
Ville de Lévis-Lauzon

241

DB88.1

Projet d'implantation du terminal méthanier
Rabaska et des infrastructures connexes

Lévis

6211-04-004

Analyse des potentiels industriels du secteur Ville-Guay

TABLE DES MATIERES

	Page
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 CONTEXTE INDUSTRIEL LOCAL: BILAN DES OPPORTUNITÉS ET FAIBLESSES	3
2.1 Caractéristiques des sites industriels municipaux	3
2.1.1 Parc industriel	3
2.1.2 Chantier maritime Davie	6
2.1.3 Pointe-de-la-Martinière	6
2.1.4 Espace industrialo-portuaire potentiel (secteur Ville-Guay) .	8
2.2 Offre industrielle régionale	13
2.3 Ciblage des promotions industrielles	14
2.4 Synthèse des potentiels et contraintes	16
2.4.1 Industrie manufacturière légère (P.M.E.)	16
2.4.2 Industrie de grand gabarit	16
3.0 ASPECTS ÉCONOMIQUES	18
4.0 PROJETS MUNICIPAUX D'ACQUISITION A DES FINS INDUSTRIELLES	26
5.0 DÉVELOPPEMENT DE LA P.M.E. INDUSTRIELLE ET DES SERVICES A LÉVIS-LAUZON	28

TABLE DES MATIERES

	Page	
6.0	PLAN D'ACTION DES INTERVENTIONS STRATÉGIQUES EN MATIERE DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL	30
6.1	Consolider les acquis industriels en ce qui concerne le développement de la petite et moyenne entreprise	30
6.2	Maximiser le potentiel d'aménagement du secteur Ville-Guay avec ou sans l'implantation d'une entreprise de grand gabarit	32
6.3	Mise en valeur du potentiel de développement économique de Lévis-Lauzon comme capitale régionale de la rive-sud de Québec	34
6.4	Favoriser la réaffectation de la Pointe-de-la-Martinière suivant son potentiel réel de développement	34
7.0	CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	36
7.1	Paramètres techniques du site	36
7.2	Dessertes portuaire et gazière	36
7.3	Conditions de marché des secteurs industriels cibles	38
7.4	Intérêt concurrentiel du site	39
7.5	Politiques gouvernementales de développement économique régional	39
7.6	Incidence des impacts anticipés	40
7.7	Conclusion	41

ANNEXES

Introduction

1.0 INTRODUCTION

En janvier 1990, la firme Daniel Arbour et Associés a été mandatée par la Ville de Lévis-Lauzon afin d'évaluer les opportunités réelles offertes par le secteur Ville-Guay pour l'implantation d'industries de grand gabarit.

Ce mandat a pour principal objectif de fournir au Conseil municipal un nouvel éclairage sur ce dossier qui par ailleurs a largement été documenté depuis près de vingt ans.

Contrairement aux études techniques précédentes, le présent mandat ne fait appel qu'à l'expertise du consultant afin qu'il dresse une synthèse de la situation qui permette d'orienter la prise de décision municipale concernant:

1. L'intérêt du site offert par la Ville de Lévis-Lauzon sur le marché des entreprises de grands gabarits par rapport à l'évolution actuelle et prévisible de ce marché;
2. L'intérêt pour la Ville de Lévis-Lauzon de se porter acquéreur de surfaces de terrain destinées à l'industrie de grand gabarit;
3. La pertinence de maintenir l'affectation industrielle à la Pointe-de-la-Martinière compte tenu des plus récentes études de localisation d'installations portuaires et des terrains visés pour le parc industrialoportuaire (secteur Ville-Guay);
4. Les éléments déterminants d'un programme stratégique de développement industriel municipal tant pour l'entreprise de grand gabarit que pour l'industrie manufacturière légère (P.M.E.).

Cette expertise dégagera donc les lignes directrices d'avenir concernant la mise en valeur du secteur Ville-Guay mais aussi celles du développement industriel en général sur le territoire de Lévis-Lauzon.

Ces lignes directrices seront clairement identifiées à l'intérieur d'un programme d'actions.

Contexte industriel local : bilan des opportunités et faiblesses

2.0 CONTEXTE INDUSTRIEL LOCAL: BILAN DES OPPORTUNITÉS ET FAIBLESSES

2.1 CARACTÉRISTIQUES DES SITES INDUSTRIELS MUNICIPAUX

2.1.1 Parc industriel

Le parc industriel de Lévis-Lauzon est localisé à l'extrémité sud-est du territoire urbanisé. Il s'agit d'un site généralement plat d'une superficie de 97,7 hectares compris globalement entre le boulevard de la Rive-Sud, la voie du Canadien Pacifique et la limite sud de la municipalité.

Près de la moitié du parc est occupée par des entreprises manufacturières légères regroupant environ 645 emplois répartis dans une trentaine de bâtisses totalisant 31 723 mètres carrés de plancher (annexe 1).

Le développement futur du parc requerra à court terme l'ouverture de nouvelles rues et l'implantation des services municipaux car présentement seuls 4,5 hectares de terrains demeurent disponibles et desservis (tableau 2.1).

Le parc industriel de Lévis-Lauzon a connu un taux régulier de croissance qui semble s'accélérer depuis les deux (2) dernières années de sorte qu'à ce rythme, il est permis de croire que son développement pourrait être complété dans un horizon de l'ordre de 7 à 10 ans (tableau 2.2).

La mise en valeur du parc industriel est cependant limitée par:

- 1) l'absence d'une visibilité autoroutière;
- 2) l'éloignement de l'échangeur autoroutier Lallemand;
- 3) la présence, dans le prolongement naturel du parc vers l'est, d'une voie ferrée et du ruisseau Lallemand.

Tableau 2.1 - Parc industriel Lévis-Lauzon

	<u>Mètres carrés</u>	<u>Pieds carrés</u>
Superficie totale	976 730	10 513 440
moins: perte pour rues (20%)	<u>195 346</u>	<u>2 102 688</u>
Superficie nette	781 384	8 410 752
moins: superficie occupée	<u>378 063</u>	<u>4 069 437</u>
Superficie disponible (desservie et non desservie)	<u>403 321</u>	<u>4 341 315</u>
Superficie occupée	378 063	4 069 437
plus: superficie desservie disponible (approximative)	<u>45 894</u>	<u>494 000</u>
Superficie desservie totale	<u>423 957</u>	<u>4 563 437</u>
% d'occupation par rapport à la superficie desservie totale	89%	
% d'occupation par rapport à la superficie totale nette	48%	
% d'occupation par rapport à la superficie totale	39%	

Source: Corporation de développement économique Pointe-Lévy, inventaire du
22 mars 1990.

Tableau 2.2 - Parc industriel Lévis-Lauzon

Superficie de terrain consommée annuellement (1949-1989)

<u>Année</u>	<u>Superficie/m2</u>
1949	44 360
1967	115 589
1970	6 270
1974	9 833
1977	10 683
1978	17 949
1979	38 264
1980	8 676
1982	5 574
1983	8 361
1986	2 788
1987	7 354
1988	29 753
1989	88 291
TOTAL	389 745

Source: Service d'urbanisme, Ville de Lévis-Lauzon, inventaire de septembre 1989.

En contrepartie, le parc est bordé des voies ferrées du Canadien Pacifique et du Canadien National (plan 2.1) et offre du terrain industriel desservi à un prix concurrentiel par rapport aux autres parcs de la Rive-Sud.

2.1.2 Chantier maritime Davie

Le chantier maritime Davie figure parmi les sites industriels municipaux de Lévis-Lauzon. Bien qu'il ait connu certaines difficultés financières, le chantier demeure toujours en opération et sa reconversion ou son utilisation à d'autres fins industrielles à moyen et long terme sont très hypothétiques.

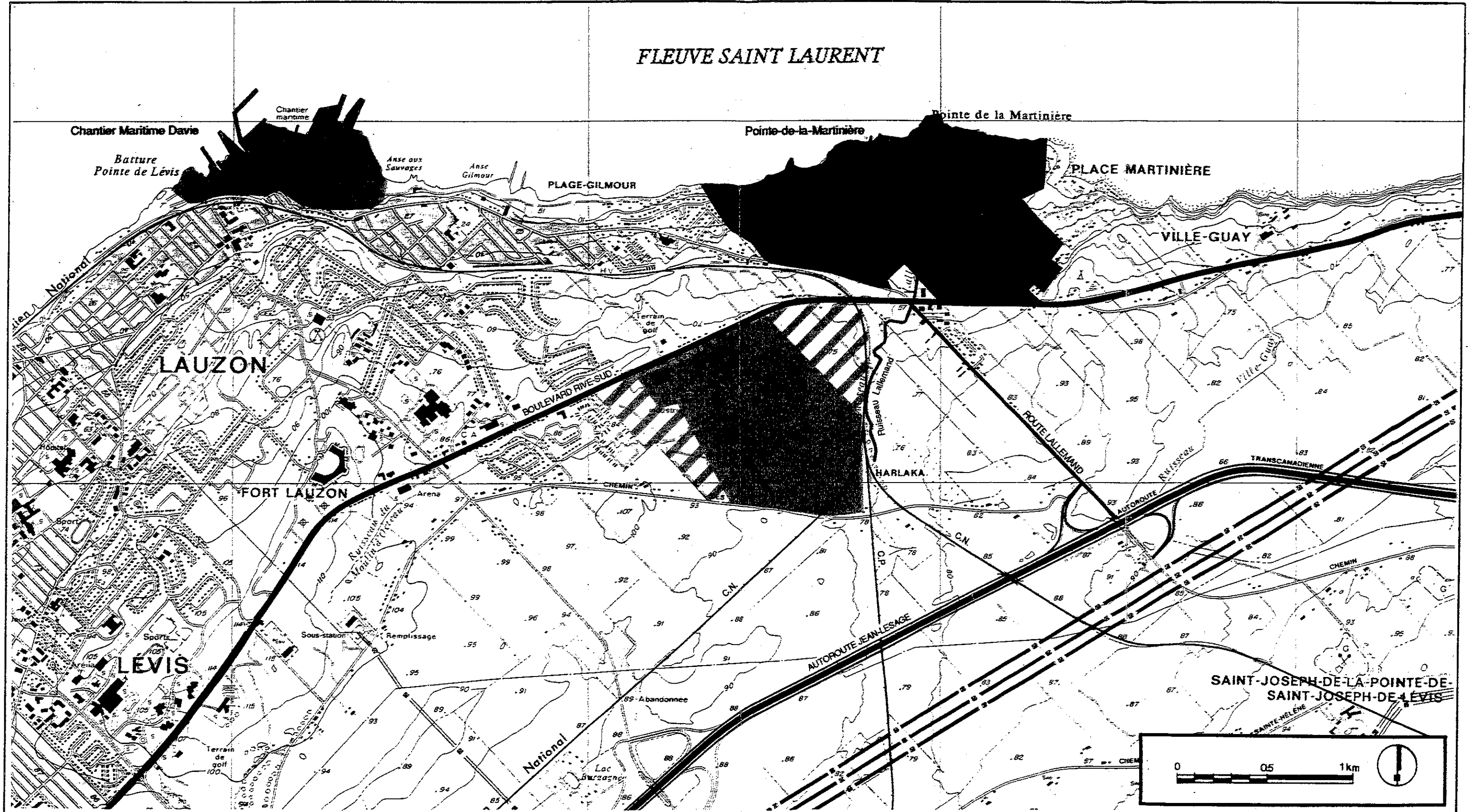
Il faut comprendre que la configuration du site offre un faible potentiel de réutilisation et que les installations du chantier ont été conçues de manière à satisfaire aux exigences particulières d'un chantier maritime. Le site peut donc difficilement être économiquement transformé et employé à d'autres fins.

Par ailleurs, la problématique industrielle posée par la Davie est unique à ce site et à cette entreprise et a peu d'incidences sur l'objet principal de ce dossier orienté sur l'offre et la demande industrielle des entreprises manufacturières légères (P.M.E.) et des industries de grand gabarit.

2.1.3 Pointe-de-la-Martinière

Affectée "Industriel" par la Ville de Lévis-Lauzon, la Pointe-de-la-Martinière est un site riverain au fleuve Saint-Laurent dont l'intérêt industriel a longtemps résidé dans son potentiel d'aménagement à des fins portuaires.

2.1 Localisations des sites industriels



La tenure actuelle des terrains de la Pointe-de-la-Martinière reflète d'ailleurs ce potentiel. La Société immobilière Irving de même que la Société du Parc industriel et portuaire Québec-Sud possèdent l'essentiel des terrains tandis que la Société du Port de Québec est propriétaire des battures sur près de deux (2) kilomètres (plan 2.2).

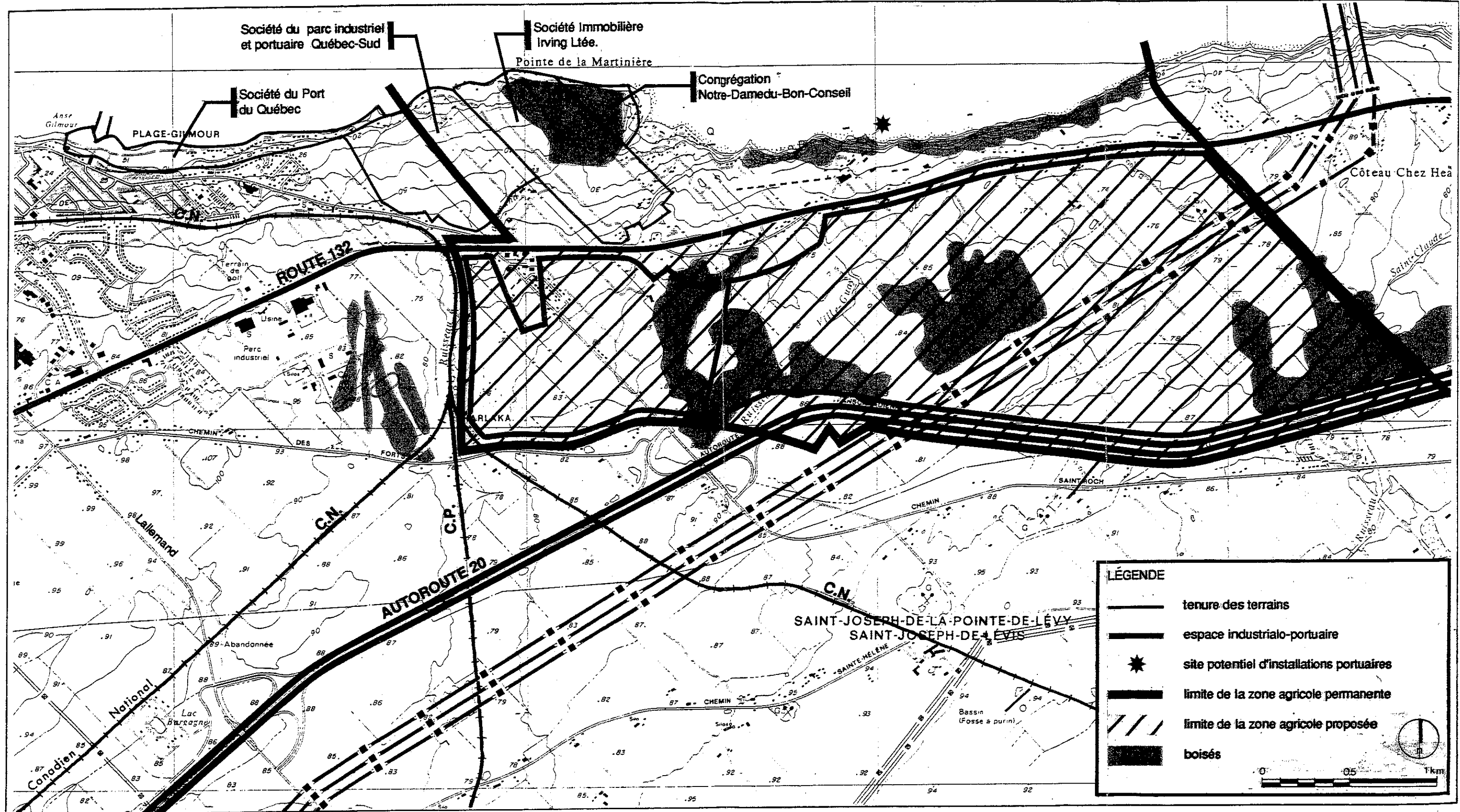
Paradoxalement, le site présente des qualités esthétiques indéniables. D'ailleurs, un boisé mature de belle valeur occupe une grande partie de la Pointe-de-la-Martinière.

De récentes études ont démontré qu'au-delà du patrimoine naturel de la Pointe-de-la-Martinière, le site présente possiblement des problèmes d'aménagement portuaire dus à l'action des glaces; de sorte que la localisation de ces installations seraient maintenant repoussée à l'extrémité est du territoire municipal de Lévis-Lauzon, tout juste en bordure du secteur Ville-Guay.

Peu importe la localisation de cet équipement majeur, il ne saurait trouver de justification que dans l'éventualité de l'implantation d'une entreprise industrielle de grand gabarit dont la localisation privilégiée est à l'intérieur des terres entre le boulevard de la Rive-Sud (route 132) et l'autoroute Transcanadienne (A-20).

2.1.4 Espace industrialo-portuaire potentiel (secteur Ville-Guay)

Depuis près de vingt ans, les autorités locales retiennent l'espace compris entre le boulevard de la Rive-Sud (route 132), l'autoroute Transcanadienne (A-20), la voie du Canadien Pacifique et la limite territoriale "est" pour son potentiel élevé de mise en valeur à des fins d'industries de grand gabarit (plan 2.2).



Cet espace d'environ 590 hectares rencontre, en effet, la majorité des paramètres nécessaires à l'implantation de telles entreprises¹.

1) Topographie

Le site affiche une topographie généralement plane ou légèrement inclinée en direction du fleuve mais sa déclivité n'excède jamais 5 degrés, ce qui représente un avantage marqué pour l'implantation de ces bâtiments dont les superficies de plancher par étage sont généralement de grandes dimensions.

2) Propriétés géotechniques des sols

La capacité portante des sols est généralement variant de 100 à 200 KPa dans les secteurs sablonneux et de 500 à 2 000 KPa sur le roc.

3) Hydrographie

3.1) **Drainage de surface**

Aucun cours d'eau d'importance ne traverse le site. Les petits ruisseaux et les fossés de drainage identifiés ne peuvent constituer une contrainte sérieuse à l'implantation d'entreprise industrielle de grand gabarit.

¹ Informations tirées des études suivantes:

- Urgel Delisle et Associés. Étude préliminaire d'impact agricole à Pointe-de-la-Martinière, février '86;
- André Marsan et Associés. Évaluation environnementale, projet d'aluminerie, Pointe-de-la-Martinière, avril '86;
- Pluram. Plan d'aménagement, Complexe industrialo-portuaire de la Pointe-de-la-Martinière, janvier '87.

3.2) Eaux souterraines

L'aquifère régional est logé en profondeur protégé d'une contamination potentielle par une strate rocheuse très imperméable.

4) Vents dominants

La circulation atmosphérique générale origine de l'ouest et du sud-ouest dans l'axe du fleuve Saint-Laurent. Les concentrations de population se trouvent du nord-ouest du site et sont donc dans une zone de faible risque de pollution atmosphérique susceptible d'émaner des entreprises industrielles localisées sur le site. De même, l'île d'Orléans est protégée par l'influence combinée de la topographie et du couloir fluvial qui a tendance à confirmer les émanations potentielles dans un axe nord-est.

5) Le potentiel d'utilisation

La majeure partie des sols sont de catégories 3 et 4. Il s'agit donc de terres comportant des limitations modérément graves et qui restreignent le choix des cultures ou imposent des pratiques spéciales de conservation des sols. On note également une très faible représentation de fermes destinées à la production laitière et à l'élevage de bovins.

6) Habitat et faune terrestre

Le milieu représente peu de potentiel pour la faune terrestre particulièrement la faune ongulée. Seuls les petits mammifères y trouvent un habitat favorable mais ils pourraient aisément se relocaliser advenant la mise en valeur industrielle du secteur.

7) Infrastructures de transport

7.1) Réseau routier

Le site est bordé et accessible par deux (2) principaux axes routiers régionaux que sont l'autoroute Transcanadienne (A-20) et le boulevard de la Rive-Sud (route 132).

La route 173 plus à l'ouest constitue le seul lien majeur en direction nord-sud mais la construction projetée de l'autoroute 73 améliorera prochainement les déplacements dans cet axe notamment vers la Beauce.

7.2) Réseau ferroviaire

Le site est également bordé à l'ouest par deux voies ferrées du Canadien National et une ligne du Canadien Pacifique.

7.3) Énergie électrique

Une ligne triple de transport d'électricité de 735 Kv traverse le site.

On retiendra des études d'opportunités du secteur Ville-Guay réalisées à ce jour que seulement deux facteurs techniques sont susceptibles d'affecter le potentiel de mise en valeur de ce site à des fins d'industries de grand gabarit:

1) L'absence d'une desserte gazière

Le réseau de gaz naturel ne dessert que la rive-nord de Québec. La desserte de la rive-sud ne trouverait d'intérêt économique que dans la mesure où une demande industrielle majeure se manifestait mais en attendant l'approvisionnement en gaz naturel ne peut être assuré.

2) L'absence d'installations portuaires

A l'instar du réseau gazier, les installations portuaires requises pour la majorité des entreprises de grand gabarit sont présentement absentes à proximité du secteur.

Il demeure toutefois qu'un site riverain a été retenu à cet effet et que les études sur les habitats riverains et sa faune aquatique n'identifient pas de potentiel naturel dont la valeur écologique serait susceptible d'affecter la réalisation d'installations portuaires.

2.2 OFFRE INDUSTRIELLE RÉGIONALE

Les sites industriels de Lévis-Lauzon sont localisés à l'extrémité sud-est de la grande région de Québec.

Sur la Rive-Sud, mais plus à l'ouest, l'essentiel de l'offre industrielle est groupé à proximité du pont Pierre-Laporte et dans son prolongement vers les secteurs industrialisés de la Beauce via l'autoroute Robert Cliche (A-73).

Cette localisation regroupée des secteurs industriels de la Rive-Sud, près de l'accès au territoire de la Communauté urbaine de Québec, constitue un avantage stratégique marqué par rapport au positionnement géographique de Lévis-Lauzon (plan 2.3). Un nouveau lien interrive, plus à l'est, permettrait toutefois de corriger ce déséquilibre.

De plus, l'offre industrielle dans ce secteur est considérable. On estime les superficies regroupées des parcs industriels à environ 1 250 hectares dont 58% sont disponibles.

Sur le territoire de la Communauté urbaine de Québec, l'offre est près du double et profite, de surcroît, de la proximité de la Capitale.

Le marché de l'industrie manufacturière légère est, de manière générale, très sollicité aussi bien par les parcs industriels de la Rive-Sud que ceux de la Communauté urbaine de Québec.

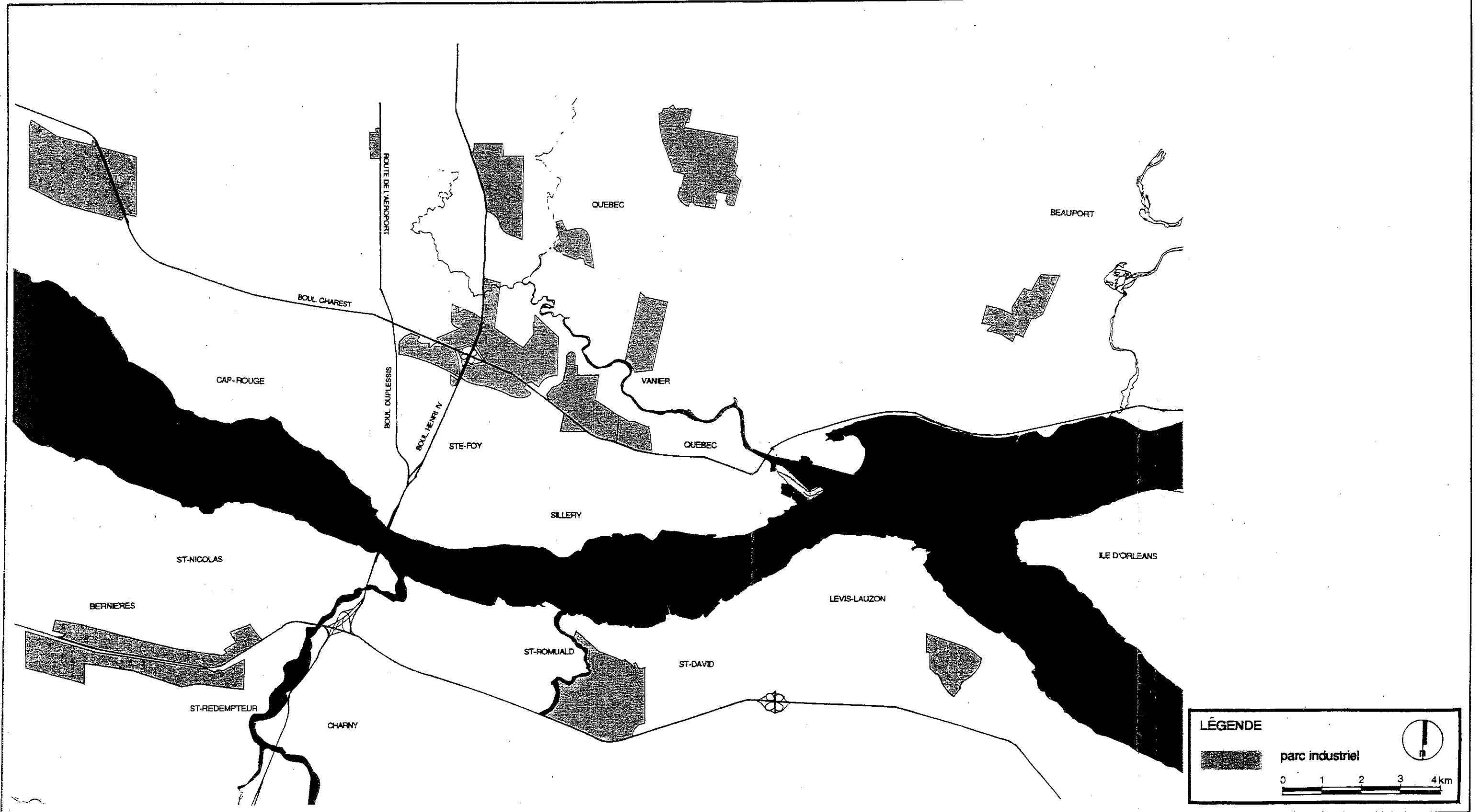
Il demeure néanmoins que dans la grande région de Québec, seule la Ville de Lévis-Lauzon est en mesure d'accueillir une entreprise industrielle de grand gabarit satisfaisant aussi adéquatement aux critères biophysiques de même qu'à ceux reliés à l'accessibilité routière et ferroviaire, au transport maritime et à la disponibilité de la ressource énergétique électrique.

2.3 CIBLAGE DES PROMOTIONS INDUSTRIELLES

Il importe de distinguer les prospections industrielles de Lévis-Lauzon orientées vers le parc industriel versus celles qui se destinent exclusivement à l'espace industrialo-portuaire projeté.

Le parc industriel de Lévis-Lauzon s'est développé avec l'implantation de petites et moyennes entreprises industrielles oeuvrant dans une grande diversité d'activités économiques. L'objectif de développement du parc semble donc se définir en fonction d'une maximisation des espaces disponibles et de l'accroissement général du nombre d'entreprises sans privilégier de créneaux particuliers.

L'historique des prospections industrielles dans le but de mettre en valeur l'espace industrialo-portuaire est plus clairement identifiable.



En fait, depuis le début des années '80, cinq (5) entreprises maintenant implantées au Québec ont, à des étapes plus ou moins avancées de sélection de site, considéré une implantation dans le secteur Ville-Guay. Il s'agit de projets industriels pour l'implantation d'un terminal méthanier, d'une usine d'assemblage d'automobile et de trois (3) alumineries.

2.4 SYNTHÈSE DES POTENTIELS ET CONTRAINTES

2.4.1 Industrie manufacturière légère (P.M.E.)

Le parc industriel de Lévis-Lauzon est positionné de manière excentrique par rapport au marché principal de la P.M.E. mieux représenté dans l'axe du pont Pierre Laporte sur les rives nord et sud du fleuve.

Cette localisation non stratégique devrait être compensée par une définition plus juste des créneaux industriels potentiels et par la minimisation des contraintes physiques liées à la visibilité et à l'accessibilité autoroutière.

2.4.2 Industrie de grand gabarit

Bien que le secteur Ville-Guay affecté à l'industrie de grand gabarit présente des qualités esthétiques, il demeure le seul site dans la grande région de Québec possédant le potentiel requis à l'implantation d'une telle entreprise.

L'expérience passée indique toutefois un intérêt modéré des promoteurs industriels pour ce secteur.

Mise à part les qualités biophysiques offertes par le site, les facteurs administratifs et sociaux suivent ses potentiels:

- zonage agricole permanent;
- valeur esthétique du milieu;
- remembrement requis de plusieurs terres agricoles;
- absence d'installations portuaires;
- absence de desserte gazière.

Aspects économiques

3.0 ASPECTS ÉCONOMIQUES

Outre les aspects techniques discutés au chapitre précédent, il importe également d'apprécier le contexte économique dans lequel s'inscrit le développement d'un site de cette envergure. Nous en examinerons la problématique économique sous l'angle des usagers industriels susceptibles d'occuper de telles superficies puis nous indiquerons les perspectives de marché dans les secteurs retenus. Enfin, nous apprécierons les perspectives de développement du site par rapport à la concurrence québécoise des villes du bassin du Saint-Laurent.

De toute évidence, la mise en valeur d'un parc industrialo-portuaire implique des installations de très grand gabarit, lesquelles sont associées à l'activité industrielle «lourde». Ce type d'industrie se retrouve dans les secteurs de la métallurgie, de la pétro-chimie, des pâtes et papiers, des équipements de transport et de fabrication de machinerie lourde.

Parmi ces activités, la métallurgie et la pétro-chimie sont les plus susceptibles d'amorcer le développement d'un parc industrialo-portuaire, car elles requièrent **nécessairement** des installations portuaires, tandis que l'ampleur des investissements qu'elles représentent peut justifier la mise en place de tels équipements de transport maritime. Comme le démontre l'expérience, l'industrie des pâtes et papiers et de la fabrication d'équipements de transports et de machinerie lourde peut s'accommoder du transport ferroviaire et routier bien qu'elle puisse profiter, dans une large mesure, d'installations portuaires.

En conséquence, la réalisation du projet de parc **industrialo-portuaire** se fondera, à priori, sur l'avènement d'usines métallurgiques ou pétro-chimiques, les autres productions industrielles ayant déjà un caractère plus «conventionnel» par rapport au transport maritime.

Les observations et remarques qui suivent n'ont pas la prétention de refléter la plus stricte actualité ou exhaustivité à l'égard de la situation des marchés des diverses productions énumérées plus haut; elles n'ont pour but que de baliser la vraisemblance d'investissements majeurs à court et moyen terme. La mise au point de nouvelles technologies de production ou la stratégie commerciale propre à l'une quelconque des grandes entreprises mondiales qui oeuvrent dans ces marchés pourrait susciter un méga-projet alors que les tendances générales du marché paraissent peu propices mais cette éventualité ne saurait être retenue pour contrarier notre lecture de la situation générale des marchés.

Le domaine de la métallurgie, à l'échelle qui nous intéresse, comporte les aciéries, les affineries de métaux non-ferreux, les alumineries et autres producteurs de métaux légers.

La production d'acier a connu, en Amérique du Nord, un déclin prononcé depuis une vingtaine d'années. Cette situation est attribuable à une convergence de facteurs dont la désuétude des grandes aciéries américaines, la concurrence de pays à main-d'oeuvre moins chère et plus productive, la substitution à l'acier de matériaux plus légers. Par ailleurs, les pays à technologie avancée ont tendance à spécialiser leur production d'acier dans des créneaux sophistiqués, ce qui implique désormais des installations plus modestes et moins dépendantes du transport maritime. Dans un autre ordre d'idée, l'impact environnemental d'une aciérie conventionnelle est si lourd que la résistance à de nouvelles installations s'avérerait certainement très importante. En conséquence, ce secteur de production est peu susceptible de grandes implantations, ni à Lévis-Lauzon, ni ailleurs au Québec.

Les affineries de métaux non-ferreux, tels le cuivre, le zinc et le nickel, sont évidemment liées à la proximité de la ressource à cause de l'économie du transport du minerai brut. De plus, les affineries sont un élément de l'intégration verticale qui caractérise le traitement de ces minéraux, depuis l'extraction

jusqu'à la fabrication de produits semi-finis. En conséquence, et en dépit des perspectives de marché propres à ce secteur, nous sommes d'avis que les probabilités d'installations industrielles majeures provenant de ce secteur sont virtuellement nulles.

Les alumineries et autres usines de production de métaux légers, tel le magnésium, ont connu, au cours des dernières années, un développement notoire et spectaculaire au Québec.

À l'échelle mondiale, malgré les cycles économiques, la métallurgie de l'aluminium est une activité qui a été marquée par une légère croissance au cours de la dernière décennie, étant donné que celle-ci est directement liée aux secteurs automobile, de la construction et des biens de consommation.

D'après le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources du Canada, la demande pour les produits en aluminium continuera de croître, mais variera selon les sous-secteurs. Ainsi, en ce qui concerne le sous-secteur du laminage et de l'extrusion d'aluminium, la croissance devrait être plus lente que lors des dernières années. En fait, la rationalisation des activités qu'a connu ce sous-secteur au cours des dernières années devrait se poursuivre, surtout avec l'entrée en vigueur de l'accord du libre-échange avec les États-Unis.

À la suite de cette brève analyse, on constate que le secteur qui semble le plus prometteur en termes de croissance potentielle concerne la fabrication de pièces moulées et ce, tant dans l'industrie de l'aluminium que du magnésium.

La production d'aluminium primaire pour sa part entrera dans une période de saturation à moyen terme avec l'entrée en service des projets d'alumineries déjà annoncés et entrepris. Par ailleurs, la disponibilité énergétique québécoise est désormais plus réduite. Cette situation s'ajoute au fait que les grands producteurs d'aluminium sont maintenant dotés d'installations récentes et très

productives, ce qui laisse peu de place pour de nouvelles alumineries et peu d'entreprises dont les besoins de production ne seraient pas déjà satisfaits. Si l'on ajoute à ce tableau les ralentissements amorcés de l'industrie automobile qui est le principal consommateur d'aluminium, il faut conclure que les perspectives à moyen terme ne sont guère réjouissantes et que de surcroît, un éventuel ajout de production pourrait très raisonnablement se faire par l'expansion des alumineries existantes et en voie de construction.

L'industrie pétro-chimique québécoise est, pour l'essentiel, concentrée dans la région métropolitaine de Montréal. Le développement majeur attendu au cours des prochaines années sera celui du projet Soligaz qui consiste à réaffecter le pipeline Sarnia-Montréal en gazoduc qui permettra au complexe pétro-chimique de Montréal de produire les dérivés majeurs des gaz pétroliers. Ce développement deviendra la source de multiples activités de transformation secondaire et tertiaire dans le secteur pétro-chimique. Bien qu'on ne puisse en conclure que ce développement probable annihilera les possibilités de projet pétro-chimique majeur ailleurs au Québec, force est de reconnaître que la masse des investissements suscités par le projet Soligaz accaparera certainement la majorité des possibilités d'expansion des entreprises du secteur. Le projet provoquera également une concentration encore plus poussée dans la région métropolitaine, y établissant une masse critique très difficile à concurrencer pour les autres régions du Québec.

Tel que mentionné précédemment, l'industrie des pâtes et papiers et celle de la construction d'équipements de transports et de machinerie lourde ne sont pas nécessairement assujetties à la présence d'installations portuaires. Dans le premier cas, une pénurie croissante de la matière ligneuse combinée à l'éloignement de Lévis-Lauzon quant à la ressource et aux perspectives économiques assombries à moyen terme pour ce secteur rendent très aléatoires les possibilités

d'investissement majeur à Lévis-Lauzon. Dans le second cas, le site proposé devra concurrencer à peu près tous les parcs industriels de quelque importance dont plusieurs ont déjà une longueur d'avance, ne serait-ce qu'au plan de la présence d'infrastructures adéquates.

Le portrait dressé ici n'est certes pas très réjouissant pour les tenants du projet industrialo-portuaire. Notre intention n'est pas de tuer dans l'oeuf un projet qui pourrait sembler emballant mais bien plutôt d'objectiver les perspectives. D'autre part, force est également de constater que plusieurs projets majeurs qui avaient été pressentis pour cet éventuel parc industrialo-portuaire ne sont pas réalisés à Lévis-Lauzon mais plutôt ailleurs au Québec, ce qui suggère que les avantages comparatifs du site n'apparaissent pas déterminants, encore que nous reconnaissons d'emblée que tous les facteurs de décision d'investissements majeurs ne tiennent pas à la seule économie des projets mais aussi à l'incidence des politiques de développement régional des gouvernements.

La concurrence

Il en va des parcs industrialo-portuaires comme des autres équipements majeurs nécessaires à la production, il y a souvent avantage à agrandir les installations existantes avant de songer à des projets entièrement nouveaux. Or, le Québec compte déjà plusieurs sites propices à l'installation d'industries lourdes, et ces sites sont tous pourvus d'installations portuaires. Plusieurs comptent de plus sur de grandes réserves de terrain et disposent d'installations d'appoint dont la capacité résiduelle est importante ou peut être accrue à un coût marginal, que ce soient des postes à quai, des stations de pompage d'eau industrielle ou des équipements hydro-électriques. Eu égard à l'un ou l'autre de ces paramètres, les sites de Bécancour, Baie-Comeau, Sept-Iles, Port-Cartier, La Baie ou Montréal offrent des avantages comparatifs importants, soit à cause de la proximité des marchés du centre de l'Amérique du Nord dans le cas de Montréal et Bécancour, de la proximité de la ressource pétrolière, forestière ou hydro-

électrique dans le cas des autres sites, de l'avantage de la situation maritime vers les marchés extra-continentaux dans le cas de Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Iles. D'autre part, la présence de très grandes installations de production confère à la plupart des sites un avantage relatif dont on doit tenir compte, bien que de toute évidence, ce fait n'ait pas exclu que Deschambault puisse rejoindre récemment les rangs des villes d'accueil des grands projets.

Cependant, l'argument ne tient pas à ce que Lévis-Lauzon ne parvienne un jour à recevoir un méga-projet, il relativise cette éventualité par rapport à une concurrence qui dispose encore d'atouts importants et qui veille à améliorer son avantage comparatif et ses acquis.

Si le développement économique est d'abord la résultante de décisions d'entreprises conséquentes à des avantages comparatifs de localisation, il n'en est pas moins influencé par la volonté politique qui peut se manifester au niveau des gouvernements par des programmes de développement régional, et à l'échelle des villes par une préparation technique impeccable et une promotion énergique.

D'autre part, il est juste de faire valoir que le secteur Ville-Guay de Lévis-Lauzon est l'un des rares espaces de grande dimension dont la desserte ferroviaire, routière et hydro-électrique soit relativement facile à établir alors qu'une desserte maritime est possible dans le prolongement d'une éventuelle expansion du Port de Québec sur la rive sud du St-Laurent. De plus, Lévis-Lauzon présente un important bassin de travailleurs et se trouve à proximité d'un centre urbain important. Il est intéressant de noter que le développement industriel lourd de la vallée du St-Laurent s'est réalisé pour l'essentiel sur la rive sud du fleuve, face d'abord à Montréal puis à Trois-Rivières.

Les protagonistes du projet de parc industrialo-portuaire misent sur l'avènement d'un projet déclencheur qui permettrait de justifier l'extension du réseau gazier jusqu'à Lévis-Lauzon et l'amorce d'une desserte maritime préalable à l'établissement de méga-projets. Le projet «Magnola» de production du magnésium métal à partir de la serpentine contenue dans les résidus de l'exploitation de l'amiante ne saurait constituer un tel démarreur. En effet, ce projet conjoint de Mines Noranda et du groupe Lavalin pourrait produire, à compter de 1994, quelque 50 000 tonnes de magnésium métal à une usine dont la construction éventuelle se réalisera à East Broughton sur le site de l'ancienne mine de Carey Canada Inc.

Cette production requerra l'extension du réseau gazier depuis son extrémité actuelle près de Québec jusqu'à l'usine qui constitue à ce jour le seul usager majeur pouvant justifier la rentabilité d'une telle extension.

Le projet encore préliminaire d'une usine de liquéfaction du gaz naturel sur la rive-sud du St-Laurent serait une conséquence possible et non un préalable de la réalisation du projet Magnola.

Le projet Magnola est par ailleurs peu susceptible de commander l'expansion d'installations portuaires sur la rive sud puisque les volumes de matières premières autres que la serpentine d'East Broughton sont minimes, selon les planifications du projet. D'autre part, il est à prévoir qu'une proportion très importante de la production de l'usine sera destinée aux États-Unis et donc expédiée par transport routier ou ferroviaire.

Ces renseignements sont réunis pour l'essentiel dans un document d'information rendu public par les promoteurs du projet Magnola le 20 avril dernier; on en trouvera copie en annexe 2.

En guise de conclusion à cette revue sommaire des aspects économiques à prendre en compte dans l'appréciation de l'opportunité d'établir un parc industrialo-portuaire à Lévis-Lauzon, on doit constater que les perspectives des grands secteurs d'industries lourdes sont restreintes, que la concurrence est grande et détient encore des atouts majeurs. Il faut encore y ajouter la conjoncture économique canadienne actuelle selon laquelle notre économie entamerait un cycle récessionnaire.

Dans un autre ordre d'idée, il importe de rappeler que l'activité économique induite par la présence de grandes entreprises dans un parc industrialo-portuaire ne se manifeste pas nécessairement dans la localité d'accueil de façon directement proportionnelle à la taille de l'investissement moteur. Ceci est particulièrement vrai des cas où le parc industrialo-portuaire est situé à proximité d'un centre urbain important, lequel draine une part majeure de ces bénéfices induits en faveur de sa propre structure industrielle et commerciale. Le cas de Bécancour est particulièrement probant à cet égard. De plus, la structure salariale de ces grandes entreprises a pour effet de concurrencer la PME dans le périmètre immédiat de l'employeur majeur, ce qui repousse vers les localités voisines, et particulièrement le centre urbain prépondérant, l'expansion ou la création des PME pouvant profiter des occasions d'affaires conséquentes à l'investissement moteur.

Projets municipaux d'acquisition à des fins industrielles

4.0 PROJETS MUNICIPAUX D'ACQUISITION A DES FINS INDUSTRIELLES

Le potentiel offert par l'espace industrialo-portuaire, bordé globalement par les limites municipales sud-est, le boulevard de la Rive-Sud (route 132) et la voie du Canadien Pacifique, amène la Ville de Lévis-Lauzon à s'interroger sur son intérêt de l'acquérir globalement.

La section précédente du présent dossier indique clairement que, suivant l'évolution actuelle et prévisible du marché de l'industrie de grand gabarit, l'espace industrialo-portuaire identifié a peu de chance d'être sérieusement sollicité à moyen, voire long terme, par une entreprise de cette nature. Cette opinion professionnelle n'exclut toutefois pas la possibilité de l'implantation d'une entreprise de grand gabarit guidée par des efforts et une rationalité sans lien direct avec l'historique des prospections industrielles menées à ce jour sur ce site ni même de la lecture objective que l'on peut tirer du marché en général.

Dans ce contexte, si la Ville de Lévis-Lauzon profitait d'opportunités d'achat pour se porter progressivement acquéreur de ces terrains, la municipalité contrôlerait davantage les paramètres de mise en valeur du site.

En contre-partie, elle devra s'assurer que ces transactions immobilières n'affectent pas l'utilisation actuelle des terres entre leur changement de tenure et leur mise en valeur industrielle.

Au niveau des documents municipaux de planification, notamment du plan d'urbanisme, le projet de parc industrialo-portuaire devrait être clairement identifié. L'affectation du secteur Ville-Guay à des fins industrielles devra néanmoins respecter les dispositions de la Loi sur la protection du territoire agricole et assurer, même sur une base intérimaire prolongée, la poursuite des activités du secteur; à savoir: l'agriculture, la foresterie et l'acériculture.

Stratégiquement, la Ville de Lévis-Lauzon doit voir à ne pas mettre en sursis la viabilité de son domaine agricole tout en statuant fermement sur sa position vis-à-vis le potentiel offert par ces terrains advenant un projet industriel de grand gabarit.

Cette orientation ne peut toutefois s'appliquer au parcellaire à l'ouest du boulevard Lallemand et contigu au parc industriel existant. Ces terres présentent un faible potentiel agricole mais offrent en contrepartie un frontage d'intérêt sur une voie principale menant à l'échangeur autoroutier.

Le parc industriel ne saurait connaître d'expansion à moyen terme sans la disponibilité d'espaces supplémentaires dans l'axe sud-est. De plus, il apparaît peu souhaitable que l'espace industrialo-portuaire potentiel empiète à l'ouest d'une route majeure (boulevard Lallemand).

Si l'acquisition du secteur Ville-Guay par la Ville de Lévis-Lauzon ne peut constituer en soit une priorité municipale, celle des terres enclavées entre les boulevards de la Rive-Sud et Lallemand, la voie du Canadien Pacifique et la limite municipale sud représentent une condition essentielle pour l'expansion et le développement à moyen terme du parc industriel manufacturier.

**Développement de la P.M.E.
industrielle et de services
à Lévis-Lauzon**

5.0 DÉVELOPPEMENT DE LA PME INDUSTRIELLE ET DES SERVICES A LÉVIS-LAUZON

L'analyse sommaire des perspectives de développement d'un projet de parc industrialo-portuaire ne permet pas de fonder une stratégie de développement de la PME industrielle sur l'avènement de grands investissements industriels. Par ailleurs, le taux d'absorption des terrains du parc industriel municipal suggère l'expansion de cet équipement de développement en direction général des grans axes routiers que sont l'autoroute 20 et la route Lallemand. Une telle expansion devrait s'avérer suffisante pour répondre à la demande industrielle à moyen et long terme, d'autant qu'il est à prévoir que l'essentiel du développement industriel de la rive-sud de Québec aura tendance à se localiser dans le secteur du pont Pierre-Laporte et ce, à cause de l'accès plus favorable qu'offre ce secteur aux marchés de la Vieille Capitale, de Montréal et de la Beauce.

Cependant, l'examen de la structure industrielle actuelle de Lévis-Lauzon et des avantages comparatifs apparents de l'économie lévisienne, permet de croire que les secteurs manufacturiers indiqués au tableau 5.1 peuvent présenter des possibilités de développement dans le parc industriel.

Cette liste est établie d'une part, en fonction de la présence actuelle de certaines de ces activités manufacturières dans le parc industriel et d'autre part, en regard de la structure industrielle générale de la région métropolitaine de Québec. Une documentation et une analyse plus poussée seraient nécessaires à l'établissement des perspectives et du potentiel de chaque sous-secteur en vue d'un programme de prospection industrielle.

Tableau 5.1 - Grands secteurs industriels (division E de la Classification industrielle Standard)

10.	Aliments	X (+)
11.	Breuvages	X (+)
12.	Produits du tabac	
15.	Produits du caoutchouc	
16.	Plastiques	X
17.	Cuir et produits connexes	X
18.	Textile primaire	
19.	Textiles	
24.	Vêtements	X
25.	Bois	X
26.	Mobilier et accessoires	X (+)
27.	Papiers et produits connexes	
28.	Impression et édition	X
29.	Métaux primaires	
30.	Produits métalliques	X
31.	Machinerie	X (+)
32.	Équipements transports	X (+)
33.	Produits électriques et électroniques	X (+)
35.	Minéraux non-métalliques	
36.	Produits pétroliers	
37.	Produits chimiques	X
39.	Divers manufacturiers	X

Légende: X possibilité «à priori»

(+) probabilité accrue par rapport au (X)

Plan d'action des interventions stratégiques en matière de développement industriel

6.0 PLAN D'ACTION DES INTERVENTIONS STRATÉGIQUES EN MATIÈRES DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

Cette dernière section du dossier vise à formuler à partir d'objectifs stratégiques généraux des propositions d'actions municipales susceptibles de favoriser le développement industriel de Lévis-Lauzon.

6.1 CONSOLIDER LES ACQUIS INDUSTRIELS EN CE QUI CONCERNE LE DÉVELOPPEMENT DE LA PETITE ET MOYENNE ENTREPRISE

La Ville de Lévis-Lauzon dispose d'un parc industriel caractérisé par l'entreprise manufacturière légère P.M.E. On estime que l'horizon de développement des superficies encore disponibles serait de l'ordre de 7 à 10 ans.

L'expansion nécessaire à moyen terme des limites du parc industriel amène la Ville de Lévis-Lauzon à s'interroger sur quatre (4) principaux points:

- 1) La Ville doit-elle se porter acquéreur des propriétés visées pour l'expansion du parc industriel?

La tenure de la seconde phase du parc industriel par la Ville où une corporation de développement para-municipale assurerait un contrôle plus étroit du développement surtout quant au type d'entreprise visée et au prix de vente du terrain. Le remembrement des propriétés permettrait également un phasage de développement suivant une rationalité d'ensemble qui rencontre les objectifs municipaux de mise en valeur.

2) L'expansion du parc industriel devrait-elle préférentiellement demeurer à l'intérieur des limites du territoire municipal ou s'étendre de manière à:

2.1) récupérer la visibilité offerte par la bande de terrain située au nord de l'autoroute Transcanadienne?

2.2) récupérer l'ensemble des terrains du part et d'autre de l'autoroute Transcanadienne jusqu'à la ligne triple de transport d'électricité?

Les meilleurs potentiels d'expansion industrielle du parc industriel de Lévis-Lauzon sont associés à la proximité et à l'accessibilité à l'autoroute Transcanadienne. Dans ce contexte, le prolongement du parc jusqu'au boulevard Lallemand apparaît souhaitable. Il ne permettrait toutefois pas d'atteindre l'objectif ultime; obtenir la visibilité autoroutière.

Bien que dans ce tronçon l'autoroute Transcanadienne soit légèrement en dépression par rapport aux terrains riverains, ceux-ci demeurent positionnés de manière stratégique et présentent de belles opportunités pour la Ville de Lévis-Lauzon de polariser son développement industriel autour de l'échangeur Lallemand.

La propriété des deux (2) côtés de l'autoroute bordée au sud par une large emprise hydro-électrique assurerait aussi une complémentarité d'intérêt avec l'échangeur Président-Kennedy; l'un caractériserait la fonction administrative et commerciale de détail de Lévis-Lauzon tandis que l'autre renverrait l'image du développement industriel.

3) Le phasage de développement du parc industriel doit-il suivre celui dicté par le prolongement conséquent du réseau des services municipaux (égout et aqueduc) ou être orienté en fonction des terrains qui pourraient être acquis et stratégiquement mieux positionnés par rapport à l'autoroute?

L'accessibilité restreinte au parc industriel liée à sa configuration de site enclavé grève son potentiel de mise en valeur.

Dans une perspective d'expansion du parc suivant un axe sud-est, la Ville aurait l'opportunité de redéfinir l'image du parc industriel de manière à en assurer une meilleure relance. A ce titre, la Ville ne devrait pas hésiter à reconsidérer ses priorités quant au phasage du développement du parc surtout dans le contexte d'une concurrence régionale principalement groupée à proximité de l'axe routier Transcanadienne.

- 4) Peut-on minimiser les effets négatifs de la concurrence régionale en misant sur la promotion des secteurs industriels qui présentent le plus fort potentiel de développement à Lévis-Lauzon?

La section précédente de ce dossier a relevé l'ensemble des secteurs économiques les plus susceptibles de contribuer à une relance du parc industriel de Lévis-Lauzon compte tenu de son positionnement géographique et de la concurrence régionale.

Si elle souhaite éviter un essoufflement du développement de son parc, la Ville de Lévis-Lauzon doit forcément cibler ses efforts de promotion vers certains secteurs de l'industrie.

6.2 MAXIMISER LE POTENTIEL D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR VILLE-GUAY; AVEC OU SANS L'IMPLANTATION D'UNE ENTREPRISE DE GRAND GABARIT

Le plateau sud-est du territoire municipal de Lévis-Lauzon est le seul espace du Québec métropolitain capable de rencontrer les critères exigeants d'une entreprise de grand gabarit en terme de topographie, nature des sols, desserte autoroutière, ferroviaire, portuaire et énergétique.

En dépit de ses qualités, le secteur Ville-Guay n'a pu se classer favorablement lors d'études de sélections menées par des promoteurs d'industrie de grand gabarit et les prévisions de marché dans ce créneau particulier indiquant un faible potentiel de nouvelles implantations de cette nature du Québec.

Sans compromettre la réalisation future d'un tel projet, il apparaîtrait raisonnable que la Ville de Lévis-Lauzon exploite favorablement ce plateau surtout si, à long terme, il ne venait jamais à se développer à des fins industrielles.

L'usage présent de cet espace est agricole. La fonction agricole y est active et la qualité des sols rencontre les exigences des cultures exploitées. Il est à craindre qu'une acquisition ou une affectation de ces propriétés, en prévision d'un usage industriel, compromette l'activité agricole en place.

Par ailleurs, la Ville de Lévis-Lauzon bénéficie d'une qualité esthétique du milieu attribuable en partie à son plateau sud-est.

Dans ce contexte, toute acquisition de terrains en prévision d'une réserve aux fins d'un parc industrialo-portuaire doit être opérée de manière à assurer le maintien des activités en place jusqu'à leur mise en valeur à des fins d'entreprises de grand gabarit.

6.3 MISE EN VALEUR DU POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LÉVIS-LAUZON COMME CAPITALE RÉGIONALE DE LA RIVE-SUD DE QUÉBEC

La Ville de Lévis-Lauzon occupe une place stratégique sur l'échiquier économique de la Rive-Sud. Elle bénéficie d'une concentration d'activités administratives qui lui confère une vocation de centre régional de services.

La présence du siège social du Mouvement Desjardins à Lévis-Lauzon renforce l'activité tertiaire sur le territoire.

Sur la Rive-Sud de Québec, cette vocation est complémentaire à l'activité manufacturière légère plutôt concentrée à proximité du pont Pierre-Laporte. Conséquemment, si la Ville de Lévis-Lauzon peut se trouver en concurrence régionale au plan de l'industrie manufacturière, elle bénéficie d'un avantage très net sur les autres villes de la Rive-Sud pour le développement et l'accroissement de l'activité tertiaire sur son territoire municipal.

Le quadrant nord-est de l'échangeur Président-Kennedy et le prolongement nord du boulevard du même nom et de la Côte du Passage jusqu'au centre administratif municipal et le campus du mouvement Desjardins offrent d'excellents potentiels pouvant conduire à la création d'un parc d'affaires qui privilégie l'industrie de services.

6.4 FAVORISER LA RÉAFFECTATION DE LA POINTE-DE-LA-MARTINIÈRE SUIVANT SON POTENTIEL RÉEL DE DÉVELOPPEMENT

Les rives de Lévis-Lauzon depuis le chantier maritime Davie jusqu'à l'extrémité est du territoire municipal présentent différents potentiels d'utilisation portuaire.

Il est cependant difficilement acceptable que plus de trois kilomètres et demi (3,5 km) de rives demeurent potentiellement développables à des fins portuaires si l'historique de planification et les récentes orientations de différentes autorités portuaires ont déjà définis les sites de réels potentiels portuaires.

Par conséquent, deux (2) principaux projets portuaires devraient retenir l'attention de la Ville de Lévis-Lauzon.

- 1) le projet d'expansion des activités du Port de Québec sur la Rive-Sud;
- 2) l'implantation d'installations portuaires dans le secteur Ville-Guay;

La Société du Port de Québec est propriétaire d'environ deux (2) kilomètres de battures à proximité de la Pointe-de-la-Martinière. Selon les autorités du port, ces espaces seraient susceptibles d'être aménagés à court et moyen terme pour l'entreposage en vrac.

Ce projet justifie possiblement le support municipal de Lévis-Lauzon mais il apparaît peu souhaitable que cette activité à caractère industriel se prolonge au-delà des rives et affecte le milieu sensible de la Pointe-de-la-Martinière dont la vocation résidentielle semblerait, à priori, plus conforme.

Par ailleurs, si des installations portuaires étaient aménagées à Lévis-Lauzon, le secteur Ville-Guay serait nettement favorisé. La Ville identifie clairement ce secteur à des fins de mise en valeur industrielle de grand gabarit; ce sont les principaux utilisateurs de cet équipement. La proximité des installations portuaires au parc industrialo-portuaire est donc indispensable.

Conclusion et recommandations

7.0 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Plusieurs facteurs conditionnent les perspectives de développement d'un parc industriel lourd dans le secteur Ville-Guay de Lévis-Lauzon; ce sont:

- les paramètres techniques du site proposé,
- les dessertes portuaire et gazière,
- les conditions de marché des secteurs industriels-cibles,
- l'intérêt concurrentiel du site,
- les politiques gouvernementales de développement économique régional,
- l'incidence des impacts anticipés.

7.1 PARAMÈTRES TECHNIQUES DU SITE

Notre analyse des études techniques déjà réalisées à l'égard de l'adéquation du site pour des fins d'industrie lourde nous amène à reconnaître que les terrains proposés se prêtent à un tel usage. Il eut certes été préférable que le site soit localisé en bordure immédiate du fleuve afin de minimiser les coûts de mise en place et d'entretien des équipements de transbordement qui s'avéreront nécessaires pour relier les éventuelles installations portuaires au site même du parc. La distance à franchir et la dénivellation à compenser pourront représenter des coûts importants préjudiciables au secteur Ville-Guay par rapport à sa concurrence mais ni la distance ni la dénivellation ne disqualifient le site pour autant.

7.2 DESSERTES PORTUAIRE ET GAZIÈRE

La mise en valeur du secteur Ville-Guay est fondé sur la prémisse d'un parc industrialo-portuaire qui permettra d'y établir de très grands complexes industriels. Or, peu de secteurs industriels commandent la présence d'installations portuaires et seule une infime minorité de projets justifient la mise

en place d'équipements portuaires. Dans de tels cas, il s'agira souvent d'installations privées très spécialisées, dimensionnées et conçues aux seules fins de l'entreprise en cause et donc peu susceptibles de devenir un équipement polyvalent attrayant pour une seconde implantation.

Des installations portuaires publiques représentent bien sûr l'alternative souhaitable mais de tels équipements ne sauraient être construits sur une base purement spéculative. Dans le cas de Lévis-Lauzon, c'est une extension «naturelle» des activités du Port de Québec qui pourrait éventuellement justifier de tels investissements sur la Rive-Sud.

Il apparaît que le projet Magnola, plus amplement décrit en annexe du présent rapport, ne requerrait pas de services maritimes susceptibles d'exiger ou même de contribuer à justifier des investissements portuaires additionnels. Par contre, la réalisation du projet entraînerait l'extension du réseau gazier depuis Québec et créerait ainsi la condition préalable à la desserte du secteur Ville-Guay qui ne serait plus qu'à quelques kilomètres du point de franchissement du fleuve. Ce serait autant d'acquis pour le projet lévisien.

Dans le cas des installations portuaires, bien qu'il soit établi que le site fluvial voisin du secteur Ville-Guay soit plus propice en termes maritimes que la Pointe-de-la-Martinière, on en reste à présent à l'équation d'un cercle vicieux qui fait en sorte que le secteur Ville-Guay est peu attrayant sans installations préalables alors que toute construction majeure n'est raisonnable qu'en cas d'établissement d'un projet majeur. En conséquence, ou bien un projet se matérialise à brève échéance contre toute attente, ou bien le développement du secteur Ville-Guay ne devient plausible qu'après que la croissance des activités du Port de Québec aura justifié des installations.

7.3 CONDITIONS DE MARCHÉ DES SECTEURS INDUSTRIELS CIBLES

L'analyse que nous avons faite des perspectives de développements des grands secteurs industriels susceptibles de concrétiser un méga-projet dans le secteur Ville-Guay ne nous permet pas de conclure à une éventualité prochaine, compte tenu à la fois des conditions de marché et de la concurrence d'autres sites québécois détenant une confortable avance sur Lévis-Lauzon.

La pétrochimie et la métallurgie sont les secteurs industriels qui commandent nécessairement des installations maritimes. Pour les motifs énoncés à la section 3 du rapport, lesquels ont trait principalement à la conjoncture économique, aux facteurs de production et à la saturation actuelle de certains marchés-cibles, il nous apparaît très improbable que des implantations majeures se manifestent prochainement au Québec dans ces secteurs, ce qui augure d'autant plus mal pour les probabilités que le site de Ville-Guay soit retenu.

Si l'exploitation des forêts de la grande région de la Rive-Sud peut éventuellement intéresser l'industrie des pâtes et papiers, cette industrie doit désormais composer avec une nouvelle législation américaine qui exigera une proportion de fibres recyclées pouvant atteindre 40% du volume des produits vendus sur le marché U.S. Cette contrainte améliore la position concurrentielle des producteurs américains et pourrait décourager, au moins à moyen terme, de nouveaux investissements dans les procédés classiques de production.

Comme l'industrie des pâtes et papiers, celle des véhicules et des équipements lourds peut susciter des investissements majeurs sans faire nécessairement appel à des installations portuaires préalables. Ce secteur industriel compte plusieurs producteurs importants et dessert des marchés diversifiés. Nous ne pouvons les analyser individuellement dans le cadre de ce mandat et il est possible, même dans un contexte économique récessionnaire, que des investissements soient consentis au Québec. Dans un tel cas cependant, le secteur Ville-Guay n'est

qu'un concurrent parmi d'autres parcs industriels établis qui auront l'avantage d'être déjà desservis par les infrastructures municipales et d'utilités publiques.

De toute façon, Lévis-Lauzon compte déjà un parc industriel «conventionnel» susceptible d'intéresser de tels investisseurs, en particulier dans le cas d'une extension du parc vers le chemin Lallemand et l'autoroute Transcanadienne.

7.4 INTÉRÊT CONCURRENTIEL DU SITE

Bien que le secteur Ville-Guay soit techniquement propice à un usage industrialo-portuaire, il est concurrencé en ce domaine par plusieurs localités qui comptent non seulement des méga-projets, mais qui disposent aussi d'importantes réserves de terrains et d'équipements portuaires encore sous-utilisés. Dans ce contexte, il est plus vraisemblable que de nouveaux projets s'y réalisent grâce à l'économie que présente l'option d'expansion sur celle d'une implantation entièrement nouvelle, aussi bien en termes d'investissements publics en infrastructures que d'investissements privés en équipements de production.

7.5 POLITIQUES GOUVERNEMENTALES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

La participation financière des gouvernements représente toujours une dimension importante dans la décision d'implantation de méga-projets. En conséquence, les pouvoirs publics peuvent en faire un instrument de développement régional afin de pallier aux carences économiques persistantes que connaissent plusieurs régions. L'indice de prospérité que connaît la région métropolitaine de Québec suggère que d'autres localités puissent présenter des dossiers plus percutants d'autant que la région métropolitaine de Québec peut compter sur une situation économique diversifiée qui comporte désormais, avec l'aluminerie de Deschambault, une activité industrielle motrice importante.

7.6 INCIDENCE DES IMPACTS ANTICIPÉS

Au strict plan de la fiscalité municipale, l'avènement d'un méga-projet présente un intérêt indéniable. Cependant, il comporte aussi des conséquences majeures en termes d'impacts sur l'environnement, sur la structure salariale et sur les services publics, lesquelles doivent être prises en considération par les pouvoirs publics. Les retombées économiques peuvent s'avérer plus importantes pour l'ensemble métropolitain qui dispose déjà d'une base économique plus susceptible de les capter que ne l'est la ville d'accueil. De tels projets ont souvent un effet déstructurant sur la PME avoisinante qui peut difficilement concurrencer au plan salarial. Finalement, l'ampleur des services publics requis peut représenter un ajustement important aux rentrées fiscales brutes. Sans mépriser l'apport que peut présenter un méga-projet, il faut néanmoins le pondérer des inconvénients qu'il peut comporter au plan du cadre de vie que souhaitent les citoyens. Une ville n'est plus tout à fait la même après qu'une industrie qui a investi quelques centaines de millions de dollars et créé plusieurs centaines d'emplois se soit installée; l'effet est polarisateur aussi bien sur la structure que sur l'activité économique locale.

Bien que les perspectives d'établissement d'un méga-projet industriel dans le secteur Ville-Guay nous apparaissent très aléatoires dans l'état actuel des choses, nous estimons qu'il serait tout aussi inopportun de renoncer de façon définitive à ce projet que d'y consacrer présentement des efforts démesurés. Par-delà l'implantation d'un grand projet, c'est d'abord le développement économique que recherche Lévis-Lauzon. Or, la structure économique locale, de même que les ressources et les équipements déjà présents peuvent être porteurs de développement aussi bien au plan manufacturier que tertiaire. Plusieurs types d'activités industrielles trouveraient à Lévis-Lauzon des facteurs de localisation intéressants pour la PME. La proximité de la Capitale et la présence du Mouvement Desjardins peuvent être catalyseurs d'une activité tertiaire intéressante, nous en avons discuté aux sections 5 et 6 du présent rapport.

7.7 CONCLUSION

Cette analyse sommaire des opportunités industrielles de Lévis-Lauzon a clairement permis d'établir que le marché de l'industrie de grand gabarit offre peu d'opportunités à la municipalité.

En contrepartie, le parc industriel, bien qu'enclavé, est susceptible de connaître un second souffle de développement s'il pouvait s'ouvrir directement sur l'autoroute Transcanadienne et s'il était appuyé d'une promotion ciblée en fonction d'entreprises-types.

Fort de la seule véritable concentration de bureaux d'affaires sur la Rive-Sud, la Ville de Lévis-Lauzon possède d'excellents potentiels de renforcement de son caractère tertiaire. La présence des principales opérations du Mouvement Desjardins pourrait être mise à contribution dans la réalisation d'un véritable parc d'affaires.

En conséquence des constats et des analyses réalisées dans le cadre de ce mandat, nous recommandons aux autorités de la Ville de Lévis-Lauzon:

1. de se porter acquéreur, au fur et à mesure de leur mise en disponibilité, des lots qui composent le secteur Ville-Guay;
2. d'y préserver la fonction agricole qui s'y trouve par un régime de baux qui ne décourage pas l'exploitation agricole tout en ménageant la possibilité d'une conversion à des fins industrielles.

Une garantie de rachats des améliorations apportées par l'exploitant pourrait permettre des investissements agricoles nécessaires sans compromettre la destination éventuelle des terrains;

3. de s'abstenir de tout équipement prévisionnel de desserte du secteur Ville-Guay à des fins industrielles explicites (aqueduc et égouts);
4. d'accroître l'aire du parc industriel actuel vers l'axe du chemin Lallemand et de l'autoroute Transcanadienne;
5. d'orienter son effort de développement économique vers la PME manufacturière et de services;
6. d'étudier le concept de mise en oeuvre d'un parc d'affaires dans le périmètre urbain à proximité du siège social du Mouvement Desjardins.

Annexes

ANNEXE 1

Parc industriel de Lévis-Lauzon / Superficie occupée

	Bâtisse		Terrain		Nombre d'emplois
	Mètre c.	Pied c.	Mètre c.	Pied c.	
A.G.P. Couture & Frères	261	2 808	9 833,20	105 843,70	
Amtrec Inc.	483	5 200	2 897,00	31 183,00	4
Bernard Dion (Motel de Lévis)			4 205,60	45 268,70	
Bourget & Fils	223	2 400	3 135,40	33 749,10	3
Groupe Beaupré Guay Lambert	232	2 500	3 135,42	33 749,40	3
Centre de l'Armoire et du meuble	743	8 000	4 105,00	44 185,90	3
Centre du châssis R.N. Inc. (Le)	390	4 200	8 676,50	93 393,00	12
Chemin de Fer CNR			12 800,40	137 782,30	
*Construction Forillon	287	3 084	2 787,00	30 000,00	
Cycle Lambert	1 729	18 600	5 574,10	59 999,00	22
Distribution Blouin	204	2 200	3 135,50	33 750,20	3
Ebénisterie Fabrica	195	2 100	2 886,10	31 065,70	3
Entretien mécanique St-Malo	743	8 000	6 157,00	66 273,40	
Equipements récréatifs Jambette Inc.	149	1 600	2 788,00	30 009,80	12
Fréga Inc.	1 394	15 000	12 891,40	138 761,80	22
Option d'achat	743	8 000	7 061,00	76 000,00	
Frito-Lay (Dulac) Inc.	6 115	65 799	48 626,70	523 413,40	221
Goupil & Fils	465	5 000	4 971,20	53 509,55	3
*Immeubles J.R. Normand	836	9 000	5 723,00	61 601,80	1
Imprimerie Idéale	558	6 000	8 361,20	89 999,20	45
J. Létourneau Transport général	(Bâtisse Goupil & Fils)				

* A être construit

ANNEXE 1

Parc industriel de Lévis-Lauzon / Superficie occupée

	Bâtisse		Terrain		Nombre d'emplois
	Mètre c.	Pied c.	Mètre c.	Pied c.	
Laboratoires Vachon	595	6 400	6 270,90	67 499,40	13
Le groupe Samson	1 643	17 676	25 373,07	273 113,40	60
Les Motels Industriels G.C. Inc.	930	10 000	23 596,40	253 989,53	4
Les Stores Vénitiens Métalliques	558	6 000	4 468,00	48 093,00	21
Les plastiques Big "O"	836	9 000	17 948,80	193 199,27	15
*Les terrassements R. Létourneau	697	7 500	5 295,00	57 000,00	
Luc Lachance Enr.	167	1 800	1 858,10	20 000,00	2
Ministère de la voirie			2 046,70	22 030,50	
Mouleurs de Lévis (Les)	948	10 200	44 359,99	477 486,90	21
P.H. Tech Inc.	7 368	79 280	62 961,80	677 715,00	116
*Phil Couture Construction	325	3 500	5 017,00	54 000,00	
Soudure Robert Leclerc	558	6 000	4 929,50	53 060,69	14
Sturo Métal	976	10 500	10 683,30	114 994,08	17
Thermocube	372	4 000	3 504,00	37 716,70	
Walcovit	(Bâtisse Centre de l'Armoire et du Meuble)				5
TOTAL	31 723	341 347	378 063,28	4 069 437,42	645

* A être construit

Source: Corporation de développement économique Pointe-Lévy, inventaire du 22 mars 1990.

PRODUCTION DU MAGNÉSIUM MÉTAL
A PARTIR DE LA SERPENTINE

PRÉSENTATION
DU
PROJET MAGNOLA

LE 20 AVRIL 1990

PRÉSENTATION

- Qu'est-ce que Magnola ?
- Aspects du Projet Magnola
- Développement de la technologie
- Aspects environnementaux
- Projet d'investissement
- Phases du Projet Magnola

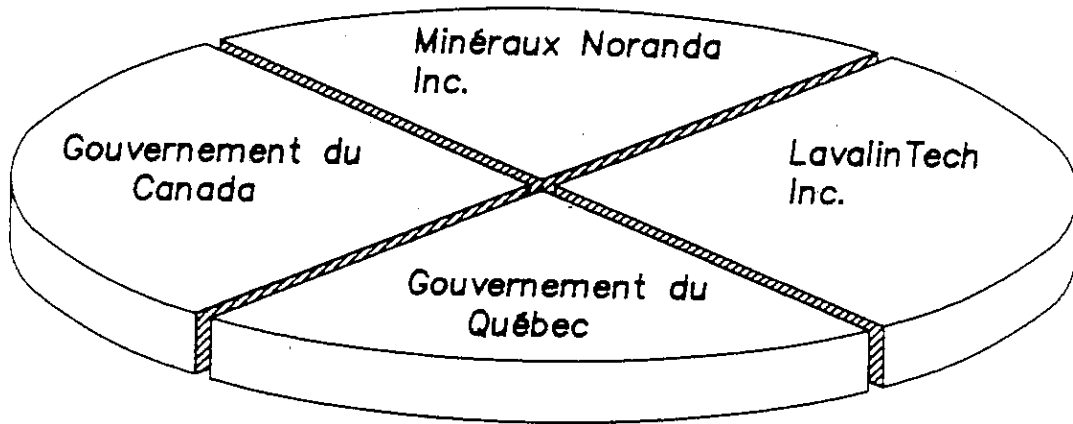
QU'EST-CE QUE MAGNOLA ?

- Entreprise en Co-participation
- Entre Minéraux Noranda Inc.
- LavalinTech Inc.
- MAGnésium - NOranda - LAvalin

OBJECTIF

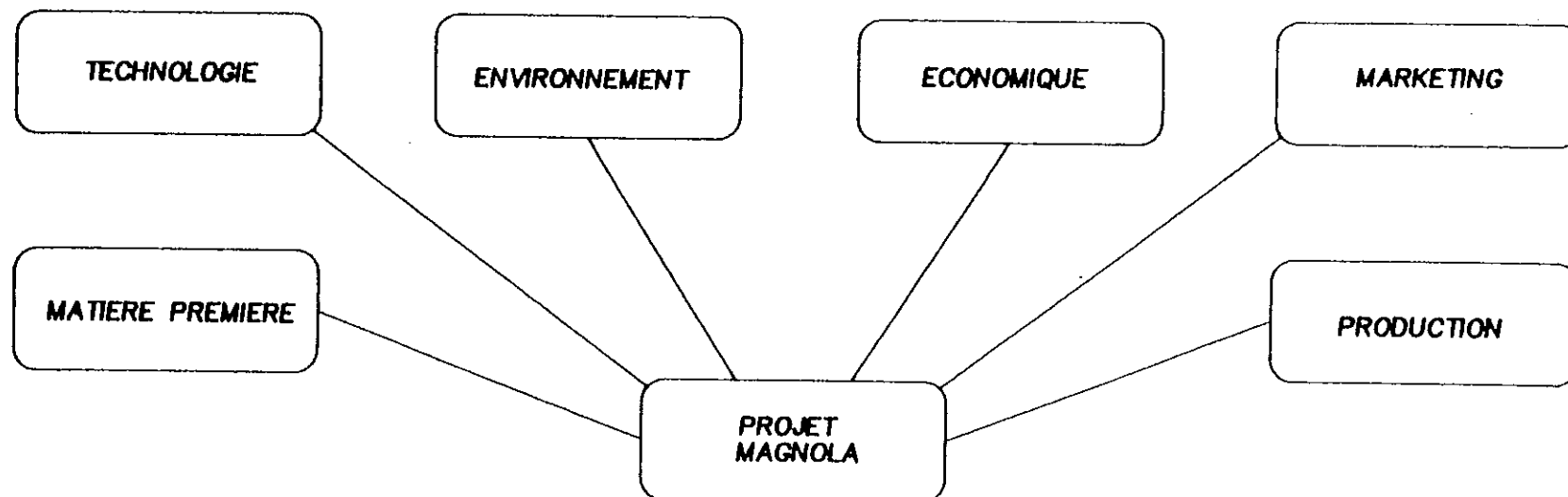
- Etudier la faisabilité de produire du magnésium à partir des rejets des mines d'amiante.

Financement



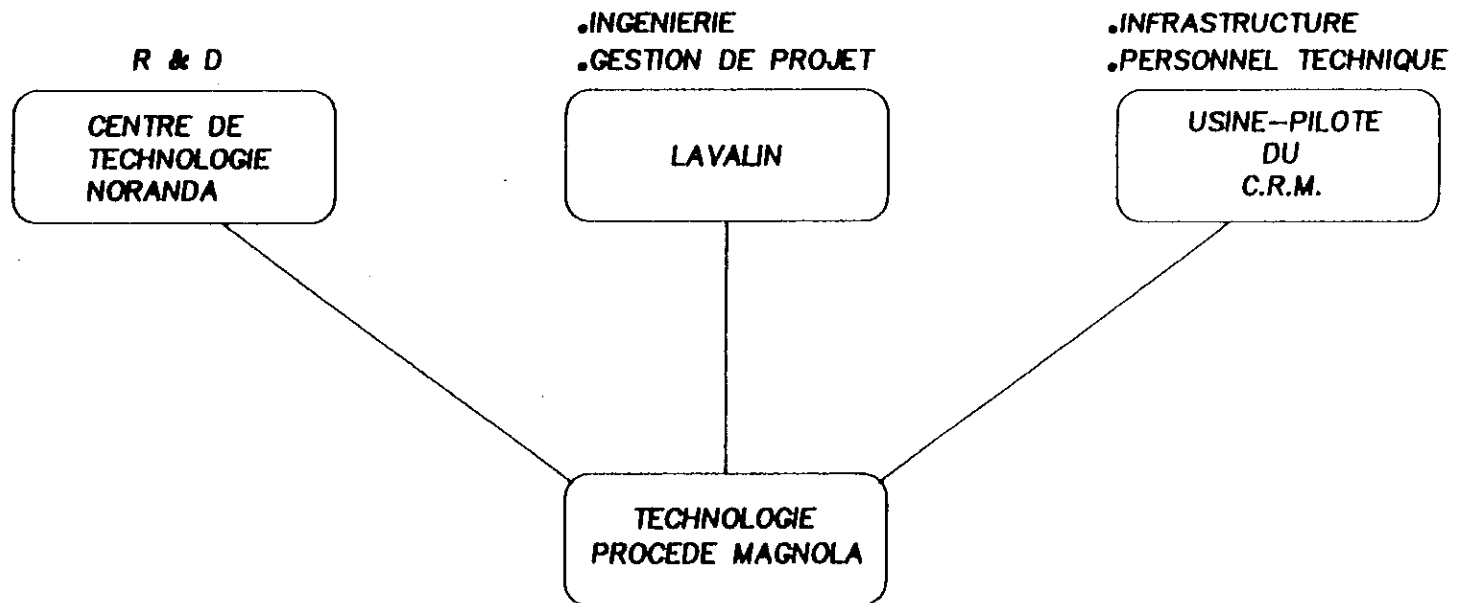
10 MILLIONS \$

ASPECTS DU PROJET MAGNOLA

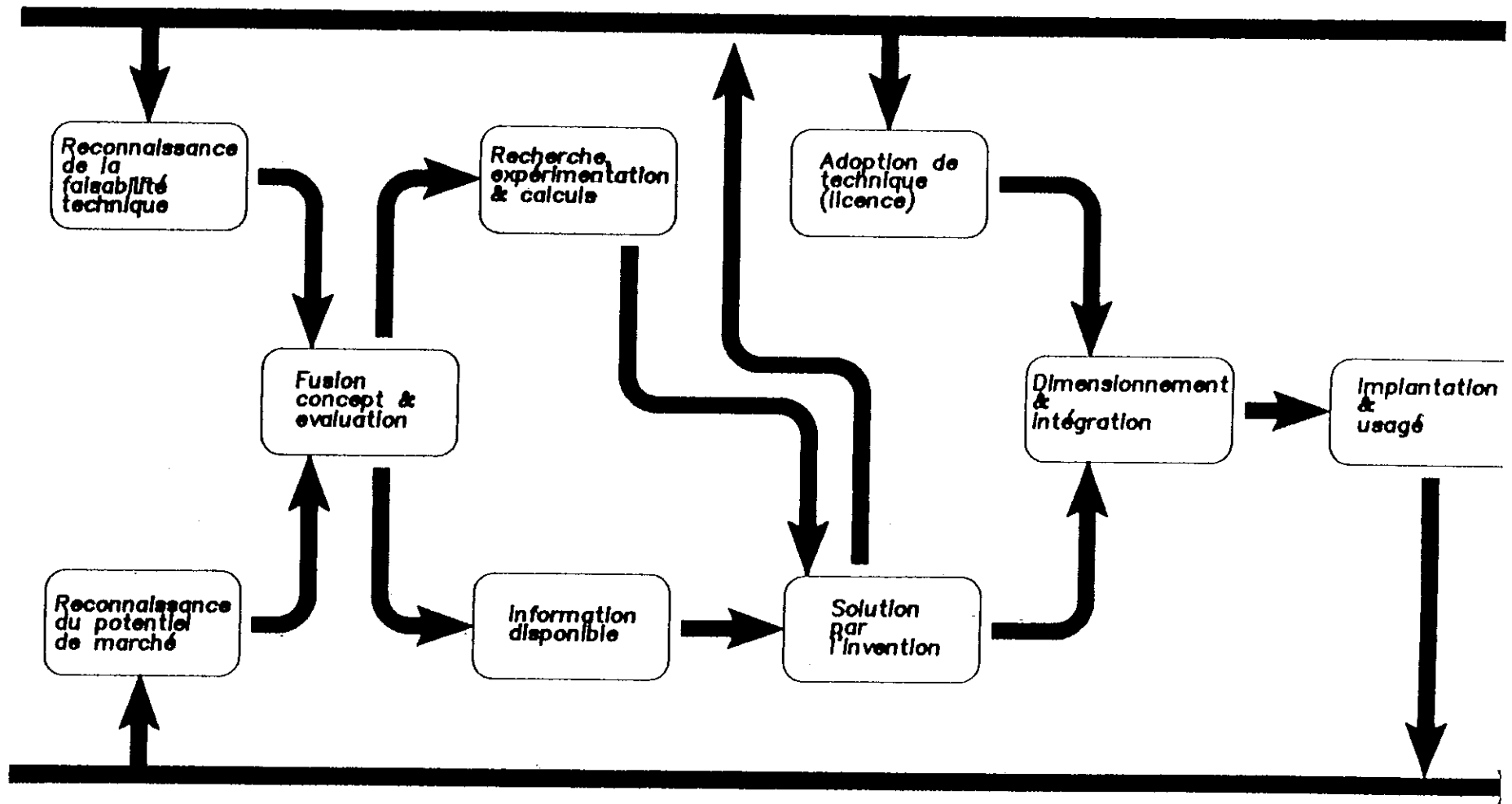


DEVELOPPEMENT DE LA
TECHNOLOGIE

DEVELOPPEMENT DE LA TECHNOLOGIE



PROCESSUS DE L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE



1. Opportunité
2. Formulation de l'idée
3. Solution du problème
4. Prototype
5. Développement
6. Mise en oeuvre

USINE PILOTE

<u>Procédé</u>	<u>Site</u>	<u>Période</u>
Lixiviation	CRM (Québec)	Jan. 89 à Mars 89
Séchage	Barr & Murphy (Boisbriand)	Juin 89 à Sept. 89
Chlorurateur	CRM (Québec)	Sept. 89 à Nov. 89

DÉVELOPPEMENT DU PROJET

- Dimensionnement à l'échelle industrielle
- Ingénierie préliminaire
- Estimation des coûts
- Optimisation du procédé
- Ingénierie de base
- Etude des répercussions sur l'environnement
- Ingénierie de détail

ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX

- Relation avec le Ministère de l'Environnement
- Etude des répercussions sur l'environnement
- Relation avec la communauté

ÉTUDE DES RÉPERCUSSIONS SUR L'ENVIRONNEMENT

- Contexte d'insertion du projet
- Localisation du projet
- Description du projet
- Identification des rejets solides, liquides et gazeux
- Description des milieux physiques, biologiques et humains
- Analyse des risques d'accidents
- Répercussions environnementales
- Mesures de sécurité
- Programmes de surveillance et de suivi

RELATION AVEC LA COMMUNAUTÉ

- Fournir l'information sur l'évolution du projet.
- Etablir un dialogue avec l'ensemble des intervenants de la communauté.
- Impliquer la population dans la préparation de l'étude environnementale.
- Favoriser l'établissement d'un dialogue suivi avec les divers organismes réglementaires et socio-économiques.

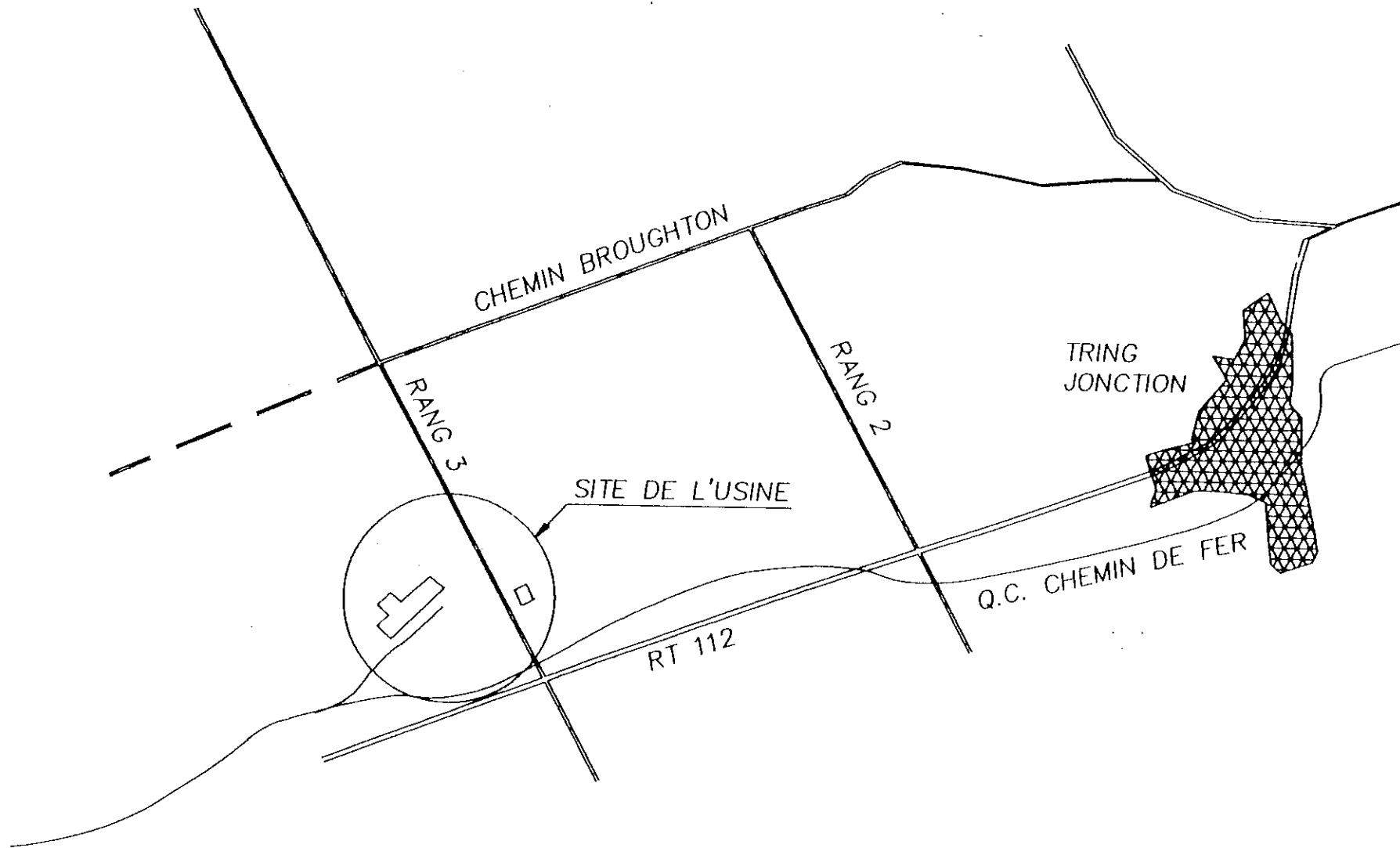
PROJET D'INVESTISSEMENT

- Capacité nominale : 50,000 tonnes par année
de magnésium métal

- Site de l'usine : Mine de Carey Canada Inc.
East-Broughton Station

- Investissement : 500 millions \$

- Emplois Permanents : 450
 Construction : 500-1000



PHASES DU PROJET MAGNOLA

Phases	Etude	Programme
Phase 1	Etude de pré faisabilité Septembre 1987 à Juin 1988	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ingénierie conceptuelle 2. Etude de marché 3. Licence technologique 4. Approvisionnement de matières premières
Phase 2	Etude de faisabilité Juillet 1988 à Août 1990	<ol style="list-style-type: none"> 5. Usine-Pilote 6. Ingénierie préliminaire 7. Optimisation 8. Stratégie commerciale
Phase 3	Etude d'implantation Septembre 1990 à Mai 1991	<ol style="list-style-type: none"> 9. Ingénierie de base 10. Etude environnementale 11. Financement
Phase 4	Construction 30 mois	<ol style="list-style-type: none"> 12. Ingénierie de détail 13. Achat 14. Construction 15. Démarrage

