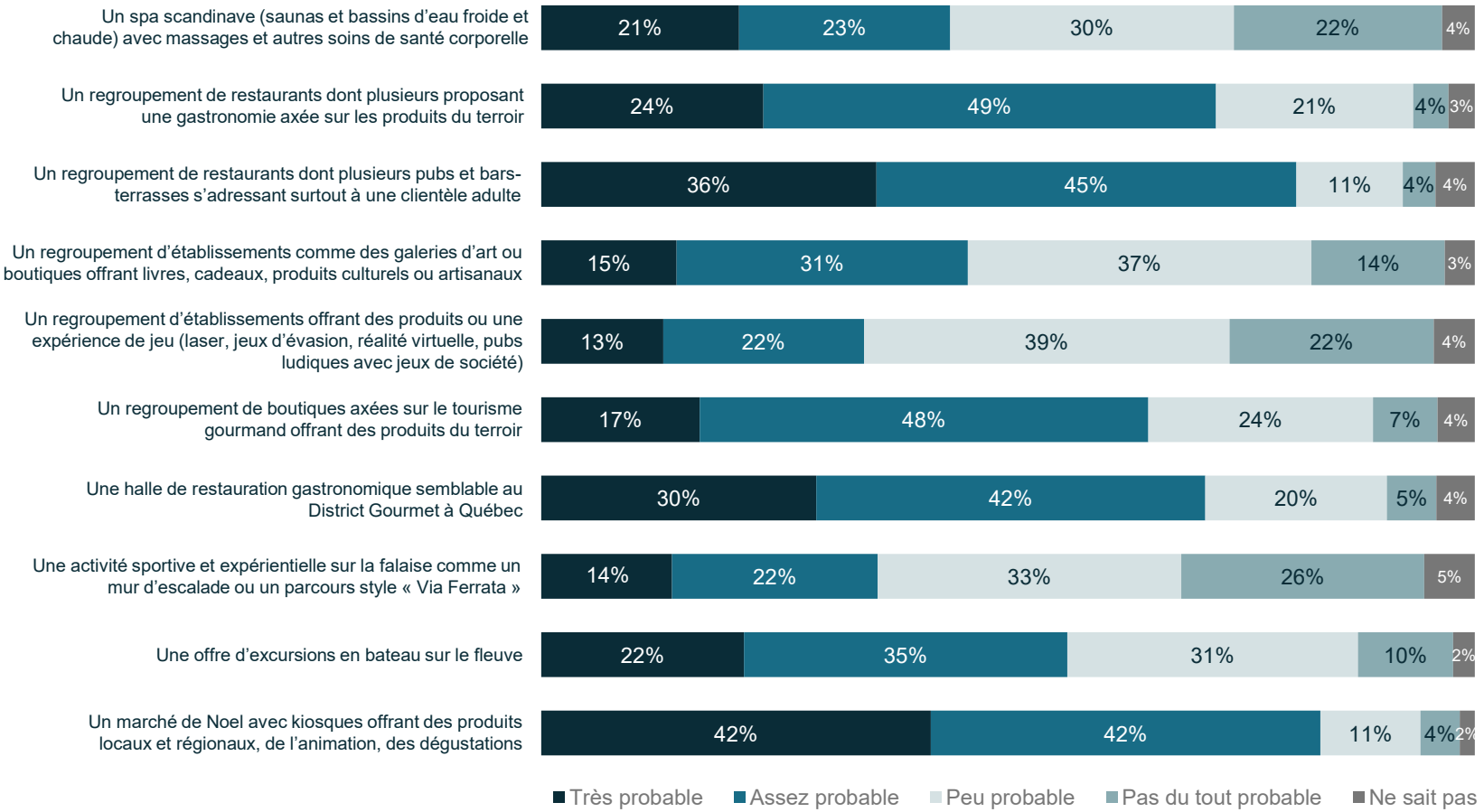
« Dans quelle mesure ces éléments pourraient-ils vous inciter à fréquenter le secteur de la Traverse ? »



N = 87 (N'ont jamais fréquenté le secteur où s'y rendent exclusivement pour utiliser le traversier)

Incitation à augmenter la fréquentation

« Dans quelle mesure ces éléments pourraient-ils vous inciter à venir *plus souvent* le secteur de la Traverse ? »



N = 399 (Fréquente le secteur pour autre chose que seulement utiliser le traversier)

ANNEXE 10 RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES RÉSIDENTS DE LA VILLE DE QUÉBEC

Groupe Altus BC2 ORAMA MARKETING

Vision de développement et plan d'action pour la revitalisation du secteur de la Traverse de Lévis

Résultats de l'enquête auprès des résidents de la Ville de Québec

Rapport sectoriel préparé pour la Ville de Lévis

Avril 2025

Section 1

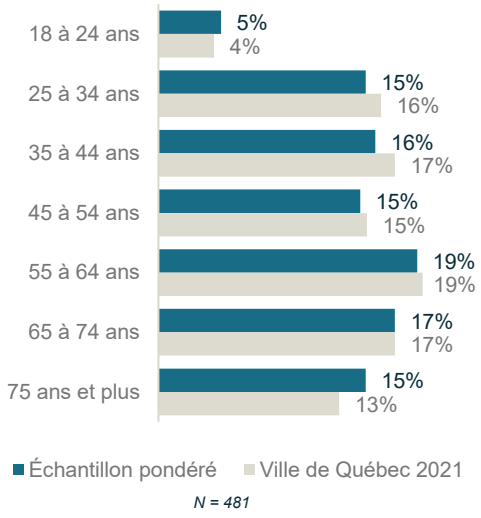
Méthodologie et profil de l'échantillon



Méthodologie et profil de l'échantillon

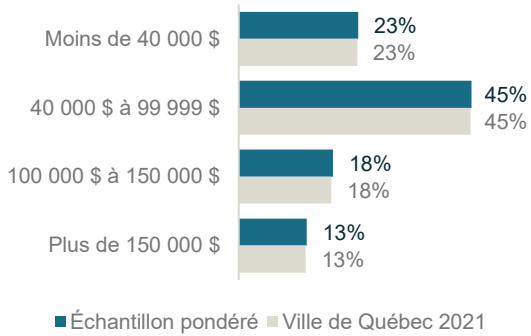
Mode de collecte:	Entrevues sur panel Web
Taille de l'échantillon :	**481** répondants (échantillon non probabiliste)
Période d'entrevues :	13 au 15 mars 2025
Pondération:	Sur la base de deux variables (âge et revenu)

« À quel groupe d'âge appartenez-vous ? »



N = 481

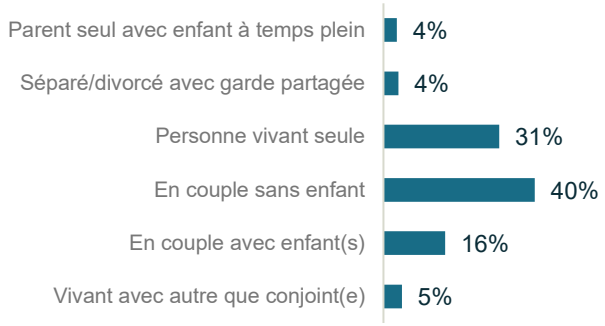
« Dans quelle catégorie se situe le revenu brut de tous les membres de votre ménage ? »



Note: 41 répondants ont refusé de répondre à la question

N = 440

« Laquelle des situations suivantes correspond à celle de votre ménage ? »



N = 481

Hommes: 42%
Femmes: 48%

Groupe Altus BC2 ORAMA MARKETING

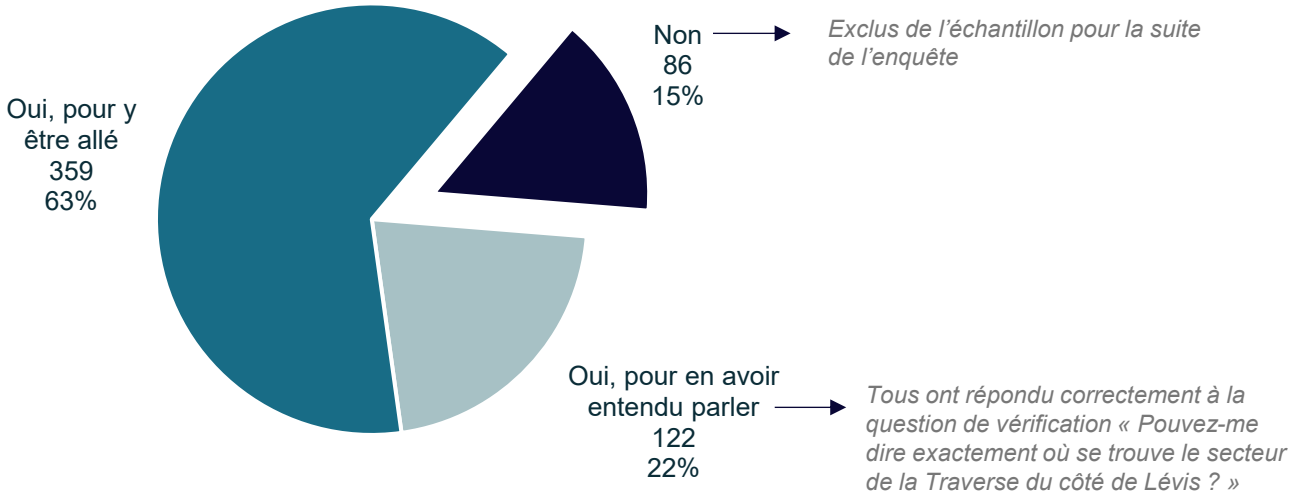
Partie 2

Résultats



Notoriété

« Connaissez-vous le secteur de la Traverse du côté de Lévis ? »

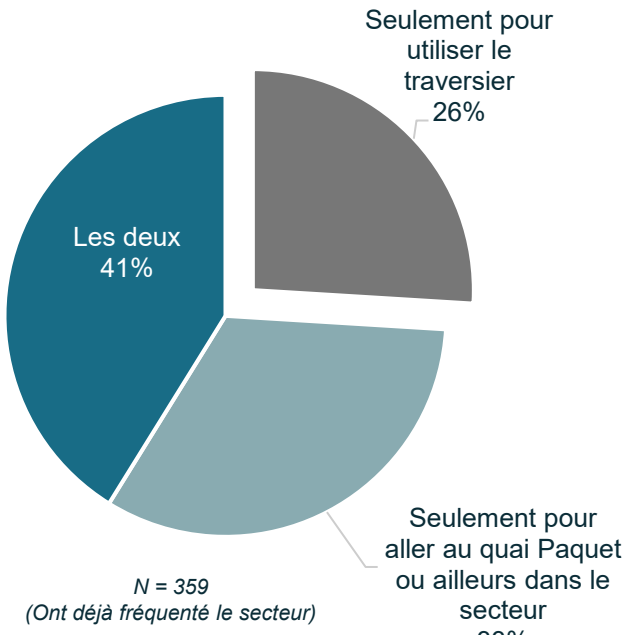


Notoriété du secteur
85%

Résidents de Québec qui ont déjà fréquenté le secteur
63%

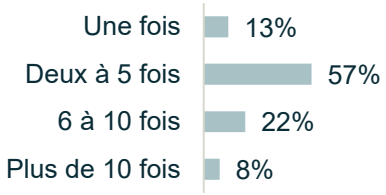
Taux de fréquentation

« Principalement, vous fréquentez le secteur de la Traverse… »



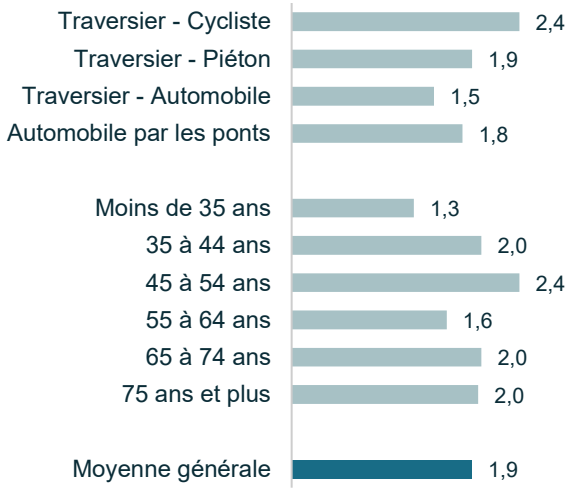
N = 359
(Ont déjà fréquenté le secteur)

« Au cours des 3 dernières années, combien de fois êtes-vous allé dans le secteur de la Traverse du côté de Lévis ? »



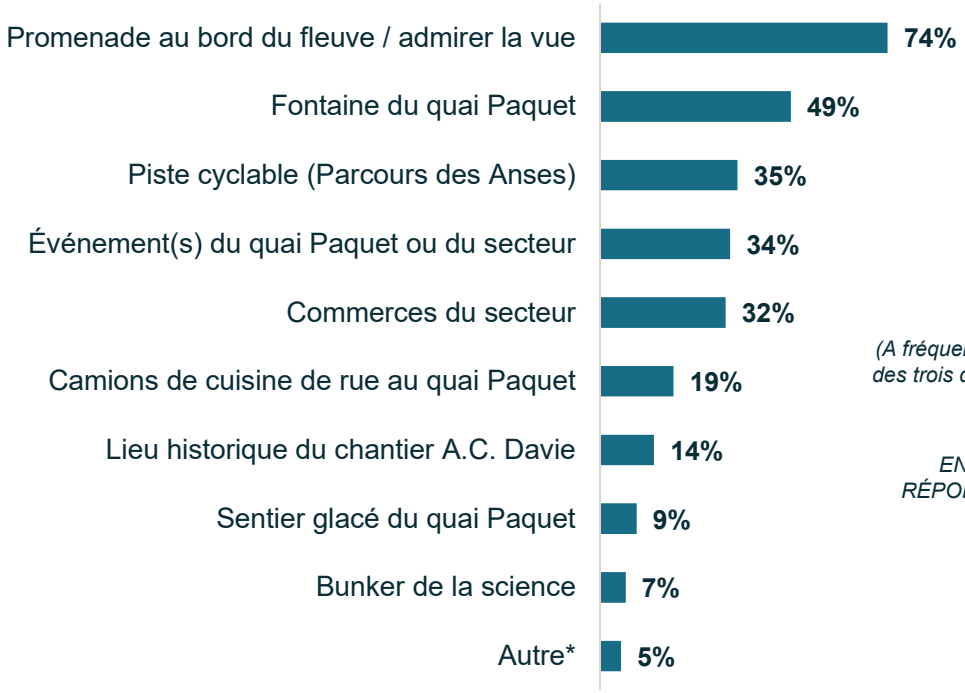
N = 266
(Fréquentent le secteur pour autre chose que seulement le traversier)

Fréquence moyenne des visites par année



Motifs de la fréquentation

« Qu'est-ce qui vous a motivé à fréquenter le secteur de la Traverse au cours des 3 dernières années ? »



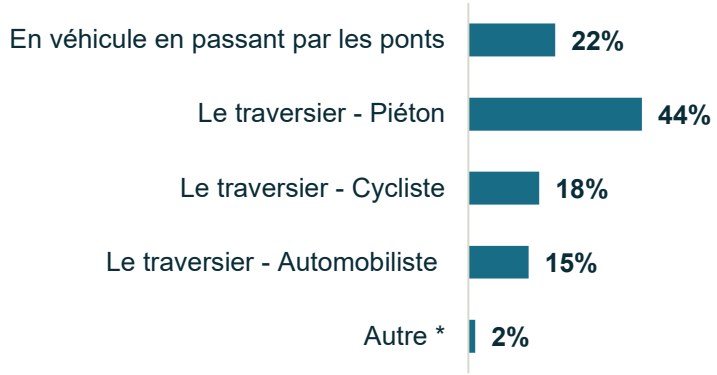
N = 236
(A fréquenté le secteur au moins une fois au cours des trois dernières années et pour autre chose que seulement le traversier)

EN POURCENTAGE DU NOMBRE DE RÉPONDANTS. PLUS D'UNE RÉPONSE PAR RÉPONDANT.

* Autres réponses : « Pour visiter une personne», « St-Joseph Design », « Récupérer conjointe », « Maison natale Louis Fréchette », « La grande roue », « Pour revisiter, car déjà vécu à Lévis », « Galerie d'art », « Friperie ».

Accessibilité et stationnement

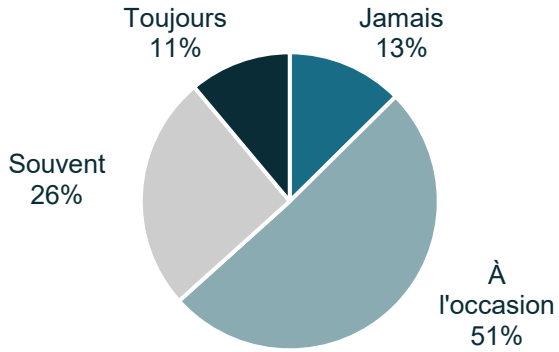
« Quel mode de transport utilisez-vous généralement pour vous rendre dans le secteur de la Traverse ? »



N = 236
(A fréquenté le secteur au moins une fois au cours des trois dernières années et pour autre chose que seulement le traversier)

EN POURCENTAGE DU NOMBRE DE RÉPONDANTS. PLUS D'UNE RÉPONSE PAR RÉPONDANT.

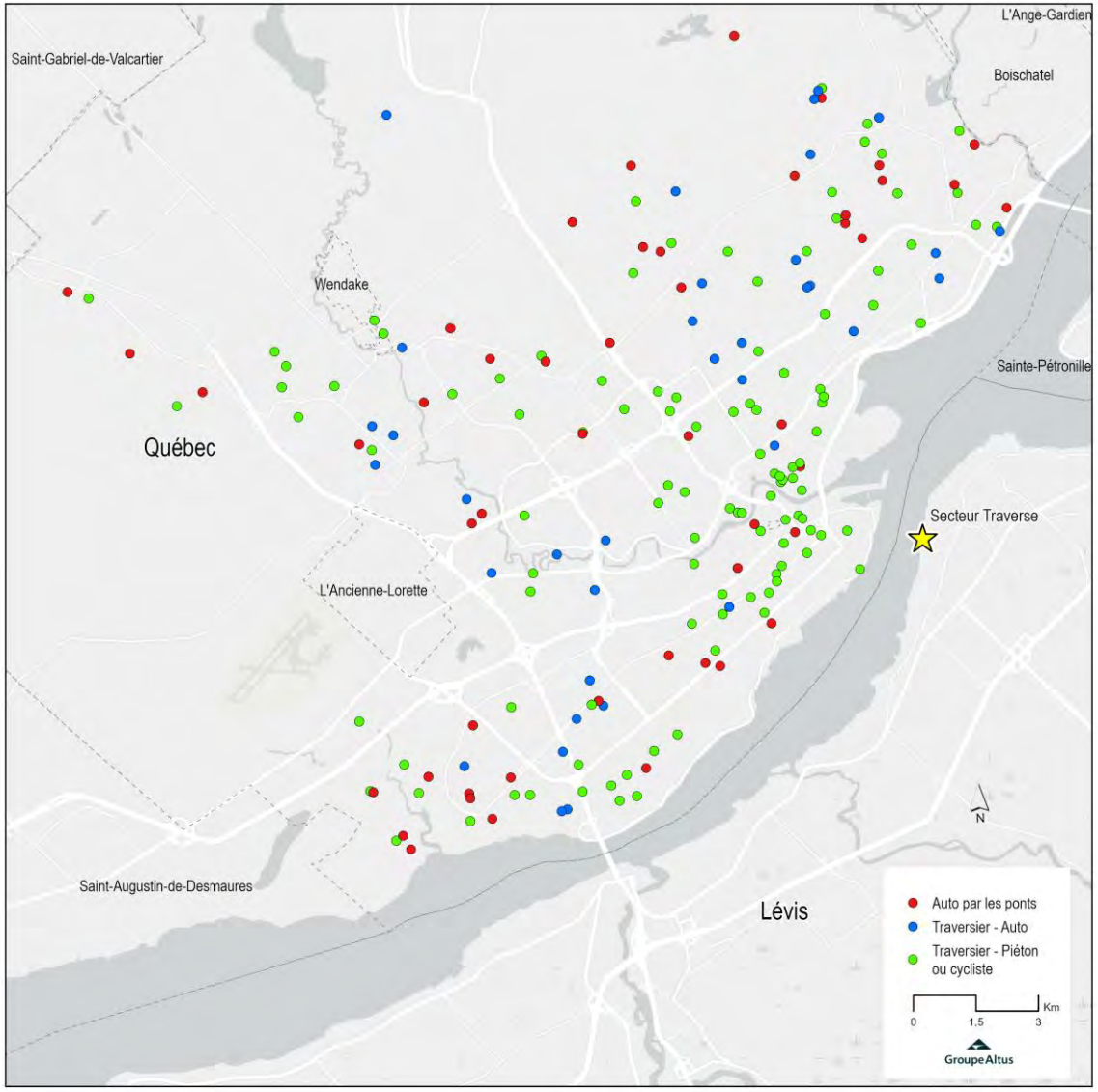
« Généralement, lorsque vous vous arrêtez dans le secteur de la Traverse autour du quai Paquet, éprouvez-vous de la difficulté à trouver du stationnement ? »



N = 88
(Ceux qui ont indiqué utiliser l'automobile ou une moto pour se rendre dans le secteur de la Traverse)

* Autres réponses : « Vélo » (3), sans indiquer si le traversier avait été utilisé et « Traversier comme piéton et automobiliste et automobile en passant par les ponts aussi », « Moto » sans indiquer si le traversier avait été utilisé.

Accessibilité et stationnement



Provenance des répondants selon le mode de transport utilisé lorsqu'ils visitent le secteur de la Traverse

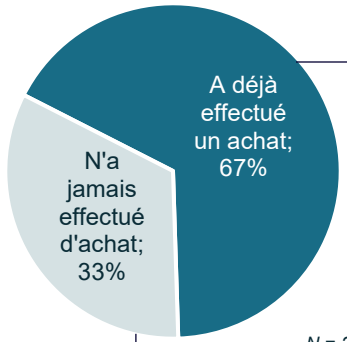
N = 236
(A fréquenté le secteur au moins une fois au cours des trois dernières années et pour autre chose que seulement le traversier)

On observe une légère concentration des piétons et cyclistes utilisant le traversier dans les quartiers limitrophes du centre-ville.

Les automobilistes, qu'ils utilisent le traversier ou non, sont dispersés dans l'ensemble des quartiers de la ville.

Occurrence d'achat dans les commerces

« Sur le nombre total de visites que vous avez effectuées dans le secteur de la Traverse, combien de fois avez-vous effectué un achat dans un commerce ou un restaurant du secteur ? »



Moyenne
0,6 fois par visite

N = 236
(A fréquenté le secteur au moins une fois au cours des 3 dernières années et pour autre chose que seulement le traversier)

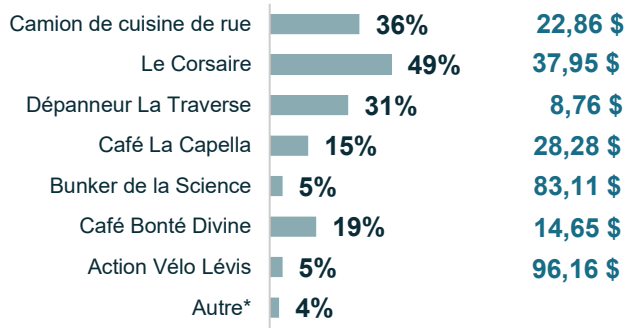
« Nommez tous les commerces que vous connaissez dans le secteur de la Traverse du côté de Lévis »

Microbrasserie Le Corsaire:	5 mentions
Chocolats Favoris:	3 mentions
Tim Horton:	2 mentions
Bonté Divine	1 mention
"Food Truck"	1 mention

N = 78
(N'a pas effectué d'achat)

« Quels commerces avez-vous fréquentés dans le secteur de la Traverse et combien y avez-vous dépensé en moyenne (par personne) à chaque visite ? »

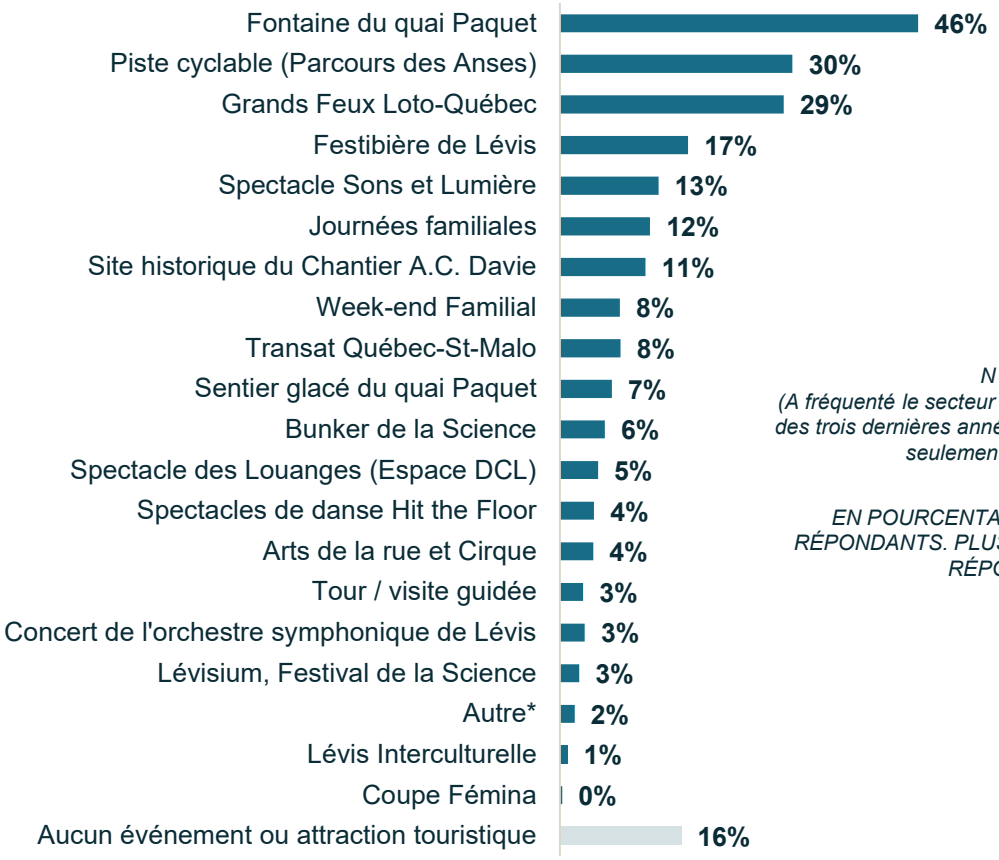
N = 156
(A effectué un achat au cours de ses visites des 3 dernières années)



* Autres réponses : « Grande roue » (2), « Crèmerie » (2), « Friperie », « Ancien Chocolato ».

Événements et attractions

« Quels événements ou attractions touristiques du secteur de la Traverse avez-vous participé / fréquenté au cours des 12 derniers mois ? »



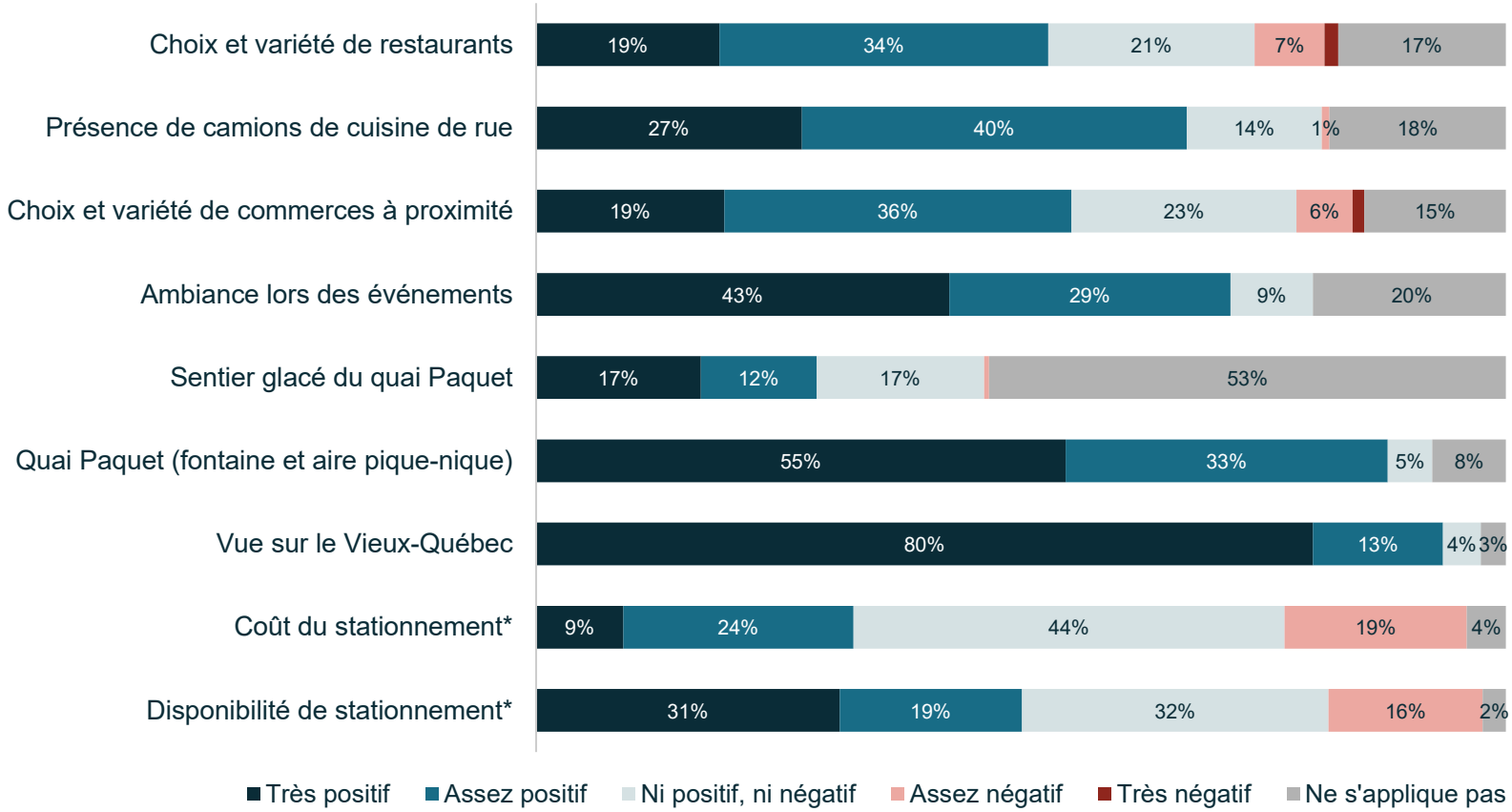
N = 236
(A fréquenté le secteur au moins une fois au cours des trois dernières années et pour autre chose que seulement le traversier)

EN POURCENTAGE DU NOMBRE DE RÉPONDANTS. PLUS D'UNE RÉPONSE PAR RÉPONDANT.

* Autres réponses : « Visite du secteur de Lévis et ailleurs», « Restaurant autour », « Marche », « Je ne me souviens pas, c'était un concert ».

Éléments de la qualité de l'expérience

« Dans quelle mesure ces éléments ont contribué à la qualité de votre expérience dans le secteur de la Traverse ? »

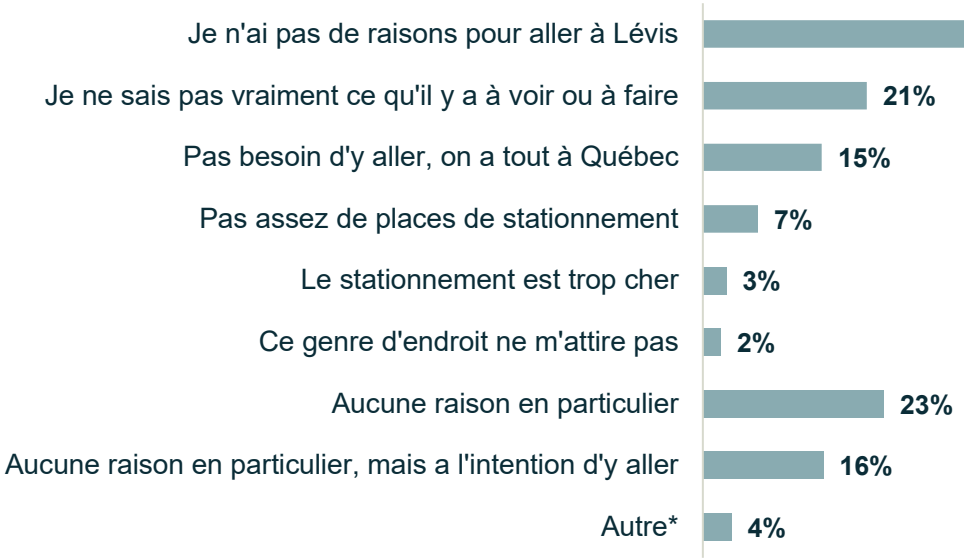


N = 236 (A fréquenté le secteur au moins une fois au cours des trois dernières années et pour autre chose que seulement le traversier), sauf:

* *Ceux qui ont indiqué venir dans le secteur en automobile (N= 88)*

Raison de la non-fréquentation

« Pour quelle raison n’avez-vous jamais fréquenté le secteur de la Traverse ? »



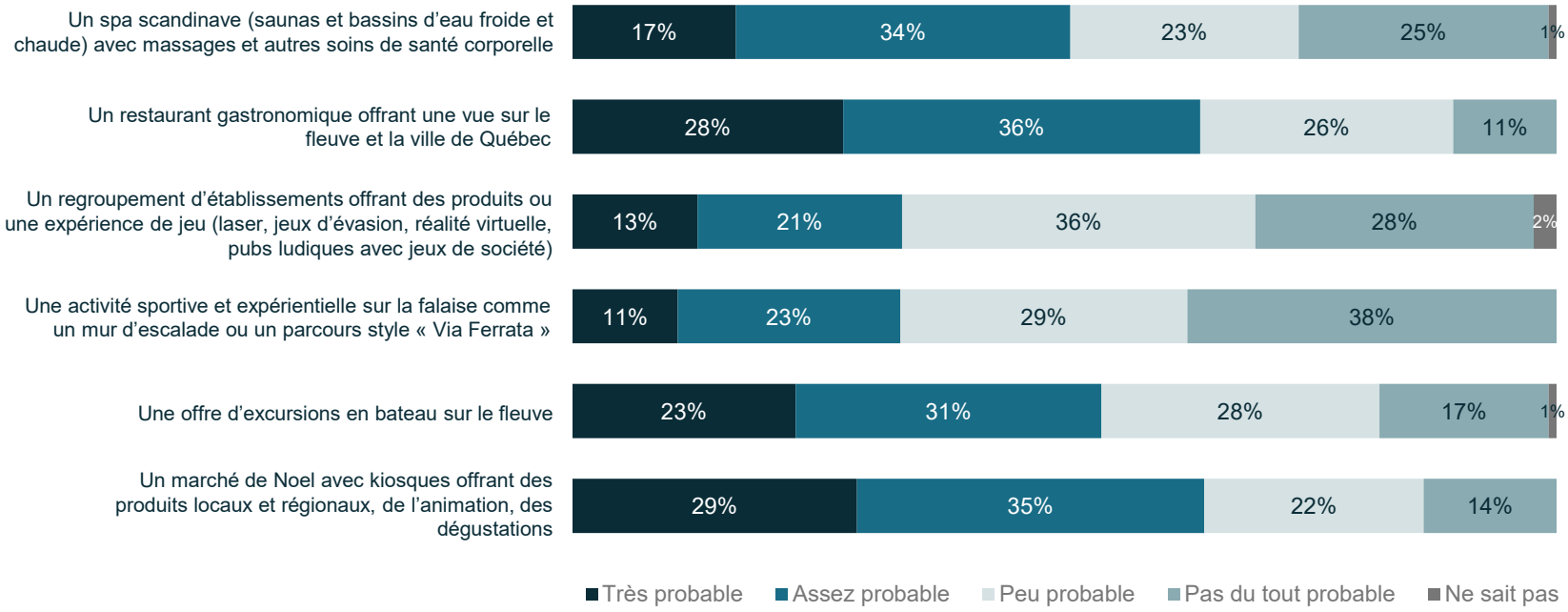
N = 122
(Connaissent le secteur, mais ne l’ont jamais fréquenté)

EN POURCENTAGE DU NOMBRE DE RÉPONDANTS. PLUS D’UNE RÉPONSE PAR RÉPONDANT.

* Autres réponses : « Peur du traversier », « L’occasion de s’est pas présentée », « Juste le temps de s’aventurer au centre-ville de Québec puis de ressortir au centre-ville de Lévis, tu perds un énorme temps. Ça va toujours être plus rapide de prendre les ponts », « Je vais à Lévis en auto », « J,ai évidemment déjà utilisé le service des traversiers, mais pas par besoin. J’habite Québec ».

Incitation à fréquenter le secteur

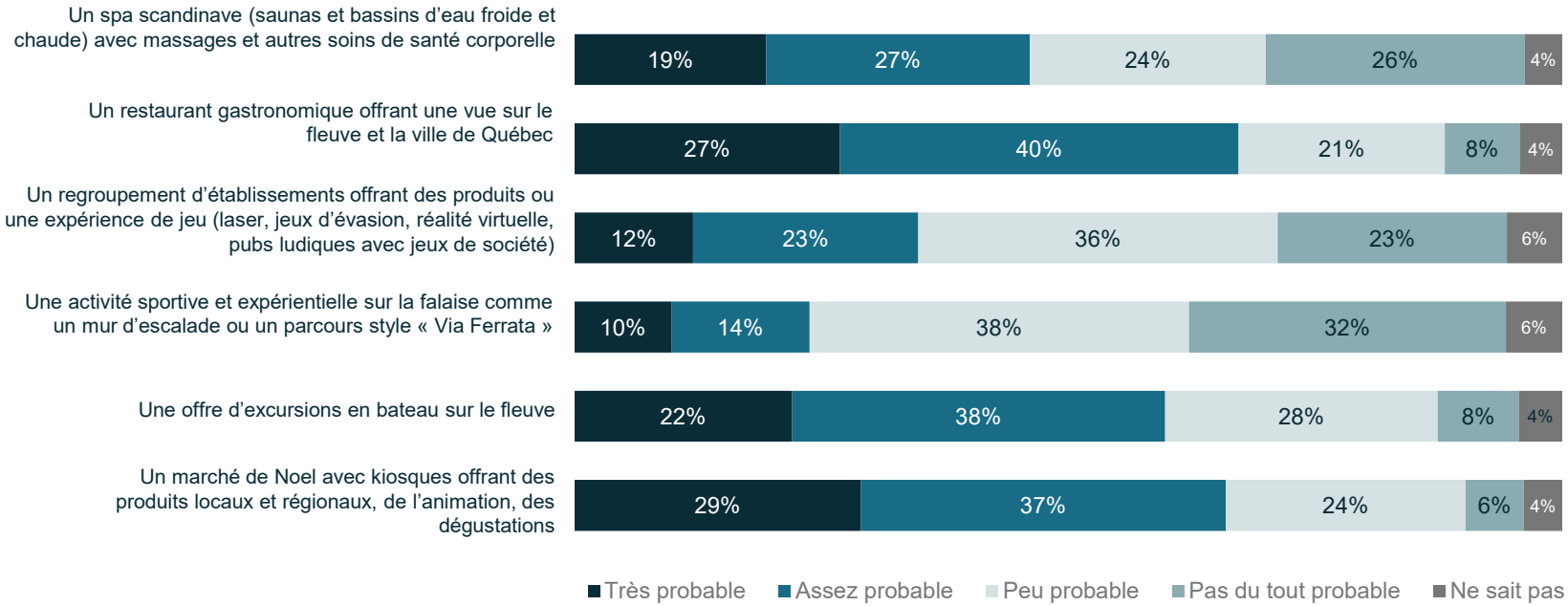
« Dans quelle mesure ces éléments pourraient-ils vous inciter à fréquenter le secteur de la Traverse ? »



N = 122 (Connaît le secteur, mais de ne l'a jamais fréquenté)

Incitation à venir plus souvent dans le secteur

« Dans quelle mesure ces éléments pourraient-ils vous inciter à venir plus souvent dans le secteur de la Traverse ? »



N = 359 (Connaît le secteur pour y être déjà allé)

ANNEXE 11 RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES USAGERS DU QUAI PAQUET EN HIVER (SENTIER GLACÉ)

Vision de développement et plan d'action pour la revitalisation du secteur de la Traverse de Lévis

Résultats de l'enquête auprès des usagers du quai Paquet en hiver (Sentier glacé)

Rapport sectoriel

Avril 2025

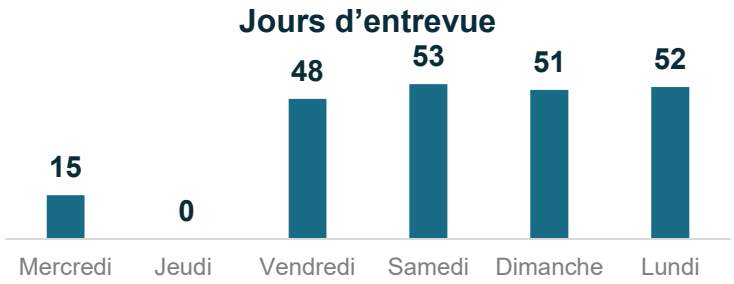
Section 1

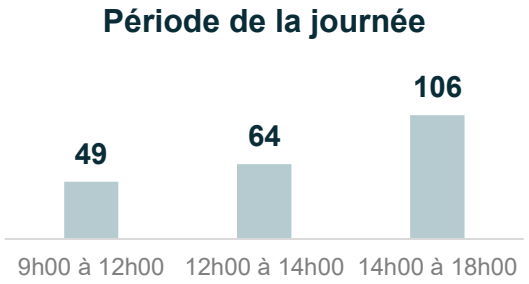
Méthodologie et profil de l'échantillon



Méthodologie et profil de l’échantillon

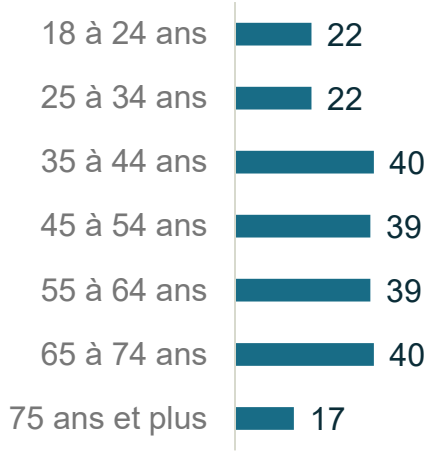
Mode de collecte:	Entrevues en face-à-face
Lieu de collecte:	Sentier glacé du quai Paquet, près de l’entrée principale (feu extérieur et chalet de services pour location et/ou enfilage de patins)
Taille de l’échantillon:	**219** répondants Marge d’erreur statistique à 6,8%, 19 fois sur 20.
Période d’entrevues:	Du mercredi 5 mars au lundi 10 mars (excluant jeudi 6 mars)





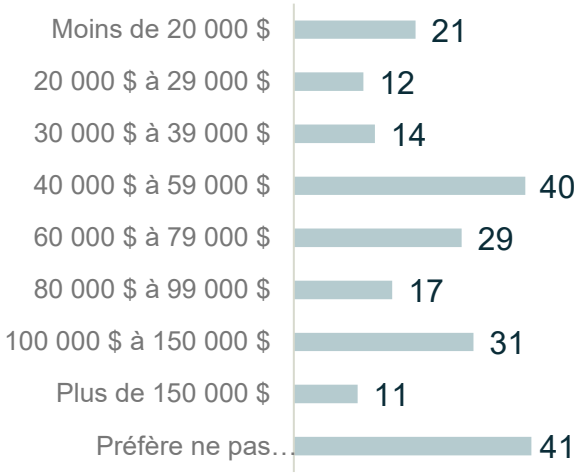
Méthodologie et profil de l’échantillon

À quel groupe d’âge appartenez-vous ?



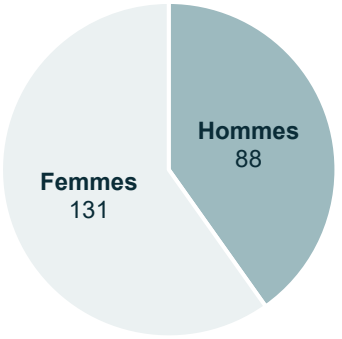
N = 219

Dans quelle catégorie se situe le revenu brut total de tous les membres de votre ménage ?



N = 219

À quel genre vous identifiez-vous?



N = 219

Groupe Altus BC2 ORAMA MARKETING

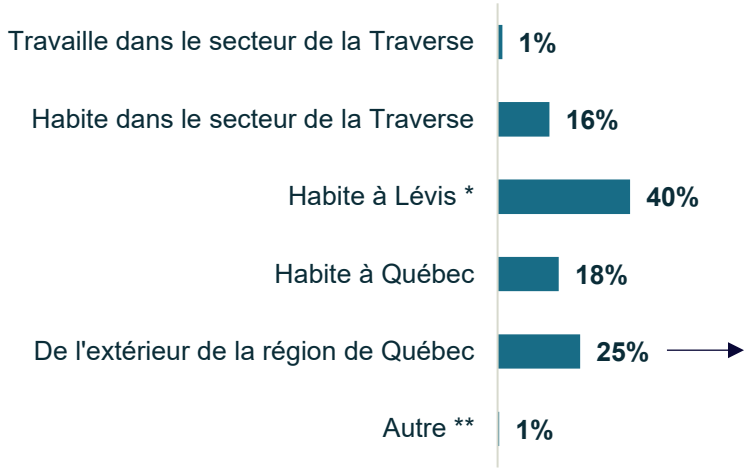
Partie 2

Résultats



Provenance et typologie de la clientèle

« Êtes-vous une personne qui… »

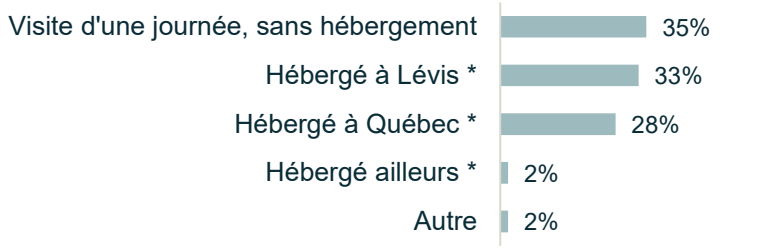


N = 219

** Mais à l'extérieur du secteur de la Traverse*
*** Présence temporaire à Lévis pour le travail*

VISITEURS DE L'EXTÉRIEUR DE LA RÉGION

« Est- ce que votre visite d'aujourd'hui est dans le cadre… »



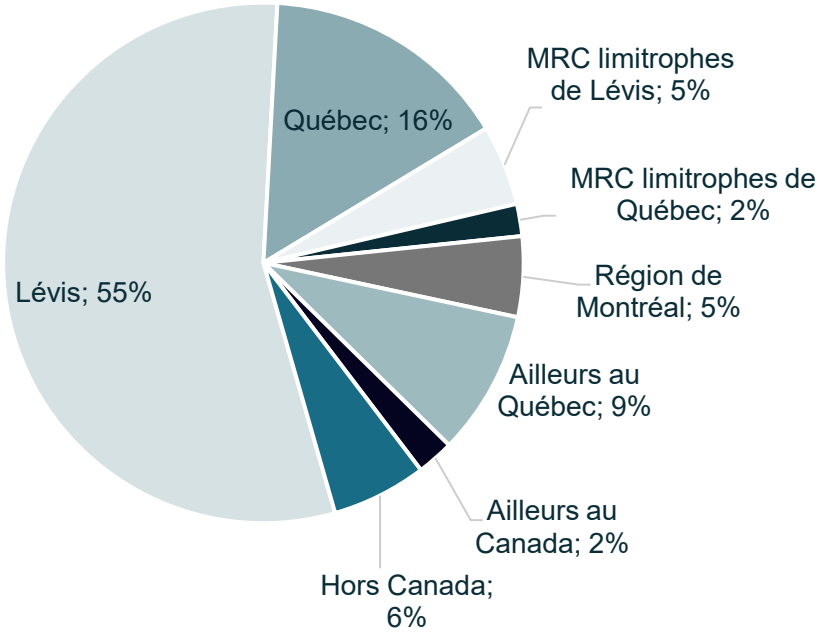
N = 54

** Libellé de la question: « …d'un séjour d'au moins une nuitée en hébergement à Lévis / Québec / ailleurs qu'à Québec ou Lévis »*

Provenance et typologie de la clientèle

Provenance des répondants

N = 219

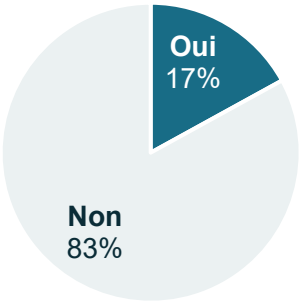


NOTE
En termes de personnes-visites pour l'ensemble de la saison, les résidents de Lévis sont forcément plus nombreux, en proportion, car la fréquence de leurs visites est plus élevée.

Hors Canada: États-Unis (1), France (9) et ailleurs dans le monde (3)

Taux de fréquentation

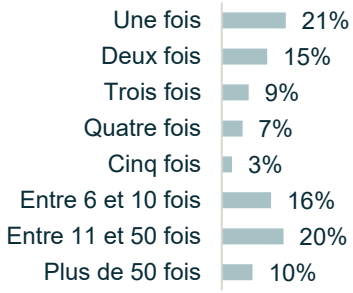
« Est-ce votre première visite à vie au quai Paquet ? »



N = 182
(Les 37 résidents ou travailleurs du secteur étaient exclus)

FRÉQUENTATION D'HIVER

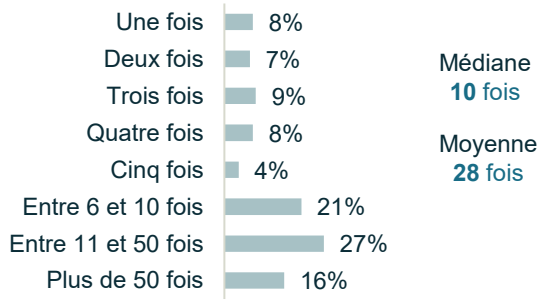
« Depuis le mois d'octobre dernier, combien de fois êtes-vous venu ? »



N = 150
(Ceux qui n'étaient pas à leur première visite)

FRÉQUENTATION D'ÉTÉ

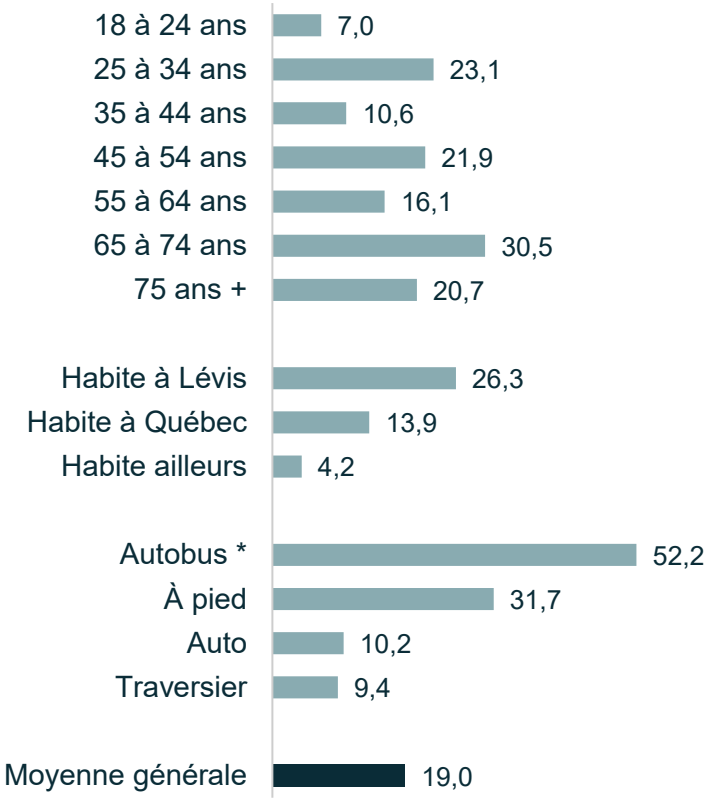
« Entre avril et septembre dernier (2024), combien de fois êtes-vous venu ? »



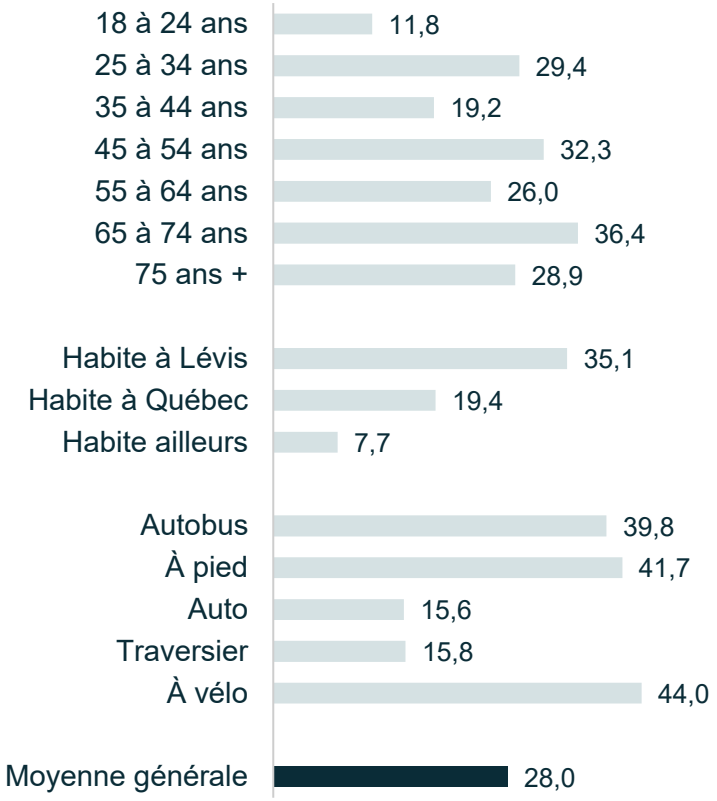
N = 150
(Ceux qui n'étaient pas à leur première visite)

Taux de fréquentation

Fréquence moyenne des visites cet hiver
(entre octobre et mars)



Fréquence moyenne des visites l'été dernier
(entre avril et septembre)

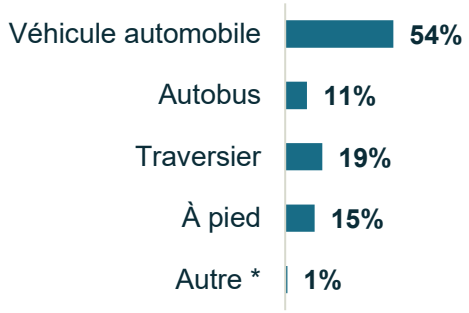


** Attention: Petit sous-échantillon*

N = 150
(Ceux qui n'étaient pas à leur première visite)

Mode de transport

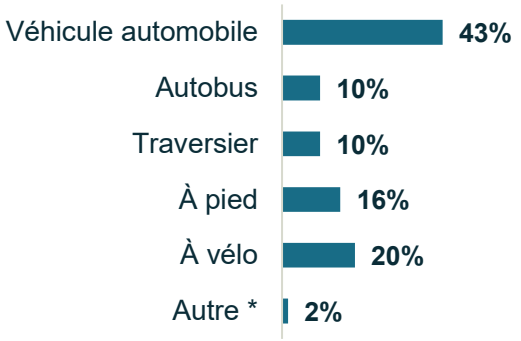
« Quel mode de transport avez-vous utilisé pour vous rendre ici aujourd'hui ? »



N = 182
(Les 37 résidents ou travailleurs du secteur étaient exclus)

** Autre: Taxi*

« Quand vous venez durant l'été, quel mode de transport utilisez-vous habituellement ? »

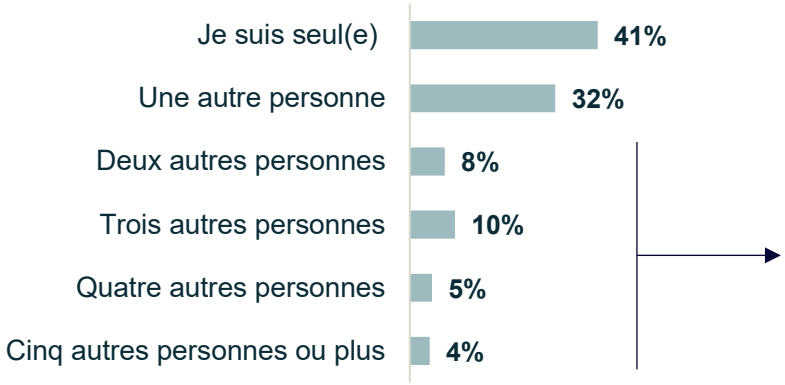


N = 128
Répondants ayant indiqué être venu au quai Paquet entre avril et septembre 2024

** Autre: Patins à roulettes*

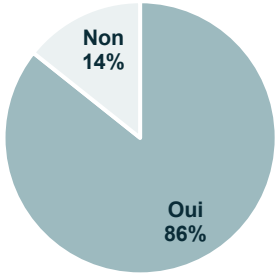
Taille du groupe

« Combien de personnes vous accompagnent ici aujourd'hui? »



N = 182
(Les 37 résidents ou travailleurs du secteur étaient exclus)

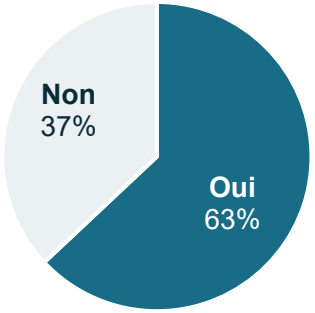
« Dans votre groupe. Est-ce qu'il y a un ou plusieurs enfants de 16 ans ou moins? »



N = 49

Notoriété et fréquentation des commerces

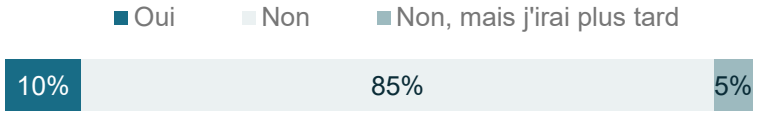
« Connaissez-vous les commerces qui existent dans le secteur de la Traverse ? »



N = 219

N = 138 (Connaît les commerces)

« Aujourd'hui, avez-vous fréquenté l'un de ces commerces ? »



Café La Capella (N=11)
Microbrasserie Le Corsair (N=1)
Bunker des Sciences (N=1)
Dépanneur (N=1)

« Avez-vous l'intention de fréquenter l'un de ces commerces ? »



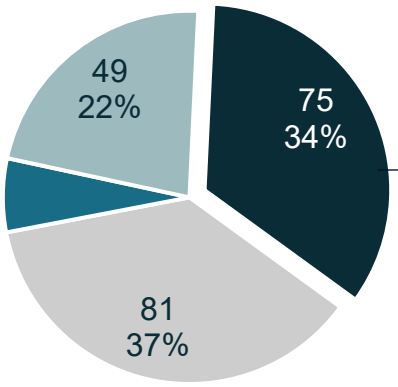
53 mentions par 42 personnes:

- Café La Capella (20 mentions)
- Microbrasserie Le Corsaire (20 mentions)
- Bunker des Sciences (2 mentions)
- Un commerce du Vieux-Lévis (4 mentions)
- Autres (7 mentions*)

* Bonté Divine, crème glacée, dépanneur, Galeries Chagnon, boulangerie, Chocolato, restaurant de la marina quai 1635.

Notoriété et fréquentation des commerces

Synthèse de la notoriété et de la fréquentation des commerces du secteur de la Traverse



N = 219

- Ne connaît pas les commerces
- Les a fréquenté le jour le l'entrevue
- A l'intention de les fréquenter le jour de l'entrevue
- N'a pas l'intention de les fréquenter

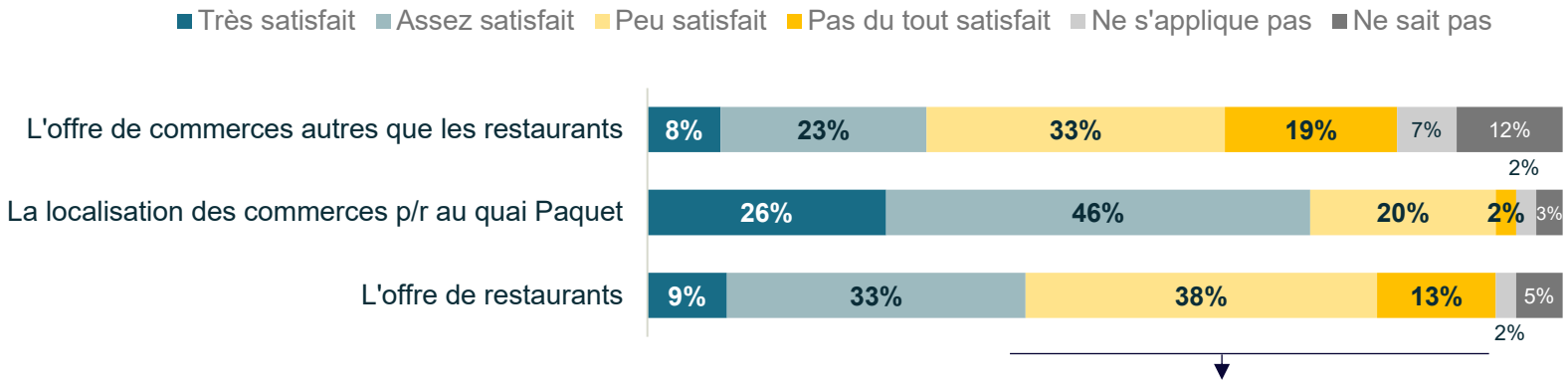
« Vous n'avez pas l'intention de fréquenter les commerces du secteur, pouvez-vous nous dire pourquoi ? »

	Mentions
Pas le temps / Je suis ici pour autre chose (que faire des achats):	26
Il n'y a pas assez de choix et de variété / ça ne vaut pas la peine:	21
Les commerces qui sont là ne me plaisent pas / ne m'intéressent pas:	18
Aucune raison d'y aller:	4
L'hiver c'est trop froid:	3
Manque de stationnement:	2
Les commerces sont trop loin du quai Paquet:	1
Les commerces ne sont pas visibles:	1
Autres (avec les enfants, problèmes de santé, manque prises électriques) :	3
Préfère ne pas répondre:	3

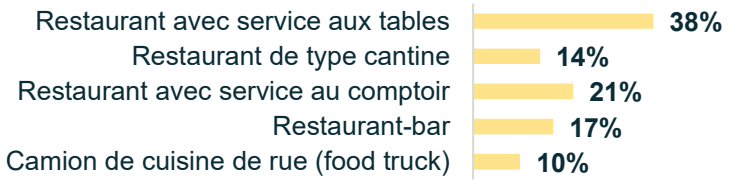
Satisfaction - commerces et restaurants

N = 138 (Connaît les commerces)

« Quel est votre niveau de satisfaction à l'égard de (…) ? »



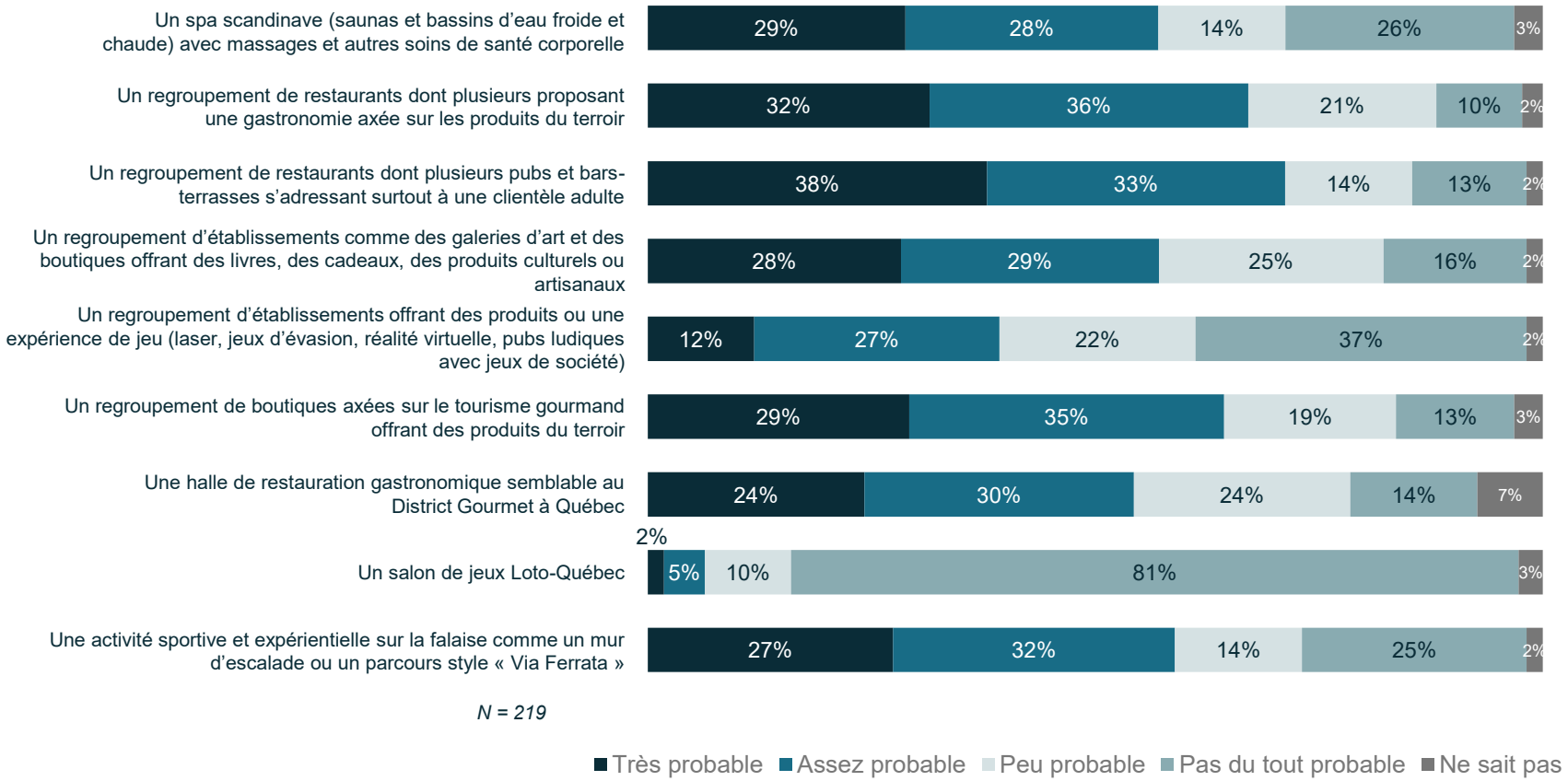
« Vous avez indiqué que l'offre alimentaire actuelle ne vous satisfait pas entièrement, quel type d'établissements aimeriez-vous le plus avoir dans le secteur de la Traverse »



N = 71

Incitatifs à fréquenter plus souvent

« Dans quelle mesure ces éléments pourraient-ils vous inciter à venir plus souvent dans le secteur de la Traverse, que ce soit en hiver ou en été ? »



MONTRÉAL

300-85, rue Saint-Paul Ouest
Montréal (Québec) H2Y 3V4
514 507-3600

QUÉBEC

302-511, rue Saint-Joseph Est
Québec (Québec) G1K 3B7
418 914-1508

info@groupebc2.com
groupebc2.com