

DOCUMENT DE TRAVAIL

**SUJET: SOCIÉTÉ DU PARC INDUSTRIEL ET PORTUAIRE  
QUÉBEC-SUD  
PRÉPARÉ PAR: ROLAND LECLERC, LE 12 NOVEMBRE 1989**

---

Le 17 juin 1988, le gouvernement du Québec sanctionnait la Loi sur la Société de promotion économique du Québec métropolitain et modifiait la Loi sur la Société Inter-Port de Québec en lui attribuant un nouveau nom et une nouvelle mission.

**MISSION DE LA NOUVELLE SOCIÉTÉ:**

Le gouvernement attribue à cette Société la mission de favoriser, dans le territoire de la Ville de Lauzon, le développement d'un parc industriel et portuaire destiné aux projets à GRAND GABARIT.

**ÉTAT DE LA SITUATION:**

La nouvelle Société possède environ 172.9 acres de terrains situés à la Pointe-de-la-Martinière. Ils avaient été acquis pour constituer une banque de terrains à offrir aux industries à grand gabarit.

Une étude faite en juillet 1983 identifie de trop nombreuses contraintes physiques, humaines et environnementales interdisant l'aménagement de ces propriétés en parc industrialo-portuaire, telles:

- a) superficie aménagement trop restreinte: 16ha /70ha.;
- b) pentes généralement trop importantes: +10 degrés;
- c) proximité trop grande de la zone urbanisée de Lauzon;
- d) confirmation officielle de la présence de plusieurs bâtiments du XVIIIe siècle à caractère patrimonial "exceptionnel";
- e) proximité d'une zone de villégiature importante: Pointe-de-la-Martinière.

Subséquemment, Irving conteste le droit d'expropriation et la Cour lui donne raison; d'où impossibilité d'obtenir une superficie adéquate.

ALTERNATIVES DE DÉVELOPPEMENT:

1. Développer le site à la mesure de son potentiel limité pour l'industrie.

Dans ce contexte, la propriété pourrait servir comme corridor d'accès à un quai futur. Ce serait un gaspillage d'un lieu de trop grande qualité. Le site (portuaire) préféré est celui de Lauzon, quelques 3 kilomètres en aval.

2. Vendre les terrains à des fins de promotion résidentielle;

Solution non conforme au mandat mais une alternative qui serait un succès commercial indéniable en raison des qualités panoramiques du lieu. Solution de dernier recours.

3. Recueillir les fruits d'une vente et acquérir un site alternatif;

La surface est de 172.9 acres et le coût d'acquisition a de 2 758 678,57 \$. Même une vente hypothétique à 4 500 000, \$ est insuffisante pour l'achat des 1200 acres du site 2, surface minimum requise pour constituer la nouvelle banque de terrains.

La planification d'un aménagement industriel majeur a des conséquences importantes et suppose une intervention sur un territoire d'au moins 2000 acres si l'on veut prévenir les conflits environnementaux et assurer à chacun un milieu avec des activités compatibles.

Les grandes industries établies aujourd'hui à Bécancour occupent les 3500 acres de la première phase de développement planifiée en 1970. L'expérience prouve que les grandes industries exigent encore un plus grand éloignement autour de leurs usines et préfèrent un aménagement prévisible et compatible que seul un parc bien planifié peut leur garantir.

Les coûts élevés des infrastructures portuaires et territoriales sont tels qu'il faut les penser en fonction de grands ensembles géographiques pour obtenir une viabilisation maximum par les divers portuaires mais beaucoup plus par les revenus et impôts liés aux biens immobiliers futurs.

4. Renoncer au projet de parc industriel et portuaire:

Faute de lui attribuer les ressources nécessaires, les actionnaires devraient liquider immédiatement la Société, par respect pour une population chez qui on entretient les espoirs d'un tel développement.

5. Acquérir le plateau du site 2 et y aménager les infrastructures de base.

Si la volonté collective en faveur de ce développement portuaire demeure, c'est la seule solution valable pour l'économie régionale.

**JUSTIFICATION DU PROJET SITE 2:**

En raison des exigences techniques, des contraintes environnementales et des critères physiques de construction portuaire, le choix du terrain du parc se doit d'être subordonné au choix de l'emplacement portuaire. Encore faut-il que ses propres critères de sélection soient satisfaits pour assurer son succès éventuel.

Or, la synthèse de nombreuses études techniques indépendantes faites entre 1983 et 1988 fait ressortir, de façon favorable, la concordance et la présence de tous les facteurs fondamentaux de localisation industrielle en un site.

Ce site situé à l'extrémité est de la Ville de Lauzon offre seul ce potentiel d'aménagement à proximité d'un port, possède les qualités physiques requises essentielles pour y aménager des infrastructures comparables à celles de Bécancour qui peut accueillir d'emblée les industries à grand gabarit et dont le succès s'impose par sa rentabilité et ses retombées sur tous les plans. (Voir Document Annexe 1.)

Il faudra bientôt se rendre à l'évidence que les sites qui peuvent au Québec, conjurer et les avantages potentiels d'un port en eau profonde et une majorité de facteurs de localisation industrielle pour industries lourdes sont rares et qu'il est important de capitaliser sur cette opportunité pour que le Québec demeure concurrentiel dans l'accueil de projets dont le choix de sites est international plutôt que régional. Cette initiative raviverait et prolongerait la vocation naturelle et historique de cette région pour le maritime et l'industriel et corrigerait dans une certaine mesure les déboires répétés de MIL Davie.

#### FACTEURS DE LOCALISATION FAVORABLES DU SITE 2:

Le document "Caractéristiques du site de Lauzon" préparé par Jean Mercier, le 8 février 1989, fait la synthèse des divers extraits et conclusions concernant les études sur le site de Lauzon. (Voir Annexe 2)

Un plan d'aménagement préliminaire préparé par Pluram Inc. en janvier 1987 démontre la valeur du site pour l'installation de l'Aluminerie Alu-Suisse. (Voir Annexe 3)

#### AVANTAGES DU NOUVEAU SITE:

##### A) PORTUAIRE

- Aménagement portuaire compatible avec le milieu
- Facilité de navigation, d'accostage et de stockage
- Potentiel élevé d'espaces libres disponibles près de l'eau
- Impact minimal sur l'environnement marin: Dragage minimal
- Sécurité de navigation: Canal balisé, largeur de 870 pieds, bas sin de manoeuvre
- Profondeur à quai de 15 mètres+

##### B) PARC INDUSTRIEL

- Territoire et superficies adéquates pour démarrer
- Accessibilité routière, ferroviaire et portuaire remarquable

- Bonne capacité portante des sols: 500 à 2000 kPa (roc)
- Topographie et hydrographie avantageuses
- Impact environnemental mitigé par rapport au premier site
- Proximité des lignes de transports Hydro-Québec (735KV & 240KV, 25KV)
- Desserte de chemin de fer à coût réaliste et trajet minimal
- Eloignement des zones urbaines: Isolation possible par rapport aux autres fonctions urbaines et la zone extra-urbaine
- Schéma d'aménagement adopté en octobre 1988
- Disponibilité des services municipaux à coûts abordables

#### LITIGE POSSIBLE:

- Presque totalité en zonage agricole

Une partie des terrains à potentiel industriel "grand gabarit" ont précisément un bon potentiel agricole, Classe 3-4.: Lauzon

#### CONSULTATIONS ET APPUIS RÉGIONAUX OFFICIELS

Ce projet majeur de développement a reçu deux appuis régionaux d'importance:

- a) Le schéma d'aménagement est adopté et définit le site 2 comme industrialo-portuaire, et comprend l'emplacement portuaire.

Cette consécration prend toute son importance puisqu'elle découle d'un important processus de consultations régionales avant l'adoption du schéma.

- b) Ce projet s'est classé deuxième dans toutes les étapes préliminaires au Sommet.

Il est de plus, prévisible que la nouvelle Ville de Lévis-Lauzon se prononcera sur cette perspective en modifiant dans les délais de la Loi son règlement de zonage afin de se conformer aux affectations décrites dans le schéma. Développement économique.

Ce double consensus manifesté officiellement dans les récents mois exprime avec force et de façon indéniable la volonté collective en faveur d'une construction portuaire et d'infrastructures d'accueil à Lauzon.

### ENGAGEMENTS POLITIQUES:

L'absence d'espaces industriels convenablement prêts pour les méga-projets industriels, la volonté d'améliorer et de diversifier la base économique de la région de Québec font l'objet d'un consensus depuis une quinzaine d'années.

De nombreuses interventions et décisions gouvernementales ont, par le passé tenté de combler ces lacunes. Une courte revue de ces interventions démontre que notre proposition s'inscrit comme solution valable dans la poursuite de cet objectif collectif. En voici quelques unes:

#### **1. Création de Société Inter-Port**

L'acquisition des terrains à la Pointe-de-la-Martinière avaient été autorisés par décision du Conseil des Ministres (79-147), le 20 juin 1979.

Quelques 15 ans après sa création, et indépendamment des infortunes de la Société Inter-Port, ce besoin subsiste et a eu pour résultat d'écarter des projets d'implantation majeurs dans notre région.

#### **2. Entente Canada-Québec**

- a. L'entente auxiliaire Canada-Québec sur la Société Inter-Port de Québec comme deuxième volet:
- b. Acquisition et aménagement de terrains industriels.

#### **3. Le Comité conjoint des caucus libéral et conservateur de la région de Québec**

Dans son rapport du 30 juin 1987, on signale que le développement comprend:

- a) une fonction d'acquisition foncière
- b) une fonction de viabilisation
- c) une fonction de gestion

Et à l'article 5.4, il recommande que le financement soit assuré par les gouvernements supérieurs.

#### **4. Révision de la Loi Société Inter-Port, sanctionnée le 17 juin 1988**

La revision de la Loi d'Inter-Port se veut un correctif compensatoire pour l'état insatisfaisant de la situation.

#### **OBJECTIFS 1989-1992:**

- 1- Obtenir le consensus du milieu et l'approbation du plan suivant par les actionnaires:
  - a) Acquisition des terrains du nouveau site (port et parc).
  - b) Élaboration d'un plan d'aménagement pour le nouvel emplacement.
  - c) Bâtir des infrastructures portuaires de départ.
  - d) Aménager infrastructures de base Ex: routes essentielles à l'accès du port et du parc.
  - e) Installer progressivement les services municipaux requis.

#### **BUDGETS D'INFRASTRUCTURES (PRÉVISIONNEL):**

Les études préliminaires que nous avons en main proposent les solutions techniques et les coûts approximatifs des infrastructures proposées.

L'ordre de grandeur des budgets d'infrastructures serait, selon les études en main:



Construction portuaire:	25 millions
Infrastructures du parc:	50 millions
Acquisition des terrains:	10 millions

Il faut maintenant, selon le personnel disponible examiner en profondeur les travaux d'ingénierie et d'aménagement pour en fixer les implications financières réelles avant de procéder à l'étape des plans et devis définitifs quand arriveront les clients.

#### OBJECTION A L'AMÉNAGEMENT D'INFRASTRUCTURES PRÉVISIONNELLES:

Pour justifier le refus de ressources matérielles, financières et humaines nécessaires à la réalisation de son mandat, on invoque la volonté des gouvernements de ne pas faire d'infrastructures prévisionnelles. Quand il y aura un client, ce sera autre chose.

Dans le cas d'un complexe industriel et portuaire à grand gabarit, il importe néanmoins de distinguer entre l'abus de dépenses d'infrastructures trop prévisionnelles et l'absence totale d'un minimum d'infrastructures d'accueil essentielles à justifier notre crédibilité aux yeux d'un investisseur. Une société portuaire qui ne possède aucun quai et un droit d'expropriation ne pourra pas prétendre être dans la course aux investissements. A ce sujet, la lettre de monsieur S.B. Wehrle d'Alu-Suisse est claire. (Voir Annexe 5)

Le programme d'action proposé par la Société de construire des infrastructures d'accueil, soit un port et un parc industriel à grand gabarit déterminera l'avenir industriel du site 2, dont le potentiel industriel est reconnu par toutes les études techniques en main.

Dans l'optique des besoins en espaces pour l'industrie lourde, il faut savoir que la superficie du site 2 reconnu par le schéma d'aménagement est minimum. Il serait souhaitable, pour une meilleure

rentabilité et un meilleur isolement environnemental que le plan d'aménagement tienne compte d'une possibilité d'expansion dans St-Joseph-de-la-Pointe-Lévy ou dans Beaumont.

Or, il n'est pas opportun de commencer immédiatement cette démonstration tant que certains appuis politiques et financiers n'auront pas été acquis.

### BUDGET DE FONCTIONNEMENT 1989-90 ET 1990-91:

Pour l'exercice de 1989-90, la Société a une autorisation de dépenses plafonnées à 100 000, \$ par exercice.

Cette décision a été fixée antérieurement à la sanction de la loi, par le Conseil du Trésor (voir C.T. 167404 du 3 mai 1988: Annexe 4) qui recommande que "l'aide qui sera consentie soit établie en fonction d'un budget annuel maximal de 100 000, \$.

La carence de ressources financières empêche la Société d'embaucher quelques professionnels qui constitueraient le noyau de l'équipe de gérance pourtant essentielle à la planification d'un aménagement industriel aussi majeur.

Le budget de l'année en cours a défrayé, en bloc, les dépenses suivantes:

#### 1. Salaires et bénéfices sociaux:

Directeur général, (temps partiel):	20 000, \$
Employée de secrétariat (permanente):	25 000, \$
Locations: bureaux et entrepôt:	6 000, \$
Téléphone et Communications:	10 000, \$
Taxes foncières et Scolaires:	14 950, \$
Rapport annuel:	4 000, \$
Entretien minimal des propriétés:	<u>2 500, \$</u>

Total: 82 450, \$

**PREMIÈRES ACTIONS:**

Ayant présenté sans succès un budget de fonctionnement de 400 000,\$ pour les deux premières exercices, avec les ressources dont elle dispose, la Société:

- S'acquitte de ses devoirs de propriétaire immobiliers et contribuable.
- Cherche à rallier tous les intervenants à ce projet et en faire une volonté collective.
- Fait la revue et l'évaluation du potentiel de la valeur industrielle, commerciale et résidentielle des terrains actuels pour les usines à grand gabarit.
- Examine tous les rapports et études techniques en main sur les sites alternatifs.
- Fait l'inventaire des terrains à acquérir et établit une stratégie d'achat.
- Sollicite appuis, ressources financières et humaines minimales pour amorcer un minimum de travaux d'infrastructure d'accueil et rétablir la crédibilité de la Société et de ses actionnaires, les gouvernements, en faveur du port et de son parc industriel à grand gabarit.

**PLAN D'ACTION ET ORIENTATION A COURT ET A MOYEN TERME:**

Rassembler les éléments d'une équipe de gérance de projet, restreinte mais compétente. Ses tâches premières seront:

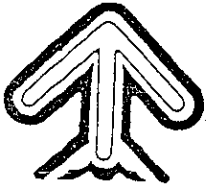
- a) Analyse et critique de chaque composante technique du plan de développement;
- b) Définition des objectifs techniques et des paramètres;
- c) Structuration, justification et répartition des travaux d'infrastructure;
- d) Élaboration des techniques de contrôles rigoureuses des CÉDULES, des RESSOURCES et des COÛTS.

**RECOMMANDATIONS:**

- Acceptation du principe qu'il faudra procéder à l'acquisition des terrains du Site 2;
- Acceptation du principe de construire un port et un nouveau parc à l'extrémité est de la Ville de Lévis-Lauzon et de le doter des infrastructures essentielles au démarrage;
- Acceptation d'accorder une budget de fonctionnement de 400 000,\$ pour les deux prochains exercices.

SOCIETE INTER-PORT DE QUEBEC  
Synthèse des conclusions concernant  
les études sur le site de  
Pointe-de-la-Martinière  
à Lauzon

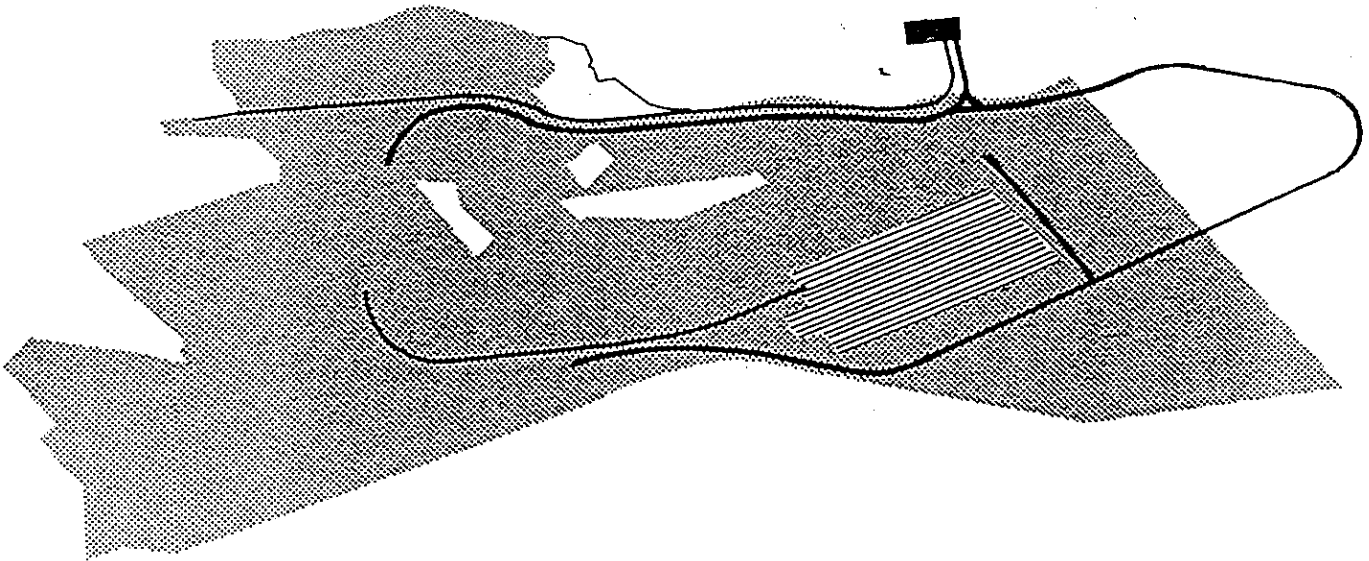
Préparé par: Jean Mercier  
Directeur  
Communications  
1er février 1987



Société Inter-Port de Québec

Parc Industriale - Portuaire  
Pointe de la Martinière  
Lauzon/Québec

Rapport d'étude préliminaire  
pour l'implantation du  
Parc Industriale-Portuaire



Hallisey, Asselin & Daigle inc.  
Consultants

OCTOBRE 1986

7.3 CONCLUSION GENERALE SUR L'ENSEMBLE DE L'ETUDE

7.3.1 CHEMINS D'ACCES

Des chemins sont requis et prévus pour l'accès à l'aluminerie et pour l'accès au quai.

Le présent rapport nous a permis d'établir la faisabilité de construire deux (2) chemins d'accès au futur port de mer malgré des conditions topographiques parfois difficiles lorsque les chemins doivent longer la falaise.

Le chemin d'accès à l'aluminerie doit permettre de relier le site de l'aluminerie à la route Lallemand et à l'autoroute 20. Le prolongement "est" du chemin d'accès à l'aluminerie permet de relier le quai à l'aluminerie.

Le chemin d'accès au quai peut être considéré comme une seconde voie d'accès aux installations portuaires dans le cas où, pour une raison ou une autre, la première voie d'accès (chemin d'accès à l'aluminerie) serait inutilisable.

Toutefois, une deuxième voie d'accès au quai, bien que souhaitable, n'est pas obligatoire selon les normes appliquées par Ports Canada qui recommande, par contre, qu'un programme d'évacuation d'urgence soit planifié en cas de désastre.

### 7.3.2 VOIES FERREES

Deux (2) voies ferrées sont requises et essentielles à l'aménagement du parc industrialo-portuaire.

La construction de la voie ferrée vers l'aluminerie ne pose aucune difficulté de réalisation.

La construction de la voie ferrée vers le port de mer pose quelques difficultés de réalisation à cause de la topographie escarpée du profil le long du fleuve St-Laurent.

Malgré les quelques inconvénients rencontrés, la présente étude préliminaire prouve qu'il est possible de construire la voie ferrée vers le quai tout en respectant les exigences et les normes de construction des voies ferrées.

### 7.3.3 RESEAU D'AQUEDUC

Dans le cadre du présent rapport, nous avons étudié quatre (4) solutions pour l'approvisionnement en eau du réseau d'aqueduc du parc industrialo-portuaire.

La solution retenue consiste à alimenter le réseau d'aqueduc à partir du réseau de la Ville de Lauzon.



Des modifications mineures aux équipements de production d'eau potable de la Ville de Lauzon sont requises pour la réalisation des travaux de la phase I.

Des modifications plus importantes devront être faites aux équipements de production d'eau de la Ville de Lauzon ou de la Ville de Lévis pour assurer l'alimentation adéquate du territoire desservi dans la phase II.

La Société Inter-Port de Québec devrait entamer immédiatement des négociations avec la ville de Lauzon ou de Lévis afin de réserver le débit d'eau requis pour l'aménagement complet du territoire du parc industrialo-portuaire.

Un réservoir de protection incendie est prévu sur un point topographiquement élevé du parc industrialo-portuaire.

Le réseau d'aqueduc proposé est strictement gravitaire sans aucun poste de pompage sur le territoire du P.I.P..

L'alimentation maîtresse du site de l'aluminerie sera assurée via le chemin d'accès à l'aluminerie à l'aide de deux (2) points d'alimentation de l'usine dont un situé sur le chemin du corridor technique.

#### 7.3.4 RESEAUX D'EGOUTS

Le réseau d'égout pluvial est entièrement autonome et pose peu ou pas de difficultés de réalisation. Un réseau d'égout pluvial est prévu à l'intérieur des nouveaux chemins avec voirie de type urbaine.

L'ensemble des égouts sanitaires (5 bassins sur 6) du parc industrialo-portuaire doit passer par un (1) ou plusieurs postes de pompage d'égout avant d'atteindre le réseau d'égout sanitaire existant de la Ville de Lauzon.

La construction de postes de pompage d'égout sanitaire ne pose pas de problèmes particuliers à la construction. Les postes de pompage d'égout sanitaire nécessitent généralement un entretien régulier sans trop de problèmes majeurs.

La Société Inter-Port de Québec devra négocier avec la Régie inter-municipale (de Lévis, Lauzon et autres municipalités) le raccordement et le traitement de l'égout sanitaire du territoire du parc industrialo-Portuaire afin de s'assurer que les structures en voies de réalisation sont adéquates pour accepter les effluents sanitaires du présent projet.

Un réseau d'égout industriel est prévu afin d'évacuer les eaux usées industrielles du procédé de fabrication d'aluminerie après traitement.

La conduite d'égout industriel est dirigée vers le fleuve St-Laurent pour évacuation.

Une possibilité existe à l'effet d'envoyer les eaux industrielles traitées dans le réseau d'égout pluvial. Cette possibilité devra être analysée en détail lorsque les caractéristiques finales des eaux usées industrielles traitées (de l'aluminerie) seront connues.

### 7.3.5 JETEE ET CORRIDOR TECHNIQUE

Une jetée doit relier le quai aux chemins d'accès. Un chemin de 15 mètres de largeur est prévu pour 4 voies de circulation au-dessus de la jetée.

Un corridor technique est prévu pour relier le quai à l'aluminerie.

Le corridor technique prévu est de largeur suffisante pour installer deux (2) convoyeurs (1- proposé et 1- futur) montés sur des structures de support.

L'alimentation électrique du quai est prévue via le corridor technique.

Les espaces requis pour l'installation des réseaux d'aqueduc, d'égouts ainsi que le service de gaz naturel sont prévus à l'intérieur du corridor technique.

Les convoyeurs aériens prévus peuvent être remplacés par des convoyeurs posés en tranchée et en tunnel, au besoin, si des exigences environnementales à cet effet étaient reçues.

### 7.3.6 COUTS DE CONSTRUCTION DES CHEMINS D'ACCES ET DES VOIES FERREES

Les travaux pour la réalisation des chemins d'accès et des voies ferrées nécessitent des déboursés atteignant près de 25 millions de dollars. Il est très important de noter que 60% du montant global, soit 15 millions de dollars, est uniquement relié aux opérations de déblais. Comme près de 80% du volume total des matériaux de déblais, soit 780 000 mètres cubes, peut être récupéré pour la construction de la jetée et du quai, il s'ensuit donc que le coût de construction de ces ouvrages est d'ores et déjà diminué de l'ordre de 12 millions de dollars. Ce qui représente une économie de l'ordre de 5 millions de dollars sur l'estimation du quai et du terre-plein (jetée) présentée par Ports Canada\*.

Il est à noter que des 780 000 mètres cubes du volume des matériaux de déblais récupérables, environ 280 000 mètres cubes seront nécessaires pour la construction de la jetée, ce qui laissera un volume de 500 000 mètres cubes de matériaux de remplissage disponibles pour le quai qui en nécessitera environ 720 000.

\* Il est à noter que les quantités et les prix unitaires employés par Ports Canada pour l'estimation du quai et du terre-plein (jetée) ne correspondent pas nécessairement avec les quantités et les prix unitaires que l'on retrouve dans le présent document. Ceci vient, principalement, de ce que certaines données de base tels le fond marin, l'origine des matériaux d'implantation, etc. diffèrent.

Pour que les 780 000 mètres cubes des matériaux de déblais récupérables soient entièrement utilisés pour la construction du quai et de la jetée, il faudra que l'échéancier global de réalisation du projet industrialo-portuaire planifie la construction dudit quai et de ladite jetée parallèlement à la réalisation des chemins d'accès et des voies ferrées.

Les travaux exécutés au cours de la première phase de réalisation produiront 298 000 mètres cubes de matériaux de déblais réutilisables, soit légèrement plus que le volume des 280 000 mètres cubes nécessaires pour la construction du corps de la jetée.

La construction du quai devrait, pour sa part, s'effectuer parallèlement à la réalisation de la phase II des travaux dans le but de profiter des 480 000 mètres cubes de matériaux de déblais réutilisables produits lors de ladite phase II.

Si, pour quelque raison que ce soit, cette seconde phase de réalisation devait être indéfiniment reportée, il serait tout de même souhaitable que la Société Inter-Port incite les concepteurs du quai à voir à ce que les matériaux d'apport nécessaires à sa construction viennent de coupes de roc effectuées méthodiquement sur le tracé des ouvrages dont la réalisation est reportée dans le temps.

Enfin, il est bon de souligner que, si la réalisation du chemin d'accès au quai est reportée aux calendes grecques, il faudra prévoir importer, pour la construction du quai, 320 000 mètres cubes

de matériaux de remplissage de plus que les 220 000 requis par la planification actuelle, soit 540 000 mètres cubes.

La présente étude en étant une de conception préliminaire, il faut noter que certains ouvrages n'ont été, de ce fait, que sommairement analysés. C'est ainsi que la conception ultime des ponceaux, viaducs, traverses à niveaux, intersections de routes et autres travaux similaires devra être raffinée aux étapes ultérieures de la réalisation du projet. L'envergure des coûts prévus pour ces ouvrages ne devrait, toutefois, pas subir de modifications significatives.

### 7.3.7 CONCLUSION GENERALE

En plus de tenir compte des autres paragraphes de la section 7.3, nous concluons d'une façon générale que:

La présente étude permet de confirmer la validité des hypothèses de bases émises par les officiers de la S.I.P.Q. concernant principalement les chemins d'accès, les voies ferrées et le corridor technique.

La présente étude se veut un document de base identifiant les principales infrastructures requises ainsi que leurs coûts de réalisation en vue du développement du P.I.P. sur deux phases majeures de réalisation.

Les solutions d'aménagements mises de l'avant dans le présent rapport sont valables en autant qu'elles correspondent aux besoins de la S.I.P.Q. et aux besoins (présentement inconnus) des industries qui doivent s'y implanter.

Des modifications importantes pourront être faites au niveau des étapes de réalisation afin d'ajuster les besoins en infrastructures en fonction des exigences des futures industries.

La présentation des phases I et II de réalisation telle que décrite dans le présent rapport pourra être modifiée si les officiers de la S.I.P.Q. établissaient une stratégie de développement différente de celle prévue dans le présent rapport.

La possibilité d'implanter et de développer le parc industrialo-portuaire pourrait être abordée avec plus d'étapes, ce qui permettrait de réduire les coûts de réalisation initiaux qui sont présentement établis à 26 945 000\$ pour la phase I.

A titre d'exemple, l'implantation d'infrastructures d'aqueduc et d'égout dans le but unique de desservir la future aluminerie au lieu de desservir tout le territoire de la phase I pourrait reporter dans le temps des investissements estimés à environ 2 millions de dollars prévus dans la phase I de réalisation.

En somme, la présente étude n'a pas la prétention d'avoir fait le tour de tous les scénarios d'aménagements possibles, ni d'avoir prévu toutes les étapes de réalisation imaginables pour l'envergure du projet.

Finalement, on peut conclure que le site retenu pour l'implantation de la future aluminerie nous semble propice pour plusieurs raisons, entre autres la topographie du site est peu accidentée, la capacité portante semble excellente suivant le rapport du laboratoire (1), le site est à proximité des installations portuaires, le site est également près des sources énergétiques hydro-électriques.

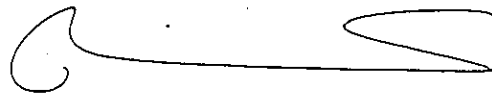
En définitive, le site du parc industrialo-portuaire pourra recevoir, en plus de l'aluminerie, des industries connexes et d'autres industries lourdes parce qu'il est possible d'y installer toutes les infrastructures requises.

(1) Rapport de Technisol Inc. "Projet Inter-Port Pointe de la Martinière - Cartographie géologique", janvier 1983 - dossier # 4715.

QUEBEC, LE 20 OCTOBRE 1986

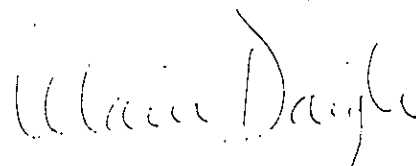
HALLISSEY, ASSELIN & DAIGLE INC.  
Consultants

Par:



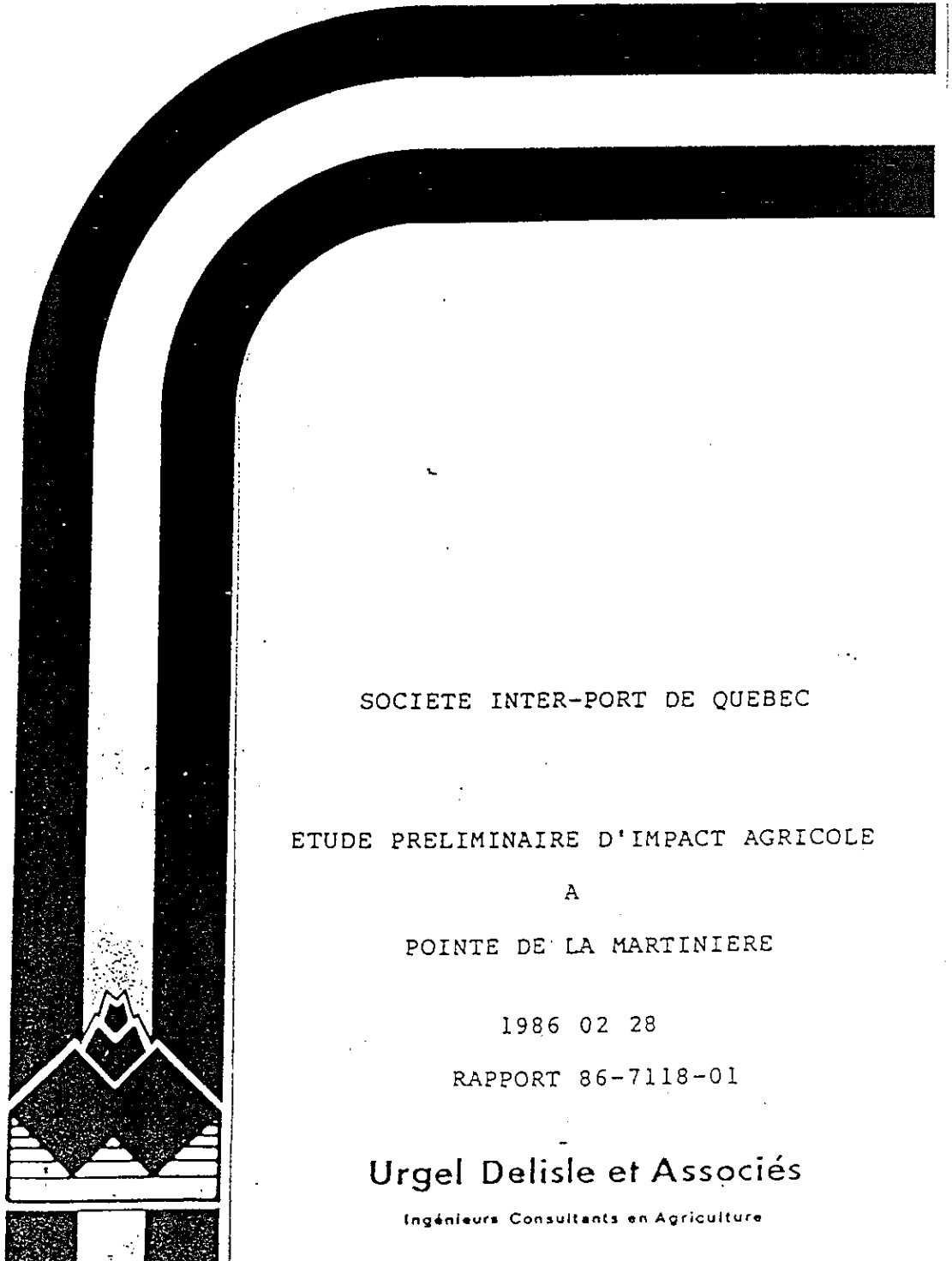
MARC BISSONNETTE, Ingénieur

Et:



ALAIN DAIGLE, Ingénieur





SOCIETE INTER-PORT DE QUEBEC

ETUDE PRELIMINAIRE D'IMPACT AGRICOLE

A

POINTE DE LA MARTINIERE

1986 02 28

RAPPORT 86-7118-01

**Urgel Delisle et Associés**

Ingénieurs Consultants en Agriculture

### 3.2.8 Conclusion

Le potentiel agricole du parc comporte des limitations qui restreignent le choix des cultures. Le manque d'unité thermique, les sols sablonneux, graveleux ou pierreux et un relief accentué par endroit constituent des facteurs limitatifs aux façons culturales ou aux cultures potentielles sur une partie du territoire.

Au niveau du dynamisme agricole, on retrouve des variations entre les différents paramètres qui caractérisent les secteurs et zones à l'étude. Le tableau 3.5 résume et montre l'importance relative de ces paramètres.

La superficie couverte par les municipalités de St-Louis-de-Pintendre et St-Etienne, et le site est caractérisée par une plus grande utilisation du sol à des fins agricoles. Tous les autres secteurs sont comparables ou plus faibles.

TABLEAU 3.5

IMPORTANCE RELATIVE DES ZONES ET SECTEURS LES UNS  
PAR RAPPORT AUX AUTRES

PARAMETRES	PROVINCE DE QUEBEC	REGION DE QUEBEC	COMTE DE BELLECHASSE	COMTE DE LEVIS	ST-ETIENNE-DE- BEAUMONT	ST-LOUIS-DE- PINTENDRE	ST-JOSEPH	PARC	SITE
Utilisation agri- cole du sol			☉	☉	●	●	○	○	●
Productions végé- tales (céréales)	☉	☉	☉	☉	●	○	●	○	☉
Productions ani- males:									
- Bovins		○	☉	☉	●	☉	○	○	●
- Porcs et vo- lailles		☉	●	●	●	○	○	○	○
Produits de l'érable		☉	☉	○					
Biens capitaux	●	○	☉	●	●	☉	☉		

SYMBOLE:

○----- FAIBLE

☉----- COMPARABLE

●----- FORTE

La production céréalière est plus intense dans St-Etienne-de-Beaumont et St-Joseph. Par contre, la production est plus faible au niveau du parc et de St-Louis-de-Pintendre.

La répartition de bovins est forte dans St-Etienne-de-Beaumont et faible pour le parc et St-Joseph, tandis qu'au niveau de la production porcine et de la volaille, les deux comtés et principalement St-Etienne-de-Beaumont montrent une importance supérieure. Quant au parc, au site et aux deux municipalités, l'importance est plus faible.

Finalement, la valeur des fermes est supérieure à St-Etienne-de-Beaumont, dans le comté de Lévis et au niveau provincial.

Les deux comtés montrent donc un dynamisme agricole plus grand que la région de Québec et légèrement plus fort que les municipalités de St-Joseph et St-Louis-de-Pintendre. La municipalité de St-Etienne-de-Beaumont présente le plus fort dynamisme agricole. Quant au parc, le dynamisme est très faible et très inférieur à celui du site de l'aluminerie.

Si l'on se réfère à la région, on peut conclure en disant qu'à partir de la ville de Lauzon, le dynamisme agricole croît en direction du Sud ou de l'Est.

La localisation du parc (près de la ville de Lauzon) est donc dans un secteur moins dynamique; par contre, la localisation du site de l'aluminerie à l'Est du parc affecte un secteur où le dynamisme est plus fort.

#### 4.3 Conclusion

L'emplacement du site est situé dans une zone où l'impact agricole est grand comparativement au reste du parc. L'affectation directe de deux producteurs et la proximité d'un troisième créent un impact important. Le dynamisme agricole est d'ailleurs plus grand lorsque l'on se situe dans le secteur "Est" du parc. On pourrait finalement dire que le futur site est localisé dans une zone fortement agricole par rapport à l'ensemble du parc.

Pour minimiser l'impact agricole, une localisation de l'aluminerie plus à l'Ouest serait préférable. Le déplacement du site (incluant le corridor technique) vers l'Ouest d'une distance d'environ 200 m et l'alignement des limites selon les limites cadastrales permettraient de conserver une exploitation agricole et de localiser une partie du site dans une zone agricole moins intensive. Ceci serait possible et souhaitable advenant la possibilité de modifier la forme du site de l'aluminerie. La figure 4.2 montre la relocalisation du site tout en conservant la même superficie.

~~Lorsque l'infrastructure traverse un lot, des traverses devront être prévues pour franchir ces infrastructures. Toutefois, lorsque les résidus de lots seront de petites superficies comme dans le cas de la voie ferrée longeant l'autoroute, ces parties de lots devraient faire l'objet d'acquisition. Lorsqu'il y aura nécessité de traverser les infrastructures existantes, celles-ci devront permettre un passage adéquat de la machinerie agricole et des animaux.~~

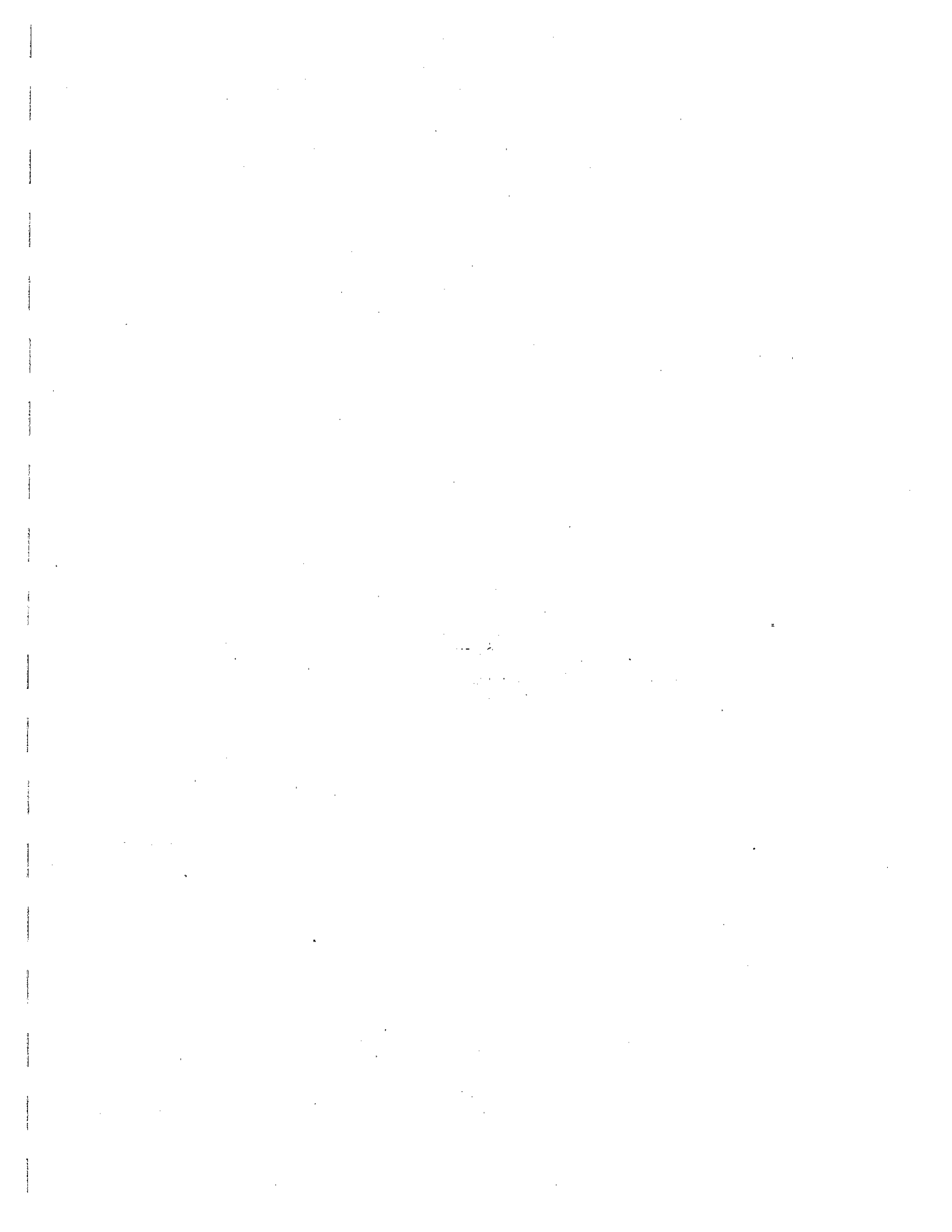
~~Toutes les infrastructures traversant des secteurs agricoles devront être bornées de chaque côté par une clôture appropriée. De plus ces clôtures seront munies de barrières vis-à-vis les traverses.~~

~~Par ailleurs, des ententes devront être prises entre la Société et les agriculteurs en ce qui concerne l'entretien des fossés que ce soit au niveau du contrôle des mauvaises herbes que de leur profondeur et de l'entretien des clôtures.~~

### 5.3 Conclusion

Le suivi de ces mesures générales permettront de minimiser l'impact de l'implantation d'une aluminerie et de ses infrastructures sur le territoire agricole.

Le maintien d'un drainage des sols adéquat par un réseau hydrographique fonctionnel, l'accès facile aux parties de lots morcellés, et la protection du site et des infrastructures contre le passage d'animaux permettront de minimiser l'impact de l'implantation de l'aluminerie. Toutes ces mesures favoriseront la continuité des activités agricoles du secteur.



SOCIÉTÉ INTER-PORT DE QUÉBEC

ÉTUDE DE FAISABILITÉ POUR  
UN AMÉNAGEMENT PORTUAIRE  
DANS LE SECTEUR DE  
POINTE DE LA MARTINIÈRE, QUÉBEC

PRÉPARÉE

PAR

PORTS CANADA

PORT DE QUÉBEC

MAI 1986



## 6.0.0 CONCLUSIONS

La présente étude constitue un examen préliminaire, mais complet, pour établir la faisabilité de construire un terminal maritime qui répondra aux attentes de la compagnie Alusuisse dans le secteur de la Pointe-de-la-Martinière.

Des conclusions spécifiques suivent dans le but de rappeler les points culminants de l'étude ou de signaler où des attentions spéciales devraient être consacrées dans la poursuite du dossier.

### 6.1.0 Emplacement et méthode de construction

Ces deux items qui projettent à l'esprit des images bien différentes sont pourtant souvent intimement reliés dans un projet portuaire d'importance.

L'étude a établi que l'emplacement proposé, pourvu de moyens d'accès et de services, se distinguera comme un site des plus recherchés dans l'avenir portuaire de la région de Québec, et tout particulièrement pour la zone industrialo-portuaire adjacente. Il sera recherché pour son excellent potentiel d'expansion, pour sa grande réceptivité environnementale et l'application facile d'une méthode de construction bien éprouvée.

### 6.2.0 Considérations environnementales

L'examen environnemental a identifié que seul le facteur humain entraine en cause pour le terminal, et qu'en prévoyant l'expansion future vers l'aval (en forme de T), cette contrainte s'amenuisait grandement.

L'autre question soulevée par cet examen relève de la protection de la zone intertidale de la batture et proposait de décaler, vers la berge, le tracé du remblai d'accès. Ceci a été fait

dans la conception retenue. En outre, il serait sans doute avantageux de maintenir la salinité locale des eaux dans le bassin ainsi créé.

#### 6.3.0 Glaces

Un examen du relevé spécial et des données antérieures, compilés et interprétés par la Division des glaces de la Garde côtière canadienne, indique que la trajectoire des glaces, dans le secteur à l'étude, ne sera influencée ni par la présence du terminal, ni par celle de navires en poste à quai. Ceci fut confirmé par l'avis technique du Laboratoire d'hydraulique LaSalle.

Les relevés devraient être simulés sur le modèle réduit afin de déterminer plus précisément l'influence de l'orientation et de la configuration du quai, particulièrement à ses extrémités. La simulation permettrait aussi de déterminer plus précisément les charges maximales créées par les glaces sur les bittes d'amarrage et la façade du quai.

#### 6.4.0 Capacité du terminal

De nombreux facteurs entrent en jeu pour établir la capacité d'un terminal. Parmi les plus importants, mentionnons la capacité des équipements, la distribution des arrivées des navires, la grosseur des cargaisons, les conditions de travail qui demeurent toujours très particulières à chaque terminal, et bien d'autres encore. C'est principalement la capacité des équipements qui détermine la capacité d'un terminal.

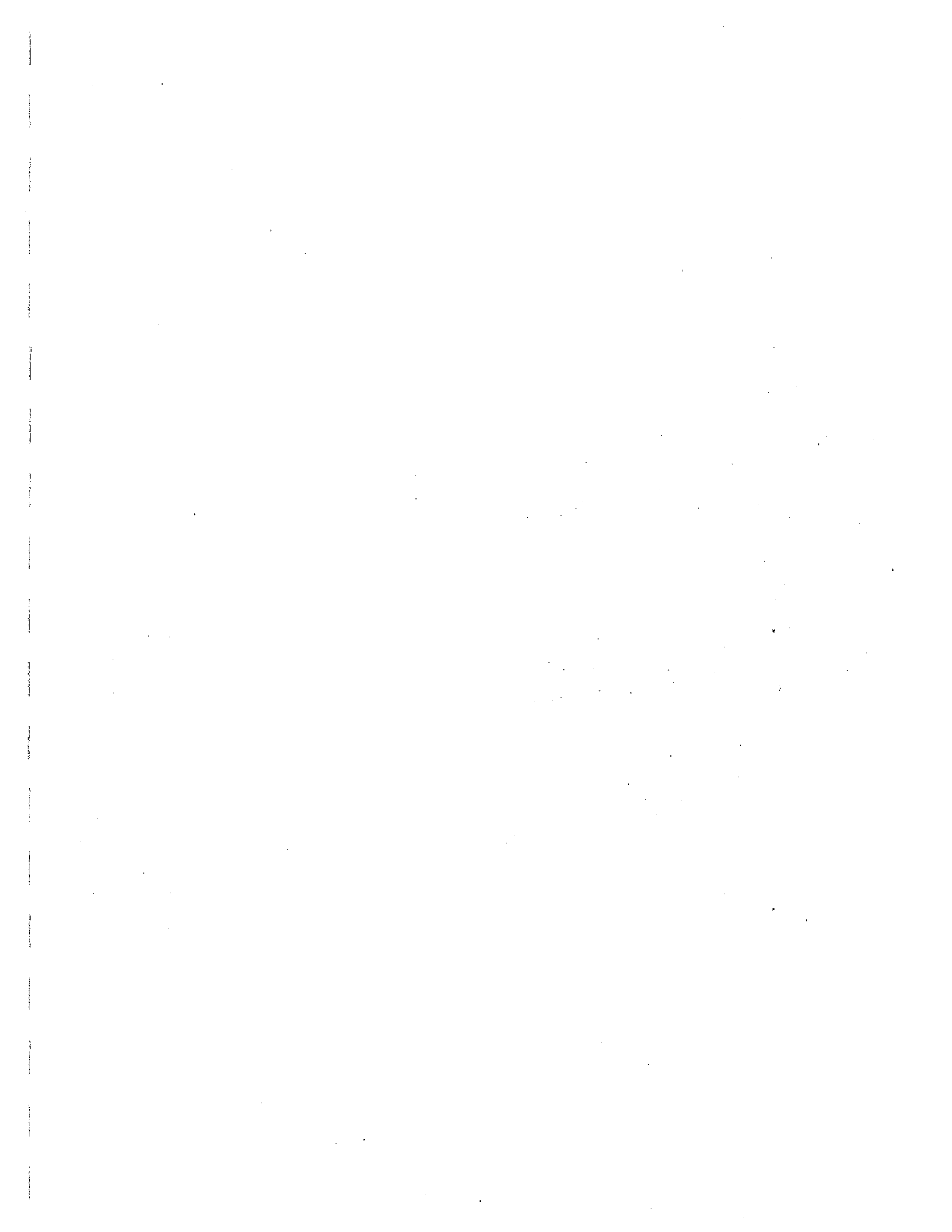
Pour le chargement de vracs secs, la capacité moyenne se situe généralement entre 2 000 et 8 000 tonnes/heure. Pour les minerais de forte densité, certaines installations sont capables de maintenir le double de cette performance. Pour le déchargement,

cette capacité moyenne baisse de façon très marquée et se situe entre 500 et 4 000 tonnes/heure.

Il faut souligner que le système de déchargement présentement retenu par le client, accuse un rendement moyen inférieur à cette norme très générale, à savoir des cadences de 350 tonnes/heure pour l'alumine et de 210 tonnes/heure pour le charbon. Ces conditions résulteront nécessairement en temps prolongés d'immobilisation à quai pour le navire.

De fait, dans de telles conditions de déchargement, plus le tonnage de la cargaison est important, plus le navire assume une fonction d'entrepôt flottant. Pour une opération hautement intégrée, il est parfois possible de réaliser des économies sur le capital équipement du terminal lorsque l'offre en transport maritime est très supérieure à la demande entraînant des niveaux de fret moins élevés. C'est la situation qui prévaut depuis quelques années pour le transport océanique des vrac, liquides et secs. Ces économies sur le déchargement se répercutent sur une baisse de la capacité et du rendement de l'infrastructure portuaire. Comme dans le cas du navire, en l'absence d'une demande additionnelle pour l'utilisation du capital immobilisé, cette "inefficacité" demeure une perte théorique.

Quant au rendement généralement accepté pour un terminal conventionnel pour la marchandise générale, il se situe entre 4 à 7t/m<sup>2</sup>/an. Cette norme est basée sur la superficie totale du terminal, incluant corridors de services, de manoeuvre et tout autre espace complémentaire aux aires d'entreposage.



---

# Evaluation environnementale

projet d'aluminerie  
Pointe de la Martinière, Québec

Rapport final

---

Société Inter-Port de Québec

Juillet 1986

Contrat n°45484

## 6.0 Conclusion

### 6.1 Résumé

Cette étude visait à évaluer les répercussions environnementales associées à l'implantation d'une aluminerie d'une capacité de production de 345 000 t/an, à Pointe de la Martinière, à un emplacement déterminé par le promoteur.

Une démarche se résumant en trois étapes a permis d'atteindre cet objectif.

Le but de la première étape était de déterminer l'ensemble des caractéristiques pertinentes du projet à l'étude et d'évaluer les sources potentielles d'impact sur l'environnement (émissions, rejets), ainsi que les moyens existants pour limiter ces émissions à la source.

La deuxième étape consistait à entreprendre un inventaire détaillé des composantes du milieu étant particulièrement importantes ou sensibles au genre d'intervention projetée.

La troisième étape permettait, quant à elle, d'évaluer les impacts à partir de l'inventaire détaillé des composantes environnementales susceptibles d'être affectées par le projet.

Un projet industriel de ce type et de cette envergure impliquant l'implantation d'infrastructures complémentaires (routes d'accès, voies ferrées, quai, etc.), ces dernières à l'exclusion du quai, ont fait l'objet d'une évaluation environnementale préliminaire, à partir des données techniques disponibles.

Certaines informations particulières ressortent de cette étude:

#### a) Emissions atmosphériques et rejets liquides et solides

Les principales sources de pollution atmosphérique (cuve d'électrolyse et four à cuisson des anodes) sont conçues et gérées de façon à minimiser les émissions, dont les plus problématiques sont les fluorures provenant des cuves.

- . L'emploi d'épurateur à sec à haut rendement (efficacité globale de 99.5%), permettra de limiter les émissions de fluorures à 1 kg/tonne d'aluminium produite, soit 0,5 kg sous forme gazeuse et 0,5 kg sous forme particulaire. Ce total respecte la norme québécoise de 1,45 kg/tonne d'aluminium produite.
- . Les eaux usées contaminées, en particulier les eaux pluviales du début des périodes de précipitations, les eaux de lixiviation des brasques usagées et les eaux sanitaires, seront traitées de façon à ramener les concentrations en polluants à des niveaux conformes aux normes du ministère de l'Environnement et à exclure tout effet significatif sur la qualité des eaux du fleuve Saint-Laurent.
- . Les brasques usagées et les autres résidus solides de la catégorie des "déchets dangereux" devront également respecter les règlements existants et seront traités selon des modalités devant être définies par le ministère de l'Environnement.

Les caractéristiques suivantes se dégagent de l'inventaire du milieu récepteur:

- . Les conditions météorologiques locales, ainsi que la configuration topographique et la proximité du couloir fluvial, favorisent la dispersion des émissions de fluorures.
- . L'aquifère régional à proximité de l'emplacement est situé dans le roc et est peu productif. L'eau de surface s'écoule rapidement dans les matériaux perméables qui constituent le mort-terrain. La nappe est partiellement protégée dans ce secteur par les premières strates rocheuses qui sont très près de la surface et relativement imperméables. Le risque de contamination de la nappe profonde, qui est exploitée, est donc faible.
- . La zone d'étude et en particulier le secteur situé à proximité de l'emplacement comportent peu d'espèces végétales et fauniques de valeur commerciale ou écologique élevée, ou très sensibles aux fluorures.

. L'utilisation du sol est diversifiée dans la zone d'étude et se caractérise surtout par des activités agricoles, de récréation et de villégiature et par la présence de quelques noyaux urbains, de petites agglomérations extra-urbaines et d'éléments architecturaux présentant un intérêt patrimonial.

### c) Répercussions sur le milieu biophysique

. En raison du faible volume des rejets liquides et de l'efficacité des traitements d'épuration utilisés, ces rejets n'auront pas d'effet significatif sur la qualité des eaux de surface, ni sur la flore ou la faune qu'on y retrouve. Les fluorures émis dans l'atmosphère ne sont pas non plus susceptibles de modifier la qualité des eaux de surface ou de s'accumuler dans les organismes aquatiques.

. Une partie des fluorures émis dans l'atmosphère et retombant sur le sol aux alentours de l'aluminerie, pourrait être entraînée par les eaux d'infiltration vers la nappe phréatique du roc qui est peu protégée par endroits. Cependant, un calcul très conservateur démontre que la quantité maximale de fluorures susceptibles d'être entraînés jusqu'à la nappe aquifère du roc représenterait une concentration d'environ 1 ppm, ce qui est inférieur à la norme de 1,5 ppm.

. En ce qui concerne la dispersion des fluorures gazeux, les calculs démontrent que la zone où la concentration moyenne serait supérieure à 0,25 ug/m<sup>3</sup> pendant la saison de croissance de la végétation s'étend sur 661,2 hectares. Les limites de cette zone ont été reportées sur les cartes "Utilisation du Sol" et "Milieu Naturel". On y retrouve certaines espèces sensibles, appartenant à des peuplement mélangés et qui risquent d'être affectées à long terme. Ces boisés couvrent au total une superficie de 23 hectares. Ils ne comportent pas de peuplement de valeur écologique exceptionnelle.

. Les impacts de l'aluminerie sur la faune semi-aquatique, terrestre et avienne seront mineurs et locaux, se limitant vraisemblablement à l'abandon de quelques habitats de second ordre sur le site même de l'usine ou à proximité.



d) Répercussions sur le milieu humain.

- . Aucune répercussion sur la santé des gens résidant au voisinage de l'aluminerie n'est anticipée.
- . L'utilisation du sol sera quant à elle radicalement modifiée à l'emplacement même de l'usine. A l'extérieur de ce dernier, certaines composantes comme l'agriculture, la fonction résidentielle et la villégiature seront défavorisées à long terme, surtout à proximité immédiate de l'usine. Aucun site historique n'est directement affecté par le projet.

e) Répercussions des aménagements complémentaires.

A l'exception des installations portuaires, exclues du mandat, et de la ligne électrique, pour laquelle aucune information n'est actuellement disponible; l'évaluation préliminaire des tracés des routes d'accès et des voies ferrées révèlent certains points litigieux. Ces derniers consistent essentiellement en des conflits avec l'utilisation actuelle du sol; particulièrement pour les secteurs résidentiels le long de la route 132, la zone de villégiature entre cette route et le fleuve et les terres cultivées qui subiraient plusieurs morcellements.

## 6.2 Conclusion

Si l'on considère les impacts généralement associés aux alumineries, il semble que l'emplacement étudié présente plusieurs avantages, particulièrement en ce qui concerne la dispersion atmosphérique des fluorures, ceci sous réserve de l'analyse des effets des fluorures sur l'élevage des vaches laitières et l'agriculture, qui était exclue du présent mandat.

L'isoplèthe de  $0,25 \text{ ug/m}^3$  démontre en effet que la superficie affectée par des concentrations supérieures à cette valeur (661,2 ha) est très limitée. La proximité du Saint-Laurent constitue de ce point de vue un élément positif, car une grande partie des fluorures sera dispersée au-dessus du fleuve, sans impact significatif sur ce dernier.

Peu d'activités humaines ou de composantes biophysiques, comprises à l'intérieur de cet isoplèthe, sont suffisamment sensibles pour être affectées

négativement par le projet.

Il est à noter que l'île d'Orléans ne fait pas partie de la zone incluse dans l'isoplèthe de  $0,25 \text{ ug/m}^3$  et qu'aucun secteur ne sera inclus dans un isoplèthe de  $1,0 \text{ ug/m}^3$ .

La présence du fleuve et des infrastructures existantes, telles que les lignes de transmission d'énergie électrique (lignes à 735 kV et à 230 kV), le réseau routier (autoroute 20, route 132) et plusieurs voies ferrées (CN et CP) font que les aménagements complémentaires linéaires requis ne devront couvrir que de courtes distances entre l'emplacement prévu de l'usine et les infrastructures actuelles.

Cependant, l'ensemble de ces infrastructures, et en particulier les installations portuaires requises par l'aluminerie, font de ce projet l'élément moteur d'un changement profond et permanent sur les plans de l'utilisation du sol et de l'aménagement du territoire. Ces changements ne seront pas dus à l'implantation même de l'aluminerie ou à l'une ou l'autre des composantes du projet, mais résulteront de la création d'un complexe industrialo-portuaire d'envergure à Pointe de la Martinière. Ce dernier représentera un contraste marqué avec l'utilisation actuelle du territoire qui est caractérisée par des fonctions diversifiées et de faible envergure. Ainsi, les activités agricoles, récréatives et de villégiature qui sont entrecoupées de petits secteurs résidentiels, de boisés et d'éléments d'intérêt patrimonial seront remplacées par un complexe industrialo-portuaire d'envergure. Celui-ci définirait donc un nouveau rôle fonctionnel du milieu tout en modifiant le paysage local, tant sur le plan de l'utilisation du sol que sur le plan visuel. Cette transformation fondamentale du milieu entraînera des impacts sur le plan environnemental ainsi que des effets, tantôt positifs, tantôt négatifs, sur les plans social et économique.

Les avantages et les inconvénients de cette transformation ne peuvent toutefois être comptabilisés de façon exhaustive à l'intérieur des limites de la présente étude, parce que celle-ci porte principalement sur l'aluminerie et ne considère pas les répercussions du quai, ni les répercussions du projet sur l'agriculture.



SOCIÉTÉ DU PARC INDUSTRIEL ET PORTUAIRE

QUÉBEC-SUD

"Caractéristiques du site de Lauzon"

Préparé par Jean Mercier  
Agent de développement industriel  
Le 8 février 1989

## TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction
2. La localisation du site
3. Les qualités du site
4. Le milieu physique
  - 4.1 Topographie
  - 4.2 Hydrographie
  - 4.3 Géologie
5. Le climat
6. L'environnement
  - 6.1 Qualité de l'air
  - 6.2 Végétation et faune
7. Les conditions de navigation
  - 7.1 Météorologie
  - 7.2 Vents et vagues
  - 7.3 Marées et courants
  - 7.4 Glaces
8. Les infrastructures
  - 8.1 Réseau routier
  - 8.2 Réseau ferroviaire
  - 8.3 Terminal portuaire
  - 8.4 Réseau hydroélectrique
9. Le milieu humain
  - 9.1 L'utilisation du sol
  - 9.2 Le zonage
  - 9.3 Le schéma d'aménagement de la M.R.C. Desjardins

## "CARACTÉRISTIQUES DU SITE DE LAUZON"

### 1. Introduction:

Le développement d'un complexe industrialo-portuaire à Lauzon a pour but l'amélioration de la structure industrielle et la diversification de la base économique de la région de Québec. C'est à la Société du parc industriel et portuaire Québec-Sud, qu'incombe la responsabilité de favoriser le développement, à Lauzon, d'un parc industriel et portuaire destiné aux projets industriels d'envergure. Ce nouveau parc constituera une première à la venue de nouvelles installations portuaires sur la Rive-Sud.

### 2. La localisation du site:

Le secteur d'intervention est situé sur la Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent, dans la plaine agricole, face à ville de Québec et à l'Île d'Orléans. Le territoire est caractérisé par un secteur industriel (Lauzon) à potentiel de développement élevé, une zone urbanisée en extension et un bassin agricole important. Cette combinaison des activités donne un caractère péri-urbain à ce secteur, ce qui est typique de la frange urbaine.

D'une superficie globale de 500 hectares, il occupe la moitié est de la zone industrialo-portuaire. Il est délimité par la route 132 au nord, la limite municipale de Saint-Étienne-de-Beaumont à l'est, l'autoroute 20 au sud et par une crête rocheuse située à la hauteur de l'échangeur 330 à l'ouest.

### 3. Les qualités du site:

Il présente les meilleurs potentiels d'accueil pour les industries de grandes dimensions. Il possède, en l'occurrence, l'accès le plus direct aux infrastructures portuaires projetées, une topographie relativement plane et de très bonnes capacités portantes. L'empla-

cement offre de surcroît, plusieurs avantages de localisation en ce qui concerne les répercussions environnementales, en particulier la dispersion atmosphérique des fluorures. Il en résulte que peu d'activités humaines ou de composantes biophysiques sont suffisamment sensibles pour être affectées négativement.

La superficie développable de la phase I est d'environ 350 hectares. La réalisation de cette phase impliquera la mise en place de la plupart des infrastructures d'utilité publique devant desservir l'ensemble du complexe industrialo-portuaire. L'ensemble des infrastructures existantes (lignes énergétiques, réseau routier, voies ferrées...) et en particulier les installations portuaires requises à Lauzon, feront, lors d'un grand projet d'implantation, l'élément moteur d'un changement profond et permanent sur les plans de l'utilisation du sol et de l'aménagement du territoire.

#### **4. Le milieu physique:**

##### **4.1 Topographie:**

La morphologie du site est caractérisée par une plaine côtière surélevée, qui se transforme en terrasses étroites successives plus au sud. Les basses-terres constituent un alignement de collines d'orientation nord-est/sud-ouest, qui ne dépassent généralement pas 100 mètres d'altitude. Plusieurs accidents de terrain confèrent à la région un micro-relief généralement ondulé à fortement vallonné.

La topographie du site est généralement plane ou légèrement inclinée en direction du fleuve Saint-Laurent. La partie sud du site, qui est très plane, pourrait nécessiter des mesures spécifiques de drainage. Dans la partie nord, le terrain s'incline graduellement avec des pentes de l'ordre de 2,5 à 5,0%, orientées vers la route 132 et le fleuve. Seule la partie ouest du site présente une topographie plus tourmentée qui peut imposer des contraintes à une affectation industrielle dans ce secteur.

#### 4.2 Hydrographie:

Aucun cours d'eau important ne traverse le site de Lauzon. Seuls des ruisseaux assurent le drainage des terres et morcellent l'espace compte tenu de sa forme et de son orientation. Tout ceci ne constitue pas une contrainte à la mise en valeur du site, puisqu'il sera possible de modifier le cours des ruisseaux et fosés, si requis, pour certaines implantations industrielles.

#### 4.3 Géologie:

L'analyse effectuée sur le site de Lauzon, permet de dégager des conclusions intéressantes sur la nature des dépôts en place et leurs propriétés géotechniques. L'aquifère régional à proximité de l'emplacement est situé dans le roc et est peu productif. L'eau de surface s'écoule rapidement dans les matériaux perméables qui constituent le mort-terrain. La nappe est partiellement protégée dans ce secteur par les premières strates rocheuses qui sont très près de la surface et relativement imperméables. Le risque de contamination de la nappe profonde est donc faible.

La majorité de l'espace au nord des lignes de transport à 735 kV est constituée de sable sur roc dont la capacité portante admissible est estimée entre 100 et 200 kPa. Dans les sections où le roc affleure, ou est près de la surface, la capacité portante est de l'ordre 500 à 2000 kPa.

Dans la partie est du site, la présence d'une tourbière constitue une contrainte importante à l'utilisation de cet espace. Au sud du site, on retrouve des dépôts de silt et sable fin, localement organique. La capacité portante de ces dépôts est limitée, elle oscille entre 50 et 150 kPa. A l'ouest, enfin, la concentration d'affleurements rocheux constitue une contrainte à l'occupation industrielle de ce secteur.



## 5. Le climat

Le secteur de Lauzon bénéficie d'un climat tempéré continental humide, qui se caractérise par des hivers froids et des étés chauds et humides. La rose des vents dominants du site, indique la prédominance des vents provenant des secteurs O.S.O. (17,9%), S.O (17,3%) et S.S.O. (12,9%). Les vents dominants proviennent donc des secteurs O.S.O. et S.O., ce qui est conforme à la tendance générale des vents de la vallée du Saint-Laurent.

## 6. L'environnement

### 6.1 Qualité de l'air:

La direction de l'assainissement de l'air du ministère de l'Environnement, a réalisé entre le 1er octobre et le 31 décembre 1985, un programme d'échantillonnage de l'air ambiant dans la municipalité de Beaumont, à quelques kilomètres à l'est du secteur de Lauzon. En ce qui concerne l'anhydride sulfureux (SO<sub>2</sub>) aucun dépassement des normes horaire ou quotidienne n'a été enregistré durant la période d'échantillonnage. Les conditions météorologiques locales, ainsi que la configuration topographique et la proximité du couloir fluvial, favorisent la dispersion des émissions de fluorure.

### 6.2 Végétation et faune:

Le secteur de Lauzon comporte peu d'espèces végétales et fauniques de valeur commerciale ou écologique élevée, ou très sensibles aux fluores.

## 7. Les conditions de navigation:

### 7.1 Météorologie:

Les conditions de brouillard se produisent environ 5% du temps et ne présentent aucun problème pour la navigation.

## 7.2 Vents et vagues:

Le site n'est pas plus exposé qu'ailleurs dans le port de Québec, et une situation qui pourrait entraver la circulation maritime à cet endroit serait un événement exceptionnel. Enfin vu l'exiguité relative des plans d'eau en aval et en amont du site, les vagues dues au vent constituent une contrainte de beaucoup inférieure à celle des vents eux-mêmes.

## 7.3 Marées et courants:

Entre la pointe amont de l'Île d'Orléans et les piliers de l'Hydro-Québec, les observations et les essais en bassin ont démontré que pendant et le jusant et le reflux, l'orientation des filets d'écoulement est particulièrement stable dans l'axe du chenal.

## 7.4 Glaces:

La trajectoire des glaces à l'endroit où seront localisées les installations portuaires ne sera influencée ni par la présence du port ni par celle des navires en poste à quai.

# 8. Les infrastructures:

## 8.1 Réseau routier:

Le site jouit d'une grande accessibilité à plusieurs points de vue. Les deux axes principaux du réseau routier, soit l'auto-route 20 et la route 132, longent le fleuve et traversent d'est en ouest le secteur. Ainsi, les liens routiers interrégionaux sont assurés principalement par l'auto-route 20, via l'échangeur de la route l'Allemand et, dans une moindre mesure, par l'échangeur de la route Mgr Bourget. Les liens intermunicipaux sont assurés dans la conurbation de Lévis et Lauzon par la route régionale 132. Par ailleurs, la route 173, à la limite

ouest assure le seul lien routier important en direction nord-sud. Plusieurs routes d'importance tertiaire et quaternaire desservent le reste du territoire.

<u>Accessibilité routière à partir du site</u>	
Aéroport de Québec	32.5 km
Quai de Lévis	6.5 km
Quai de l'Anse-aux-Foulons	28.5 km
Port de Québec	32.8 km
Futures installations portuaires sur la Rive-Sud	<u>+3.0 km</u>

## 8.2 Réseau ferroviaire

Les infrastructures ferroviaires sont au nombre de trois (deux voies ferrées du C.N. et une du C.P.). Elles se raccordent à la jonction Harlaka, tout près du chemin des Forts, à l'est de Lauzon.

Ainsi, la desserte ferroviaire du site est relativement simple à réaliser puisque la zone est déjà traversée par les voies ferrées du Canadien National et du Canadien Pacifique reliant ainsi le futur complexe industrialo-portuaire à l'ensemble du réseau ferroviaire nord-américain.

## 8.3 Terminal portuaire:

L'étude de faisabilité réalisée conjointement par le Port de Québec et Ports Canada, démontre les nombreux avantages d'aménager un terminal maritime en aval de la Pointe-de-la-Martinière.

Cependant, la localisation des infrastructures portuaires rend les terrains situés à l'est beaucoup plus intéressants dans une première phase pour le développement de l'industrie à grand gabarit, que ceux situés plus à l'ouest ou ceux au nord de la route 132.

L'emplacement proposé, pourvu de moyens d'accès et de services, se distinguera comme un site des plus recherché dans l'avenir portuaire de la région de Québec. Il sera recherché pour son excellent potentiel d'expansion pour sa grande réceptivité environnementale et l'application facile d'une méthode de construction bien éprouvée.

#### 8.4 Réseau hydroélectrique:

Quatorze lignes interconnectées fournissent les besoins électriques de la région. Près du site une ligne de 25 kV est présente. Trois lignes de 735 kV traversent le site en direction est-ouest.

### 9. Le milieu humain:

#### 9.1 L'utilisation du sol:

Elle est diversifiée et se caractérise surtout par des activités agricoles de récréation, de villégiature et par la présence de quelques noyaux urbains. La presque totalité des terres agricoles sont exploitées, on y fait de la grande culture ou du pâturage. Parmi les boisés, on retrouve une proportion importante d'érablière. On note une concentration résidentielle au nord-ouest du site où un développement résidentiel a été amorcé. L'essentiel des résidences sur la limite nord du site, soit le long de la route 132 et de la rue Turgeon, est associé aux exploitations agricoles.

Si l'on se réfère à la région, on peut conclure en disant qu'à partir de la ville de Lauzon, le dynamisme agricole croît en direction du sud ou de l'est. La localisation du parc (près de

la ville de Lauzon) est donc dans un secteur moins dynamique; par contre, la localisation du site d'un grand projet, à l'est du parc, affecte un secteur où le dynamisme est plus fort.

Le maintien d'un drainage adéquat des sols par un réseau hydrographique fonctionnel, l'accès facile aux parties de lots morcellés, et la protection du site et des infrastructures contre le passage d'animaux permettront de minimiser l'impact de l'implantation d'un grand projet. Toutes ces mesures favoriseront la continuité des activités agricoles du secteur.

## 9.2 Le zonage:

Le contrôle du développement dans la zone d'étude est assujéti à trois niveaux de juridiction distincts, soit le municipal (règlement d'urbanisme), la MRC (schéma d'aménagement) et le provincial (C.P.T.A. zonage agricole). La totalité de la zone d'étude, à l'exception de trois secteurs à concentration résidentielle, est située à l'intérieur de la zone agricole permanente.

Le site est presque entièrement couvert par les zones agricoles Aa-1 et Aa-4. Tout projet d'implantation industrielle dans cette zone nécessiterait d'abord un amendement du zonage de ces zones. Par la suite il pourra être plus intéressant d'acquérir les 18 grands propriétaires fonciers sur le site.

## 9.3 Le schéma d'aménagement de la M.R.C. Desjardins

Ce document veut contribuer à l'établissement de conditions favorables au développement social et économique de la région et structurer l'organisation spatiale de la M.R.C. Par l'ensemble de ses intentions, le schéma veut favoriser la création d'un centre industriel d'envergure nationale sur un site déjà identifié par la M.R.C. Cet espace industriel correspond à la zone d'intervention située à l'intérieur des limites de Lauzon.

Comme le schéma est entré en vigueur en octobre 1988, les municipalités concernées ont maintenant un délai de deux ans pour modifier leurs règlements de zonage afin de se conformer aux affectations décrites dans le schéma.

Pour sa part, la Société du parc industriel et portuaire Québec-Sud doit signifier dans les plus brefs délais l'emplacement de son corridor technique reliant le futur quai au site industriel.

## SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Consultants B.P.R., Pointe-de-la-Martinière, Étude d'opportunités industrielles, Québec, Société Inter-Port de Québec, mai 1984.
- Hallisey, Asselin et Daigle, Rapport d'étude préliminaire pour l'implantation du parc industrialo-portuaire, Québec, Société Inter-Port de Québec, octobre 1986.
- Marsan, André et Associés, Évaluation environnementale, Projet d'aluminerie, Pointe-de-la-Martinière, Québec, Montréal, Société Inter-Port de Québec, juillet 1986.
- Municipalité régionale de comté de Desjardins, Schéma d'aménagement Lauzon, MRC de Desjardins, septembre 1987.
- Pluram inc., Plan d'aménagement: complexe industrialo-portuaire de Pointe-de-la-Martinière, Lauzon, Préliminaire, Québec, Société Inter-Port, janvier 1987.
- Port de Québec, Étude de faisabilité pour un aménagement portuaire dans le secteur de la Pointe-de-la-Martinière, Québec, Québec, Société Inter-Port de Québec, mai 1986.
- Technisol, Projet Inter-Port, Pointe-de-la-Martinière, Cartographie géologique, Québec, Consultants B.P.R., juillet 1983
- Urgel Delisle et Ass., Étude préliminaire d'impact agricole à Pointe-de-la-Martinière, Québec, Société Inter-Port de Québec, février 1986.

LAUZON UN SITE IDÉAL POUR L'INDUSTRIE LOURDECaractéristiques physiques du site de Lauzon

Caractéristiques techniques	<p>Superficie totale: +500 hectares ou +1235 acres          Superficie aménageable: +350 hect. ou +864 acres          Topographie: Pente variant de 2.5 à 5%          Capacité portante du sol: 100 à 200 kPa          Capacité portante du roc: 500 à 2,000 kPa          Drainage: Sanitaire (tuyau à 300m du site)          Surface (tuyau à 400m du site)</p>
Utilités	<p>Aqueduc et égouts: Réseau à construire sur le site. Usine de traitement à proximité (4 000 000gal/jour)          Eau brute: Réseau à construire sur le site. Usine de traitement à proximité (4 000 000gal/jour)          Électricité: Trois lignes de 735 kV traversent le site          Une ligne de 25 kV est localisée à proximité du site          Gaz naturel: Raccordement au réseau de la Rive-Nord à faire</p>
Voies d'accès	<p>Routes: Proximité de l'autoroute 20 et de la route 132. Autoroute 73 à 20 km du site.          Chemin de fer: Proximité de deux voies du CN et une du CP. Raccordement à faire pour 700 m environ.</p>
Installations portuaires	<p>Quai public à caissons, à construire.          Route d'accès au quai, à construire.          Corridor technique, à construire.</p>



Utilisation du sol	Activités agricoles, de récréation, de villégiature et quelques noyaux urbains. Zonage municipal Aa1 et 4 (agro-forestier) Zonage CPTA agricole permanente Schéma aménagement M.R.C. Desjardins (zoné industriel-portuaire).
--------------------	---

PLAN  
D'AMÉNAGEMENT

---

**Complexe industrialo-portuaire  
de la Pointe de La Martinière  
Lauzon**

PROJET  
PRÉLIMINAIRE

préparé par pluram inc.

JANVIER 1987

## TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
1. INTRODUCTION	1
2. CARACTERISTIQUES DE LA ZONE D'ETUDE	2
2.1 Délimitation de la zone d'étude	
2.2 Accessibilité	
2.3 Milieu physique	4
2.3.1 Topographie	
2.3.2 Hydrographie	
2.3.3 Propriétés géotechniques des sols	
2.3.4 Vents dominants	5
2.3.5 Potentiels agricoles	
2.3.6 Végétation forestière	6
2.3.7 Habitat et faune terrestre	
2.3.8 Habitat et faune aquatique	
2.4 Milieu humain	7
2.4.1 Utilisation du sol	
2.4.2 Zonage agricole	
2.4.3 Aspects culturels, historiques et récréatifs	
3. PROJECTION DE LA DEMANDE EN ESPACES INDUSTRIELS	9
4. CONCEPT D'AMENAGEMENT	11
4.1 Affectation des sols	
4.2 Développement séquentiel	12
4.2.1 Phase I	
4.2.2 Phase II	13
4.2.3 Phase III	
4.2.4 Phase IV	14

	<u>Page</u>
4.3 Desserte routière	14
4.4 Desserte ferroviaire	15
4.5 Infrastructures d'aqueduc et d'égouts	
5. MODALITES D'INTERVENTION	16
5.1 Agglomérations urbaines	
5.2 Corridors routiers	17
5.3 Pôle récréo-touristique	18
5.4 Aire naturelle du fleuve	
6. PLAN D'AMENAGEMENT DE LA PHASE I	19
6.1 Blocs homogènes	
6.1.1 Bloc A	
6.1.2 Bloc B	20
6.1.3 Bloc C	
6.1.4 Bloc D	
6.2 Desserte routière	21
6.3 Desserte ferroviaire	
6.4 Desserte portuaire	22
6.5 Desserte en infrastructures de services publics	23
6.5.1 Réseau d'aqueduc	
6.5.2 Réseau d'égout sanitaire	
6.5.3 Egout industriel	
6.6 Zone-tampon	
7. CONCLUSION	24
8. LISTE DES DOCUMENTS CONSULTES	25

1.

## INTRODUCTION

La Société Inter-Port de Québec, organisme public de promotion et de développement du secteur industriel de la région de Québec, a mandaté la firme PLURAM inc. à l'automne 1986 pour réaliser un plan d'aménagement d'un complexe industrialo-portuaire à la Pointe de La Martinière, à Lauzon.

Ce mandat portait plus spécifiquement sur les aspects suivants:

- . réaliser une synthèse des études commandées par la Société Inter-Port;
- . considérer les besoins en espaces industriels pour les méga-projets dans la région de Québec;
- . déterminer les grands axes de développement de l'ensemble du site;
- . préciser les modalités d'insertion des projets de grandes dimensions à l'intérieur de la zone industrialo-portuaire;
- . définir les mesures de protection à consentir aux secteurs résidentiels et récréo-touristiques;
- . préparer un plan d'aménagement pour la première phase de développement.

Le développement d'un complexe industrialo-portuaire à Lauzon a pour but l'amélioration de la structure industrielle et la diversification de la base économique de la région de Québec.

## 2. CARACTERISTIQUES DE LA ZONE D'ETUDE

### 2.1 DELIMITATION DE LA ZONE D'ETUDE

Le territoire d'étude correspond à la zone industrielle de la Pointe de La Martinière (Z.I.P.M.) telle qu'illustrée en annexe du règlement de contrôle intérimaire de la M.R.C. de Desjardins. De façon générale, la zone est délimitée au nord par le fleuve Saint-Laurent, au sud par l'autoroute 20, à l'ouest par la route Mgr Bourget et l'agglomération urbaine de Lauzon, et à l'est par la limite municipale de Lauzon. Cependant, suite à une entente intervenue entre la Société Inter-Port et la M.R.C. de Desjardins, quatre secteurs formant des enclaves au sein de la zone d'étude ont été exclus de cette dernière, soit le secteur du fort de La Martinière et les secteurs résidentiels de place de La Martinière, de la rue Turgeon et de la rue Goupil.

La zone d'étude englobe le lieu-dit "Pointe de La Martinière" compris entre le fleuve au nord, la place de La Martinière à l'est, la route 132 au sud et la partie urbanisée de la ville de Lauzon à l'ouest.

### 2.2 ACCESSIBILITE

La zone d'étude jouit d'une grande accessibilité à plusieurs points de vue. D'une part, les liens routiers inter-régionaux sont assurés principalement par l'autoroute 20, via l'échangeur de la route Lallemant et, dans une moindre mesure, par l'échangeur de la route Mgr Bourget. Les liens inter-municipaux sont assurés dans la conurbation de Lévis et Lauzon par la route régionale 132.

D'autre part, la desserte ferroviaire du site est relativement simple à réaliser puisque la zone est déjà traversée par les voies ferrées du Canadien National et du Canadien Pacifique (Québec Central), reliant ainsi le futur complexe industrialo-portuaire à l'ensemble du réseau ferroviaire nord-américain.

Enfin, l'étude de faisabilité réalisée conjointement par le Port de Québec et Ports Canada (1) démontre les nombreux avantages d'aménager un terminal maritime en aval de la Pointe de La Martinière.

Malgré la présence d'une falaise abrupte, les plateaux de la zone industrielle peuvent être reliés adéquatement par un corridor technique (convoyeurs, pipe-line, etc.), par une route et même par une voie ferrée, tels qu'illustrés dans une étude commandée aux consultants Hallissey, Asselin, Daigle inc. (2).

Cependant, la localisation des infrastructures portuaires rend les terrains situés à l'est beaucoup plus intéressants dans une première phase pour le développement de l'industrie lourde que ceux situés plus à l'ouest ou ceux au nord de la route 132.

---

(1) Port de Québec, Etude de faisabilité pour un aménagement portuaire dans le secteur de la Pointe-de-la-Martinière, Québec.

(2) Hallissey, Asselin, Daigle, consultants, Rapport d'étude préliminaire pour l'implantation du parc industrialo-portuaire.

## 2.3 MILIEU PHYSIQUE

### 2.3.1 Topographie (1)

Dans l'ensemble, le relief ne pose pas de problèmes majeurs à l'affectation industrielle du territoire d'étude. Toutefois, la partie de la zone comprise entre la route 132 et le fleuve se caractérise par une topographie plutôt accidentée (pentes de 10% et plus) et représente une contrainte à son aménagement à des fins industrielles. On retrouve également certains secteurs au sud de la route 132 où le relief est quelque peu tourmenté. C'est le cas notamment à l'est de la route Lallemand.

### 2.3.2 Hydrographie

On ne retrouve aucun cours d'eau d'importance qui traverse la zone industrielle. Les petits ruisseaux et les fossés de drainage ne constituent pas un problème aux implantations industrielles.

### 2.3.3 Propriétés géotechniques des sols

Une cartographie géologique réalisée pour l'ensemble de la zone industrielle (2) nous indique que les sols ont en général une capacité portante très intéressante pour les implantations industrielles, soit de 100 à 200 kPa sur le sable et de 500 à 2 000 kPa sur le roc.

---

(1) Consultants B.P.R., Pointe de La Martinière, Etude d'opportunités industrielles.

(2) Technisol inc., Projet Inter-Port, Pointe de La Martinière, Cartographie géologique.



On retrouve dans la partie sud-est de la zone une petite tourbière et quelques dépôts dont la capacité portante est limitée (50 à 150 kPa). On retrouve également un petit secteur à faible capacité portante plus à l'ouest, de part et d'autre de la voie ferrée du Québec Central.

Par ailleurs, la concentration d'affleurements rocheux située à l'est de la route Lallemand représente aussi une contrainte modérée à l'aménagement de cette partie de la zone industrielle de la Pointe de La Martinière. Cette crête rocheuse peut être aplaniée et les matériaux peuvent être utilisés pour la construction du quai en eau profonde.

#### 2.3.4 Vents dominants (1)

Les vents soufflent principalement du sud-ouest, de l'ouest et du nord-est. Comme la principale concentration de population se trouve au nord-ouest, les entreprises les plus susceptibles de causer une pollution atmosphérique devraient s'implanter le plus au sud-est possible de la zone industrielle afin de ne pas engendrer de nuisances dont pourrait souffrir la population des secteurs résidentiels avoisinants.

La topographie du site et l'effet de couloir du fleuve font qu'il y a très peu de possibilités que l'île d'Orléans soit affectée par la création d'une zone industrialo-portuaire à Lauzon.

#### 2.3.5 Potentiels agricoles (2)

Les trois-quarts des sols de la zone industrielle de la Pointe de La Martinière ont un bon potentiel agricole et ces sols sont également ceux qui possèdent les meilleurs potentiels industriels.

---

(1) André Marsan et Ass., Station météorologique de Pointe de La Martinière.

(2) Urgel Delisle et Ass., Etude préliminaire d'impact agricole de Pointe de La Martinière.

2.3.6. Végétation forestière (1)

La végétation naturelle a subi d'importantes perturbations à peu près partout dans la zone d'étude. Ces perturbations sont reliées à l'agriculture et au développement urbain. Les boisés situés entre la route 132 et le fleuve présentent une valeur écologique et esthétique en raison de la qualité du peuplement forestier et de la rareté des espaces boisés riverains dans la région.

2.3.7. Habitat et faune terrestre (1)

Le milieu présente peu de potentiel pour la faune terrestre, particulièrement la faune ongulée. La zone d'étude constitue tout de même un habitat favorable pour de petits mammifères.

2.3.8. Habitat et faune aquatique (1)

Cette partie du fleuve Saint-Laurent est peu favorable à la production d'organismes benthiques. Plus en aval, vers Beaumont, deux frayères d'éperlans ont été identifiées. Il est également possible qu'il y ait des frayères d'aloses savoureuses et d'achigans à petite bouche à la Pointe de La Martinière.

Le secteur étudié est fréquenté principalement à l'automne par des oiseaux de rivage et des barboteurs et représente une valeur moyenne pour les migrations de ces espèces.

---

(1) André Marsan et Ass., Evaluation environnementale, projet d'aluminerie.

## 2.4 MILIEU HUMAIN

### 2.4.1 Utilisation du sol

L'occupation du sol de la zone industrialo-portuaire se caractérise principalement par l'agriculture, les boisés et les friches.

Les milieux urbains et péri-urbains se retrouvent principalement à l'extérieur de la zone délimitée par la M.R.C. de Desjardins. Cette zone comprend tout de même 250 résidences permanentes et secondaires, en incluant les secteurs résidentiels de Place de La Martinière, de la rue Turgeon et de la rue Goupil; ce qui représente quelque 700 personnes alors que la population totale de Lauzon se chiffre actuellement à 13 800 personnes.

### 2.4.2 Zonage agricole

La presque totalité de la zone d'étude est soumise à la Loi de la protection du territoire agricole. Aussi, l'utilisation des terrains à des fins industrielles est sujette à l'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

### 2.4.3 Aspects culturels, historiques et récréatifs (1)

La Pointe de La Martinière fut le point de départ du peuplement euro-canadien sur la rive-sud de Québec. On y retrouve en l'occurrence une concentration intéressante de bâtiments à valeur exceptionnelle et supérieure dans l'axe du ruisseau Lallemand et dans la partie est de la rue Turgeon. La marge de recul de ces bâtiments et leur cadre environnemental incomparable font de cet ensemble immobilier un héritage architectural à conserver.

---

(1) Consultants B.P.R., op. cit.

Deux structures défensives datant du début du siècle sont également localisées à la Pointe de La Martinière. Ces ouvrages militaires sont essentiels à la compréhension du système défensif de Québec au XXème siècle.

D'autre part, la Pointe de La Martinière fait partie d'un ensemble paysager très intéressant. Le panorama qui s'offre à l'observateur s'intègre au fleuve Saint-Laurent, à l'île d'Orléans, à la côte de Beauport et au massif Laurentien.

La Pointe de La Martinière est reconnue pour son potentiel de villégiature. La dépollution du fleuve prévue d'ici quelques années à peine accentuera le potentiel récréatif des secteurs riverains.

3.

### PROJECTION DE LA DEMANDE EN ESPACES INDUSTRIELS

Les implantations industrielles de très grandes dimensions (1) sont des cas particuliers et, de ce fait, ne suivent aucune tendance. Conséquemment, la projection des superficies requises à long terme, pour un site destiné à accueillir plusieurs méga-projets, ne peut s'appuyer que sur la surface moyenne de terrains généralement occupés par ces derniers.

Dans l'étude de cadrage des espaces industriels de la rive-sud de Québec (2), on évalue à environ 115 hectares la superficie moyenne utilisée par une douzaine de grandes industries manufacturières du Québec et de l'Ontario (3).

On estime également qu'une industrie motrice occupant 115 hectares engendre une demande dérivée de 85 hectares de la part d'entreprises clientes, soit une demande moyenne totale de 200 hectares par implantation industrielle majeure. Toutefois, il est important de souligner que les nouvelles entreprises directement reliées aux industries motrices ne s'installent pas nécessairement à proximité de celles-ci.

---

(1) Entreprises manufacturières occupant plus de 40 hectares de terrains.

(2) REDMA-PLURAM. Etude de cadrage des espaces industriels de la rive-sud de Québec.

(3) Les entreprises sidérurgiques ont été exclues de cette moyenne, en raison des énormes surfaces requises en pareil cas, soit généralement plus de 1 000 hectares par sidérurgie.

Toujours selon l'étude de cadrage, les implantations industrielles de très grandes dimensions pourraient s'effectuer au rythme de une par période décennale dans la région de Québec. Ainsi, sur une période de trente ans, la demande en espaces industriels s'établirait théoriquement à 345 hectares pour les implantations principales et à 255 hectares pour les effets d'entraînement.

4.

#### CONCEPT D'AMENAGEMENT

Le concept d'aménagement qui est proposé à la Société Inter-Port de Québec tient compte à la fois des principales caractéristiques de la zone d'étude et des exigences relatives aux implantations industrielles de grandes dimensions.

4.1

#### AFFECTATION DES SOLS

La planche 1 illustre les espaces à vocation industrialo-portuaire proposés (industries lourdes et méga-projets) à l'intérieur du périmètre de la zone de la Pointe de La Martinière. Ces espaces ont une superficie totale brute d'environ 950 hectares et couvrent la majeure partie du territoire d'étude.

S'ajoute à ceci un secteur à vocation industrielle moyenne et légère qui est complémentaire à la fonction industrialo-portuaire de la zone. Ce secteur, qui englobe le parc industriel de Lauzon, a une superficie d'environ 125 hectares et est délimité par la route 132 au nord, la voie ferrée du Canadien National à l'est, le chemin des Forts au sud et une zone résidentielle à l'ouest.

D'autre part, le plan indique une fenêtre sur le fleuve réservée à l'aménagement d'un quai en eau profonde et à son éventuelle expansion. Cette zone portuaire, dont la longueur est d'environ deux kilomètres, est située à l'extrémité est de la ville de Lauzon.

Quant aux espaces résiduels, ces derniers n'ont pas été jugés propices aux implantations industrielles.

## 4.2

### DEVELOPPEMENT SEQUENTIEL

Tous les espaces industrialo-portuaires de la zone ne devraient pas être rendus disponibles simultanément. La mise en place des infrastructures du complexe devra également se réaliser par étape.

La planche 1 délimite quatre grandes phases du développement du complexe de la Pointe de La Martinière.

#### 4.2.1

##### Phase I

La première phase, d'une superficie globale d'environ 500 hectares, occupe la moitié est de la zone industrialo-portuaire. Elle est délimitée par la route 132 au nord, la limite municipale de Saint-Etienne-de-Beaumont à l'est, l'autoroute 20 au sud et par une crête rocheuse, située à la hauteur de l'échangeur 330, à l'ouest.

Ce site présente les meilleurs potentiels d'accueil pour les industries de grandes dimensions. Il possède, en l'occurrence, l'accès le plus direct aux infrastructures portuaires projetées, une topographie relativement plane et de très bonnes capacités portantes. L'emplacement offre, de surcroît, plusieurs avantages de localisation en ce qui concerne les répercussions des industries lourdes sur l'environnement.

La réalisation de cette première phase de développement implique la mise en place de la plupart des infrastructures d'utilité publique devant desservir l'ensemble du complexe industrialo-portuaire (terminal maritime, voies d'accès, desserte ferroviaire, corridor technique, aqueduc, égout, etc.).



La superficie développable de la phase I est de 370 hectares.

#### 4.2.2

##### Phase II

La seconde phase consiste au développement de la partie située au sud du chemin des Forts. Le site a une superficie totale d'environ 240 hectares, dont 180 hectares facilement développables, et est entièrement situé dans la municipalité de Saint-Joseph-de-la-Pointe-de-Lévy. La présence d'infrastructures de transport et de services publics limite l'utilisation optimale du site.

La phase II offre également d'excellentes perspectives pour le développement industrialo-portuaire. La proximité relative de l'agglomération urbaine de Lauzon nécessitera l'application de mesures préventives pour protéger ce milieu.

Le développement du site nécessitera le redressement et l'élargissement du chemin des Forts pour en faire une voie de desserte industrielle majeure. De plus, l'embranchement ferroviaire de la raffinerie Ultramar devra être relocalisé plus au sud si une seule entreprise doit occuper l'ensemble du site.

#### 4.2.3

##### Phase III

La troisième phase de développement comprend les terrains situés de part et d'autre de la route Lallemant. Le site a une superficie relativement réduite de 135 hectares bruts, mais son aménagement ne nécessitera aucun investissement majeur au chapitre des infrastructures de services publics.

#### 4.2.4

#### Phase IV

La quatrième et dernière phase du développement du complexe industrialo-portuaire vise les propriétés de la Société Inter-Port de Québec. Ces terrains, situés au nord de la rue Saint-Joseph, ont une superficie totale d'environ 75 hectares.

Le développement du site pose cependant quelques difficultés reliées à la topographie des lieux, la proximité de l'agglomération urbaine de Lauzon et de la zone de villégiature de la Pointe de La Martinière, ainsi qu'à un certain isolement du site par rapport aux autres espaces industriels et aux infrastructures portuaires.

Par contre, le site offre de nombreux avantages pour un développement résidentiel de qualité et pour la récréation de plein-air. Aussi, le maintien de l'affectation industrielle de ces terrains mériterait d'être reconsidéré puisque sa vocation industrialo-portuaire est non-évidente, surtout depuis le déplacement du projet de terminal maritime en aval de la Pointe de La Martinière.

#### 4.3

#### DESSERTE ROUTIERE

Une nouvelle voie de circulation desservira d'est en ouest le complexe industrialo-portuaire, ceci afin de faciliter les liaisons entre les différents espaces industriels et entre ces derniers et l'autoroute 20. La canalisation du trafic lourd sur la voie de desserte industrielle vise également à conserver à la route Lallemant et la route 132 leur vocation locale, inter-municipale et touristique.

Pour les mêmes raisons, le chemin menant au quai ne sera accessible que par la voie de desserte industrielle. Cette route passera notamment sous la rue Turgeon et sous la route 132 afin de préserver le caractère résidentiel du secteur.

#### 4.4

#### DESSERTTE FERROVIAIRE

L'accès ferroviaire à l'aluminerie et aux autres espaces industriels serait donné à partir de la jonction Harlaka située à la limite sud-est du parc industriel de Lauzon.

D'autre part, un accès ferroviaire au quai en eau profonde devrait être aménagé si ce dernier devenait un terminal maritime polyvalent. Il est à noter que le tracé qui est illustré à la planche 1 est le seul qui puisse répondre aux normes de construction d'une voie ferrée (1).

#### 4.5

#### INFRASTRUCTURES D'AQUEDUC ET D'EGOUTS (2)

Le complexe industrialo-portuaire sera possiblement desservi en eau potable et en eau industrielle à partir du réseau d'aqueduc de la Ville de Lauzon. Un nouveau réservoir situé au nord-est de l'échangeur de la route Lallemand fournirait une protection incendie adéquate aux entreprises industrielles qui s'implanteront dans la zone.

Les eaux usées du complexe industrialo-portuaire pourront être acheminées vers le collecteur d'égout de la Ville de Lauzon et de là vers le site intermunicipal d'épuration des eaux. Les eaux de refroidissement utilisées dans les procédés industriels pourront être dirigées vers le fleuve après traitement.

---

(1) Hallissey, Asselin et Daigle, op. cit.

(2) Ibid.

5.

## MODALITES D'INTERVENTION

La zone industrialo-portuaire de Lauzon contient des éléments qui influent sur la qualité de vie de la rive-sud métropolitaine. Elle constitue notamment un milieu de vie pour plus de 700 personnes réparties dans quelque 250 résidences permanentes ou saisonnières et représente un potentiel intéressant pour la récréation. Aussi, plusieurs dispositions devront être prises afin d'assurer la compatibilité des fonctions lors du développement industrialo-portuaire du site.

A cet égard, quatre milieux présentant des caractéristiques particulières ont été identifiés, soit:

- . les agglomérations urbaines;
- . les corridors routiers;
- . le pôle récréo-touristique;
- . l'aire naturelle du fleuve.

5.1

### AGGLOMERATIONS URBAINES

Une aire de protection sera accordée aux agglomérations urbaines adjacentes aux espaces industrialoportuaires projetés. Les secteurs qui sont spécifiquement visés par cette mesure sont les zones non-industrielles comprises à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la municipalité régionale de comté de Desjardins, de même que les agglomérations extra-urbaines (1).

---

(1) Le périmètre d'urbanisation et les agglomérations extra-urbaines sont identifiés dans la proposition d'aménagement de la M.R.C. de Desjardins, au plan d'affectation du territoire.

Cette aire de protection est formée d'une bande de terrain d'une profondeur minimale de 75 mètres, à l'intérieur de laquelle aucun usage industriel ou para-industriel ne serait autorisé.

De plus, en l'absence d'un obstacle naturel (1) isolant visuellement une industrie contigüe à une agglomération urbaine, un tampon visuel serait aménagé à l'intérieur de l'aire de protection. Ce tampon pourra être constitué de buttes de terre dont la hauteur varie entre deux et quatre mètres selon la topographie des lieux. Les buttes seront naturalisées par engazonnement et par plantation de massifs d'arbres (2).

Les zones-tampons ainsi aménagées offriront une barrière visuelle adéquate tout en créant une diversité dans le paysage.

## 5.2

### CORRIDORS ROUTIERS

Dans le but d'atténuer l'impact visuel des implantations industrielles de grandes dimensions, les boisés et les alignements arborescents devraient être conservés en bordure du réseau routier et ce, sur une profondeur minimale de 15 mètres mesurée sur les terrains industriels depuis l'emprise de la route.

---

(1) Boisé, topographie, etc.

(2) Les espèces végétales utilisées lors de la renaturalisation des buttes devront être tolérantes aux fluorures gazeux émis par une aluminerie. De préférence, ces arbres devront être à croissance rapide afin de maximiser à court terme l'efficacité du tampon visuel.

De plus, les parties déboisées de cette bande de terrain devraient être engazonnées et des massifs d'arbres devraient être également plantés à quelques endroits.

Les corridors routiers concernés sont ceux de l'autoroute 20, de la route 132, de la route Lallemant et de la route Mgr Bourget.

### 5.3

#### POLE RECREO-TOURISTIQUE

La zone de villégiature de la Pointe de La Martinière, les sites patrimoniaux de la vallée du ruisseau Lallemant et du fort de La Martinière, de même que le circuit panoramique de la route 132 sont les principales composantes du pôle récréo-touristique reconnu d'intérêt majeur par la M.R.C. de Desjardins.

Aussi, aucune implantation industrielle ou para-industrielle ne devrait être permise à l'intérieur de ce pôle, afin d'en préserver le potentiel.

Quant au corridor technique reliant la composante portuaire aux espaces industriels, il devrait être aménagé en tranchée à partir du fleuve, jusqu'à une distance minimale de 30 mètres au sud de la route 132, de manière à ne pas dégrader le paysage. Les abords de la tranchée devraient être paysagés à proximité de la route 132.

### 5.4

#### AIRE NATURELLE DU FLEUVE

Il faudrait prendre en considération la possibilité de limiter l'empiétement du terminal portuaire projeté sur la rive et l'estran du fleuve Saint-Laurent, afin de conserver l'aspect naturel des lieux.

6.

## PLAN D'AMENAGEMENT DE LA PHASE I

La planche 2 propose un aménagement détaillé du territoire de la première phase de développement. Ce plan s'appuie sur le scénario d'implantation d'une aluminerie. On y retrouve le découpage du territoire en blocs homogènes, le réseau routier projeté, les infrastructures de services publics, la desserte ferroviaire, les installations portuaires et quelques autres détails relatifs aux aménagements paysagers et aux zones-tampons.

Les aménagements et les infrastructures requis pour la réalisation de la première étape de la phase I, soit l'implantation d'une aluminerie, sont illustrés à la planche 3.

### 6.1 BLOCS HOMOGENES

La planche 2 délimite quatre grands blocs de terrains.

#### 6.1.1 Bloc A

Le bloc A, d'une superficie totale nette d'environ 145 hectares, est délimité par la route 132 au nord, la ligne séparatrice des lots 9-1 et 10-1 à l'est, l'emprise des lignes d'Hydro-Québec au sud et la ligne séparatrice des lots 36-17 et 35-12 à l'ouest. Ce premier bloc de terrains est réservé pour la réalisation de la première étape de développement du complexe industrialo-portuaire, soit une aluminerie et une réserve foncière conséquente.

#### 6.1.2

##### Bloc B

Le bloc B est compris entre la route 132 au nord, la limite de la Ville de Lauzon à l'est, l'emprise des lignes de transport de l'électricité au sud et le bloc A à l'ouest. La superficie développable de ces terrains est de 45 hectares.

En raison de sa taille relativement réduite, le bloc B devrait être réservé à une entreprise dont l'implantation requiert la totalité de la superficie de terrain disponible. Cette entreprise doit également être utilisatrice des infrastructures portuaires.

#### 6.1.3

##### Bloc C

Les terrains du bloc C sont entièrement situés au sud de l'emprise des lignes de transport d'électricité. La superficie totale de ce site est de 150 hectares dont 85 seulement sont facilement développables. Par contre, il est possible de récupérer 55 hectares de terrains en aménageant la tourbière et la zone à faible capacité portante pour une utilisation plus extensive, comme l'entreposage extérieur par exemple.

Les terrains du bloc C devraient être réservés aux entreprises industrialo-portuaires occupant plus de 40 hectares.

#### 6.1.4

##### Bloc D

Délimité au nord par l'agglomération péri-urbaine de la rue Turgeon, à l'est par le bloc A, au sud par l'autoroute 20 et à l'ouest par des crans rocheux, le bloc D ne totalise que 30 hectares de superficie disponible. Pour cette raison, le bloc D serait davantage orienté vers des entreprises de plus petite taille (demande dérivée), mais dont la superficie est supérieure à 10 hectares.



## 6.2

### DESSERTTE ROUTIERE

Telle qu'illustrée à la planche 2, la voie de desserte industrielle a son point d'origine à la route Lallemand, à la hauteur de l'échangeur nord de l'autoroute 20. Elle longe l'autoroute jusqu'à la limite sud de l'emprise de la ligne de transport d'électricité et longe cette dernière jusqu'au chemin du corridor technique.

Le chemin du corridor technique, qui donne accès aux espaces industriels à partir de la route 132, longe la limite est du bloc A jusqu'à la voie de desserte industrielle décrite précédemment.

Le chemin d'accès au quai relie la voie de desserte industrielle à la jetée, en longeant la limite ouest du bloc A et en passant sous la rue Turgeon et sous la route 132 grâce à deux viaducs.

## 6.3

### DESSERTTE FERROVIAIRE

L'embranchement ferroviaire qui desservira la première phase de développement du complexe industria-lo-portuaire se fera à partir de l'intersection des voies ferrées existantes situées plus à l'ouest, dénommée Harlaka. De ce point, la voie ferrée longe, en direction est, le chemin des Forts et la voie de desserte industrielle jusqu'à la limite nord de l'emprise des lignes de transport d'électricité, puis longe cette dernière vers les terrains industriels des blocs B et C. La destination finale de l'embranchement ferroviaire reste à déterminer.

Un terminal maritime doit nécessairement être aménagé pour desservir le complexe industrialo-portuaire. Tel qu'illustré à la planche 2, le quai en eau profonde répond aux besoins d'une aluminerie mais sa capacité devra être augmentée au fur et à mesure que d'autres entreprises s'implanteront dans la zone d'étude.

"L'étude a établi que l'emplacement proposé, pourvu de moyens d'accès et de services, se distinguera comme un site des plus recherchés dans l'avenir portuaire de la région de Québec, et tout particulièrement pour la zone industrialo-portuaire adjacente. Il sera recherché pour son excellent potentiel d'expansion, pour sa grande réceptivité environnementale et l'application facile d'une méthode de construction bien éprouvée." (1)

De plus, il sera possible d'harmoniser les installations portuaires aux usages de loisirs de Pointe de La Martinière, en récupérant une partie des quais ou de leur environnement immédiat pour l'aménagement d'espaces récréatifs liés au fleuve (port de plaisance, bassin d'activités nautiques, etc.).

---

(1) Port de Québec, op. cit.

6.5            DESSERTTE EN INFRASTRUCTURES DE SERVICES PUBLICS (1)

6.5.1        Réseau d'aqueduc

Un réseau d'aqueduc de type unitaire (eau potable et eau industrielle) desservira le complexe industrielo-portuaire à partir du réseau existant de la Ville de Lauzon. Une conduite maîtresse d'aqueduc se raccordera au réseau existant dans le parc industriel de Lauzon et se dirigera vers un réservoir situé à l'est de la route Lallemand, via le chemin des Forts. Le réseau d'aqueduc desservira l'ensemble de la phase I en ceinturant le bloc A (alumine-rie). Une conduite acheminera également l'eau potable vers le terminal maritime via le corridor technique.

6.5.2        Réseau d'égout sanitaire

Les eaux usées de la phase I seront acheminées vers un intercepteur sur la route 132 et vers le réseau d'égout sanitaire de la Ville de Lauzon. Les eaux usées du terminal maritime seront pompées jusqu'à la route 132.

6.5.3        Egout industriel

Une conduite d'égout industriel pour l'évacuation des eaux de refroidissement sera aménagée dans l'axe du corridor technique jusqu'au fleuve.

6.6            ZONE-TAMPON

La planche 2 indique qu'une zone-tampon séparera la zone résidentielle de la rue Turgeon des implantations industrielles. Le plan indique également les boisés qui seront conservés et les abords des terrains industriels qui feront l'objet d'un traitement paysager le long de la route 132 et de l'auto-route 20.

---

(1) Hallissey, Asselin et Daigle, op. cit.

7.

## CONCLUSION

La présente étude démontre que le complexe industrialo-portuaire de la Pointe de La Martinière, doté des infrastructures de transport et de services publics proposées précédemment, sera sans doute un des sites industriels majeurs les plus recherchés au Québec, tant pour ses avantages de localisation que par son potentiel de développement industriel très élevé.

L'emplacement de Lauzon se distinguera aussi comme un parc industriel exemplaire en raison des mesures qui sont envisagées pour protéger la qualité de la vie des résidents du secteur. De plus, l'aménagement du complexe industrialo-portuaire, tel que proposé, permettra le développement récréo-touristique de la Pointe de La Martinière et de l'axe panoramique de la route 132.

Enfin, la réalisation du complexe industrialo-portuaire renforcera et diversifiera la structure économique de la région de Québec, tout en accentuant sa vocation portuaire.

8.

LISTE DES DOCUMENTS CONSULTES

- . Consultants B.P.R., Pointe de La Martinière, Etude d'opportunités industrielles, Québec, Société Inter-Port de Québec, mai 1984.
- . Consultants B.P.R., Pointe de La Martinière, Plan directeur d'aménagement du site 1, Québec, Société Inter-Port de Québec, juillet 1983.
- . Hallissey, Asselin et Daigle, Rapport d'étude préliminaire pour l'implantation du parc industrielo-portuaire, Québec, Société Inter-Port de Québec, octobre 1986.
- . Marsan, André et Associés, Evaluation environnementale, Projet d'aluminerie, Pointe de La Martinière, Québec, Montréal, Société Inter-Port de Québec, juillet 1986.
- . Marsan, André et Associés, Station météorologique de Pointe de La Martinière, Montréal, Société Inter-Port de Québec, novembre 1986.
- . Municipalité régionale de comté de Desjardins, Règlement de contrôle intérimaire, Pintendre, M.R.C. de Desjardins, février 1984, amendé en janvier 1986.
- . Municipalité régionale de comté de Desjardins, Schéma d'aménagement: "Proposition d'aménagement", Pintendre, M.R.C. de Desjardins, décembre 1986.
- . PLURAM inc., Etude d'aménagement, parc industriel de Lauzon, Québec, Ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec, Direction de l'infrastructure industrielle, novembre 1978.
- . Port de Québec, Etude de faisabilité pour un aménagement portuaire dans le secteur de la Pointe de La Martinière, Québec, Québec, Société Inter-Port de Québec, mai 1986.

- REDMA-PLURAM, Etude de cadrage des espaces industriels de la rive-sud de Québec, Montréal, Ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec, Direction de l'infrastructure industrielle, 1976.
- Roy, Yvan M., Mémoire présenté à monsieur Clément Richard, Ministre des Affaires culturelles du Québec, Lauzon, mars 1985.
- Technisol, Projet Inter-Port, Pointe de La Martinière, Cartographie géologique, Québec, Consultants B.P.R., juillet 1983.
- Urgel Delisle et Ass., Etude préliminaire d'impact agricole à Pointe de La Martinière, Québec, Société Inter-Port de Québec, février 1986.



CT 167404

Date 3 MAI 1988

CONCERNANT la promotion économique  
de la région de Québec et l'avenir  
des infrastructures industrielles  
régionales

(REF.: 8-0159)

---00000000---

LE CONSEIL DU TRÉSOR DÉCIDE, après examen du mémoire présenté par le ministre de l'Industrie et du Commerce et le ministre des Affaires municipales, portant sur le sujet mentionné en titre:

1. De recommander au Conseil des ministres d'approuver les recommandations contenues dans ce mémoire, sous réserve que l'aide qui sera consentie à la Société Inter-Port par le ministère de l'Industrie et du Commerce soit établie en fonction d'un budget annuel maximal de 100 000 \$;
2. De demander au ministère de l'Industrie et du Commerce de faire rapport d'ici deux (2) ans sur la possibilité de mettre fin aux activités de la Société Inter-Port de Québec;
3. De prendre acte de l'intention du ministère de l'Industrie et du Commerce de financer toute intervention en faveur des deux sociétés en 1988-1989 à même ses crédits réguliers.

Le greffier du Conseil du trésor,

Michel Crevier

c.c. MM. Benoit Morin  
Jacques O'Bready  
Michel Audet

Swiss Aluminium Ltd.



Telegraphenberg  
P.O. Box 400  
CH-8003 Zurich  
Telephone (01) 258 22 22  
Tele 52487 (local)

Mr. Gérald Brassard  
Directeur Général  
Société Inter-Port de Québec  
Place Sillery  
1126 Chemin St. Louis  
Suite 802  
QUEBEC CITY, G1S 1E5

Canada

GALK/SBW/wm  
July 15, 1985

RE: Infrastructure and Port Facilities at Lauzon

Dear Mr. Brassard,

I want to take this opportunity and thank you so much for your two visits to our offices here in Zurich. At the first visit you succeeded to have the Lauzon site re-instated as a potential site for an aluminium reduction plant. The second visit was equally important insofar as you were able to demonstrate to us your efforts to make the Lauzon site compatible with other sites.

As you are fully aware, we will be signing shortly an agreement with MIC concerning the feasibility of siting a smelter in the Province of Quebec.

While Lauzon had been a favorite site from the very beginning, it had to be dropped later on from the list of sites for a number of reasons that you are aware of. After your presentation we are now committed to take it under consideration together with two other sites.

In all fairness to your efforts to develop the "Lauzon Industrial Park" you are still working under a tremendous handicap. The two alternative sites have their fully developed infrastructure whereas Lauzon has nothing comparable to offer.

While we certainly do not expect you to have the entire infrastructure in place ready to operate at the time of the end of the feasibility study, a number of giant steps must be taken by you in order to give Lauzon a fair chance in the final evaluation of the three sites.





- 2 -

The burden is on Inter-Port already today during the phase of the feasibility study to prove to the project, that the infrastructure will be in place and operational at the time of plant construction.

We do not envy your task since it is the old question of what comes first, the chicken or the egg. In our opinion the infrastructure at Lauzon, which is in many respects a very desirable site, has to be developed further in order to give it a fair chance to attract major industrial investments.

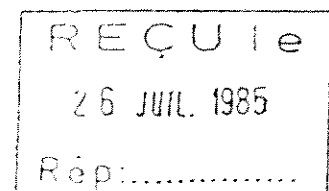
For the sake of the project, we do hope that you will succeed. Again, thank you for your cooperation.

Best regards,

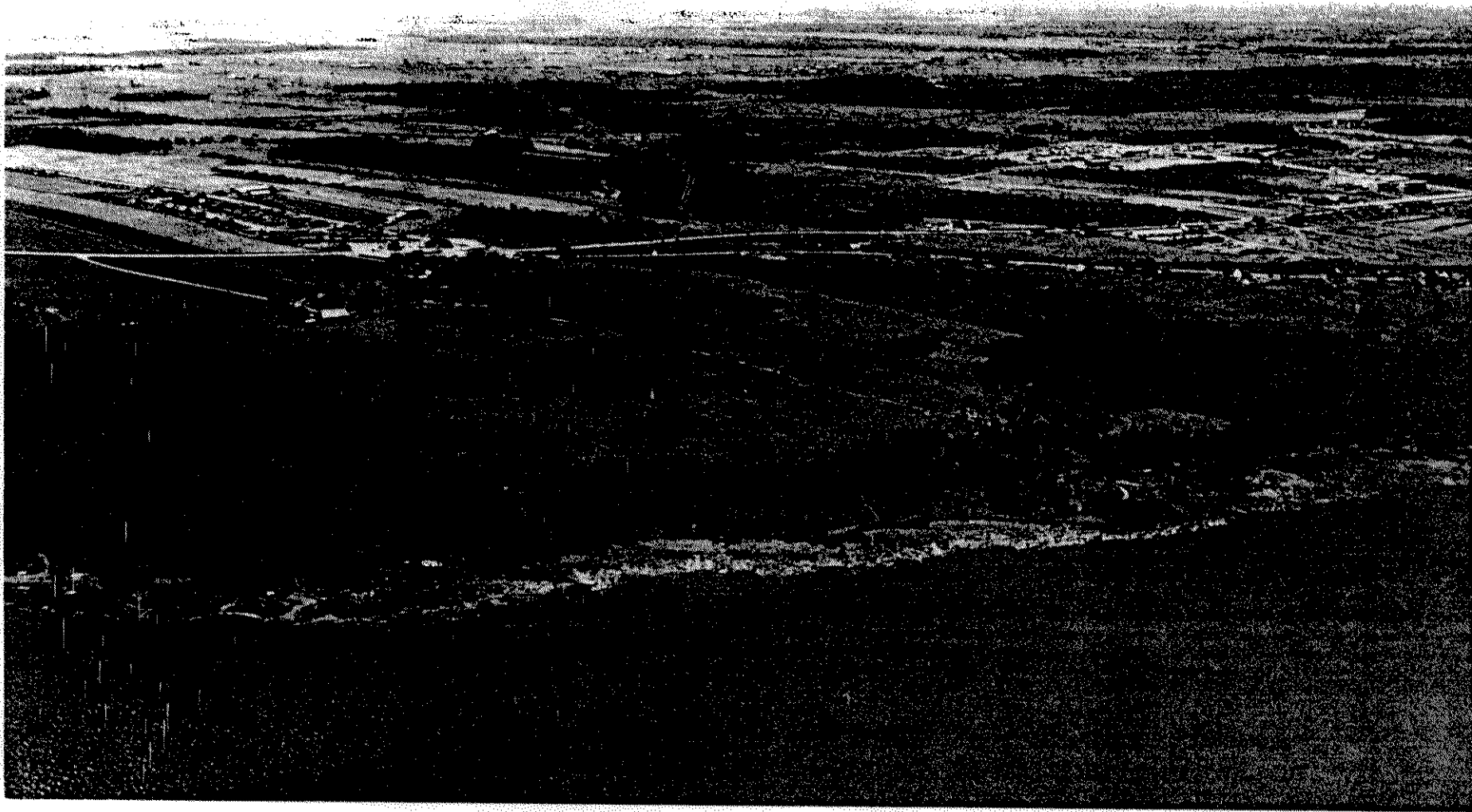
sincerely yours,

S.B. Wehrle

cc: Mr. J.-William Siebes  
Délégué  
Délégation du Québec  
Düsseldorf

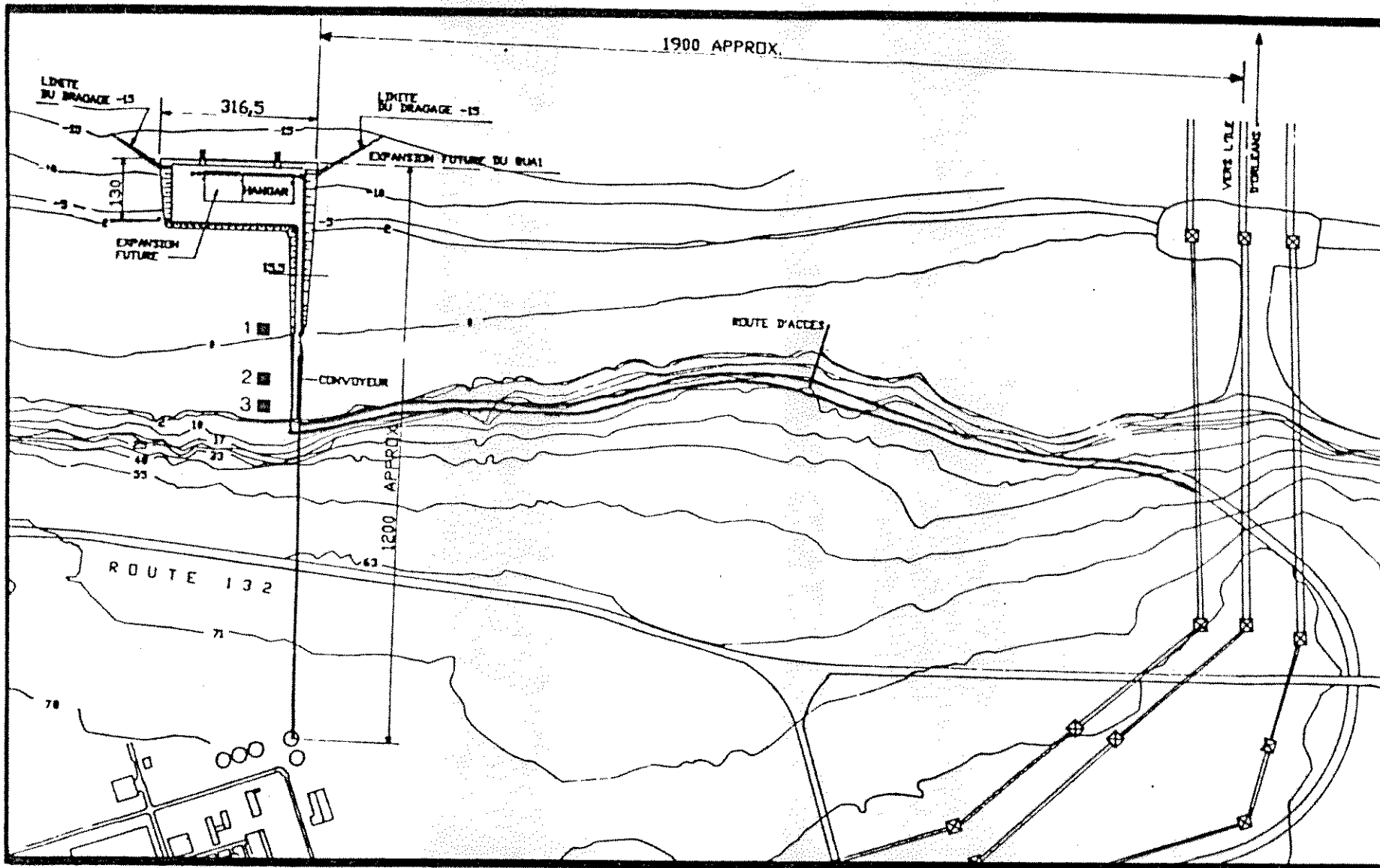


Pointe-de-la-Martinière, site 1



Pointe-de-la-Martière, site 2  
VU DE L'ÉCHANGEUR DE BEAUMONT





PLAN D'ENSEMBLE PRELIMINAIRE

■ Station d'échantillonnage des sédiments

Echelle 1:12000