

**241**

**P**  **NP**

**DM119**

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

Lévis

6211-04-004

**M É M O I R E**

**SUR LE PROJET RABASKA À LÉVIS**

**PRÉSENTÉ À :**

**LA COMMISSION DU BAPE**

**PAR : BERTRAND CRÈTE**

**Janvier 2007**

Monsieur le Président,

Mon intervention portera surtout sur le choix du site Ville-Guay, Lévis, pour l'implantation d'un terminal méthanier et ses infrastructures ainsi que sur le marché immobilier à Lauzon et à Beaumont.

Permettez-moi, Monsieur le Président, de référer à un dossier d'audiences publiques du BAPE, dont j'ai lu le verbatim.

Il s'agit du projet Trans-Canada Pipe Line (T.C.P.L.) à Pointe-la-Martinière avec une antenne à Sept-Îles. (Pointe Noire) - 26 juillet 1979.

Transcription des audiences publiques sur les projets T.C.P.L. à Pointe-la-Martinière et Pointe-Noire. I.S.B.N. 2-551-03928-2, 2<sup>e</sup> trimestre 1980  
Bibliothèque nationale du Québec.

Je me limiterai aux installations du terminal à Pointe-la-Martinière (voir pages 125 à 280).

Ces audiences, présidées par M. Michel Lamontagne, ont suscité les mêmes émotions que nous vivons aujourd'hui avec Rabaska et le projet de terminal T.C.P.L. se situait à 2 km à l'ouest du présent projet. Donc la même population était touchée. Il y avait de l'opposition, mais nous avions l'appui à T.C.P.L., qui provenait des villes, des municipalités environnantes incluant Beaumont ainsi que des organismes sociaux économiques de la région métropolitaine de Québec. L'opposition provenait surtout des propriétaires de chalets saisonniers qui avaient été expropriés par la Société Inter-Port.

Le thème des opposants était : « *On a rien contre la venue d'un tel projet mais pas dans notre cour* », voir le verbatim p. 129, le Comité de la sauvegarde de Pointe-la-Martinière.

Étant donné que j'étais commissaire industriel et que je pilotais le projet T.C.P.L. au nom de la corporation inter municipale, j'ai présenté un mémoire, déposé une pétition, les résolutions des villes et des études. Tous ces documents sont aux archives du BAPE.

Pour des projets majeurs, notre Corporation a toujours préconisé ces implantations à Ville-Guay comme le proposaient plusieurs études commandées par l'Office de planification de développement du Québec et le MIC et non à Pointe-La-Martinière. Mais la Société Inter-Port, créée en 1974, et qui n'avait jamais eu de

dossier majeur, s'est empressée d'exproprier les 312 acres de terrain à Pointe-la-Martinière pour les offrir à T.C.P.L.

Il faut savoir que T.C.P.L. avait auparavant étudié le site de Cacouna et l'avait rejeté au tout début de sa planification du projet pour des raisons de sécurité, soit les courants, la glace et les vents.

Toutefois, ce qui m'intéresse le plus dans ce verbatim c'est que certains intervenants ne se seraient pas opposés au projet si ce dernier avait été implanté sur les plateaux plus au sud, i.e. Ville-Guay avec un quai plus en aval, près des pilonnes d'Hydro-Québec.

Je réfère donc à un professionnel, M.Gaston Cadrin, géographe, (voir verbatim pages 169 à 184), qui proposait alors que les projets industrialo-portuaires se situent au sud de la route 132, et même avec du développement plus au sud de l'autoroute 20.

**Extraits du verbatim :**

P. 175. « *Pourquoi les industries à la fonction portuaire ne s'installent pas sud de la route 132 ou même de l'autoroute 20 ?* »

P. 176 - dernier paragraphe.

**Recommandation.**

*« Ainsi à l'intérieur des 312 acres ou moins, une partie pourrait être réservée aux installations portuaires, quais et entrepôts et l'autre partie, particulièrement à l'est, serait aménagée en espaces naturels et marina publique, espaces naturels publics aussi. D'ailleurs il ne faut pas croire qu'un aménagement portuaire est nécessairement laid, répulsif pour la population. Ne se prépare-t-on pas à développer l'habitation dans le vieux port de Québec face aux silos à grain? L'harmonisation des fonctions de travail et le loisir devrait être réalisable en autant qu'on en tienne compte au départ ».*

**Intervention du commissaire Yergeau, p. 183**

*« Il faudrait quand même que ces industries aient accès au port! »*

**Réponse de M. Cadrin.**

*« Elles auraient un accès, c'est possible aussi d'avoir des installations souterraines, des convoyeurs. Tout dépend du genre d'établissement industriel ».*

Je suis très favorable au choix du site par Rabaska. D'ailleurs, en 1979, nous avons insisté comme corporation de développement économique inter-municipale pour que T.C.P.L. modifie son projet, mais il était trop tard. Leur planification était déjà faite et, suite à des retards, la demande d'approbation du BAPE par T.C.P.C. est devenue caduque.

J'ai travaillé dix-sept années pour la Corporation, et tous les promoteurs de projets majeurs qui ont visité Lévis pour leur implantation étaient dirigés vers Ville-Guay; soit au sud de la route 132 et même au sud de l'autoroute 20. D'ailleurs nous avons demandé au Port de Québec d'extensionner ses limites administratives pour favoriser le développement industrialo-portuaire.

Je vous transmets deux extraits d'études réalisées en 1976, soit au moment où on annonçait à tous les six mois des usines nécessitant une infrastructure portuaire (aluminium, amiante, usine de bouletage de l'acier sans oublier le gaz naturel liquéfié), et selon le M.D.E.I.E, ces études sont valables et représentent encore l'opinion du Ministère.

- Étude de localisation du complexe intégré de production d'aluminium (voir grille comparative des sites) : MIC 1976.
- Étude de cadrage des espaces industriels Rive Sud de Québec : Redma Pluram 1976
- Extrait du verbatim, p. 169 à 184 – Mémoire de M. Gaston Cadrin.

## **Maintenant parlons immobilier...**

Les premières sorcières que les opposants ont envoyées sur le territoire furent la perte de valeur des propriétés et l'augmentation des primes d'assurance. On allait même jusqu'à dire qu'au terme d'une police d'assurance, les assureurs ne renouvelleraient pas la couverture ni à Lauzon (Lévis), ni à Beaumont, et qu'un très grand périmètre autour de Rabaska ne serait pas assurable.

Ayant accès aux mutations faites par l'entremise de la Chambre Immobilière de Québec, mes recherches me donnent les chiffres suivants, mais je ne connais pas ni le nombre ni la valeur des transactions faites de gré à gré, i.e. sans l'intermédiaire d'un courtier immobilier.

**De octobre 2005 à octobre 2006, résidences unifamiliales, 80 000 \$ et plus.**

**LAUZON = 52 VENTES**

<b>Prix demandé</b>	<b>Évaluation municipale</b>	<b>Prix de vente</b>
9 051 100 \$	8 024 295 \$	6 538 800 \$

On demandait 38 % de plus que l'évaluation municipale et les ventes se sont conclues à 19 % de plus que l'évaluation.

Trois maisons sur 52 se sont vendues plus chères que 200 000 \$; (330 700 \$, et 220 300 \$) .

## BEAUMONT : 17 VENTES

Prix demandé	Évaluation municipale	Prix de vente
3 666 400 \$	2 479 600 \$	3 400 000 \$

On demandait 68 % de plus que l'évaluation municipale et les ventes se sont conclues à 37 % de plus que celle-ci.

Deux maisons sur 17 se sont vendues pour plus de 200 000 \$, (276 600 \$ et 367 700 \$).

De plus, le maire de Beaumont, M. André Goulet, dans Le journal de Lévis, p.12, en date du 17 novembre, cite : « Depuis 2004, trois développements résidentiels sont en attente et le manque d'eau freine le développement de la municipalité. De 35 à 40 nouvelles constructions auraient été perdues depuis cette date ».

(Voir extrait de presse).

Où est donc l'effet négatif de Rabaska?



## Conclusion

La réalisation du projet Rabaska assurerait un approvisionnement accru de gaz naturel par l'entremise du ~~G.M.L.~~ au Québec et améliorerait la sécurité d'approvisionnement. Même si cet accroissement n'assure pas nécessairement une baisse du prix du gaz de façon significative, il réduirait au moins notre dépendance à l'ouest canadien et créerait une intégration de ce marché.

Il y a plus de vingt-cinq ans que l'on parle de l'exploitation des gisements de gaz dans l'Arctique et, un jour, pas tellement loin, ce sera une réalité et Rabaska pourrait être le terminal pour cette nouvelle source d'approvisionnement.

Enfin, j'ose croire en la cryogénie. Cette récupération du froid comme énergie pourrait devenir une industrie satellite dans plusieurs domaines. Que ce soit un laboratoire scientifique, la congélation alimentaire ou le broyage de matières solides, etc., ces activités de récupération pourraient créer de nouveaux emplois dans un secteur nouveau de l'économie régionale.

Monsieur le Président, Messieurs les Commissaires, sachez qu'il m'a été agréable d'intervenir durant la première phase des audiences et aujourd'hui de présenter ce mémoire.

Veillez accepter mes salutations les plus sincères.



*Bertrand Crête*, F.R.I. I.D.  
16, rue Bolduc  
Lévis, Québec G6V 2K6

p.j.- Étude de localisation du complexe intégré de production d'aluminium

Étude de cadrage des espaces industriels Rive Sud de Québec

Extrait des transcriptions des audiences T.C.P.L., pages 168 à 184  
Mémoire de M. Gaston Cadrin

Extrait de presse Journal de Lévis 15/11/06. M. André Goulet, maire  
de Beaumont.

**BERTRAND CRÈTE**

**16, RUE BOLDOC. LÉVIS G6V 2K6**

**TÉLÉPHONE : 418 833-1335**

**COURRIEL : [bertrand.crete@sympathico.ca](mailto:bertrand.crete@sympathico.ca)**

**FORMATION :**      **ACADÉMIE DE QUÉBEC – C.G.A.II – 1957**

**INSTITUT CANADIEN DE L'IMMEUBLE - 1975 FELLOW F.R.I.**

**UNIVERSITY OF OKLOMA – 1978 INDUSTRIAL DEVELOPPER I.D.**

**OCCUPATION:**    **AGENT IMMOBILIER AGRÉÉ COMMERCIAL ET INDUSTRIEL**

TRANSCRIPTION DES AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR LES PROJETS DE TCPL  
À POINTE DE LA MARTINIÈRE  
ET À POINTE NOIRE

LIQUÉFACTION DE GAZ NATUREL -  
INSTALLATIONS PORTUAIRES - TRANSPORT

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

2360, Chemin Sainte-Foy

Sainte-Foy, QC

G1V 4H2

5199, rue Sherbrooke est - porte 2881

Montréal, QC

H1T 3X1

avez-vous vu les maquettes, la semaine dernière - j'aimerais avoir votre avis sur l'aspect esthétique de cette usine par rapport à la municipalité de Sainte-Pétronille.

A. TURGEON: Je n'ai pas vu la maquette comme telle, mais je n'ai pas d'idée de la hauteur que peuvent avoir les réservoirs et l'idée d'ensemble qu'a l'usine comme telle. Il va de soi qu'un réservoir, cela n'a jamais été très esthétique, qu'on le colore en rose, en noir ou en jaune, c'est un réservoir, c'est une immense masse qui sera installée sur le bord du fleuve. Je pense que c'est un autre aspect, effectivement, l'aspect esthétique n'a pas été soulevé.

Evidemment, cela a son importance dans le cadre d'un patrimoine, de la protection, de la sauvegarde du patrimoine, aussi, un patrimoine bâti qui peut démolir un patrimoine naturel. Effectivement, l'intérêt d'installer cette usine en-dehors d'une zone urbanisée éviterait aussi de démolir l'esthétique de l'environnement.

PRÉSIDENT: Je vous pose cette question parce qu'on a mentionné, je pense, la semaine dernière, ou du moins dans les documents, que comparativement à d'autres types d'usines telles que les raffineries de pétrole, l'usine de liquéfaction, en tant que telle, est plus petite, premièrement, et est beaucoup moins inesthétique. C'est pour cela que je vous pose la question.

A. TURGEON: D'après la photo que j'ai vue, cela semble moins inesthétique que la Golden Eagle, je pense, que les tours de raffinage, etc; au départ, oui. Mais cela demeure quand même une entreprise avec des bâtiments d'une dimension importante, et qui est difficilement maquillable par des arbres.

PRÉSIDENT: M. Turgeon, merci bien. Nous allons appeler maintenant M. Gaston

Cadrin. Je crois que la présentation est divisée en trois, il y a M. Cadrin, M. Castonguay et M. Lemieux. Vous pouvez venir, MM. Castonguay et Lemieux, si vous voulez.

G. CADRIN: Gaston Cadrin, professeur au CEGEP Lévis-Lauzon, en géographie. Je m'intéresse particulièrement à l'espace urbain puisque c'est un des cours que je dispense. Dans ce cours, c'est bien sûr qu'on aborde les questions de développements résidentiels comme de développements industriels pour la région de Québec. J'ai cru bon, en étant professeur au CEGEP, et j'ai cru normal que les professeurs s'impliquent un peu dans leur milieu. C'est pour cela que j'ai travaillé personnellement surtout sur l'aspect industriel. Mes collègues vont surtout traiter de l'aspect environnemental et écologique.

Je pense que depuis le début du projet, c'est un aspect qui a été un peu négligé, je vais vous parler surtout de l'aspect planification industrielle, ce soir. J'ai intitulé le mémoire - c'est peut-être un peu prétentieux de dire que c'est un mémoire - "Le développement industriel improvisé se poursuivra-t-il dans la région métropolitaine de Québec?" Cela va se diviser en quatre parties: les tendances récentes de l'industrialisation dans l'agglomération de Québec; l'implantation du complexe industriel de la Trans-Canada Pipelines à la Pointe de la Martinière; l'avenir du site de la Martinière, qui peut se diviser en trois points: l'aménagement d'une zone portuaire, un vaste espace récréatif pour la rive sud et recommandation pour l'avenir de ce site; une conclusion.

En préambule: Dans ce bref exposé, nous traiterons bien sûr du projet qui intéresse la présente assemblée, mais nous en profiterons pour dégager

quelques idées plus générales sur le développement industriel récent et futur. Nous soulèverons, par la même occasion, la nécessité d'analyser toute cette question de l'implantation industrielle dans une perspective globale de l'aménagement du territoire.

Premier point, les tendances récentes de l'urbanisation dans l'agglomération de Québec. Dans la région immédiate de Québec, l'industrialisation ne se développe pas à un rythme affolant, mais chose indéniable, il y a une volonté manifeste d'accueillir des industries. Chaque ville, petite ou grande, se fait un devoir d'aménager des parcs industriels ou de prévoir des zones éventuelles pour ce genre d'établissements. En 1975, d'après une étude de M. Gilbert, on comptait pas moins de 13 parcs industriels et 31 zones industrielles dont seulement 18 sur 44 étaient remplis à plus de 50%. Parc industriel, ça veut dire que c'est aménagé, zone, cela peut être seulement zoné, au total, cela fait 44 et il y en avait seulement 18 qui étaient, à ce moment-là, remplis à plus de 50%.

De ce tableau se dégagent les points suivants:

1. La multiplication inutile des espaces industriels et des infrastructures connexes. Ceci a pour effet d'entraîner un gaspillage de terrains et surtout de prolonger démesurément le tissu urbain en périphérie. On a l'exemple du parc de la Communauté urbaine de Québec, à Saint-Augustin, qui, naturellement, amène aussi des développements résidentiels dans cet axe-là.
2. L'absence de planification industrielle pour l'ensemble de la zone métropolitaine, malgré les créations de la Communauté urbaine de Québec et de la Société Inter-Port. Peut-être y a-t-il une volonté de planification, mais il n'y a pas encore eu de résultat concret.

3. L'improvisation totale, cette fois, face à l'implantation des industries nécessitant des installations portuaires. On est tellement fier de les accueillir, celles-là, qu'on ne leur refuse aucun site, d'où l'éparpillement des équipements portuaires aménagés à grands frais au détriment du fleuve et de la population.

On peut citer quelques exemples. En 1970, il y a eu l'aménagement d'un terminal pour conteneurs dans la zone des Foulons. La superficie restreinte de cet espace et peut-être d'autres facteurs entraînent le départ, en 1978, de CP Navigation. Aujourd'hui, c'est vide à l'Anse-aux-Foulons.

Comme deuxième exemple que les gens de la rive sud connaissent peut-être davantage, en 1971, établissement de la raffinerie Aigle d'Or qui était une filiale de ULTRAMAR, d'ailleurs, et qui s'appelle maintenant ULTRAMAR, et d'un quai pour pétroliers, et cette raffinerie bénéficie de subventions importantes des gouvernements. Je pense qu'au total cela a été chercher au moins \$21 millions. Personne, aujourd'hui, n'est prêt à justifier cette localisation tant de l'industrie qui pollue l'agglomération urbaine de la rive sud - parce qu'on sait que les vents dominants, ici, sont des vents du sud-ouest, donc toute la zone Saint-David, Lévis, Lauzon, la senteur se rend même à Beaumont, à certaines occasions - que des pipelines et des quais qui constituent une pollution visuelle en plein tissu urbain. Il faudrait aller demander aux gens du quartier Saint-Laurent, entre autres, s'ils sont satisfaits de cela.

Et que dire des risques effroyables de marée noire lorsqu'on remonte des pétroliers qui frôlent les 150 000 tonnes qui ne peuvent naviguer qu'à marée haute? Est-on conscient du danger? Cela a été soulevé, tout à l'heure.



En 1975, un autre exemple, le projet avorté d'aluminerie à Saint-Augustin. Encore là, on projetait la construction d'un autre quai pour desservir cette entreprise, sans prévoir un développement portuaire intégré.

En 1979, le dernier-né des politiques d'improvisation, l'usine de liquéfaction de TCPL et son port méthanier. Cette compagnie a bien le droit à des quais exclusifs; n'est-ce pas là équité et continuité? Après tout, elle ne crée que dix fois moins d'emplois que l'Aigle d'Or - c'est un détail - mais n'est-ce pas le même domaine que les combustibles?

Le deuxième point de mon exposé, l'implantation du complexe industriel de la Trans-Canada Pipelines à la Pointe de la Martinière. Voici un projet qui illustre bien que le mode d'implantation industrielle dans la région n'a guère changé. Nous conservons toujours le même modèle, mais avec des précautions plus grandes pour l'environnement, comme nous le démontrent les audiences actuelles; c'est déjà un progrès. Cependant, le processus demeure fondamentalement traditionnel, il se résume à ceci:

Une puissante compagnie - ça aurait pu être une aluminerie, maintenant, c'est une usine de gaz - décide de s'établir dans notre région en raison de certains avantages économiques évidents, surtout pour elle-même, en vue d'appliquer son plan d'expansion. Elle choisit le site, lequel est le plus grand possible - 312 acres, dans le présent cas - et tente d'obtenir le feu vert des gouvernements provincial et municipal, et je devrais ajouter fédéral, pour le permis; je crois que le fédéral, aussi, a son mot à dire pour le prolongement des oléoducs.

Le rôle de la ville, dans tout cela, quand une grosse compagnie arrive et veut avoir ses équipements portuaires, et tout cela, c'est quoi?

Le maire et les échevins s'empres- sent d'accorder leur appui à tout projet puisque ça va rapporter, sinon des emplois, du moins des taxes. On se pose peu de questions sur les aspects sécuritaires et les dangers éminents que peut représenter cette entreprise pour la population urbaine du milieu, ceci est laissé aux spécialistes en la matière. - belle façon de se couvrir - même si ces spécialistes sont plus ou moins convaincants, comme on l'a vu la semaine dernière; ils ne répondaient pas toujours.

PRÉSIDENT: Excusez, M. Cadrin. J'aimerais que vous passiez un peu plus rapidement, étant donné que votre texte est écrit. Je vais vous dire pourquoi: je pense qu'on va peut-être manquer de temps. Pour permettre aux autres de venir, j'aimerais que vous lisiez votre texte, et après on passera aux questions.

G. CADRIN: Ah bon, d'accord.

On se pose encore moins de questions sur les potentialités réelles de ce site dans une stratégie d'aménagement pour l'avenir. C'est à croire que le monde s'arrêtera avec nos générations. N'est-ce pas là un bel exemple de soumission aux forces économiques et au développement industriel à n'importe quel prix?

Quelques mots sur le rôle de la Société Inter-Port. Cette société provinciale-fédérale née en 1974 a reçu comme mandat de favoriser le développement industrialo-portuaire dans la région de Québec. D'après notre dossier de presse sur le projet TCPL, il nous semble que cet organisme s'est réveillé sur le tard puisque la compagnie de gaz naturel s'apprêtait à acheter les 312 acres de la Pointe de la Martinière pour elle toute seule. Récemment, la Société Inter-Port informait le public et surtout les propriétaires concernés

qu'elle procéderait à l'expropriation de ces terrains zonés industriels. Il nous paraît évident que l'appropriation de l'espace de cette zone se fera en vue de réserver pour l'usine de GNL, ses réservoirs et quais, au moins 50 acres. Il ressort clairement que cette société s'apprête plutôt à jouer le rôle d'intermédiaire pour l'industrie que d'être un véritable moteur de planification pour le développement portuaire de la région. Inter-Port doit-elle accueillir la première venue au détriment de la vocation future de ce site?

L'avenir du site de la Martinière. Le site de la Pointe de la Martinière, dans l'ensemble de la zone urbaine de la rive sud, présente un intérêt pour de multiples fonctions. Il s'agit de déterminer de quelle manière, dans l'avenir, cet emplacement fort convoité pourra le mieux servir la population de notre milieu. Si nous pouvons élaborer certains projets d'aménagement pour ce site, c'est justement parce qu'il a été zoné industriel en 1962. Ainsi, il a été conservé, faute d'industries. Dans cette optique, le zonage s'est avéré fort positif puisqu'il a empêché l'éparpillement domiciliaire de Lauzon en ce lieu. A l'encontre du Comité de citoyens de ce secteur, nous croyons que la ville de Lauzon possède suffisamment d'espaces à potentiel résidentiel et commercial autour de la zone agglomérée pour son développement d'ici la fin du siècle. Examinons maintenant les fonctions nouvelles que pourrait recevoir cette superficie de terrain en bordure du fleuve.

Premièrement - c'est une hypothèse - l'aménagement d'une zone portuaire. Le développement des activités portuaires sur la rive sud nous paraît un objectif valable et bénéfique pour insuffler un dynamisme nouveau à l'économie locale, tout en étant un puissant facteur de localisation industrielle

pour les entreprises d'importation de matières premières ou d'exportations de produits transformés. Si ces activités s'avèrent nécessaires pour notre région, il faut se mettre devant l'évidence que les sites comme les battures de la Martinière n'abondent pas sur la rive droite. Toutefois, nous n'entrevoions point de développement industriel majeur dans cette zone, contrairement aux idées des fonctionnaires de l'OPDQ. Dans un document récent de consultation, cet organisme gouvernemental de planification nous propos. ceci: C'est paru en 1979, Orientation de développement de la région de Québec, document de consultation.

"Prévoir l'extension des activités portuaires sur la rive sud, à même le site de Lauzon, pour le transbordement de vracs solides, le prolongement des chantiers maritimes, la réalisation d'une nouvelle cale sèche et l'implantation d'un éventuel complexe industriel d'envergure. A cette fin, des dépenses d'immobilisation pourraient être prévues à court terme pour acquérir en priorité 315 acres de terrains industriels considérés comme stratégiques à Pointe de la Martinière." C'est à la page 37.

Une autre citation: Sans mentionner un site précis, l'OPDQ préconise "un projet de port de transbordement pour méthanier et d'une usine de regazification et d'activités connexes." C'est en page 35.

Pourquoi les industries liées à la fonction portuaire ne s'installeraient pas au sud de la route 132, ou même de l'autoroute 20? Le parc industriel de Lauzon, à proximité, possède 320 acres, avec possibilités d'agrandissement et son taux d'occupation actuel ne dépasse guère 25%.

Deuxième hypothèse, un vaste espace récréatif pour la rive sud. La Pointe de la Martinière représente un site au potentiel récréatif de plein air assez exceptionnel. Cet espace naturel constitue un patrimoine environnemental

bien conservé avec son terrain vallonné, ses champs en culture, ses plages, ses crans rocheux, ses collines boisées, etc - voir Yvan Roy pour la suite.

Dans la conurbation Lauzon-Saint-Romuald, la population atteint 44 000 habitants, mais ici comme ailleurs, le Saint-Laurent est devenu moins accessible. Cotoyer le fleuve devient un véritable privilège réservé, bien sûr, aux plus fortunés. Si peu de gens de la région ont dénoncé l'éventuel gaspillage de ce site, c'est parce qu'il est peu connu en raison de sa privatisation actuelle. Cependant, cela n'empêche pas sa mise en valeur à des fins collectives dans les années futures. L'idée de sacrifier totalement un des derniers beaux espaces de notre coin constituerait une autre grave erreur de notre urbanisation anarchique. Le géographe François Hilbert, dans une étude sur la localisation industrielle dans notre région, affirmait ceci, c'est très important, comme citation:

"D'une manière générale, on peut dire que les grands équipements réalisés ont eu tendance à dégrader le milieu de vie de l'agglomération, ainsi que son potentiel récréatif et touristique, sans lui apporter une contrepartie satisfaisante dans le secteur du développement industriel et portuaire." C'est tiré de Espace et industrie dans la région de Québec, tendances récentes et perspectives. Cahier de géographie de Québec, Vol. 20, no 49, avril 1976.

Recommandation pour l'avenir de ce site, recommandation que je fais à titre personnel. Dans l'aménagement futur de ce site, il faudrait tenir compte à la fois des impératifs du développement économique et des besoins profonds des milieux en zone riveraine. Ainsi, une partie des 312 acres ou moins - on peut en exproprier moins - pourrait être réservée à des installa-

tions portuaires, quais et entrepôts, et l'autre partie, particulièrement à l'est, serait aménagée en espaces naturels et marina publique, espaces naturels publics, aussi. D'ailleurs, il ne faut pas croire qu'un aménagement portuaire est nécessairement laid et répulsif pour la population. Ne se prépare-t-on pas à développer l'habitation dans le vieux port de Québec face aux silos à grain? L'harmonisation des fonctions de travail et de loisirs devrait être réalisable en autant qu'on en tienne compte au départ.

En guise de conclusion, suite à cette analyse, le projet de Trans-Canada pipelines n'a plus sa place à Pointe de la Martinière en raison de ses dangers pour l'écologie et la population, des effets répulsifs sur cet environnement et du gaspillage d'espace.

Où s'implantera ce complexe industriel? Il n'est absolument pas souhaitable que ce projet tel que conçu s'établisse plus en aval, c'est-à-dire à Saint-Michel ou Saint-Vallier, car le fleuve est aussi vulnérable à ces endroits qu'à Lauzon. D'après les informations communiquées par la compagnie le 22 octobre dernier, il ressort que cet aménagement industriel répondra à des besoins à court terme, soit pour les dix prochaines années, afin de commercialiser le gaz naturel de l'Alberta, et surtout l'acheminer vers Sept-Iles, entre parenthèses.

A partir de 1990, on prévoit que des approvisionnements proviendront de l'est de l'Arctique, ce qui entraînera inévitablement des modifications importantes au parcours de cette ressource énergétique. Dans ce contexte, pourquoi ne pas envisager le site de Gros Cacouna où le gouvernement fédéral lésine dans l'aménagement d'un port à eau profonde? De ce lieu, l'acheminement du gaz naturel vers Sept-Iles sera plus facile et moins dangereux.

PRÉSIDENT: Merci.

G. CADRIN: Voilà, en vrac, les quelques idées... Je pense que je vais terminer, parce que c'est assez important.

PRÉSIDENT: Excusez-moi.

G. CADRIN: Voilà, en vrac, les quelques idées que nous voulions livrer à l'occasion de ce débat qui s'est avéré à maintes reprises fort émotif.

Espérons que ces quelques suggestions, même si elles ne créent pas de consensus, amèneront une réflexion plus large sur l'aménagement de notre territoire.

PRÉSIDENT: Merci bien. Avant de passer aux questions que nous voulons formuler à M. Cadrin, je pense que nous allons prendre quinze minutes, et pas plus, de repos, parce que notre horaire est assez bouleversé pour le moment.

PRÉSIDENT: S'il vous plaît!

M. Cadrin, à la page 4 de votre texte, vous mentionnez, au deuxième paragraphe, qu'il serait possible de prévoir certains projets d'aménagement. Vous revenez un peu plus loin, à la page 7, au niveau des recommandations, et vous parlez d'une possibilité d'installations portuaires. Vous avez fait la démonstration, tout au long de votre texte, que des installations portuaires éparpillées, ce n'est pas une bonne façon de planifier la question. J'ai un peu de mal à saisir votre conclusion par rapport au texte que vous avez...

G. CADRIN: Je le vois comme une installation portuaire future, si on en a besoin, mais quelque chose de bien intégré pour l'économie régionale de la rive sud, et non un projet de compagnie comme on a trop souvent vu. C'est dans cet esprit que j'ai développé. Si on analyse, à ce moment-là, les possibilités d'implantation de quais à eau profonde sur la rive sud, compte tenu de l'urba-

nisation qui est déjà avancée dans certaines parties du territoire, il reste que ce site représente une possibilité, si on pense aux générations futures qui vont avoir besoin, aussi, d'économie. C'est bien beau le développement domiciliaire, mais sans économie... même à la Martinière, le développement domiciliaire se fait assez lentement parce que l'économie de la rive sud commence peut-être à être essoufflée à cause, justement, qu'il manque certains projets industriels; on regarde le parc industriel de Lauzon, il est assez clairsemé. Je le vois dans ce sens.

Si on considère que c'est vraiment nécessaire pour la rive sud d'avoir des quais à eau profonde - là-dessus, je ne me considère pas spécialiste, mais je me suis basé sur des études faites par l'OPDQ, il doit quand même y avoir certains spécialistes dans ce domaine qui recommandent que ce serait nécessaire pour la rive sud d'avoir des quais en eau profonde - il faut penser pour l'avenir, il ne faut pas commencer à développer cette zone en résidences et en chalets tout de suite, il faut planifier pour l'avenir. Dans ce sens, je dis qu'il faudrait réserver... Si la Société Inter-Port considère qu'il y a vraiment un besoin de ce côté-là, elle ira avec l'expropriation, ce n'est pas à moi à juger. Cela va peut-être prendre 20 ans avant qu'on en ait besoin, mais ce qui est important, c'est qu'il soit là dans 20 ans pour pouvoir en faire ce qu'il est bon de faire avec.

M. YERGEAU: M. Cadrin, à la page 6 de votre mémoire, vous parlez de la privatisation des terres, finalement, du fait que vous dites: "Cotoyer le fleuve devient un véritable privilège réservé, bien sûr, aux plus fortunés." Vous parlez, d'autre part, d'un espace récréatif pour la rive sud. Comment pourriez-vous établir cet espace récréatif?



G. CADRIN: Si vous vous êtes déjà promené sur le bord du fleuve, un peu partout - je connais plus la rive sud - vous savez que les accès, par exemple, du pont de Québec jusqu'à Montmagny, deviennent de plus en plus rares. Il y a beaucoup de zones de chalets; les accès publics ou les zones publiques sont très rares, si bien qu'on peut observer le fleuve, mais on doit se limiter à cela et encore là, bien souvent, on se fait barrer le champ visuel par d'autres habitations.

Je pense que le projet qui est là-dedans, qui n'est pas définitif, mais ce sont des hypothèses et cela permet une discussion sur la planification qu'on doit faire à long terme, dans mon esprit, si on considère économiquement que c'est valable d'avoir des ports à eau profonde, à ce moment-là, on ferait de la Martinière une zone portuaire intégrée, mais il ne faut pas ruiner tout ce site parce que, justement, il a une qualité d'environnement qu'on a très bien décrite, ce soir, et il faut peut-être, à ce moment-là, développer une zone récréative publique. J'ai été voir la Martinière, je n'ai pas été encombré parce qu'habituellement, durant l'automne, bien sûr, les chalets sont fermés. Si j'avais été pour voir la Martinière en plein été, même pour faire une étude, il aurait fallu que j'explique assez longuement mon étude et le but de ma visite à certains propriétaires privés. A ce moment-là, je ne suis pas du tout surpris que les gens de l'agglomération, les 15 000 de Lauzon ou les 15 000 de Lévis n'aient pas encore compris la valeur de ce site, ils n'ont pas de possibilité d'y avoir accès et d'aller vérifier sur place les qualités...

M. YERGEAU: Est-ce que cela voudrait donc dire, pour installer l'espace récréatif en question, qu'il faudrait exproprier quand même les quelque

40 résidences qui sont au bord du fleuve?

G. CADRIN: Je dis bien dans le texte que ça peut être moins. A ce moment-là...

M. YERGEAU: Cela implique tout de même un certain nombre d'expropriations.

G. CADRIN: Oui, si la Société Inter-Port juge que c'est nécessaire, actuellement ou dans dix ans, de faire un quai à eau profonde et que ce serait la place la plus propice pour l'avenir. Tout le texte s'inscrit un peu dans le sens d'une planification régionale.

M. YERGEAU: Mais d'une façon ou d'une autre, il pourrait toujours ne pas y avoir de port en eau profonde à cet endroit et vous suggéreriez quand même d'en faire un espace récréatif.

G. CADRIN: Oui, d'idéal. Pourquoi je veux continuer, c'est parce que je veux vous expliquer pourquoi j'ai proposé, en même temps, un quai en eau profonde. Essayez donc de proposer cela au conseil de ville de Lauzon, par exemple, de dire: Achetez donc cela, la zone de la Martinière, pour faire un vaste espace public, quand même ce serait 20 acres. Ils vont répondre: On n'a pas les moyens. A ce moment-là, j'arrive avec une formule mixte, c'est-à-dire un gros projet, peut-être la Société Inter-Port qui nous donne des installations portuaires qui seraient bénéfiques pour notre économie régionale, cela peut vouloir dire densification de l'industrialisation dans le parc industriel, il y a l'amiante qui s'en vient, peut-être qu'on pourra transformer l'amiante pas loin et l'exporter par l'entremise d'un port, ici sur la rive sud.

Cela permet, en plus de donner du travail, de donner de la récréation aux gens. C'est l'optique dans laquelle je le dis.

M. YERGEAU: Ce serait donc que cette zone récréative serait à la charge de la municipalité.

G. CADRIN: Cela veut dire qu'une fois qu'elle est expropriée, qu'elle est publique, qu'elle appartient à la Société Inter-Port, la Société Inter-Port fait un beau plan d'aménagement pour ne pas gâcher ce site et en conserve une partie...

M. YERGEAU: Ce n'est pas la Société Inter-Port qui va construire le port. Elle va favoriser le développement, elle va homologuer, elle va exproprier, mais ce n'est pas la Société Inter-Port qui va le construire. A ce moment-là, est-ce que vous allez faire la zone récréative sur le terrain appartenant à une société privée?

G. CADRIN: A ce moment-là, il faudrait que ce soit la ville qui exproprie.

M. YERGEAU: Une dernière question à ce sujet. Est-ce que vous pensez que sur un espace, finalement, pas immense, seulement quelques acres, est-ce que vous croyez qu'il soit possible d'installer un port en eau profonde sans installer aussi des industries immédiatement connexes? Permettez à un barbare qui ne s'y connaît pas en aménagement de vous poser la question. Est-ce que c'est possible d'installer un port en eau profonde et de conserver en même temps, sur une toute petite parcelle de terrain, finalement, 300 acres, à l'est, comme vous le suggérez, une zone récréative importante et cohérente?

G. CADRIN: Je voudrais, tout d'abord, qu'il y ait une étude faite dans ce sens, un plan d'aménagement de toute cette zone. C'est bien sûr que je n'ai pas eu le temps de faire cela. Je pense que si on exproprie, il faudrait qu'on fasse un plan pour protéger certaines zones et, aussi, peut-être

assurer certaines installations qui seraient connexes au port. A ce moment-là, je ne préconise pas d'industrie dans l'immédiat - on verra bien en l'an 2000 - dans ce coin-là. Vous dites que les terrains sont restreints. C'est justement parce qu'ils sont restreints qu'on ne peut pas arriver et dire: On permet l'implantation d'industries, parce qu'il s'agit seulement d'avoir une industrie qui serait très polluante, une aluminerie, par exemple, qui serait installée en plein en bordure du fleuve pour tout gâcher le site. Par contre, il y a possibilité d'installer des industries qui seraient peut-être un peu polluantes, mais plus à l'intérieur des terres, peut-être au sud de la route 20, il y a des zones, quand même qui...

M. YERGEAU: Il faudrait quand même que ces industries aient un accès au port.

G. CADRIN: Elles auraient un accès, c'est possible, aussi, d'avoir des installations souterraines, des convoyeurs, etc. Tout dépend du genre d'établissement industriel.

M. YERGEAU: Vous dites que, au plan théorique, il vous semble possible d'avoir un port, et le fait de permettre un port à cet endroit n'entraînerait pas immédiatement de saboter tout le reste du projet.

G. CADRIN: Ce n'est pas totalement incompatible. Il ne faut pas penser que port, c'est toujours répulsif, comme je le dis dans le rapport. Tout dépend de la philosophie de l'aménagement et de ceux qui l'aménagent. C'est bien sûr que si on se garroche devant la première industrie multinationale qui peut avoir une certaine importance et on lui donne le plus beau site sur le bord du fleuve, c'est bien sûr qu'on vient de gâcher le site. Mais si on s'organise pour, justement, planifier un peu... Justement, je voudrais

que la Société Inter-Port ne confie pas à une entreprise privée la construction du port, mais que ce soit elle qui fasse l'aménagement d'ensemble de cette zone parce que les belles zones sont rares, à la fois pour les quais et à la fois pour la récréation dans la région.

PRÉSIDENT: Merci, M. Cadrin. Maintenant, nous allons demander à M. Castonguay ou à M. Lemieux... M. Castonguay.

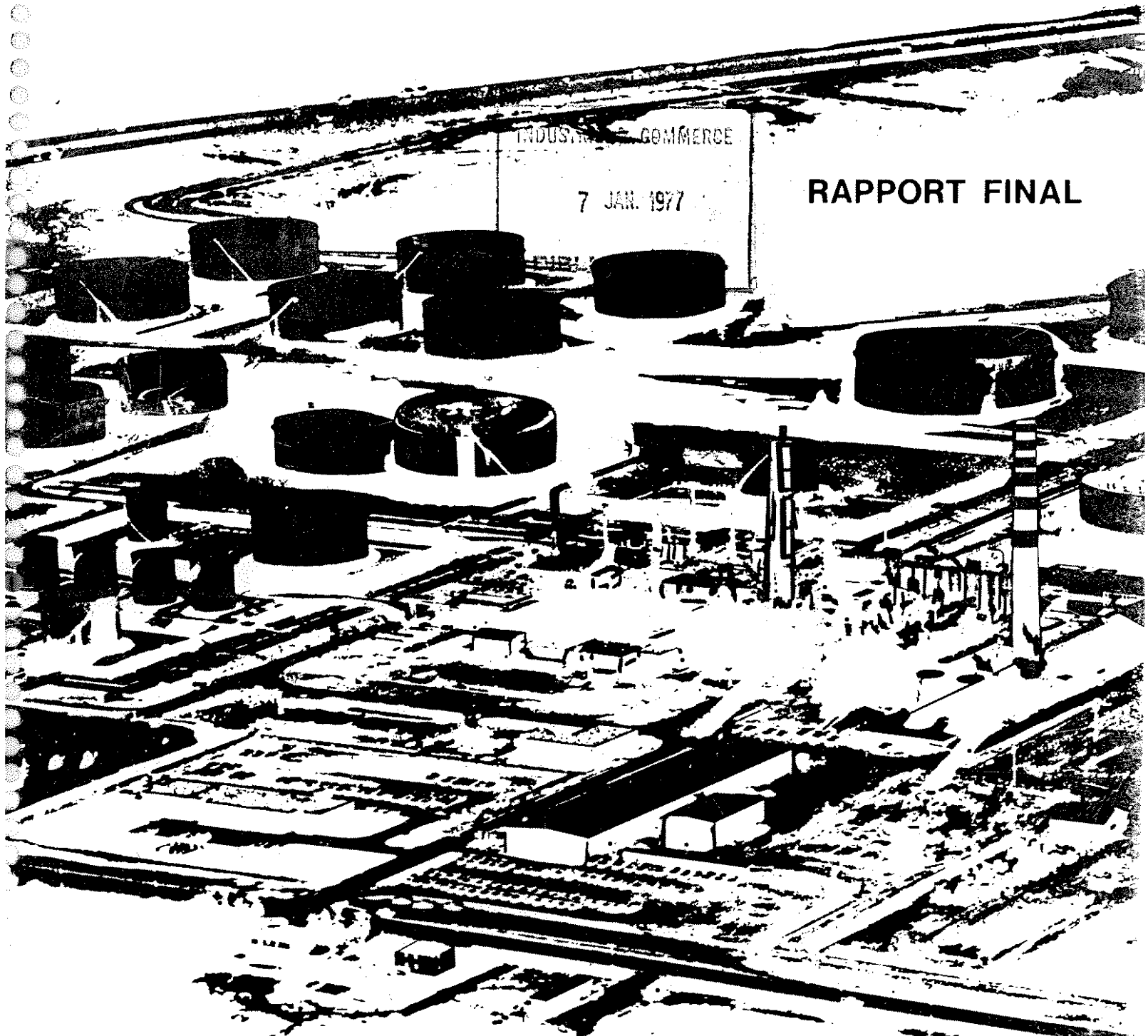
G. CASTONGUAY: J'ai divisé l'analyse en quatre points particuliers. D'abord, la première chose, c'est la pertinence de la construction d'une usine de GNL et d'installations portuaires à Pointe de la Martinière. Le deuxième point dont je vais traiter dans ce bref exposé, c'est l'analyse de l'aspect insécurité, et non pas l'aspect sécurité, par la suite, l'analyse de l'aspect environnemental, quelques remarques et une conclusion.

La pertinence d'une usine de GNL à Pointe de la Martinière. Je mets en doute la nécessité de construire une usine de GNL dans la région de Québec pour un très proche avenir. Beaucoup de gens intéressés à faire fructifier un capital rapidement veulent profiter d'une prétendue crise de l'énergie pour, entre autres, développer des marchés nouveaux. Mais, pas d'énergie sans risques, cela veut dire énergie nouvelle, et aussi risques nouveaux.



Il faut bien être conscient que nous vivons dans une société fondée en partie sur le gaspillage. Une simple réduction du gaspillage éhonté que nous faisons de nos ressources naturelles réduirait à elle seule la demande énergétique d'au moins le tiers de ce qu'on consomme actuellement, probablement davantage. Juste à titre d'exemple, aux Etats-Unis, si on faisait simplement la récupération des déchets domestiques, on pourrait, en brûlant ces déchets, soutirer environ 8% de l'équivalent en énergie électrique qui peut être consommé

HC  
117  
R318  
1976  
QIC

# ÉTUDE DE CADRAGE DES ESPACES INDUSTRIELS RIVE SUD DE QUÉBEC



**RAPPORT FINAL**

 **ministère de l'industrie et du commerce**  
**direction de l'infrastructure industrielle**  
**REDMA** avec la collaboration de  
**pluram**  1976

La surabondance de l'offre en fait un secteur non préférentiel mais qui possède tout de même un bon potentiel de développement industriel.

#### Lévis (planche 17)

Le secteur préférentiel de Lévis est de superficie restreinte et il vise surtout les petites et moyennes entreprises à consommation réduite d'espace (2 à 5 acres par entreprise).

Très bien localisé par rapport aux infrastructures majeures de transport (échangeur 200, route Kennedy, autoroute 20 et voie ferrée, tronçon Aigle d'Or), il peut se diviser en trois sections différentes :

- La première en bordure de la route Kennedy s'adresse essentiellement aux activités tertiaires (commerces de gros et détail) avec une façade sur cette artère (profondeur maximum : 300 pieds).
- Une seconde bande en front sur l'autoroute 20 (profondeur 600 pieds) susceptible d'être réservée aux entreprises plus prestigieuses et où devront s'appliquer des critères d'implantation plus sévères (entrepôt extérieur, aménagement paysager, qualité des bâtiments, etc.).
- Et, enfin, toute la partie centrale où pourront s'implanter les différents types d'entreprises légères à gabarit réduit (2 à 5 acres par entreprise). Tout en ayant des critères d'implantation moins stricts qu'en bordure de l'autoroute, elles devraient avoir accès à la voie ferrée.

#### Lauzon - St-Joseph (planche 18)

Deux très grands secteurs industriels préférentiels ont été retenus dans Lauzon et St-Joseph.

257

# SECTEUR EST LEVIS

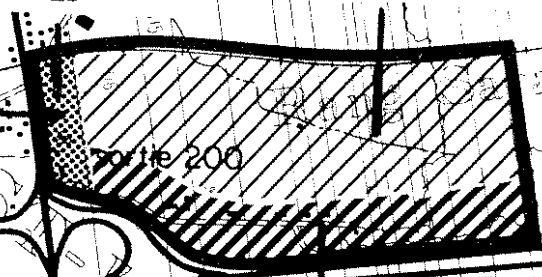
Sup. totale: ± 150 acres

Sup. disponible: ± 140 acres

- petites et moyennes entreprises
- entreposage extérieur
- desserte ferroviaire possible
- gabarit: 2 à 5 acres par entreprise

## SECTEURS DEJA OCCUPES


activités tertiaires  
 commerces de gros  
 gabarit: 1 à 3 acres/  
 entreprise  
 profondeur: 300 pieds



## Entreprises industrielles

- industries légères
- prestige et qualité
- pas d'entreposage extérieur
- façade sur autoroute
- gabarit: 2 à 5 acres/entr.
- profondeur: 600 pieds

échelle: 1:20,000

pluram   
avril 1976





Le premier, d'une superficie d'environ 1200 acres, se situe au Nord de l'autoroute 20 et constitue, à toutes fins pratiques, l'extension de l'actuelle zone industrielle 1-6 de Lauzon jusqu'à l'autoroute 20 et jusqu'au tracé possible du nouveau lien routier inter-rives.

Cette extension, tout en permettant une meilleure desserte autoroutière de l'espace, lui fournit une double façade propice à l'implantation d'entreprises plus prestigieuses et où l'aménagement extérieur peut être plus soigné.

Avec la création possible de ce nouveau lien, on peut même envisager le développement de fonctions commerciales importantes, spécialement à proximité du futur échangeur avec l'autoroute 20.

La bordure de la route 132 constitue également un secteur propice à l'implantation d'activités tertiaires.

La très grande partie du territoire devrait toutefois être disponible à tous les types d'entreprises susceptibles de s'installer dans un parc industriel. On devrait toutefois y limiter l'implantation de très grandes entreprises (au-delà de 100 acres par entreprise) en favorisant au contraire celles de taille moyenne. De façon à exercer un meilleur contrôle du développement, on devrait y procéder par super-bloc (50 acres).

Quant à la desserte ferroviaire, elle y est excellente. Même dans le cas d'un déplacement de la voie du Québec Central pour minimiser les emprises des infrastructures au Sud de l'autoroute 20, tous les lots industriels pourront jouir de la desserte ferroviaire.

Une attention particulière devra toutefois être apportée au développement de la partie Nord de cet espace. C'est un secteur en pente régulière vers le fleuve où l'absence de barrières naturelles (boisés, affleurements rocheux) peut engendrer une certaine pollution visuelle.

Le deuxième secteur retenu constitue sans aucun doute le plus vaste de tous les espaces préférentiels de la Rive Sud. D'une superficie d'environ 2,000 acres, il peut être agrandi selon la nature des besoins vers le Sud et l'Est.

# PLANCHE 18

## SECTEUR EST LAUZON

- commerces de gros
- activités tertiaires

Sup. totale: ± 1200 acres  
 Sup. disponible: ± 1000 acres

SITES PORTUAIRES  
 PREFERENTIELS

NOUVEAU LIEN ROUTIER  
 INTER-RIVES POSSIBLE

- Limite à fixer sur le tracé du nouveau lien routier inter-rives possible


EXTENSION FUTURE  
 POSSIBLE

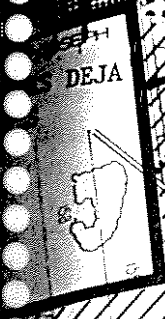
- Activités tertiaires d'envergure régionale
- Profondeur: 600 pieds
- Intersection A.20 et nouveau lien routier inter-rives possible

### SAINT-JOSEPH DE LA POINTE- DE LEVY (2000 acres et plus) RESERVE POUR INDUSTRIES LOURDES A GRAND GABARIT

EXTENSION FUTURE  
 POSSIBLE

échelle: 1:20,000

pluron   
 avril 1976



Entreprises légères  
 Qualité et prestige  
 Accès direct sur l'autoroute  
 Gabarit: 2 à 10 acres par  
 entreprise  
 Entreposage extérieur réduit.

- Entreprises manufacturières générales
- Gabarit: 2 à 50 acres par entreprise
- Entreposage extérieur
- Desserte ferroviaire

Entreprises reliées aux  
 industries motrices  
 Gabarit: 10 à 25 acres  
 Façade sur autoroute



Du point de vue fonctionnel, il s'agit du secteur qui se prête le mieux au développement d'industries lourdes (bonne capacité portante) de très grand gabarit et même d'industries polluantes. La présence d'une vaste zone de mauvais drainage (marécage et savane) a isolé ce secteur et l'absence d'un réseau routier continu l'a transformé en un véritable cul-de-sac.

La prédominance des vents du Sud-Ouest - Nord-Est minimise les retombées possibles d'agents polluants ayant source dans ce secteur. Sa situation à l'extrémité Sud-Est de l'agglomération urbaine le favorise pour ces types d'activités.

L'aménagement physique de ce secteur peut être divisé en parties distinctes :

- La première correspond à la bordure de l'autoroute 20, particulièrement dans la section comprise entre l'autoroute elle-même et l'emprise de l'Hydro-Québec (3 lignes de 735 kv). Cette première partie devrait être réservée aux entreprises de gabarit moyen (10 à 20 acres, profondeur variant de 1,000 à 1,500 pieds) avec façade sur l'autoroute et reliées par le Sud aux industries motrices.
- La seconde, de dimension variable, représente tout le secteur au Sud des lignes de transmission électrique. Elle devrait être réservée exclusivement aux très grandes entreprises à effet d'entraînement ainsi qu'aux opérations de transformation qui pourront s'implanter suite à l'aménagement éventuel de nouvelles infrastructures portuaires sur la Rive Sud.

L'utilisation rationnelle de ce secteur serait facilitée par une transformation du réseau routier existant. Celle-ci devrait être effectuée de toute façon si le nouveau lien routier inter-rives se réalisait dans cette partie du territoire. De plus, le regroupement des infrastructures ferroviaires (CN et Québec Central) permettrait de créer de plus grands blocs de terrains libres de toute

contrainte physique.

Ce dernier regroupement devrait être favorisé puisque, dans l'éventualité d'un accroissement de services sur la voie du Québec Central, on devra construire un nouveau viaduc sur l'autoroute 20.

Enfin, la proximité de nouvelles infrastructures portuaires majeures sur la Rive Sud ainsi que la construction d'un nouveau lien inter-rives confèrent à ce secteur un potentiel exceptionnel pour des fonctions d'envergure régionale.

#### 7.5 - Modalités de réalisation

La mise en valeur des différents espaces industriels préférentiels retenus relève autant de mesures prises à un niveau local, intermunicipal, régional (région Métropolitaine de Québec) que provincial.

Les différents modes ou mécanismes à utiliser pour la réaliser varient selon un ordre de priorités de protection, de mise en valeur et d'aménagement à des fins industrielles.

Au départ, il nous apparaît évident que le moyen le plus sûr de réaliser les propositions contenues dans ce schéma de structure est l'acquisition pure et simple des terrains mentionnés (à l'aide des dispositions de la Loi des Fonds Industriels ou encore d'autres mécanismes d'ordre régional ou même provincial).

Toutefois, devant l'envergure des espaces préférentiels pour lesquels nous avons formulé des recommandations précises, l'acquisition des terrains mentionnés n'est sans doute pas la seule modalité de réalisation du schéma.

##### 7.5.1 - Priorités de développement et mesures suggérées

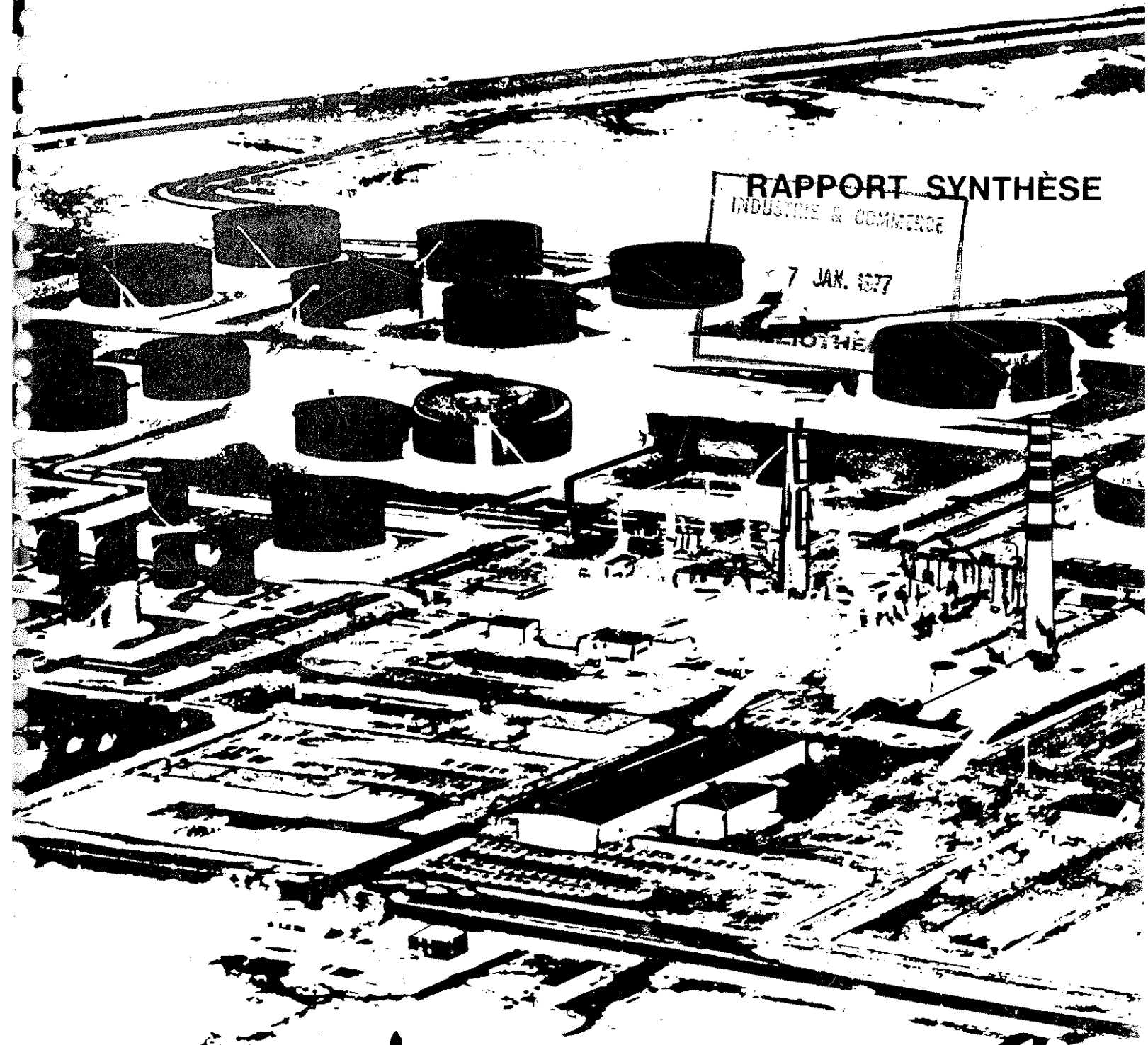
###### 7.5.1.1 - Priorités de premier ordre


###### Bernières

Comme l'a démontré assez clairement le présent document, les plus fortes pressions

HC  
117  
R318  
1976  
Synthèse  
QIC  
~~Ex 2~~

# ÉTUDE DE CADRAGE DES ESPACES INDUSTRIELS RIVE SUD DE QUÉBEC



ministère de l'industrie et du commerce  
direction de l'infrastructure industrielle  
**REDMA** avec la collaboration de  
pluram  1976

## 6. - ANALYSE DES TERRAINS INDUSTRIELS EXISTANTS ET A PROMOUVOIR

Après une description des projets locaux et régionaux qui pourraient influencer le choix des terrains industriels, le présent chapitre présente, par municipalité, une analyse de la structure urbaine actuelle et de son évolution prévisible ainsi qu'une description des espaces industriels existants, de ceux que les consultants considèrent comme les plus adéquats, de l'aménagement recommandé pour ces derniers et, finalement, des modalités de mise en valeur des espaces prioritaires ainsi qu'une évaluation des coûts impliqués.

Le territoire est scindé en deux sous-régions distinctes : les territoires périphériques et la zone urbanisée.

### 6.1 - Projets spéciaux à considérer

Avant d'entamer l'analyse par municipalité, il convient de mentionner que certains développements industriels majeurs, bien qu'étant hypothétiques, peuvent avoir une incidence déterminante sur les besoins en espaces et la structure industrielle de la Rive Sud.

Nous énonçons ci-dessous les différents projets ou hypothèses à envisager.

#### Industries exigeant un quai à proximité de ses installations

La Rive Sud dispose d'avantages comparatifs certains pour l'implantation d'industries lourdes. Nombreuses parmi celles-ci sont celles qui exigent ou souhaitent fortement les équipements pour l'accueil des navires. Si de telles entreprises s'installaient dans la région de Lauzon, il faudrait les concentrer au Sud de part et d'autre de l'autoroute 20 sur l'arrière-plateau situé hors de vue du St-Laurent. Une étude sommaire de la Rive Sud du St-Laurent bordant la zone étudiée indique que la partie directement en amont et en aval de la Pointe-à-la-Martinière est la plus favorable pour l'installation de quais.

Si une extension des chantiers maritimes ou l'implantation d'autres industries desservant des navires exigeait des terrains supplémentaires, on devrait leur affecter les battures de Lauzon directement en aval des chantiers existants. Cette portion de rive devrait être réservée exclusivement pour ce type de projet.

### Industries motrices à effets d'entraînement majeurs

Si une ou plusieurs entreprises de ce type voulaient s'implanter sur la Rive Sud, il faudrait les diriger vers la région de Lauzon de part et d'autre de l'autoroute 20 à proximité de l'échangeur 204. C'est d'ailleurs vers cet endroit que devrait déboucher le nouveau lien inter-rives si le tracé via l'île d'Orléans était retenu.

Une implantation des industries lourdes et éventuellement polluantes dans ce secteur aurait le double avantage de minimiser les risques de pollution sur les zones urbanisées et de profiter de la proximité de la section de la rive la plus favorable à l'implantation de nouvelles infrastructures portuaires capables d'accueillir de gros navires (annexe 2).

### Expansion de secteurs industriels existants (pétrochimie)

Si des entreprises voulaient s'implanter pour utiliser la production de l'actuelle raffinerie, elles devraient être concentrées à proximité de celle-ci. Il faudrait leur réserver le site immédiatement voisin de la raffinerie elle-même sur la propriété de la compagnie Aigle d'Or. Si des espaces additionnels étaient requis, le débordement devrait s'effectuer de préférence au Sud de l'autoroute 20 à proximité de celle-ci, afin de minimiser les problèmes d'intégration dans le milieu urbain ainsi que les risques de pollution atmosphérique.

De plus, à partir de cet endroit, les entreprises pourraient profiter des installations portuaires et de la liaison technique avec le fleuve qui existe déjà. Bien que privées, ces infrastructures devraient pouvoir être utilisées par les nouvelles entreprises pétrochimiques qui viendraient s'installer sur la Rive Sud.

### Projets régionaux

Parmi les projets régionaux qui pourraient influencer la répartition spatiale des espaces industriels, nous retenons les hypothèses suivantes.

### Réseau routier

La nouvelle autoroute 73 servira de lien entre l'agglomération de Québec et la Beauce. Etant donné que la Rive Sud se trouve à la porte de l'agglomération de Québec, elle pourrait y jouer le point de rupture de charge et de charnière

entre les deux territoires favorisant ainsi l'implantation de certaines industries. Le secteur de Charny serait le plus favorisé par ce nouveau projet.

La création d'un nouveau lien inter-rives en aval des ponts existants pourrait favoriser la mise en valeur des sites propices à l'implantation de très grandes entreprises. Les répercussions engendrées par ces nouvelles activités devraient pouvoir se faire sentir à une échelle métropolitaine débordant la Rive Sud. La sélection du tracé projeté via l'île d'Orléans aurait des impacts positifs importants tant en ce qui concerne le schéma de structure des espaces industriels de la Rive Sud que de la facilité de liaison entre les deux sous-ensembles de l'agglomération québécoise.

#### Regroupement de municipalités

Le projet de regroupement de certaines municipalités peut entraîner des répercussions sur le développement industriel. Compte tenu du rapport offre-demande en espaces industriels, une plus grande centralisation administrative et décisionnelle faciliterait un meilleur ajustement entre les deux éléments du marché. On pourrait ainsi favoriser une complémentarité des espaces plutôt qu'une concurrence entre eux.

Un regroupement des organismes responsables de la promotion et du développement industriel pourrait également avoir un impact positif sur la mise en valeur rationnelle du territoire dans une perspective globale qui tient compte des avantages comparatifs de chacun des secteurs.

### 6.2 - Analyse spatiale

#### 6.2.1 - Les territoires périphériques

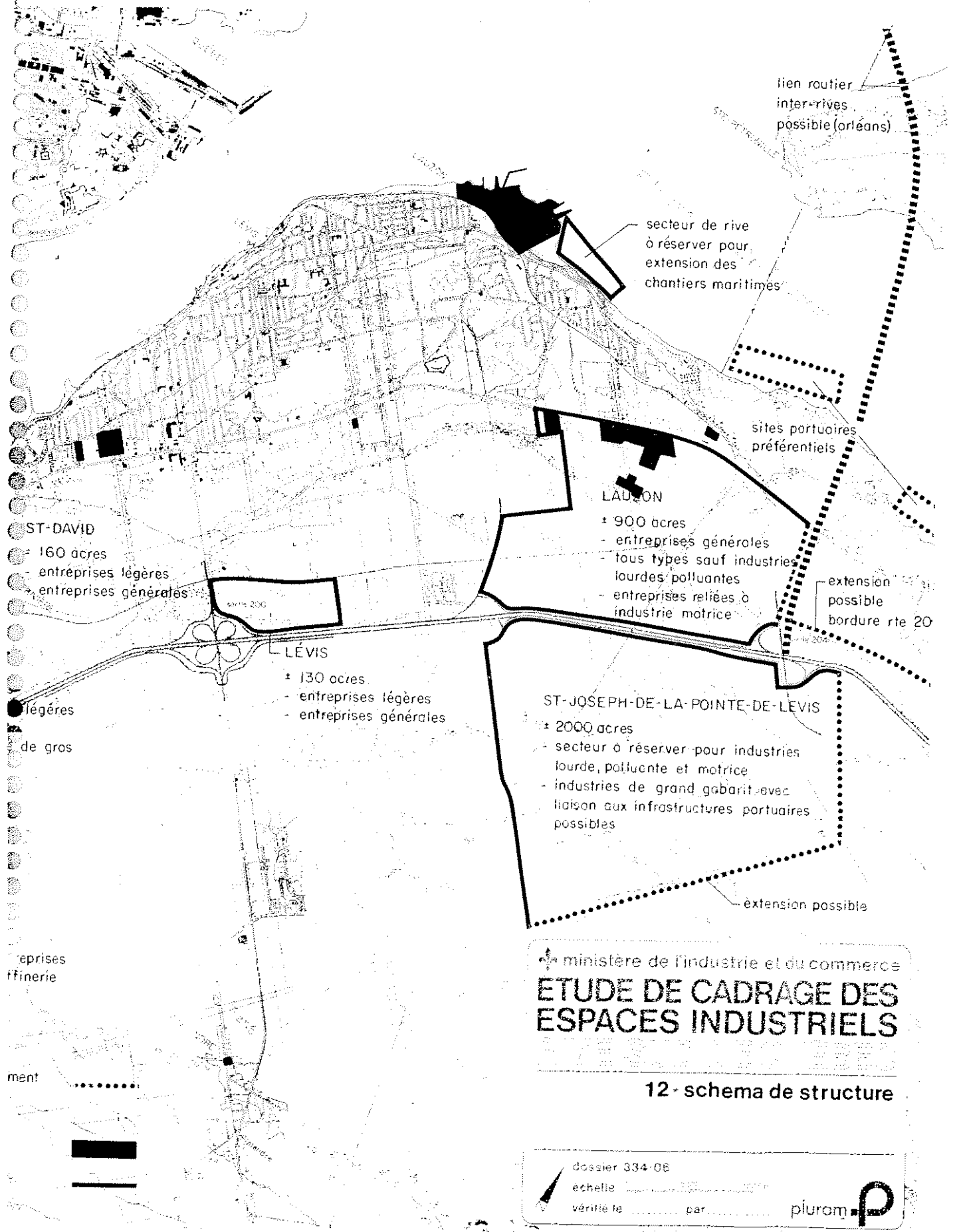
Dans l'ensemble de la zone, on identifie trois principaux territoires périphériques à l'agglomération urbaine de Québec. Ce sont :

- L'extrémité Ouest : le comté de Lotbinière
- L'extrémité Sud : la partie Sud du comté de Lévis
- L'extrémité Est : les comtés de Bellechasse et de Montmagny.

#### 6.2.1.1- L'extrémité Ouest : le comté de Lotbinière

On peut caractériser ce secteur par les points suivants :





lien routier  
inter-rives  
possible (orléans)

secteur de rive  
à réserver pour  
extension des  
chantiers maritimes

sites portuaires  
préférentiels

extension  
possible  
bordure rte 20

**ST-DAVID**  
± 160 acres  
- entreprises légères  
- entreprises générales

légères  
de gros

entreprises  
affinerie

ment

**LEVIS**  
± 130 acres  
- entreprises légères  
- entreprises générales

**LAUZON**  
± 900 acres  
- entreprises générales  
- tous types sauf industries  
lourdes polluantes  
- entreprises reliées à  
industrie motrice

**ST-JOSEPH-DE-LA-POINTE-DE-LEVIS**  
± 2000 acres  
- secteur à réserver pour industries  
lourde, polluante et motrice  
- industries de grand gabarit avec  
liaison aux infrastructures portuaires  
possibles

extension possible

ministère de l'industrie et du commerce  
**ETUDE DE CADRAGE DES  
ESPACES INDUSTRIELS**

12 - schema de structure

dossier 334-08  
échelle .....  
vérifié le ..... par ..... **plurom p**

HD  
9539  
A63  
Q3  
E85  
1976  
QIC

ETUDE DE LOCALISATION DU COMPLEXE  
INTEGRE DE PRODUCTION D'ALUMINIUM  
(SYNTHESE)

### 3. ANALYSE COMPARATIVE DES SITES

#### 3.1 Méthodologie

Dans une étape subséquente, il s'agit d'évaluer l'intérêt que représente chacun des sites présélectionnés. L'étude comparative des sites est faite en fonction de deux critères.

Dans une première section, les sites potentiels d'implantation sont analysés à la lumière des problèmes d'aménagement qu'ils posent et, plus particulièrement, en fonction des différentiels de coûts d'implantation d'un site à l'autre. Cette démarche permettra d'identifier le site le moins coûteux à aménager.

Comme la mise sur pied d'un comité interministériel avait pour but de faire déborder l'analyse de localisation sur des critères autres que les seuls facteurs de localisation de l'entreprise, une deuxième section sera consacrée à l'étude des effets secondaires, tant bio-physiques que socio-culturels, entraînés par un investissement de cette nature et de cette ampleur.

Par la suite, nous tenterons d'inférer certaines conclusions quant au choix judicieux d'un emplacement pouvant recevoir le complexe de production. Les conclusions et recommandations résulteront d'un arbitrage entre l'objectif de minimisation des coûts d'implantation pour l'entreprise

et l'objectif de minimisation des impacts prévisibles au niveau de l'aménagement du territoire et de l'environnement pour la collectivité.

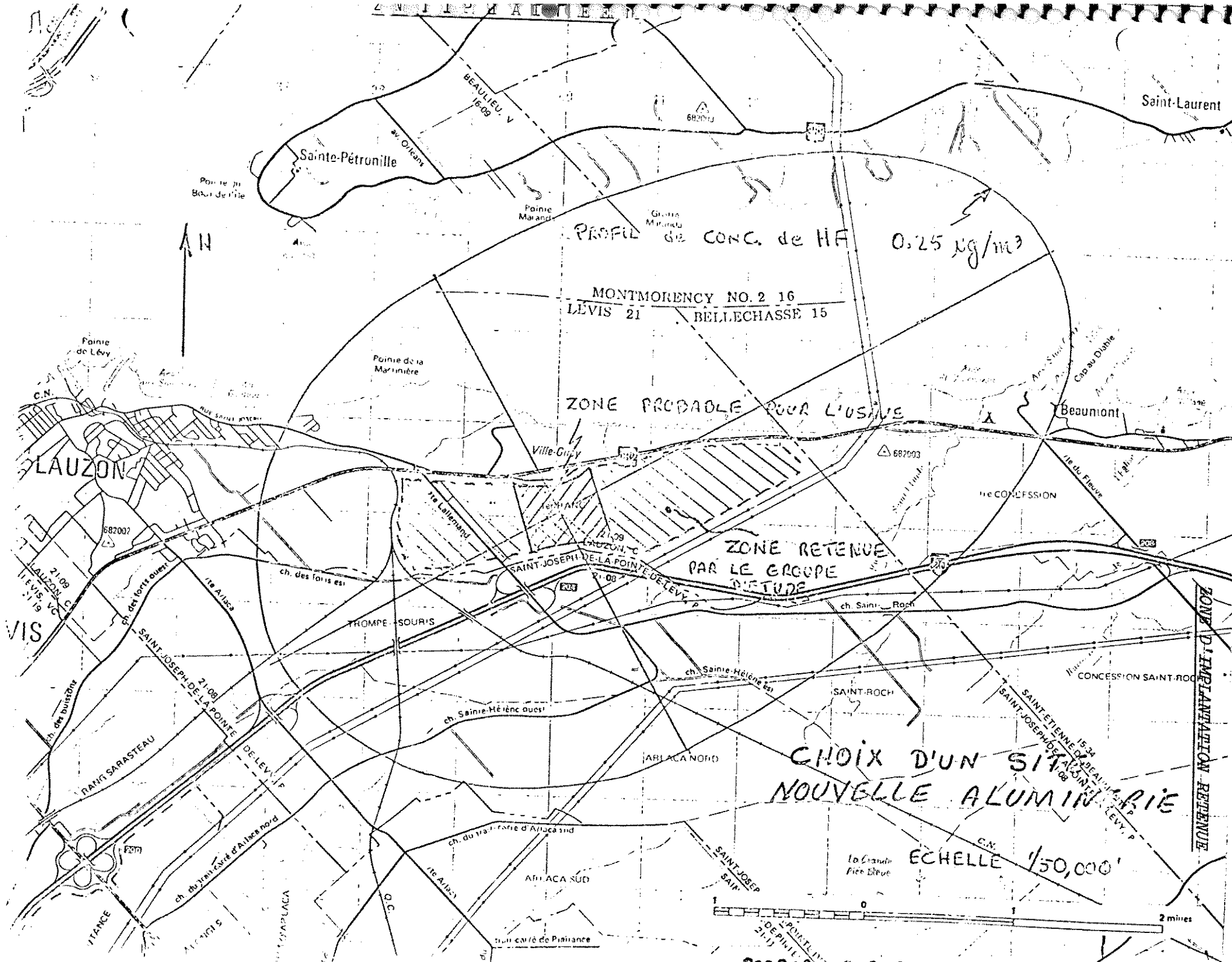
Avant de procéder à l'évaluation comparative des sites, précisons dès à présent que l'analyse portera essentiellement sur les sites de St-Augustin, St-Nicolas, Lauzon et Ville Guay. Cette décision résulte du fait que les préférences exprimées par le groupe technique en fonction de leurs responsabilités, de leurs compétences et de leurs préoccupations respectives, rejetaient presque unanimement les sites de Ruisseau-Beaumont et de Pointe St-Michel. Le tableau synoptique ci-dessous résume l'ordre de préférence de chacun des membres du groupe technique:

Tableau I

Classification des sites selon les membres du groupe technique

Membres Sites	M.I.C. Infra.	O.P.D.Q.	H.Q.	Lalonde, Valois & Ass.	M.A.C.	M.A.Q.	M.R.N.	S.P.E.	Total
1- St-Augustin	3	6*	1	1	4	4	6*	6*	31
2- St-Nicolas	4	3	2	3	2	1	6*	3	24
3- Lauzon	1	1	2	6	1	3	1	2	17
4- Ville Guay	2	2	2	2	3	2	2	1	16
5- Ruisseau-Beaumont	5	6*	5	4	5	5	6*	6*	42
6- Pointe St-Michel	6	6*	6	4	6	6	6*	6*	46

Site rejeté puisqu'il ne constitue pas une alternative valable.



PROFIL de CONC. de HF 0.25 ng/m<sup>3</sup>

MONTMORENCY NO. 2 16  
LÉVIS 21 BELLECHASSE 15

ZONE PROBABLE POUR L'USINE

ZONE RETENUE  
PAR LE GROUPE  
D'ETUDE

CHOIX D'UN SITE  
NOUVELLE ALUMINERIE

ECHELLE 1/50,000



PREPARE PAR DAVID LACROIX