

Article

« Espace et industrie dans la région de Québec : tendances récentes et perspectives »

François Hulbert

Cahiers de géographie du Québec, vol. 20, n° 49, 1976, p. 5-38.

Pour citer cet article, utiliser l'information suivante :

URI: <http://id.erudit.org/iderudit/021308ar>

DOI: 10.7202/021308ar

Note : les règles d'écriture des références bibliographiques peuvent varier selon les différents domaines du savoir.

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter à l'URI <https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. Érudit offre des services d'édition numérique de documents scientifiques depuis 1998.

Pour communiquer avec les responsables d'Érudit : info@erudit.org

ESPACE ET INDUSTRIE DANS LA RÉGION DE QUÉBEC TENDANCES RÉCENTES ET PERSPECTIVES ¹

par

François HULBERT

Département de géographie, Université Laval

L'ampleur des espaces industriels, ou ceux considérés comme tels, dans l'agglomération de Québec, montre à quel point l'industrie est une réalité présente, sinon dans les faits d'implantations d'entreprises, du moins dans les préoccupations et les désirs des autorités traduits en termes de terrains d'accueil. C'est cette facette de la réalité industrielle que nous nous proposons d'étudier ici. Elle est issue de la concurrence intermunicipale qui a multiplié l'offre de terrains dans la région. Depuis 1970, la volonté régionale de développement industriel a entraîné une nouvelle inflation dans ce domaine, sans toutefois attirer un nombre significatif de nouveaux emplois industriels. Pourtant, les espaces zonés industriels, qu'ils soient effectivement occupés ou pas, jouent un rôle non négligeable dans le processus permanent de gestation des formes urbaines. Ils peuvent paralyser des terrains pendant des années, créant ainsi des discontinuités dans le tissu urbain en constante évolution ; ils peuvent aussi, après quelque temps, être détournés de leur vocation première ou bien être utilisés pour des activités qui s'en accommodent, mais pour lesquelles ils n'ont pas été conçus à l'origine. Un tel processus d'utilisation de l'espace, imposé aux citoyens qui n'ont pratiquement aucun contrôle sur la définition de leur cadre de vie, reflète une soumission aux forces économiques auxquelles on laisse une grande liberté d'action à l'intérieur d'une région qui, depuis quelques années, tente de s'engager dans la voie de l'industrialisation et de s'arracher à une emprise grandissante du secteur tertiaire.

C'est cet ensemble de problèmes que nous nous proposons de cerner dans le cadre du présent article. Nous tenterons d'abord de dresser une analyse de la situation récente de l'organisation des espaces industriels à l'intérieur de l'agglomération de Québec. Cette situation sera décrite en termes de répartition spatiale des espaces industriels et ensuite nous examinerons quels sont les résultats de la politique de développement industriel patronnée par la Communauté urbaine de Québec et concrétisée par la création du parc industriel de Saint-Augustin. Il sera possible alors de tenter

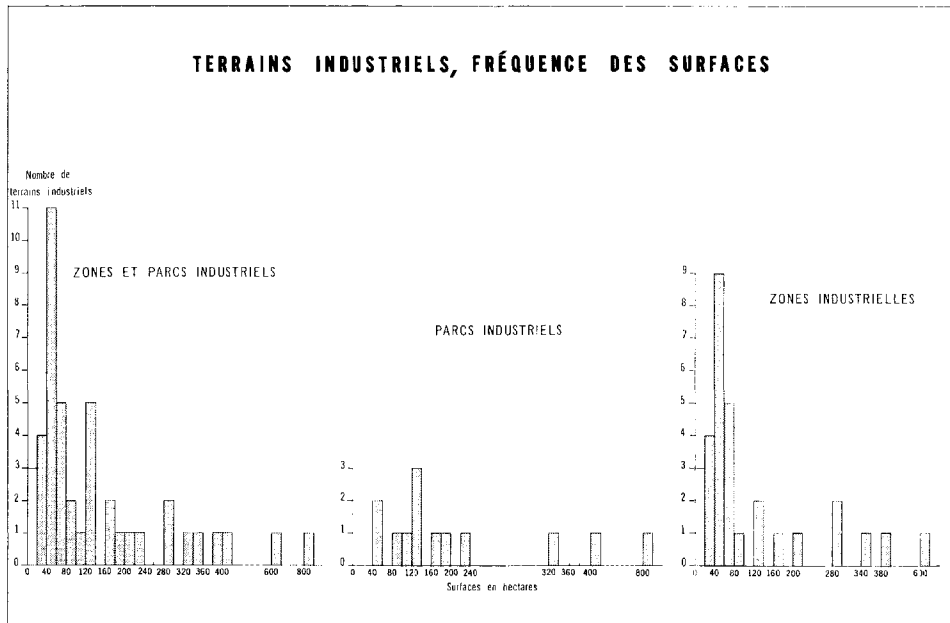
¹ Cet article présente certains éléments d'une thèse de doctorat en géographie, soutenue à l'Université de Haute-Bretagne à Rennes, en juin 1975 ; il tient compte d'éléments plus récents comme la deuxième phase du schéma d'aménagement de la C.U.Q. paru en septembre 1975 et le projet d'implantation d'une aluminerie qui a pris de l'ampleur durant l'automne de la même année.

d'évaluer les conséquences de cette politique de développement industriel sur l'organisation de l'espace régional. Dans une dernière partie, nous voulons dépasser la simple critique factuelle de l'organisation présente des espaces industriels et proposer des perspectives de développement mieux adaptées aux réalités géographiques de la région. Pour cela, il faut repenser tout à la fois les structures administratives et le cadre géographique du développement industriel régional. Dans cette perspective, l'organisation des espaces industriels de la région de Québec ne peut être dissociée d'une politique globale de développement industriel à l'échelle de l'ensemble de la province et même de tout l'Est du Canada. Enfin, on ne doit pas oublier que le citoyen est le premier concerné par toute politique d'aménagement du territoire à des fins industrielles. Nous montrerons comment une meilleure intégration des différents usages de l'espace devrait servir le mieux-être des citoyens de la région et influencer les processus de décision en conséquence. C'est dans cet esprit que le présent article propose quelques éléments d'une géographie volontaire de l'aménagement des espaces industriels de l'agglomération urbaine de Québec.

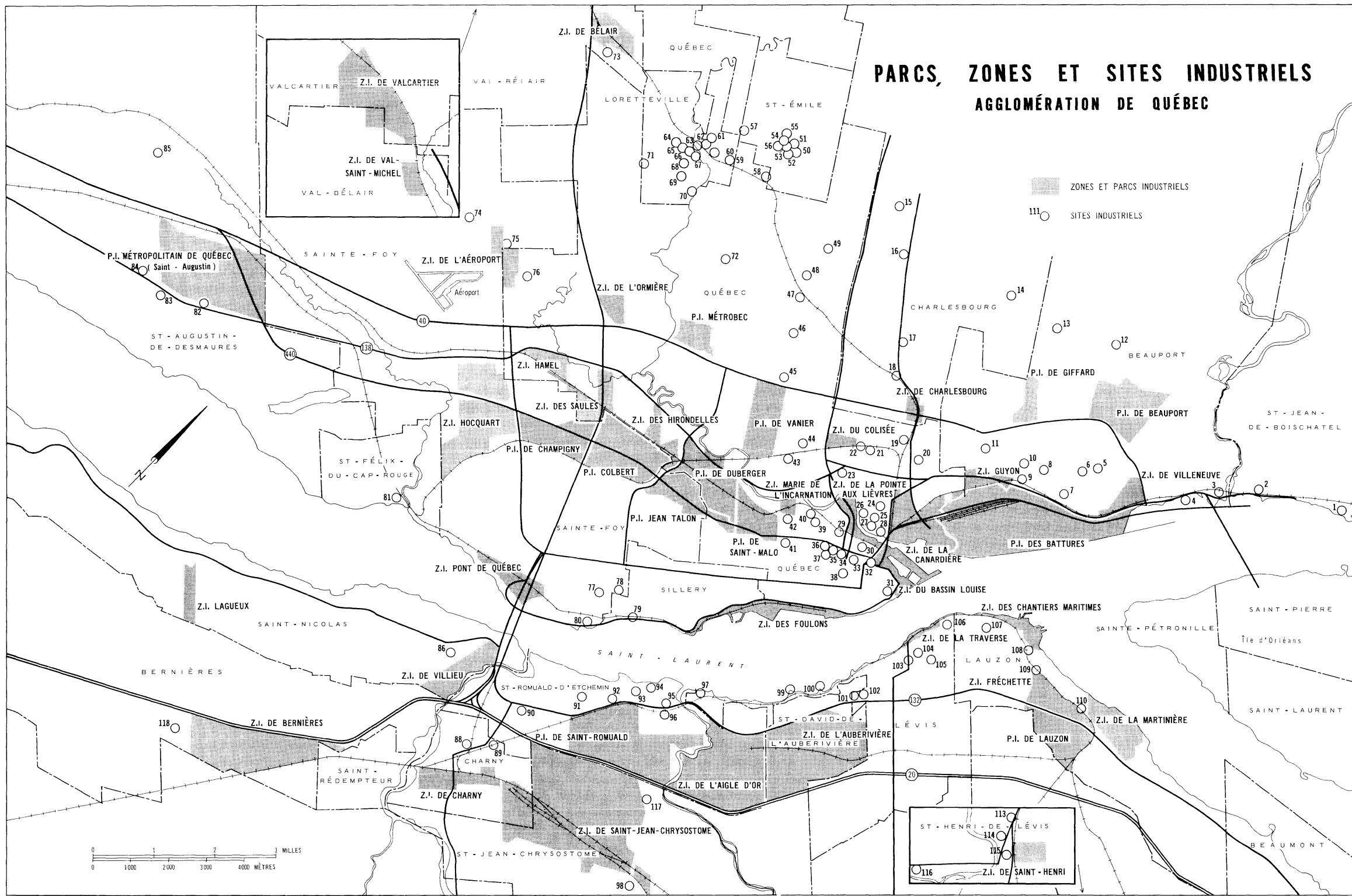
I. L'ESPACE INDUSTRIEL ACTUEL

Nous n'en ferons pas une analyse détaillée, voulant porter notre attention sur les évolutions récentes avec les problèmes et les perspectives qu'elles engendrent. Nous résumons les faits par une carte (figure 1) des terrains industriels, un tableau décrivant leurs caractéristiques (tableau 1) et un graphique de fréquence qui permettent de préciser l'image de cet espace industriel régional (figure 2). Le contenu de celui-ci n'est pas non

Figure 2



PARCS, ZONES ET SITES INDUSTRIELS AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC



■ ZONES ET PARCS INDUSTRIELS
○ SITES INDUSTRIELS

0 1 2 3 MILES
0 1000 2000 3000 4000 MÈTRES

113
114
115
116
ST-HENRI-DE-LÉVIS
Z.I. DE SAINT-HENRI

Tableau 1

Les parcs et zones industriels de la région de Québec

Nom	Hectares	Acres	Taux d'occu- pation %	Année d'ouverture	Prix du terrain en \$ par	
					piéd carré	mètre carré
1. P.I. de Saint-Malo	89	220	100	1946	0,75-2	8 -21,5
2. P.I. de Vanier	135,5	335	60	1955	0,35-0,50	3,7- 5,3
3. P.I. Jean Talon	101	250	80	1958	0,70-1,25	7,5-13
4. P.I. de Saint-Romuald	323	800	45	1959	0,15-0,40	1,6- 4,3
5. P.I. de Lauzon	129	320	20	1964	0,12	1,3
6. P.I. de Duberger	169,5	420	60	1964	0,75	8
7. P.I. de Beauport	182	450	12	1965	0,35	3,7
8. P.I. Colbert nord	121	300	10	1965	location envisagée	
Colbert sud	101	250	90	1965	0,50	5,3
9. P.I. de Champigny	121	300	25	1968	0,70	7,5
10. P.I. de Giffard	40,5	100	0	1970	0,15	1,6
11. P.I. Métrobéc	56,5	140	20	1972	0,55-0,65	6 - 7
12. P.I. Métropolitain de Québec	408	1010	20	1972	0,12	1,3
13. P.I. des Battures	808	2000	0		location	
14. Z.I. de Bernières	283	700	10	1972	0,05	0,5
15. Z.I. Lagueux	40,5	100	0	1962	0,25	2,7
16. Z.I. de Villieu	72,5	180	13	1969	0,30	3,2
17. Z.I. de Charny	137,5	340	60	1964	0,30	3,2
18. Z.I. de l'Aigle d'Or	343,5	850	50	1969	0,20	2,1
19. Z.I. de Sain-Jean Chrys.	606	1500	4	1972	0,18	1,9
20. Z.I. de l'Auberivière	384	950	0	1971	0,25-0,50	2,7- 5,3
21. Z.I. de Saint-Henri	42,5	105	5	1970	0,15	1,6
22. Z.I. de la Traverse	16	40	100	1958	0,40-0,70	4,3- 7,5
23. Z.I. des Chantiers Maritimes	52,5	130	75	1958	location	
24. Z.I. Fréchette	76,5	190	5	1962	0,20	2,1
25. Z.I. de la Martinière	125	310	0	1962	0,20	2,1
26. Z.I. de Villeneuve	48,5	120	100	1955	0,50-1,25	5,3-13
27. Z.I. Guyon	26	65	100	1940	0,80-2,25	8,6-24
28. Z.I. de Charlesbourg	18	45	90	1954	1	10,7
29. Z.I. de la Canardière	169,5	420	94	1946	1 -2	10,7-21,5
30. Z.I. du Bassin Louise	64,5	160	100	1946	location	
31. Z.I. de la Pte aux Lièvres	52,5	130	100	1946	homologation	
32. Z.I. du Colisée	22	55	90	1946	1	10,7
33. Z.I. Marie de l'Incarnation	16	40	90	1946	1	10,7
34. Z.I. des Foulons	56,5	140	95	1946	location	
35. Z.I. Hocquart	299	740	4	1968	0,30-0,50	3,2- 5,3
36. Z.I. du Pont de Québec	56,5	140	60	1959	location	
37. Z.I. Hamel	44,5	110	35	1968	1	10,7
38. Z.I. des Saules	64,5	160	5	1969	0,50	5,3
39. Z.I. des Hirondelles	24	60	0	1969	0,75	8
40. Z.I. de l'Ornière	36	90	0	1969	1,50	16,1
41. Z.I. de l'Aéroport	64,5	160	20	1968	0,50-0,60	5,3- 6,4
42. Z.I. de Bélair	81	200	4	1968	0,10	1
43. Z.I. de Val St-Michel	40,5	100	0	1970	0,10	1
44. Z.I. de Valcartier	210	520	40	1938	0,10	1
	6358,5	15745				

plus directement notre propos ; la description de quelques éléments de l'espace industriel régional s'avère cependant nécessaire pour replacer dans leur contexte les analyses qui vont suivre.

Trois termes ont été retenus pour désigner les terrains industriels de la région : parc, zone et site.

- *parc* : terrain dont l'aménagement est planifié à des fins industrielles par un organisme unique public, parapublic ou privé.
- *zone* : élément d'un plan de zonage municipal désignant les affectations envisagées de l'espace (ou l'utilisation actuelle si le terrain considéré est entièrement occupé).
- *site* : lieu d'implantation d'un établissement industriel isolé employant un minimum de 10 personnes ; en général, chaque cercle figurant sur la carte localise une industrie ; mais il peut arriver qu'à l'intérieur de certains cercles se situent plusieurs établissements (cas des sites des secteurs urbanisés denses du centre-ville de l'agglomération).

La réalité industrielle est composée de quelques grandes usines, de nombreux terrains d'accueil dont le contenu est d'autant moins manufacturier que ces terrains sont récents, et d'une foule de petites industries, souvent dispersées dans le tissu urbain, et qui prennent plus fréquemment la forme de l'atelier que de l'usine (90% des établissements ont moins de 100 employés et rassemblent 49% des emplois industriels).

Les industries importantes sont rares, de création ancienne et se retrouvent dans des secteurs traditionnels ; citons :

- les chantiers maritimes de Lauzon, Davie Shipbuilding (zone industrielle des Chantiers maritimes).
- l'usine de pâte et papier de Québec, Reed Paper (zone de la Canardière).
- la filature de coton de Montmorency, Dominion Textile (site industriel no. 3).
- la fabrique de cigarettes Rothmans et les usines de confection du centre-ville (Dominion Corset . . .) (zone de la Pointe-aux-Lièvres et sites nos 32 à 37).
- l'usine de munitions de Valcartier (zone de Valcartier).

Parmi les implantations récentes, seule la raffinerie de pétrole de Saint-Romuald (Aigle d'Or) mérite de retenir l'attention².

L'essentiel des terrains industriels se trouve situé à l'intérieur d'un rectangle de près de 400 km² (approximativement 28 × 14 km). Les quatre

² Les usines mentionnées emploient chacune plus de 400 personnes ; la raffinerie de pétrole en emploie seulement 200 ; les chantiers navals offrent le plus d'emplois, 2000 environ. Le nombre total d'emplois industriels dans la région plafonne autour de 26 000, chiffre déjà atteint dans les années 50, alors que l'agglomération ne comptait que 300 000 habitants et qu'elle en compte actuellement 500 000.

coins de ce rectangle sont occupés par les parcs industriels de Beauport, Lauzon, Saint-Augustin et la zone de Bernières. Ce sont ces deux derniers terrains qui ont agrandi récemment l'espace industriel régional en l'étirant vers l'ouest (1972). Cet espace industriel est composé de sites dispersés, de sites plus concentrés (cas de la Basse-Ville de Québec, mais aussi cas plus particulier de Loretteville et Saint-Émile où les trois quarts des établissements travaillent le cuir et fournissent environ un millier d'emplois) et



Photo 1 Le parc industriel de Saint-Malo (premier plan) et son prolongement vers l'ouest : parcs industriels de Duberger et Jean-Talon (dépression Cap-Rouge - Limoilou) ; — au premier plan deux établissements importants : ● Cartonniers Standard (usine de boîte en carton, plus de 200 emplois) ; ● Good Year (usine de pièces de caoutchouc pour l'industrie automobile, 300 emplois) ; — au second plan, la banlieue de Sainte-Foy.

enfin de blocs contigus de parcs et zones. Cette dernière disposition, dans sa conception et son aménagement actuels, constitue parfois une véritable barrière aux relations à l'intérieur de l'agglomération. C'est le cas en particulier de la « vallée industrielle » de Sainte-Foy qui rend impossible les relations nord-sud autres qu'autoroutières entre les développements urbains des premières terrasses laurentiennes et le plateau urbanisé du sud, occupé par la ville de Sainte-Foy (photo 1). La répartition des terrains industriels sur la rive sud n'engage-t-elle pas le même processus ? Il est intéressant de noter une certaine similitude dans l'utilisation de l'espace sur les deux rives du Saint-Laurent :

— la rive nord avec un bloc de terrains axés sur le boulevard Charest et une antenne récente à l'ouest avec le parc de Saint-Augustin.

— la rive sud avec l'autoroute 20, son bloc de terrains autour de Saint-Romuald et son extension récente à Bernières.

La répartition des terrains industriels dans la région n'est pas née d'une impulsion venant d'un centre urbain majeur qui aurait orienté la répartition des zones et parcs. La nature même du site et surtout l'existence d'entités municipales multiples l'ont empêché. La seule tentative en ce sens a été, en 1969, celle de la ville de Québec voulant annexer Bernières pour y créer un parc industriel³ ; la tentative a échoué et l'initiative est venue de la municipalité de Bernières qui a créé sa propre zone industrielle. Dans le cas de Saint-Augustin l'implantation du parc industriel ne relève ni d'une initiative municipale, ni d'une création de la ville centrale, mais d'une décision venue d'un organisme supra-municipal, la Communauté urbaine de Québec (nous verrons que c'est en fait plus compliqué, l'initiative de départ étant venue du Comté de Portneuf, région située à l'ouest de Québec et qui avait décidé de se doter d'un parc industriel régional).

C'est sans doute la formation de la Communauté urbaine de Québec (C.U.Q.) en 1970 qui a été l'action la plus significative au niveau régional. La C.U.Q. se devrait d'être « le moyen de résoudre certains problèmes existant par suite d'une multitude de divisions territoriales, de structures politiques et administratives qui constituent une entrave au développement de la région »⁴. Une des premières préoccupations de la C.U.Q. a été de créer un commissariat industriel et d'essayer d'engager le processus d'industrialisation. C'est dans cette perspective que nous situons l'évolution récente de l'espace industriel régional.

II. LES TENDANCES RÉCENTES

Les réalisations ou les projets récents les plus significatifs en terme d'espace concernent le secteur portuaire de la rive nord, le parc industriel de la C.U.Q. à Saint-Augustin, l'implantation de la raffinerie de pétrole et les projets de Saint-Romuald et enfin le projet plus considérable d'implantation d'une aluminerie. Tous ces cas, de même que les aménagements, depuis 1970, de zones industrielles à Bernières, Saint-David, Saint-Jean-Chrysostome ou de parcs industriels comme ceux de Giffard ou Métrobec, consacrent la tendance à l'émiettement de l'espace industriel et portuaire et l'absence d'une politique cohérente de localisation des activités basée sur les possibilités réelles et les besoins de l'espace régional.

³ *Modalités de fusion Bernières-Québec*, proposition Urbatique (urbanistes-conseils), juillet 1969, 50 pages. L'exiguïté du territoire municipal était ressentie pour Québec qui ne pouvait procéder à des réaménagements urbains sans repousser les entreprises déplacées hors de son propre territoire ; il lui fallait annexer un espace, et une dérogation avait été envisagée à la loi des fusions qui interdisait la réunion de territoires non-jointifs. En fait, cette opération ne s'est pas réalisée puisque Québec a pu, à partir de 1970, annexer des municipalités voisines (voir la carte de la désarticulation administrative de l'espace régional, figure 3).

⁴ Page 8, dans *La Communauté urbaine de Québec, ses structures et son administration, ses juridictions, ses services*, C.U.Q., août 1973, 48 pages.

LA DÉARTICULATION ADMINISTRATIVE DE L'ESPACE RÉGIONAL DE L'AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC

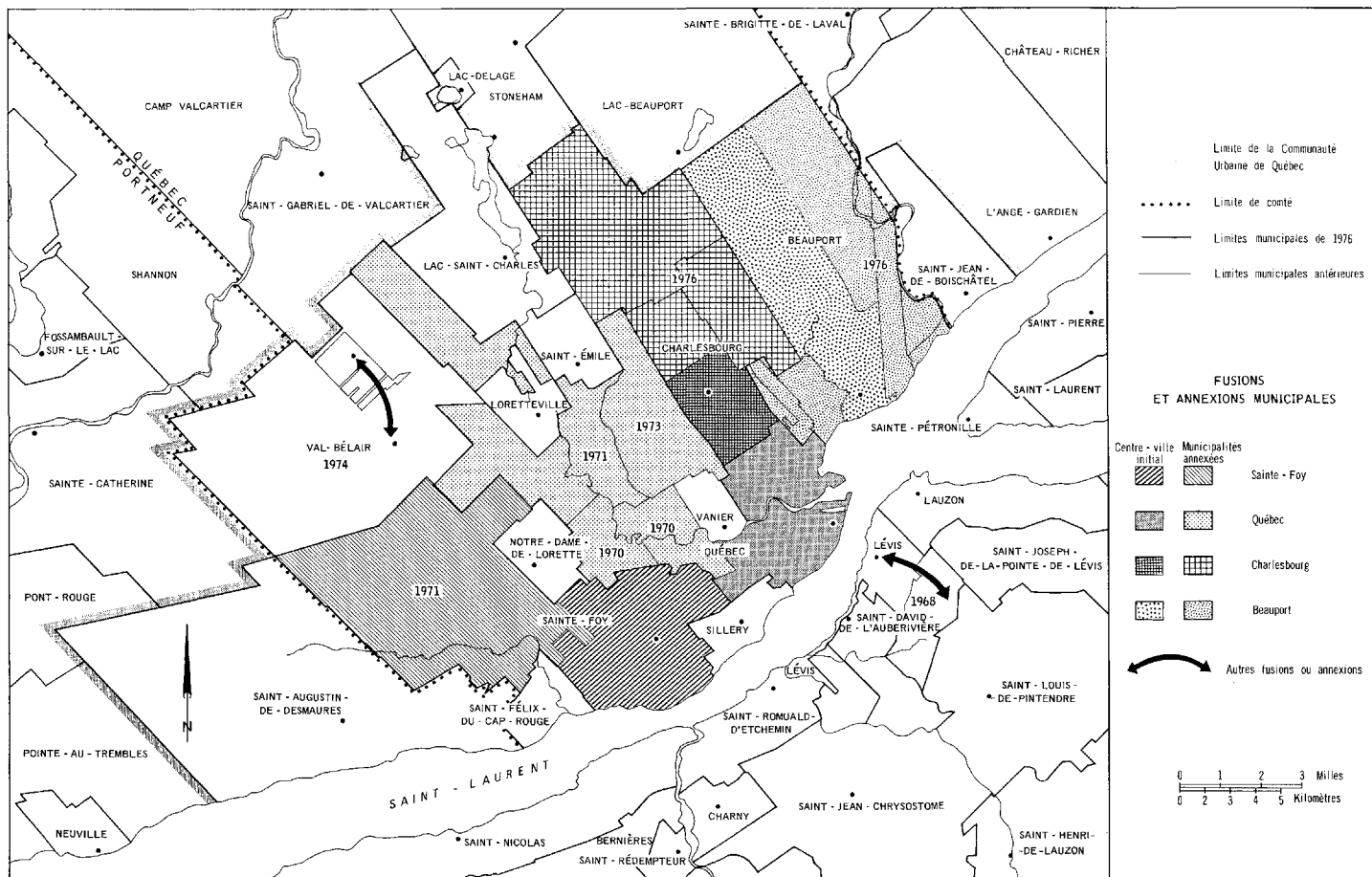


Figure 3

1. *La poursuite du processus d'éparpillement des activités*

Ni la zone des Foulons, ni les projets suscités par l'existence des Battures de Beauport, pas plus que ceux mis de l'avant par Saint-Romuald, ne sont nés durant les cinq dernières années ; mais ils ont fait depuis quelque temps l'objet de réaménagements ou de propositions d'aménagements qui leur donnent une importance nouvelle au sein de la région.

La zone des Foulons (photo 2)



Photo 2 *Étirée entre la falaise et le fleuve, la zone portuaire des Foulons ; au second plan le plateau urbanisé Québec - Sillery - Sainte-Foy.*

Elle a pris de l'importance avec l'aménagement du terminal pour conteneurs en 1970. Cette activité venait s'ajouter, dans la zone étroite située entre la falaise et le fleuve, à des activités déjà variées : gare maritime et services fédéraux des douanes et de l'immigration, quais pour navires marchands et entrepôts divers, quais pour pétroliers amenant des produits raffinés dans les nombreux réservoirs, petit port de plaisance et plage, le tout sillonné par un axe ferroviaire en cul-de-sac et plusieurs embranchements particuliers. Cet espace multifonctionnel ne donnait pleinement satisfaction à aucun des usagers, la plupart des activités manquant d'espace (cas du bassin de plaisance, de l'usine d'engrais *International Fertilizers* qui a dû se relocaliser, et de la plage qu'on a dû fermer). Le terminal pour conteneurs, pour lequel on a réussi à récupérer sept hectares, s'ajoutant à ces activités variées dont la cohabitation était déjà difficile, vint renforcer

la saturation. Le boulevard Champlain apparut alors comme une urgence ; il fut construit en gagnant du terrain sur le fleuve pour aboutir à l'échangeur de Sainte-Foy⁵. Cet axe routier à quatre voies et terre-plein central barre à tout jamais l'accès direct au fleuve et toute possibilité d'aménagement de l'espace littoral à des fins récréatives ; de plus entre ce boulevard et la voie ferrée une bande de territoire se trouve ainsi stérilisée sur près de deux kilomètres et pose de sérieux problèmes d'accessibilité et d'utilisation.

Deux ans après son inauguration, le parc à conteneurs risquait de s'avérer trop petit : après avoir envisagé de l'agrandir sur les Battures de Beauport, on s'accommoda du site en procédant au stockage par élévateurs.

Il semble bien que le choix de la zone des Foulons comme point de rupture de charge pour les conteneurs ait été une erreur. Non seulement il ne fallait pas implanter une nouvelle activité dans cette zone, mais au contraire on devait relocaliser les activités de type industriel déjà existantes. Cela était possible et, en 1967, le rapport Dancose signalait par exemple que les réservoirs « pourraient fort avantageusement être relocalisés »⁶ ; on a agi à l'opposé de cette recommandation puisque de nouveaux réservoirs ont été construits sur les rives du fleuve depuis cette date. Du pied du Cap Diamant au Pont de Québec une voie-parc aurait pu être aménagée, s'intégrant autant à un circuit touristique qu'à une zone de plein air pour les quartiers résidentiels du haut de la falaise. Dans ce contexte, la plage des Foulons (très fréquentée il y a une quinzaine d'années), le port de plaisance et la gare maritime auraient pu connaître un heureux développement. Les activités portuaires auraient pu trouver tout l'espace nécessaire à leur expansion sur les Battures de Beauport.

Les Battures de Beauport (photo 3)

Parler de parc industriel pour ce secteur est sans doute exagéré. Voilà une dizaine d'années qu'il est question d'aménager un complexe industrialo-portuaire dans cette zone d'éstran qu'on remblaie progressivement. Les réalisations actuelles se résument essentiellement à une autoroute et une gare de triage.

La viabilité des Battures sur le plan industrialo-portuaire a été maintes fois avancée⁷. Plusieurs types d'industries ont été envisagés, mais c'est

⁵ Si un faible pourcentage des conteneurs reçus à Québec est destiné à la région (moins de 5%) et prend la route, ce trafic venait s'ajouter à celui déjà dense des camions-citernes venant se ravitailler en produits pétroliers.

⁶ Page 15, dans *Projet d'expansion du port de Québec*, Conseil des Ports nationaux, Marc Dancose et associés, ingénieurs-conseils, Québec, 1967, 33 pages.

⁷ Notons plusieurs études à ce sujet: a) — Le rapport Dancose déjà cité. b) — *Le port de Québec, facteur de localisation industrielle* Études régionales, MIC, Québec, 1970, 145 p. c) — *La zone spéciale de Québec, étude de cadrage*, volume synthèse, Jean-Claude LaHaye et Associés, Pluram, Québec, avril 1973, 293 p. d) — *Étude du port de Québec*, MEER, Asselin, Benoît, Boucher, Ducharme, Lapointe ingénieurs conseils, Montréal, avril 1973, Synthèse, conclusions et recommandations, 108 p. (ABBDL).



Photo 3 Du premier plan vers l'arrière-plan, on peut observer : — Le bassin Louise et les élévateurs à grain. — L'embouchure de la Saint-Charles où pénètrent les barges amenant le bois à l'usine de pâte à papier (à gauche sur la photo). — Les battures de Beauport et l'étirement vers l'est de la banlieue de Québec. — Au fond, le rebord des Laurentides.

l'implantation d'un complexe pétrochimique qui est le plus souvent évoquée. Des études importantes sur les possibilités industrielles et portuaires ont été élaborées et des réalisations auraient pu s'ensuivre sans considérer les conséquences du choix d'un tel espace sur l'environnement. La seule étude qui apporte quelques réserves quant à la possibilité d'installer un complexe pétrochimique sur les Battures est celle réalisée par la firme ABBDL^{7d} ; mais les raisons avancées concernent plus la disponibilité en espace, qui est jugée insuffisante, que des questions de pollution ou d'environnement. D'ailleurs, d'autres industries sont envisagées, comme la grosse métallurgie et la mécanique ou des activités dans les secteurs des produits agro-alimentaires, de l'amiante ou des engrais. Considérer le facteur environnement est pourtant fondamental dans la zone des Battures où les développements résidentiels sont importants et où les vents dominants entraînent déjà fumées, odeurs et poussières sur les quartiers densément peuplés de la Basse-Ville de Québec et de la Côte de Beauport. Il suffit d'ailleurs d'observer les fumées de l'usine de pâte et papier Reed pour se rendre compte du problème de pollution de l'air que créerait l'implantation d'industries dans ce secteur. Paru en septembre 1975, le schéma d'aménagement de la C.U.Q. mettra peut-être un point final aux ambitions industrielles de cet espace. On y suggère de réduire au minimum le remplissage des Battures et d'intégrer la

fonction portuaire à l'environnement panoramique et culturel à protéger, les activités devant être du type transbordement ou entreposage de qualité, sans effet polluant et directement reliées à la fonction portuaire⁸.

La première raffinerie de la région (Aigle d'Or), qui pouvait apparaître comme l'embryon d'un complexe pétrochimique⁹, ne s'est pas installée sur les Battures de Beauport, ni à Neuville, Lauzon ou Saint-Jean-Chrysostome où des terrains avaient pourtant été achetés par des sociétés pétrolières, mais à Saint-Romuald.

La raffinerie Aigle d'Or et le quai pour pétroliers

Établie depuis 1971 après des travaux d'envergure, cette raffinerie occupe une place relativement importante sur la rive sud du Saint-Laurent. Elle demeure cependant une industrie isolée, peu intégrée aux activités régionales, si ce n'est par son antenne portuaire que forme le quai pour pétroliers de 100 000 tonnes (site no. 99) ; elle constitue un élément de plus dans l'éparpillement des sites portuaires qui caractérise la région.

L'emplacement choisi pour la raffinerie peut susciter bien des commentaires. La nature, la stabilité du sol et la topographie ont imposé des contraintes non négligeables. Limitée spatialement dans trois directions, la raffinerie ne peut s'étendre aisément dans cet environnement naturel cloisonné. Alors pourquoi un site relativement difficile a-t-il été choisi alors que la rive sud possède dans d'autres secteurs de vastes espaces sans contrainte de ce genre¹⁰? C'est là qu'entrent en ligne de compte le dynamisme et l'initiative de la municipalité, sans exclure les accommodements particuliers offerts par la ville. Il n'est pas justifiable d'attirer des industries de ce type par des avantages temporaires, alors que le choix d'une telle localisation doit répondre à des facteurs de longue durée envisagés dans un ensemble régional¹¹. Ce n'est pas du tout l'esprit qui a présidé à cette implantation et les conséquences en sont multiples.

Si l'on regarde l'environnement de la raffinerie, on s'aperçoit que l'atout majeur formé par les collines boisées n'a pas été considéré comme tel mais au contraire comme une contrainte ; elles auraient pu être utilisées

⁸ *Schéma d'aménagement de la CUQ, phase 2, : le concept*. Commission d'aménagement de la C.U.Q., Québec, 1975, 68 p.

⁹ La volonté de développer la région comme centre de raffinage a été affirmée par le MEER (Ministère de l'Expansion économique régionale, Ottawa) en 1973 : *Québec, situation économique et possibilités de développement*, 118 p. MEER, avril 1973.

¹⁰ Une brève étude sur la raffinerie a été faite par Luc Larochelle dans le cadre d'un mémoire de recherche de 1^{er} cycle : *Étude géographique de la raffinerie Aigle d'Or à Saint-Romuald, comté de Lévis*, Québec, université Laval, département de géographie, juin 1973, 38 pages.

¹¹ Si, à l'époque du choix, les équipements et services les plus nombreux, disponibles dans l'immédiat, étaient offerts exclusivement par Saint-Romuald, ce n'était pas suffisant pour y localiser la raffinerie. Ces avantages pouvaient facilement se créer ailleurs et l'importante subvention offerte à la compagnie par l'État aurait pu largement y contribuer.

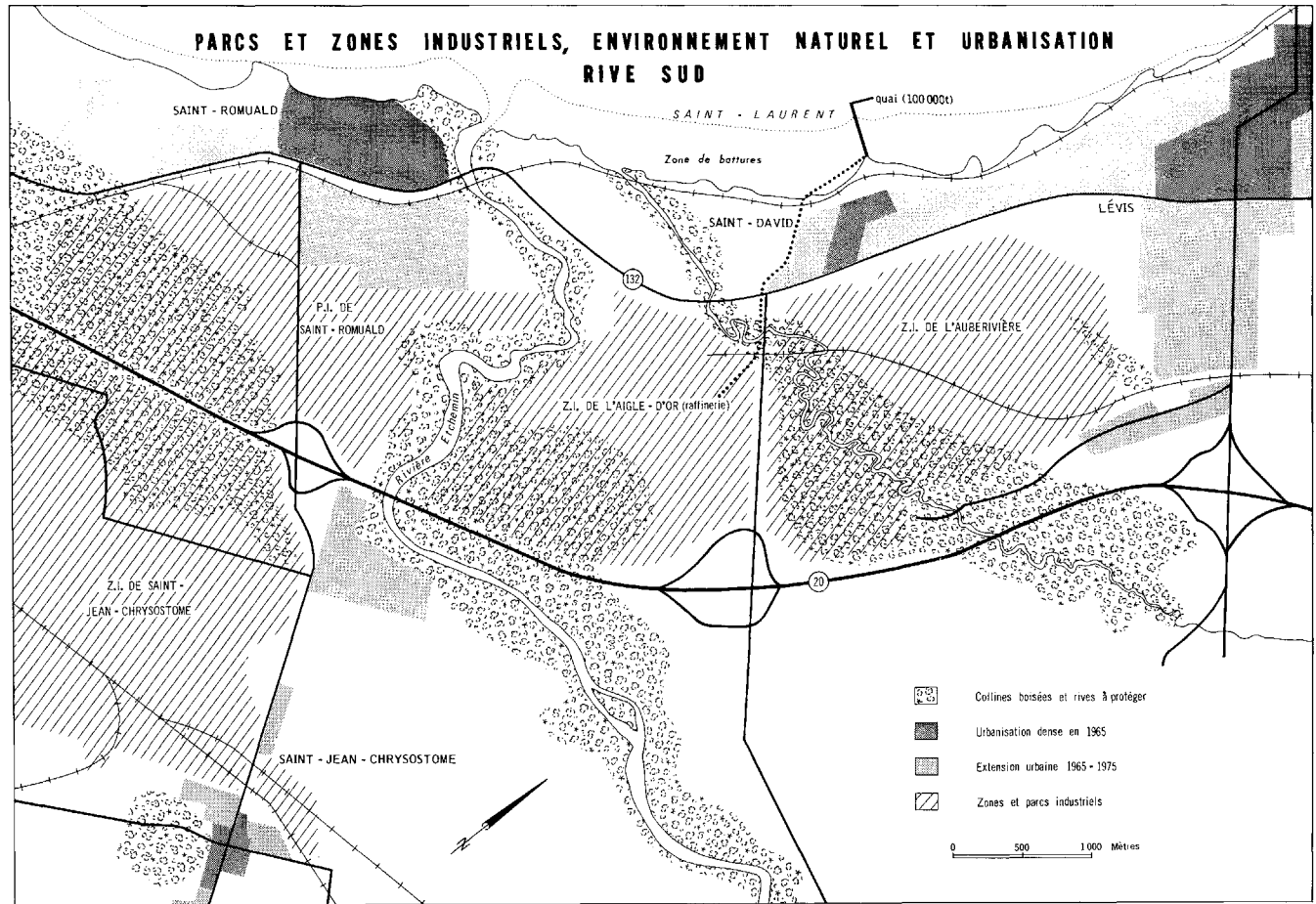
esthétiquement comme écrans aux installations industrielles. La raffinerie, établie alors au sud de l'autoroute 20, n'aurait pas dégradé le paysage comme cela s'est produit et comme on peut s'en rendre compte depuis la rive nord en particulier ; de plus, elle aurait pris ses distances vis-à-vis des zones résidentielles et se serait rapprochée de la voie ferrée transcontinentale. Au lieu de cela il a fallu construire, en bonne partie en remblai, un embranchement ferroviaire particulier, ce qui enclave un espace important compris entre celui-ci et l'autoroute, de Saint-Romuald à Lauzon¹². Considérer les éléments que nous venons d'évoquer c'était négliger les limites municipales dont les horizons étroits paralysent toute action de niveau régional.

Il faut aussi considérer, dans l'analyse du site choisi, l'idée qui a prévalu dès l'origine du projet, à savoir l'espoir d'attirer autour de la raffinerie d'autres industries et éventuellement de voir se constituer un complexe pétrochimique. Une amorce en ce sens est apparue quand la compagnie de produits chimiques *Ashland* projeta d'implanter une usine à Saint-David. Une telle réalisation, et celles qui auraient pu suivre, étant donné la direction des vents les plus fréquents et le site lui-même encore moins protégé topographiquement que celui de la raffinerie, auraient amené un processus de dégradation de l'environnement urbain qui ne semble pas avoir effleuré l'esprit des responsables locaux. D'ailleurs, depuis le démarrage de la raffinerie, aucune réserve foncière ou restriction à l'urbanisation ne s'est faite dans les territoires avoisinants ; ainsi, des développements résidentiels se sont établis à Saint-Jean-Chrysostome, à l'est de la zone industrielle, à Lévis, à l'est de celle de Saint-David ; dans les deux cas les quartiers résidentiels sont placés sous les vents dominants d'éventuelles usines (comme le sont aussi les noyaux urbains de Charny, Saint-Romuald ou Saint-David).

On peut alors s'interroger sur la rentabilité des efforts consentis pour cette réalisation qui a bénéficié d'une subvention fédérale de 5 millions de dollars et d'un dégrèvement d'impôts de 7 millions de dollars pour une création de 200 emplois permanents. L'implantation de la raffinerie était aussi subordonnée à l'approfondissement du chenal navigable du Saint-Laurent sur plusieurs kilomètres au sud de l'île d'Orléans, travaux considérables qui ont été réalisés aux frais de l'État au coût de 21 millions de dollars. Le dragage fut effectué pour amener la profondeur d'eau dans ce secteur de haut-fond de 9 mètres à 12,50 mètres à marée basse avec une possibilité de plus de 18 mètres à marée haute, profondeur nécessaire pour permettre le passage aux navires de 100 000 tonnes. Le coût d'implantation du quai de la raffinerie s'élève à 7 millions de dollars, celui de l'embranchement ferroviaire à 2 millions de dollars.

¹² En outre, la raffinerie a obtenu en novembre 1974 un contrat d'approvisionnement de cinq ans de la centrale électrique de Lennox, près de Kingston en Ontario, soit à environ 580 kilomètres de Québec. Ainsi, chaque semaine, trois trains-blocs de cinquante unités quittent la raffinerie ; l'embranchement ferroviaire tel que conçu les oblige à rejoindre Harlaka (Lauzon) pour revenir ensuite vers Saint-Romuald, soit près de 20 kilomètres de trajet inutile puisqu'il s'agit de prendre la direction de Montréal. On envisage maintenant de construire une autre voie ferrée reliant l'axe transcanadien vers l'ouest!

Figure 4



Dans ces conditions, on peut souhaiter que la « solitude de la raffinerie »¹³ demeure définitive (figure 4).

De tels frais devraient correspondre à un développement industriel important ; or tel n'est pas le cas et envisager de faire de Saint-Romuald un complexe pétrochimique est une erreur en ce qui concerne le choix du site. Si cette volonté de développer la région de Québec comme centre de raffinage existait vraiment, il aurait fallu prévoir des aménagements à cette fin¹⁴ et envisager aussi les possibilités d'une alimentation importante en pétrole brut. Celle-ci ne peut prendre appui sur des installations portuaires situées au cœur de la zone urbaine ; il faut au contraire éviter de faire pénétrer les pétroliers à l'intérieur du secteur vulnérable compris entre le coude et le goulot du fleuve à Lévis et le rétrécissement du pont de Québec. Il faut donc situer à l'est des chantiers navals de Lauzon les éventuelles installations portuaires ; un tel choix aurait dû s'imposer pour la raffinerie Aigle d'Or. De toute façon un débat sur cette question aurait été souhaitable au sein de la région avant que celle-ci, par le biais d'une municipalité, ne s'engage dans des réalisations qui sont loin d'utiliser au mieux les possibilités de l'espace régional.

Les projets de Saint-Romuald

Le quai de l'Aigle d'Or (site no 99) est-il l'amorce d'un développement comparable à celui qui a conduit à l'état actuel de l'utilisation de l'espace sur la rive opposée ? Une telle interrogation n'est pas à exclure quand on connaît les projets que voudraient faire aboutir les responsables municipaux. Depuis 1963, Saint-Romuald réclame un quai sur le fleuve pour desservir ses industries et en attirer d'autres¹⁵. La Chambre de commerce a relancé le projet à plusieurs reprises et la municipalité souhaite aussi aménager une zone portuaire à l'embouchure de l'Etchemin sur des terrains et des battures qui seraient remblayés (figure 4) ; elle dispose déjà à cette fin de plusieurs hectares¹⁶. Ce serait le développement d'une escalade déjà amorcée dans

¹³ Le Journaliste Claude Tessier, de la section économique du *Soleil*, pouvait écrire fin 1971 que « la seule ombre au tableau est celle de la solitude de la raffinerie ». L'idée d'un complexe pétrochimique dans le secteur de Saint-Romuald est toujours vivante cependant. En mars 1975, la presse a révélé un nouveau projet dans lequel l'État investirait par le biais de la Société québécoise d'initiatives pétrolières (Soquip). *Le Devoir*, 24 mars 1975, *Le Soleil* 24 mars 1975.

¹⁴ Cela veut dire des terrains pour situer les usines, mais aussi des plans d'utilisation du sol dans les zones environnantes en fonction des nuisances à envisager. Rien de tel n'a été fait et les projets d'implantations de raffineries qui ont eu cours dans la région étaient surtout dus à l'initiative de compagnies pétrolières achetant des terrains sans aucun souci d'aménagement régional ou de protection de l'environnement.

¹⁵ *Mémoire pour un quai en eau profonde*, ville de Saint-Romuald, 1963, 12 p.

¹⁶ Saint-Romuald a souvent été considérée comme un secteur possible pour implanter de l'industrie lourde. Dans sa réunion du 23 février 1972 à Lévis, le Conseil Économique Régional du Sud-est de Québec (C.E.R.S.E.Q.) relance à la fois l'idée d'un quai en eau profonde ainsi que la possibilité d'attirer de l'industrie lourde à St-Romuald.

l'usage anarchique des rives du fleuve¹⁷. Nous pensons que celles-ci, tout spécialement entre l'embouchure de la Chaudière et les chantiers maritimes de Lauzon, étant donné les conditions actuelles du développement urbain, devraient être vouées à d'autres fins qu'à des activités portuaires et industrielles.

Ainsi, le dynamisme mal orienté d'une municipalité comme Saint-Romuald risque de nuire à long terme au développement rationnel de l'ensemble de la région particulièrement en matière d'espaces industriels. Ce même dynamisme, sorti de son cadre municipal étroit et mis au service de la communauté régionale, pourrait donner de meilleurs résultats. C'est donc au niveau des structures administratives et des pouvoirs qu'elles engendrent qu'il faut agir. C'est ce que les pouvoirs publics semblaient avoir compris en 1970, lors de la création de la Communauté Urbaine de Québec ; mais on a manqué l'occasion de créer un organisme vraiment régional doté de pouvoirs réels. Le parc industriel de la C.U.Q. est un exemple du résultat obtenu.

2. *Le parc industriel de la C.U.Q. à Saint-Augustin (photo 4)*

L'initiative est venue de la Chambre de commerce régionale du comté de Portneuf qui fonda en 1969 le « Comité du parc de l'industrie lourde Portneuf-Québec », dans le but de créer un parc industriel dans Saint-Augustin, municipalité intégrée à la C.U.Q. depuis 1970. C'est donc celle-ci qui a récupéré l'initiative de départ. Les promoteurs du projet avaient vu très grand :

- immense territoire (2000 hectares) ;
- installations portuaires avec récupération des zones de battures ;
- accueil d'industries lourdes¹⁸.

Mais comment pouvait-on imaginer l'implantation d'un complexe d'industries lourdes dans un secteur situé à l'ouest de l'agglomération quand on connaît la direction des vents dominants ? Il est vrai que, dans ce même secteur, on avait déjà laissé une compagnie de pétrole acheter des terrains pour une éventuelle raffinerie. Bien que reconnaissant les avantages de la rive sud, pour de telles activités, la C.U.Q., n'y ayant pas juridiction, se devait de trouver pour son parc industriel un espace à l'intérieur des municipalités de la rive nord, ce qui limitait l'accueil aux industries propres. Cette contrainte fut clairement établie et, à la suite des recommandations des Ministères de l'Industrie et du Commerce et des Affaires municipales en 1971, le projet de parc fut réduit de 80% par rapport à la surface ini-

¹⁷ En plus du quai de la raffinerie, depuis quelques années de petites zones résidentielles naissent ici et là et la plage Garneau, à l'embouchure de la Chaudière, devient pratiquement la propriété privée des résidents qui s'y installent avec les permis de la ville de Saint-Romuald.

¹⁸ Tous ces éléments sont consignés dans le *Rapport du Comité du parc de l'industrie lourde*, mars 1970, 29 pages.



Photo 4 *Communauté urbaine de Québec, 1975. Le site du parc industriel de la C.U.Q. à Saint-Augustin. Les chiffres localisent les établissements implantés dans le parc en 1975 : 1: Carrosseries BTL ; 2: M.B. Carter ; 3: Rodrigue Métal ; 4: Vins Chantecler ; 5: Liquid Carbonic ; 6: J. Caron ; 7: Hewitt Equipment ; 8: Gasbec ; 9: Parent ; 10: bâtiment locatif. Le schéma d'aménagement de la C.U.Q. prévoit « une politique de conservation des terres agricoles et du paysage rural » dans ce secteur de Saint-Augustin-Neuveville.*

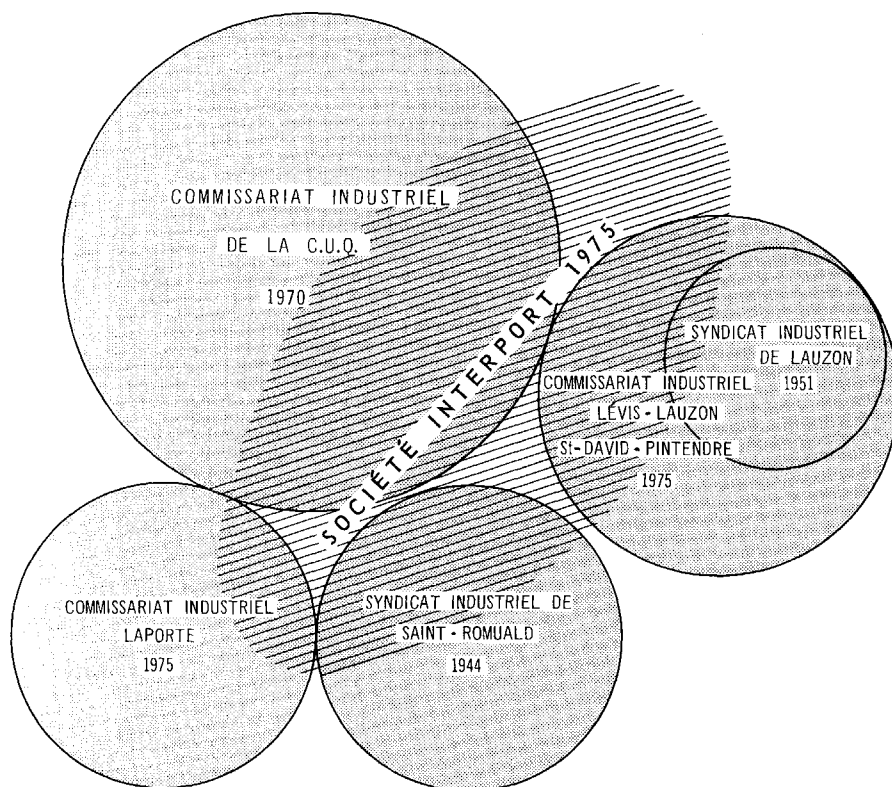
tialement prévue et il n'était plus question d'installations portuaires. La C.U.Q. héritait donc d'un projet à demi avorté, et c'est dans ce contexte qu'il faut replacer le choix du site de Saint-Augustin, qui fut présenté ensuite comme la réponse à un besoin de parc régional sur la rive nord afin d'assurer le développement des industries de transformation.

Un tel site ne devant recevoir que des industries légères, les exigences de l'espace d'accueil devenaient moins grandes et les critères généralement évoqués pour le justifier n'étaient plus valables. En effet, parce que la rive nord ne peut accueillir que des activités propres, celles-ci peuvent plus facilement s'approcher des zones résidentielles, évitant ainsi les trop longs déplacements domicile-travail ; or, Saint-Augustin est à près de 7 kilomètres de la limite ouest de la zone urbanisée continue. Les zones et parcs industriels alors existants au sein de l'agglomération, ainsi que les espaces vacants, auraient pu et pourraient toujours recevoir les activités qui se sont installées dans ce nouvel espace industriel ; celui-ci supporte les contradic-

tions qui ont prévalu à son établissement et l'analyse du bilan de ses quatre années d'existence les mettra encore mieux en évidence.

Figure 5

LE SCHÉMA DES SERVICES DE PROMOTION INDUSTRIELLE DE LA RÉGION DE QUÉBEC

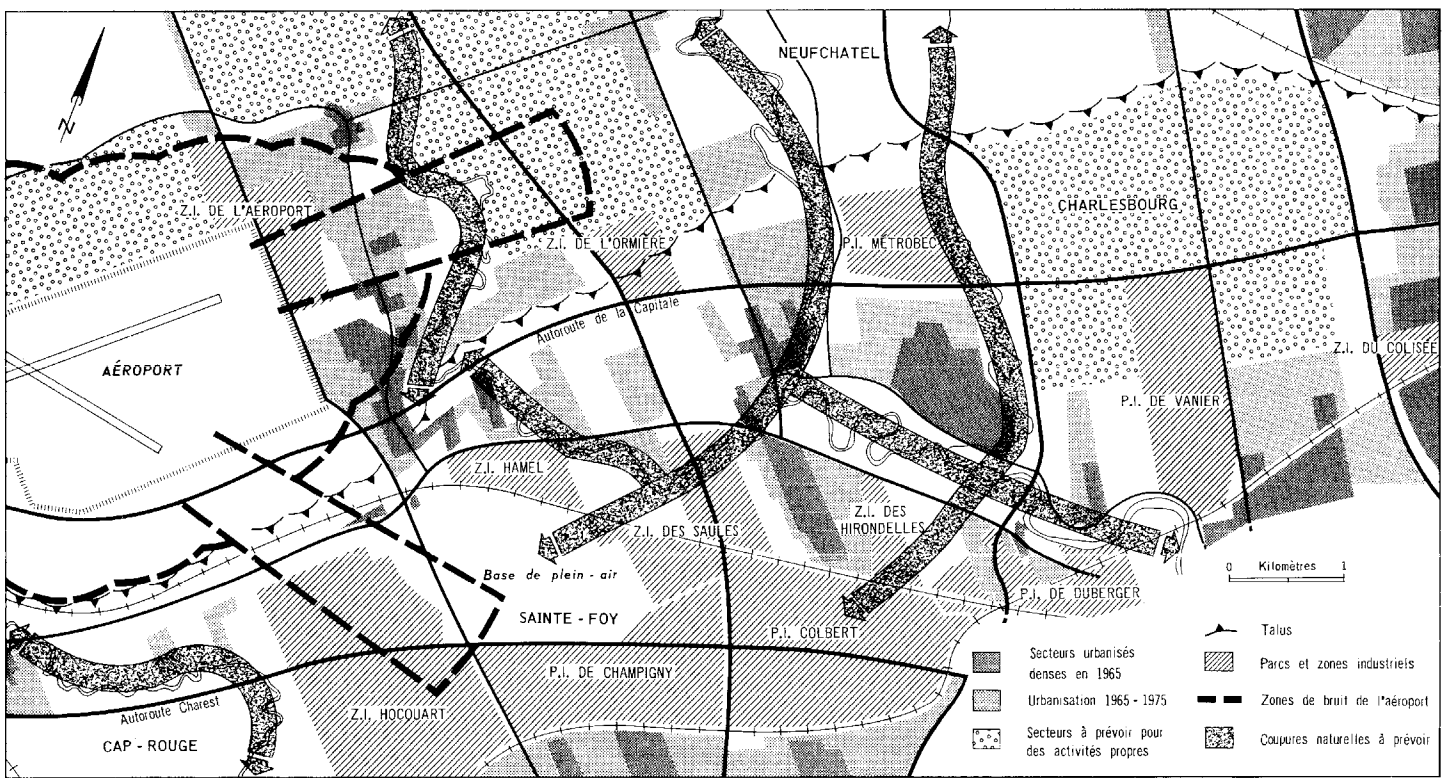


Les conséquences du choix du site de Saint-Augustin

Avec la création du parc industriel dans l'ouest de la région, on a porté l'urbanisation en pleine campagne, amorçant ainsi la destruction d'un milieu rural actif. Une réflexion sur la vocation du comté rural de Portneuf aurait pu se faire avant d'entraîner cette portion de territoire dans le tourbillon de la croissance urbaine. Le parc industriel ne pouvait d'ailleurs se référer à un quelconque cadre régional d'aménagement ; il a été la première intervention spatiale de la C.U.Q. La première phase du schéma d'aménagement a été élaborée plus tard et se trouvait donc, en ce qui concerne le parc industriel régional, devant un fait accompli. Le choix d'un type de croissance urbaine a donc été fait. La spéculation foncière, l'urbanisation sporadique et par bourrage interstitiel bourgeonnent sans aucun contrôle sérieux dans cet espace à conquérir entre la zone urbanisée actuelle et le parc industriel.

Figure 6

LA DÉPRESSION CAP-ROUGE - LIMOILOU ET SES MARGES



À l'opposé des zones portuaires, isolé dans sa grandeur, le parc industriel de Saint-Augustin est bien dans la tradition des zones et parcs de la région. Sa situation excentrique par rapport à l'agglomération a des conséquences sur l'ensemble de la rive nord. Ce vaste terrain d'accueil a paralysé, par sa seule existence, toute recherche sur la possibilité d'implanter des terrains industriels ailleurs dans la région. Depuis la création de la C.U.Q. en 1970, l'interdiction de créer de nouvelles zones industrielles à l'intérieur de ses limites n'a pas eu que d'heureuses conséquences ; des secteurs au potentiel intéressant pour les activités industrielles se trouvent détournés de cette vocation vers d'autres formes d'utilisation qui ne sont pas forcément les meilleures. Ainsi, le long de l'autoroute de la capitale se développent des zones résidentielles dans un environnement de bruit difficilement acceptable. On aboutit à la situation paradoxale d'un parc industriel dans un environnement champêtre et boisé des plus agréables et de secteurs résidentiels dans des zones dégradées et bruyantes ¹⁹.

Si ce que nous venons de présenter peut être considéré comme un certain bilan de l'établissement du parc industriel régional, il reste qu'aux yeux de ses promoteurs le véritable bilan se chiffre par les activités accueillies qui doivent sans doute dépasser en compensation les sacrifices consentis.

Le bilan des activités du parc industriel de la C.U.Q.

Après quatre années complètes de fonctionnement, soit de 1972 à 1975, les résultats obtenus sont les suivants (tableau 2) :

- 13 établissements totalisent 550 emplois environ ;
- de ces 550 emplois, seulement 200 sont vraiment nouveaux pour la région (les autres sont des emplois relocalisés) ;
- 180 emplois peuvent être considérés comme véritablement industriels ou liés à des entreprises de fabrication (7 établissements).

Le parc industriel est en train de devenir un parc d'entreprises de distribution et de services dans les secteurs de la machinerie lourde (4 établissements, 319 emplois), de la distribution de propane, de gaz carbonique, d'acier, l'ensemble regroupant 376 emplois sur 550 (68% des emplois du parc). Il est peu à peu détourné de sa vocation première, qui était d'implanter des industries de transformation et devient de plus en plus un parc de relocalisation (67% des emplois sont issus de ce processus). Or, de par sa situation, le parc industriel de la C.U.Q. ne convient pas à la majorité des petites entreprises du tissu urbain qui souhaiteraient se relocaliser ; il draine vers l'ouest des activités qui s'établiraient plus près de la zone urbanisée si des terrains étaient prévus à cet effet, dans de meilleures con-

¹⁹ En plus des abords de l'autoroute de la capitale déjà signalée, il faut envisager le futur prolongement du boulevard Henri IV et le secteur de l'aéroport où, depuis une dizaine d'années, des quartiers résidentiels se développent dans le cône de bruit est de la piste principale, qui a été allongée pour recevoir de plus gros appareils (figure 6).

Tableau 2

Les établissements du Parc Industriel de la C.U.Q.

<i>Nom de l'établissement</i>	<i>Type d'activités</i>	<i>Année</i>	<i>Emplois</i>	<i>Emplois nouveaux</i>
1. Vins Chanteclerc*	vin	1972	10	10
2. Carosseries BTL*	bennes de camion	1972	40	40
3. Liquid Carbonic*	gaz carbonique	1972	7	0
4. Rodrigue Métal*	charpente métallique	1973	60	60
5. M.B. Carter*	machinerie de scieries	1973	20	20
6. Jean Caron*	meubles modulaires	1974	10	10
7. Hewitt Equipement	machinerie lourde vente et service	1975	200	20
8. Gasbec	distribution de propane	1975	40	0
9. Parent*	maisons préusinées en bois	1975	30	18
10. Federal Equipement	machinerie lourde vente et service	1975	35	0
11. Mussens Equipement	machinerie lourde vente et service	1975	60	0
12. Cusson Tractotecnic	machinerie lourde vente et service	1975	24	12
13. Russel Steel	entrepasage et distribution	1975	10	10
TOTAL			546	200

* Les établissements marqués d'un astérisque sont des entreprises de fabrication ; les 10, 11, 12 et 13 sont des implantations dont le démarrage est prévu en 1976.

ditions pour la qualité du développement urbain. Peu à peu le parc industriel va sans doute se remplir et les responsables de son développement pourront se prévaloir de résultats qu'ils qualifieront de positifs (actuellement, la partie occupée atteint environ 20% de l'espace total) ; mais en fait, les industries qu'ils croyaient attirer ne seront pas là, et ce qui pouvait apparaître comme un effort de planification territoriale n'en est pas un. Le parc industriel devient ce qu'il ne voulait pas être, un espace où les véritables industries sont rares, comme dans beaucoup de zones et parcs de la région. Alors que la création du parc pouvait se présenter comme une opération d'aménagement du territoire et de développement régional, elle devient une mauvaise opération d'urbanisme.

3. *Un processus continu de désintégration de l'espace régional*

La création du parc industriel régional ainsi que l'équipement des Battures de Beauport, l'implantation de la raffinerie Aigle d'Or, les projets de Saint-Romuald ou l'installation du port pour conteneurs, sont autant d'activités qui ont été ou sont envisagées séparément et non en fonction

d'un développement intégré utilisant au mieux l'espace régional. Le cas le plus récent illustrant la continuité de ce processus est celui du projet d'aluminerie.

Le cas du projet d'aluminerie

C'est aux limites de Saint-Augustin et de Neuville, en bordure du Saint-Laurent qu'on a envisagé d'implanter une aluminerie au cours de l'année 1975. Bien que sollicité par le commissariat industriel de la C.U.Q. ce projet semble prendre la région par surprise, tant sur le plan spatial que par le type d'industrie concerné. Le secteur de l'aluminium n'a en effet été envisagé par aucune des nombreuses études faites sur la région depuis quelques années. Or, c'est sans doute le premier projet d'envergure à se présenter ; ceci montre la portée limitée des études de développement industriel et de facteurs de localisation en l'absence d'une politique de développement et d'aménagement industriel du territoire. La C.U.Q. a dû procéder à l'expropriation de plus de 300 hectares, faisant peu de cas des terres agricoles, des éléments naturels et écologiques et de l'état du développement urbain ; acceptant d'emblée des travaux importants pour l'accès aux réseaux électriques, routiers, ferroviaires et la construction d'un quai, et refusant de considérer tous ces éléments dans leur contexte régional. Doit-on attribuer à la conception géographique trop étroite du territoire de la C.U.Q. le choix d'un tel site ? Ce n'est pas à exclure ; sur la rive nord en effet, seule la région de Saint-Augustin possède de vastes espaces non urbanisés ayant accès au fleuve. De plus, les responsables régionaux semblent plus subir le développement que l'orienter, soumis qu'ils sont aux exigences des investisseurs extérieurs, exigences qu'ils présentent trop facilement comme des facteurs impératifs de localisation. L'opposition au projet a grandi au cours de l'automne 1975 jusqu'à le remettre en cause. À la même époque sortait la deuxième phase du schéma d'aménagement de la C.U.Q. qui prévoit dans l'ouest de l'agglomération « une politique de conservation des terres agricoles et du paysage rural qu'appuieraient des mesures visant à intensifier et rentabiliser l'exploitation agricole dans le but d'empêcher la mise en friche et le démembrement des terres actuelles et de contrôler le développement urbain en zone péri-urbaine » (Schéma d'aménagement de la C.U.Q. page 47). Recommandation tardive sans doute, étant donné que l'implantation du parc industriel de la C.U.Q. a déjà amorcé dès 1970 la voie de l'urbanisation et lancé la municipalité de Saint-Augustin dans un processus de croissance au détriment de l'espace agricole.

Le projet d'aluminerie, en créant un deuxième point d'ancrage industriel dans Saint-Augustin, à 6 kilomètres à l'ouest du parc industriel actuel, et un quai sur le fleuve en dehors de toute perspective de développement portuaire intégré, ferait faire un pas de plus à l'émiettement industriel et portuaire de la région. Ce projet confirme l'improvisation en matière d'utilisation de l'espace et révèle l'inadéquation des structures d'accueil mises en place depuis quelques années.

Les relocalisations industrielles

Le processus de rénovation urbaine amorcé par la ville de Québec ne va pas sans poser des problèmes tant pour le relogement des personnes que pour la relocalisation des entreprises. Cette dernière question est importante à l'échelle de l'agglomération, mais c'est dans un esprit nouveau qu'elle doit être abordée. Jusqu'à maintenant, les relocalisations ont plutôt été considérées par les autorités locales comme une contrainte, une conséquence de la rénovation urbaine, alors qu'il faudrait les concevoir comme faisant partie d'une stratégie d'aménagement de l'espace urbain et de développement des entreprises. Pas plus que les résidents ne devraient avoir à quitter leur quartier, les entreprises qui leur procurent des emplois ne devraient avoir à trop s'en éloigner, mises à part celles causant des nuisances inacceptables. L'opération de remodelage du tissu urbain doit être conçue globalement, sinon l'on risque de détruire les liens de dépendance qui existent depuis des dizaines d'années et d'amplifier un processus déjà amorcé de désintégration de la vie de quartier.

Beaucoup d'entreprises ont des besoins de relocalisation ou de réaménagement et risquent, en l'absence d'actions appropriées, d'avoir à fermer leurs portes ou à partir en banlieue. Sur la rive nord, les établissements concernés se situent essentiellement dans la Basse-Ville de Québec, dans le secteur urbanisé de la Côte de Beauport et dans le secteur de Loretteville-Saint-Émile. Sur la rive sud ils se situent dans les noyaux urbains de Lévis, Lauzon, Saint-Romuald et dans la zone industrielle de la Traverse.

Les implications des relocalisations se situent à plusieurs niveaux :

- celui des besoins en espaces
- celui de la localisation de ces espaces
- celui des besoins en bâtiments industriels.

Si quelques entrepôts du Bassin Louise peuvent trouver une relocalisation adéquate sur les Battures de Beauport, il n'en est pas de même pour la plupart des entreprises.

Nos enquêtes ont permis d'apprécier les besoins en matière de relocalisation ; ce n'est certes qu'une vague approximation, mais elle nous paraît toutefois suffisante pour permettre d'en tirer des conclusions sur les actions à entreprendre. Sur une quarantaine d'exemples de relocalisation effectuées au cours des dernières années, il ressort que dans 50% des cas l'établissement qui se relocalise double sa surface de plancher ; dans 40% des cas il la triple ou la quadruple, et pour les 10% restant l'agrandissement est encore plus important. Nous avons donc choisi le coefficient 2 pour évaluer très approximativement et au minimum les besoins en espace de relocalisation²⁰ ; au total ils s'élèvent à environ 400 hectares. La disponibilité

²⁰ Pour évaluer les relocalisations à envisager nous avons considéré les conditions de fonctionnement de l'établissement, les besoins et les projets de l'entreprise, la localisation actuelle et ses conséquences.

en terrains dans les zones et parcs industriels de la région pourrait répondre à ces besoins si un certain nombre d'entre eux était localisé en fonction de ceux-ci, ce qui n'est pas le cas. Les parcs industriels de banlieue sont inadéquats pour ces relocalisations, même s'il s'en fait depuis quelques années en l'absence d'autres possibilités. Dans 75% des cas, les besoins de la Basse-Ville de Québec doivent être satisfaits dans un rayon ne dépassant pas, à l'ouest, le secteur de Vanier, Métrobec apparaissant déjà trop éloigné²¹.

Sur la rive nord, les secteurs de relocalisation à retenir sont donc dans les quartiers de Saint-Malo, de Vanier, du Colisée, de Limoilou et de la Canardière. Or, dans ces quartiers, les terrains industriels actuels, même restructurés, ne peuvent pas répondre à plus de la moitié des besoins. Dans une première urgence, on peut donc envisager un agrandissement du parc industriel de Vanier de part et d'autre de l'autoroute de la Capitale et l'affirmation de la vocation de relocalisation de ce secteur (or dans cet espace le schéma d'aménagement prévoit la création d'un centre urbain secondaire privilégiant la fonction résidentielle). Une opération similaire pourrait s'engager sur la rive sud avec la zone industrielle de l'Auberivière à Saint-David, qui est dans une position centrale par rapport à l'espace urbanisé²².

Mais ces mesures immédiates de réserves foncières ne sont pas suffisantes ni pleinement satisfaisantes. Une politique de relocalisation est plus exigeante et ne devrait pas se limiter à l'offre de terrains ; bien souvent, ce sont des bâtiments industriels qui sont nécessaires aux entreprises. Offerts à la vente ou en location, ces bâtiments, préalablement construits par une autorité régionale, sont une possibilité à considérer²³. Enfin, un vaste mouvement de relocalisation au sein de la région pourrait aboutir à un certain gaspillage d'espace, ce qui est à éviter. Il faut donc envisager la possibilité d'aménager des zones industrielles à étages : immeubles collectifs à plusieurs niveaux à usage industriel, équipés de rampes pour les véhicules et parfois d'un cloisonnement souple permettant les extensions. Construites par les pouvoirs publics et offertes en location aux entreprises, elles permettent l'intégration à un centre urbain préexistant en s'implantant

²¹ Ouvert en 1972, par une société immobilière et pour répondre au désir de la ville de Québec de procéder à des déménagements d'entreprises, le parc Métrobec n'a pas réussi à répondre à la vocation qu'il s'était donnée ; le pouvait-il en l'absence d'une politique véritable de relocalisation ? Le seul établissement venant de la Basse-Ville de Québec est l'entrepôt Drolet.

²² Si des mesures de niveau régional ne sont pas prises pour affirmer cette vocation, la zone risque de changer d'affectation devant la pression du développement domiciliaire. C'est sous la pression d'un investissement éventuel que Saint-David avait créé cette zone industrielle à la fin de 1970 alors que la compagnie *Ashland* du Texas, envisageait de construire une usine de noir de carbone (figure 4).

²³ Nouveauté pour la région, la Société de Développement Industriel du Québec (SDI), conjointement avec la C.U.Q., a construit en 1975 un tel bâtiment dans le parc industriel de Saint-Augustin. C'est le genre de réalisation fort utile pour la région, mais qu'il est aberrant de localiser en zone péri-urbaine ; une telle infrastructure d'accueil pour la petite entreprise a sa place au sein de l'agglomération.

à proximité du lieu actuel des demandeurs potentiels. Palliatifs à la contrainte foncière, ces zones industrielles en hauteur peuvent aussi servir de bâtiments de transition pour des entreprises en croissance ; elles conviennent particulièrement bien à des ateliers de mécanique, de produits métalliques, d'imprimeries ou pour des usines de chaussures, de vêtements, de produits électriques ou électroniques. Dans l'agglomération de Québec, elles pourraient être associées à des opérations de rénovation urbaine dans les quartiers de la Basse-Ville ; mais il faut préalablement définir une politique de relocalisation et les moyens de l'appliquer.

Le problème de l'aluminerie, comme celui des relocalisations, met en évidence la relative inadéquation entre les réalisations mises de l'avant depuis quelques années et les réalités régionales. La multiplication des terrains industriels n'épouse ni les possibilités, ni les besoins de la région. Il semble bien que le concept de zone et parc industriels, tel qu'il se concrétise actuellement, ne soit plus suffisant pour planifier l'utilisation de l'espace à des fins industrielles. Il convient mal aux relocalisations qui exigent des actions plus novatrices, un remaniement plus délicat du tissu urbain qui s'accommode difficilement de l'implantation d'une vaste zone homogène trouant la trame urbaine et repoussant l'urbanisation. Il convient tout aussi mal aux industries d'envergure pour lesquelles un espace industriel planifié, au parcellaire déjà défini, au remplissage progressif par des entreprises petites ou moyennes et aux infrastructures en partie utilisées est un cadre inopérant ; tout au moins pourrait-on penser, dans une première étape, à des réserves foncières qui permettraient d'accueillir des investissements éventuels et surtout de planifier le développement urbain en conséquence. La région gagnerait à s'engager dans une réflexion à ce sujet.

Tout aussi inadéquate nous apparaît cette stérile compétition, qualifiée de saine concurrence par certains, entre les organismes de promotion industrielle qui bourgeonnent à travers la région, et constituent une autre forme non moins réelle de désintégration de l'espace régional.

Les cadres d'intervention de la promotion industrielle

N'ayant aucun contrôle sur la rive sud, la C.U.Q. y voit naître des organismes de promotion industrielle. Si les Syndicats industriels de Lauzon et Saint-Romuald sont anciens, deux nouvelles commissions industrielles viennent de naître (1975) :

- celle de l'est qui intègre le Syndicat de Lauzon en ajoutant la participation des municipalités voisines de Lévis, Saint-David, et Saint-Louis-de-Pintendre ;
- celle de l'ouest de la Chaudière qui, formée sous le nom de Commission industrielle Laporte, regroupe les municipalités de Bernières, Saint-Étienne, Saint-Nicolas et Saint-Rédempteur.

Les politiques récentes du ministère de l'Industrie et du Commerce favorisent la création de tels commissariats industriels²⁴. S'il est préférable de voir les municipalités se grouper pour de tels projets, il n'en reste pas moins qu'elles reconstituent au sein de l'agglomération un processus de concurrence entre les différents secteurs qui la composent. Effort stérile et coûteux pour promouvoir des facteurs de localisation industrielle qui sont de niveau régional. Enfin, cinq ans après la création du commissariat industriel de la C.U.Q., un nouvel organisme parallèle est en train de naître, la Société *Interport*, dans le but d'assurer le développement industriel en bénéficiant des avantages offerts par l'infrastructure portuaire et en contribuant à son développement ; il s'agit, à peu de choses près, du même rôle qu'on avait attribué à la C.U.Q. en 1970 (voir le schéma des services de promotion industrielle de la région, figure 5). Que peut faire de mieux ce nouvel organisme que n'a déjà fait ou essayé de faire le commissariat industriel de la C.U.Q., plusieurs fois qualifié de très efficace ?

La région doit viser à une action plus cohérente. La création de la C.U.Q. aurait pu être un pas dans ce sens si le cadre ainsi créé avait été conçu en relation avec les réalités régionales.

III. LES POSSIBILITÉS DE L'ESPACE RÉGIONAL, ANALYSE PROSPECTIVE

Ni la rive sud, ni la majeure partie du rebord des Laurentides (Valcartier, Stoneham, Lac-Beauport, Lac-Delage) ne sont compris dans le territoire de la C.U.Q. (figure 3). En créant ainsi l'organisme régional, on venait de mettre en place une structure administrative qui ne correspond en rien à une réalité géographique.

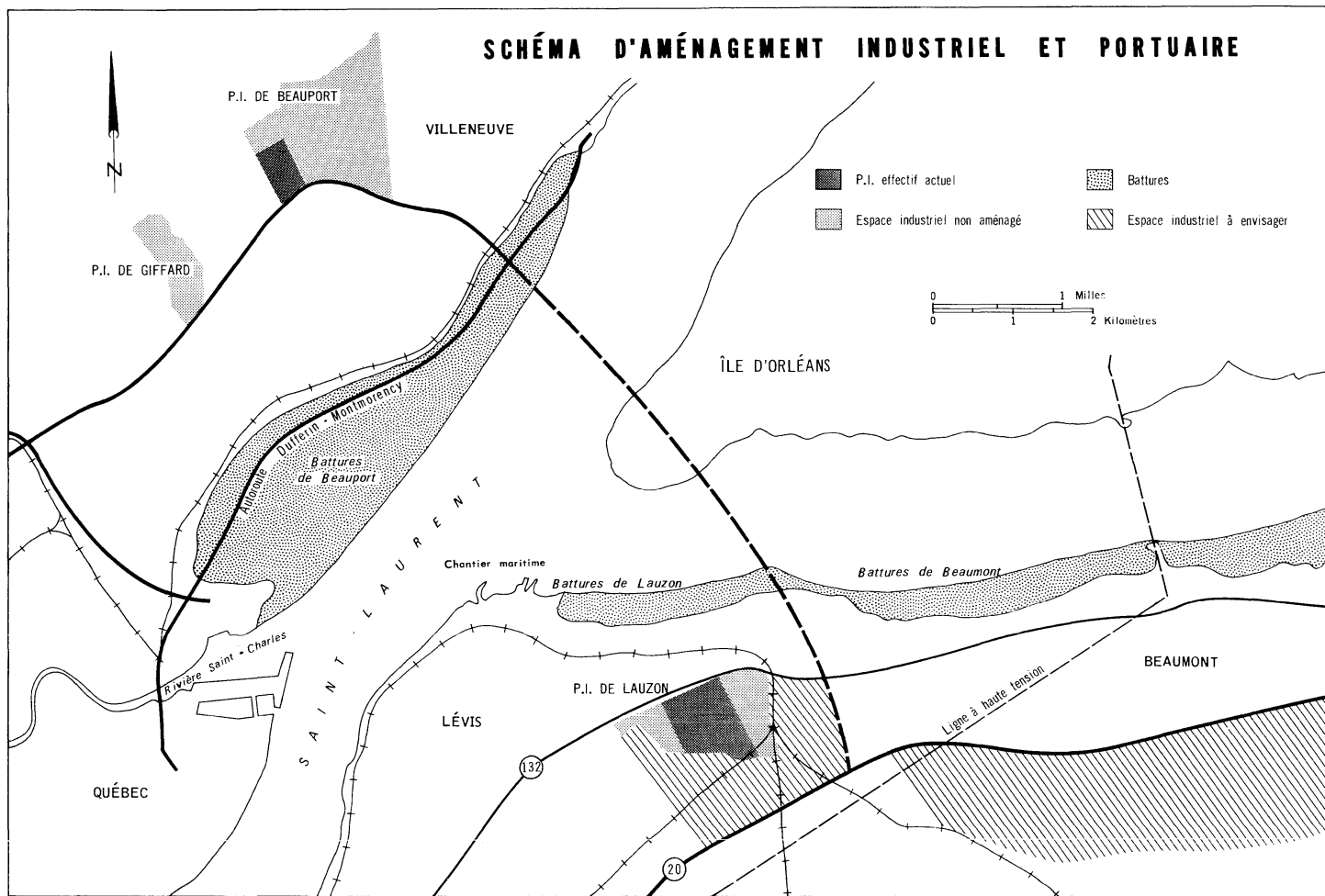
1. *La C.U.Q. : un cadre inadéquat*

Entre les zones rurales de Portneuf et celles de la Côte de Beaupré, un développement urbain respectant les terres agricoles ne pouvait s'accommoder d'une urbanisation s'étirant d'est en ouest. Or, ce phénomène est largement amorcé par l'implantation d'un pôle touristique et récréatif dans l'est (Mont Sainte-Anne) et par des tentatives d'implantation d'un « pôle industriel » dans l'ouest (Saint-Augustin) ; ces deux éléments étant reliés ou en passe de l'être par des autoroutes ou de grandes voies de circulation, fortes consommatrices d'espace. Le cadre même de la C.U.Q. est impuissant à contenir ce processus ; cette inadéquation du cadre d'intervention est fondamentale et le Schéma d'aménagement n'insiste guère sur ce fait capital.

— En excluant les Laurentides, donc des terres essentiellement non-agricoles, la C.U.Q. s'empêchait d'y prévoir des développements urbains planifiés dans un environnement riche de possibilités ; aménagements déli-

²⁴ Depuis 1972, le MIC a mis sur pied un programme de stimulation aux commissariats industriels qui se concrétise par une subvention couvrant 50% des frais d'un commissariat industriel (*Programme de stimulation à la création de commissariats industriels*, M.I.C., Direction de l'infrastructure industrielle, juillet 1972, 16 pages).

Figure 7



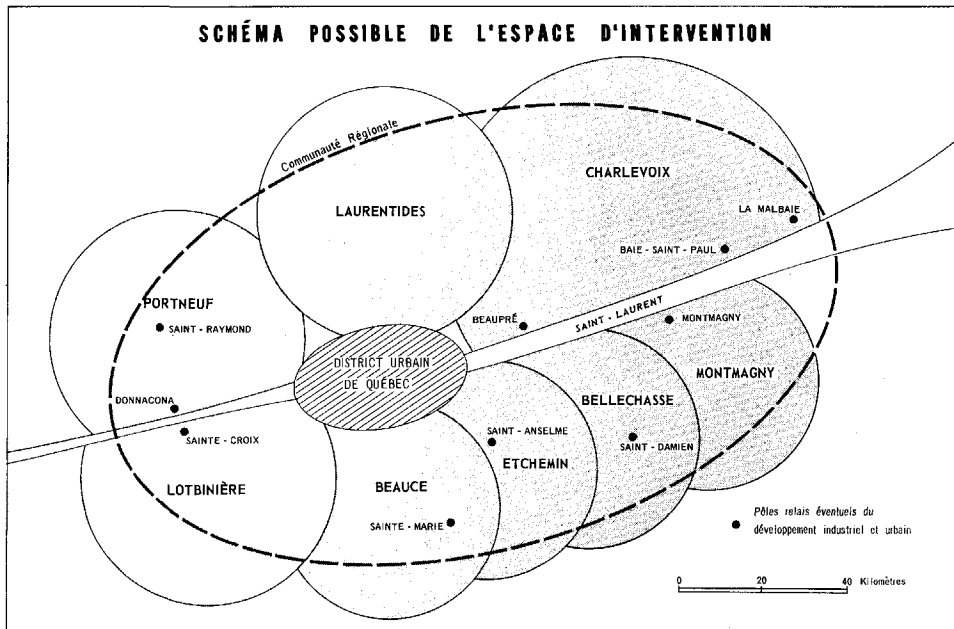
cats sans doute, mais qu'il fallait à plus forte raison avoir sous contrôle. Au lieu de cela, on assiste à une urbanisation sauvage, écologiquement mauvaise et socialement injuste, par la privatisation des lacs et des plus beaux sites.

— En absorbant une vaste zone agricole comme Saint-Augustin et en y implantant un parc industriel, c'était considérer tout territoire agricole comme potentiellement urbanisable ; c'est ainsi que les promoteurs immobiliers l'ont compris, aidés en cela par la municipalité.

— En n'intégrant pas la rive sud, la C.U.Q. se coupait toutes les possibilités d'utiliser les espaces plats, les écrans rocheux et boisés et les infrastructures de ce secteur à des fins industrielles ; elle était réduite à utiliser la rive nord pour ces mêmes fins en y ouvrant le parc industriel métropolitain, en faisant miroiter des projets aberrants sur les Battures de Beauport et en tentant dans le cas de l'aluminerie, un véritable « coup de force » en matière de choix d'espace pour une implantation industrielle.

Les études de la Commission d'aménagement se voyaient dès le départ limitées à un périmètre étriqué ; à l'intérieur de ce périmètre le Schéma propose ainsi de faire naître des « centres secondaires ou pôles-relais » (Schéma d'aménagement de la C.U.Q. page 18). Un territoire d'étude plus étendu, et reflétant mieux la réalité régionale, aurait pu permettre de présenter d'autres alternatives de développement, comme celle intégrant les régions périphériques et s'appuyant sur des villes-relais plus authentiquement décentralisatrices et aussi plus vivifiantes pour le milieu rural. En ce sens, les nouvelles possibilités à explorer passent inévitablement par la définition d'un nouvel espace d'intervention (figure 8).

Figure 8



2. *Un impératif régional : le développement industriel à l'est*

L'analyse géographique des terrains industriels actuels, des tendances récentes, des projets et des conditions régionales, conduit à ce choix qui pourrait être l'amorce d'une restructuration de l'espace industriel d'ensemble. Le schéma proposé montre l'intégration qu'il faut rechercher entre les activités industrielles et portuaires, les zones urbanisées et les conditions de l'environnement et aussi entre les espaces sur les deux rives du fleuve (figure 7). Le schéma s'appuie sur des équipements et infrastructures existants ou à développer :

- le parc industriel de Beauport dont l'aménagement pourrait être étendu ;
- les battures de Beauport ;
- les battures de Lauzon à l'est des chantiers maritimes ;
- le parc industriel de Lauzon dont l'agrandissement est possible jusqu'à l'autoroute 20²⁵.

La vocation de ces espaces est diverse et c'est ce qui fait leur intérêt. Si, sur la rive nord, il ne peut être question que d'activités propres, sur la rive sud, avec des mesures adéquates, les contraintes sont moins grandes. Le parc industriel de Lauzon a une forte capacité portante et plus à l'est les espaces disponibles sont vastes et la topographie permet des aménagements limitant la pollution visuelle (signalons qu'avec l'ouverture de l'autoroute 20 en 1968, l'agriculture et le paysage rural ont été perturbés). Puisqu'il est projeté d'établir un nouveau lien entre les deux rives du fleuve, le choix de l'emplacement doit s'intégrer aux possibilités de développement de l'agglomération comme de l'ensemble de la région de Québec. Un axe qui prolongerait l'autoroute de la capitale par l'île d'Orléans répondrait à ce but²⁶. La zone de battures entre les chantiers maritimes et le point d'aboutissement de ce futur lien pourrait éventuellement recevoir des installations portuaires nécessaires à la rive sud. Au-delà, pour éviter la zone urbanisée, un point d'ancrage portuaire pour des industries utilisatrices de matières premières en vrac (type aluminerie avec usage d'un convoyeur par exemple) pourrait épouser au mieux la déchirure déjà pratiquée dans le paysage par les lignes électriques de l'Hydro-Québec. Il faudrait alors étudier la possibilité de réserver pour des industries de base le secteur situé au sud de l'autoroute, préservant ainsi les espaces naturels et historiques de Beaumont. Les infrastructures ferroviaires et autoroutières existantes seraient utiles,

²⁵ Dans ce schéma, les zones industrielles de la Martinière et Fréchette, en raison de leur topographie descendante et des points de vue qu'elles permettent ainsi sur le fleuve, la pointe de l'île d'Orléans, la Côte de Beaupré et les Laurentides, devraient être réaffectées à d'autres fins. Leur faible taux d'occupation, inférieur à 5%, permet aisément cette mutation.

²⁶ Cette communication autoroutière pourrait aussi envisager la possibilité de s'associer à une liaison ferroviaire et peut-être à un système de transport collectif du type monorail. Ceci serait à considérer dans un plan d'ensemble d'aménagement et de développement, qui amènerait dans l'est de Lauzon un complexe industriel ; il serait ainsi relié aux zones résidentielles de la rive nord.

tout comme les reliefs et boisés qui devraient permettre un aménagement paysager intéressant.

Le schéma que nous présentons est un exemple de possibilité de développement en opposition avec l'émiettement des espaces et des efforts qui caractérisent le développement industriel actuel de la région ; il suppose une structure administrative intégrant les deux rives. Si, depuis 1970, la région s'était développée selon un schéma semblable, elle serait mieux en mesure d'accueillir aujourd'hui un éventail d'activités répondant à ses possibilités et à ses besoins. En ce sens, l'action à entreprendre se situe autant au niveau des structures administratives qui règlent actuellement l'usage de l'espace, qu'au niveau des seuls espaces industriels.

Cependant, une amorce en ce sens doit s'accompagner d'une restructuration des espaces industriels existants. C'est le problème des relocalisations déjà abordé, mais aussi celui du réaménagement des terrains industriels existants. Si certains terrains industriels doivent changer de vocation (Fréchette, la Martinière, Lagueux par exemple), d'autres doivent s'orienter vers une réduction de leur espace disponible en tenant compte de leur situation ainsi que de leur environnement naturel et urbain. Ainsi, de vastes espaces de collines boisées, des rives de cours d'eau, sont à exclure des possibilités d'implantations industrielles ; ailleurs, la nécessité d'établir des chemine-ments verts s'impose pour couper les blocs contigus de terrains industriels qui nuisent à un développement urbain harmonieux (cas de la dépression Cap-Rouge-Limoilou, figure 6). Le taux d'occupation des terrains actuels (tableau 1) reste donc assez théorique et traduit parfois assez mal la réalité en terme de disponibilité et de possibilités réelles d'accueil aux activités. Cette opération de « remembrement industriel » ne constitue qu'un élément d'une stratégie d'aménagement industriel appliquée à la région de Québec, stratégie qui pourrait s'orienter vers une nouvelle conception de l'espace régional.

3. *Un nouvel espace d'intervention à définir*

Une région, une agglomération, ne peuvent plus, ne doivent plus accepter la croissance à n'importe quel prix. C'est pourtant dans ce sens que semble s'être effectué le développement de la région de Québec depuis quelques années. D'une manière générale, on peut dire que les grands équipements réalisés ont eu tendance à dégrader le milieu de vie de l'agglomération ainsi que son potentiel récréatif et touristique, sans lui apporter une contrepartie satisfaisante dans le secteur du développement industriel et portuaire. Il s'agit d'une politique de gaspillage qui consiste, pour l'État, à financer les infrastructures et les études, tout en ne se donnant pas les moyens et les outils du développement industriel qui permettraient de les rendre opérationnels. Les pouvoirs publics se laissent ainsi enfermer dans une situation de dépendance et d'attentisme vis-à-vis de la bonne volonté des investisseurs. C'est sur cette bonne volonté que reposent les politiques du MIC qui, par des programmes divers, multiplient l'offre de terrains in-

dustriels²⁷, livrant ainsi l'espace pour tenter de se donner le maximum de possibilités de satisfaire les exigences des investisseurs. Celles-ci devraient cadrer avec les orientations de développement que se doit de définir la région et non être des impératifs auxquels la région doit se soumettre. Elle a en effet la possibilité de s'engager dans des voies nouvelles ; différentes raisons permettent de le dire :

- la qualité de l'environnement de l'agglomération n'est pas encore trop altérée ;
- l'industrie y étant peu développée, des innovations en matière d'aménagement de l'espace peuvent encore être conçues ;
- le développement portuaire n'étant peut-être qu'à ses débuts laisse encore la porte ouverte aux meilleurs choix possibles ;
- des relocalisations d'activités liées à des opérations de rénovation urbaine peuvent, avec la participation des intéressés, amorcer un développement original ;
- de petits pôles urbains peuvent servir d'appui à un développement régional équilibré, évitant l'hypertrophie de l'agglomération, alimentée par le drainage des régions périphériques.

À l'échelle de la province et encore plus à l'échelle de la région, il n'y a aucune commune mesure entre la population du noyau urbain central et la population des villes périphériques. Cet état de fait doit orienter les choix de croissance à privilégier. Après Montréal, Québec est la seule région où plus de 50% de l'emploi industriel est concentré dans la zone métropolitaine²⁸. C'est plus de la moitié de la population de la région administrative qui est regroupée dans l'agglomération de Québec (500 000 habitants par rapport à une population régionale de 930 000) ; les villes de la région ont un poids démographique insignifiant²⁹.

²⁷ Depuis 1961, la *Loi des fonds industriels* donne à une municipalité une marge de crédit lui permettant d'adopter un règlement d'emprunt dans le but d'acquérir des terrains pour fins industrielles. Depuis 1972, Programme de stimulation à la création de commissariats industriels. Depuis 1973, Programme d'aide au développement de parcs industriels municipaux.

²⁸ D'après *l'Étude de cadrage (La zone spéciale de Québec rapport sectoriel, économie, avril 1973, 283 pages)* le taux d'emplois industriels de la zone métropolitaine régionale par rapport à l'emploi industriel urbain total de la région administrative considérée se répartit ainsi: Montréal = 78,7%

Québec = 51%

Sherbrooke = 40%

Trois-Rivières = 19%

²⁹ La hiérarchie urbaine comparée de la région et de la province donne le classement suivant (nombre d'habitants en 1971, OPDQ).

Québec	450 000	Montréal	2 500 000
Thetford-Mines	26 000	Québec	450 000
Rivière-du-Loup	16 000	Conurbation du Saguenay	130 000
Saint-Georges	14 000	Hull	123 000
Montmagny	13 000	Trois-Rivières	100 000
Donnacona	6 000	Sherbrooke	90 000

Étant donné cette structure urbaine, quels doivent être la place et le devenir de l'agglomération de Québec dans le réseau urbain provincial et dans celui de la région numéro 3 ? Débat important qui, jusqu'à présent, ne semble pas avoir dépassé les bureaux des planificateurs. On peut penser que l'agglomération de Québec a atteint un seuil qui doit conduire à une croissance modérée et surtout réorientée et conçue différemment. Dans ce cas, c'est vers un développement industriel sélectif qu'il faut tendre, un développement qui ne doit pas se faire au détriment de celui des petits centres urbains périphériques qui doivent pouvoir accueillir une bonne part de la croissance urbaine dans les années à venir³⁰.

Freiner la croissance urbaine telle qu'elle se fait actuellement au pôle urbain principal et refuser un développement industriel qui se ferait aux dépens des régions périphériques supposent un processus de développement et d'aménagement les intégrant et donc la définition d'un nouveau cadre spatial d'intervention évitant la multiplication coûteuse et concurrentielle des organismes de promotion industrielle, le développement de l'urbanisation en tache d'huile autour de Québec et le gaspillage des terres agricoles.

Ce cadre d'action pourrait comprendre deux niveaux :

- un niveau urbain restreint s'appuyant sur les contours actuels de la tache urbaine ; au-delà de ce « district urbain » à définir l'urbanisation serait exclue.
- un niveau régional plus large ; cette communauté régionale pourrait englober les petits centres urbains déjà évoqués dans un espace s'étirant de Donnacona à Montmagny ; c'est dans ce cadre que se ferait la promotion

³⁰ Ces petits noyaux urbains sont souvent de petits centres industriels qu'il conviendrait de développer ; citons comme exemples :

- Montmagny : 6 entreprises de plus de 100 emplois dans les secteurs du matériel électrique, du textile et du meuble (plus de 2 000 emplois industriels au total).
- Saint-Anselme : Association coopérative industrielle active, usine de contenants et articles en plastique (Plastiques Bou-Chell, 50 emplois), a reçu une subvention du MEER de 160 000 dollars ; parc industriel en formation.
- Saint-Damien : l'usine IPL (articles divers en plastique, 300 emplois) a reçu en 1975 une aide de la Société de développement industriel s'élevant à 135 400 dollars.
- Saint-Raymond : (scierie, tournage sur bois, une petite usine de papier, une fabrique de gants, totalisant 500 emplois industriels environ).
- Donnacona : un millier d'emplois industriels environ (usine de papier Domtar, 700 emplois ; panneaux isolants Domtar ; 200 emplois ; Jeans du Canada, 110 emplois).
- La Malbaie : effort d'industrialisation avec la Commission industrielle de la vallée de la Malbaie ; une petite usine de chaussures vient de s'implanter (Norbero) ; la principale usine est celle de Reynolds Cable Company qui fabrique des tiges, câbles et bandes d'aluminium (100 emplois).
- Beauré : l'usine de l'Abitibi Paper emploie 430 personnes.
- Sainte-Croix : une fonderie et une fabrique de meubles procurent environ 400 emplois industriels.

industrielle profitant au mieux du potentiel d'une région élargie³¹. L'urbanisation se ferait essentiellement dans les petits centres urbains de cette communauté régionale ; ils deviendraient les pôles d'éclatement de la croissance urbaine (figure 8). Envisager le développement économique et l'aménagement selon un schéma de ce genre doit conduire à une meilleure répartition des activités et à une vivification du milieu rural qui doit réduire l'exode rural vers la métropole régionale, ainsi que le chômage endémique qui sévit dans les régions périphériques ; celles-ci ne verront pas leur déclin réduit par le surdéveloppement de la métropole régionale. Le schéma proposé serait un pas vers l'opérationnalisation de la proposition du Schéma d'aménagement de la C.U.Q. qui veut « freiner l'urbanisation incontrôlée qui va se dispersant en périphérie par un contrôle sévère du développement » et ainsi contenir cette même urbanisation dans un périmètre limité (Schéma d'aménagement de la C.U.Q., page 21). Toutefois, cette opérationnalisation suppose une autre conception du développement économique que celle privilégiant la théorie des pôles de croissance qui traduit spatialement les impératifs du développement de type libéral. C'est l'orientation prise par les auteurs de l'étude de cadrage qui, après avoir analysé l'agglomération dans le contexte de sa région administrative et constaté le déséquilibre urbain, l'exode rural et les écarts régionaux de revenus, proposent une action de « pari volontaire » qui consiste à « concentrer l'effort de développement sur la zone métropolitaine de Québec » ce qui revient à accentuer les déséquilibres urbains et les inégalités régionales constatés³². Déterminés par les postulats de développement du système capitaliste, dont la concentration est une loi fondamentale, ils ne peuvent résoudre les problèmes qu'ils analysent. Ils ne pourront s'engager dans cette voie qu'en se libérant des modèles classiques de croissance cumulative et en étudiant des schémas plus adaptés à l'identité régionale.

ESPACE ET CITOYENS

L'usage du sol doit être de plus en plus soustrait des mains des manipulateurs de l'espace que sont les promoteurs, spéculateurs et développeurs qui considèrent la croissance urbaine comme le sous-produit d'une croissance économique à laquelle ils veulent soumettre la région. Ce concept n'épargne pas les municipalités qui sont trop souvent prêtes à hypothéquer une part de leur territoire, sans que la population concernée soit partie prenante dans une telle décision et pour des intérêts souvent mal compris parce qu'en dehors de toute préoccupation de niveau régional.

³¹ Ce besoin d'un espace d'intervention élargi a déjà été évoqué dans la région à propos de recommandations sectorielles. Notons celle de la Chambre de commerce en 1970, demandant que le port de Québec ait un rayon d'action de 40 milles (64 kilomètres), pour couvrir toute la zone d'expansion industrielle et portuaire possible dans les années à venir. (*Le Soleil*, 18 mars 1970).

³² Pages 163 et 288, dans *l'Étude de cadrage*, rapport synthèse déjà cité. Dans la même logique, les auteurs préconisent des circuits touristiques « dont Québec serait le foyer » (page 289).

Premier projet à soulever la contestation au sein de la population régionale, le cas de l'aluminerie est significatif à cet égard. Certains regrettent qu'un débat public se soit engagé autour de ce problème ; ils font fausse route en croyant qu'à l'avenir les projets de ce genre devront être tenus secrets. C'est tirer un bien mauvais enseignement d'une expérience qui a traumatisé les responsables du développement industriel, traumatisme pourtant salutaire s'il conduit à une réflexion globale sur le développement industriel et l'aménagement du territoire, sur les structures mises en place depuis quelques années dans la région et sur le rôle des citoyens dans le processus de développement urbain. Le citoyen doit être un élément moteur des décisions touchant son environnement ; c'est à lui, et non aux investisseurs et à leurs représentants, qu'il appartient de concevoir et de gérer le cadre qui est celui de son existence, en refusant le processus technocratique actuel qu'on lui impose. Si l'on avait agi en ce sens lors de l'implantation du parc industriel de la C.U.Q. à Saint-Augustin, de la raffinerie de pétrole à Saint-Romuald, du démarrage de l'aménagement des Battures de Beauport, peut-être aurait-on eu des réalisations plus adaptées aux possibilités et aux besoins de la région et l'amorce plus précoce d'une prise de conscience régionale face au développement. Quel processus de concertation a-t-on prévu face au projet de Saint-Romuald sur les rives du fleuve ? Quel contrôle ont les citoyens de la Basse-Ville sur les opérations de rénovation urbaine et les « délocalisations » d'industries et d'ateliers qu'on y prévoit ? Les technocrates du développement et de l'aménagement ne doivent plus présenter à la population des propositions à ce point élaborées qu'elles donnent pour le moins l'impression qu'on ne peut plus y apporter que des retouches mineures. Leur compétence n'est généralement pas en cause ; ils travaillent avec les moyens et selon le processus et le cadre qu'on leur impose. Mais ils ne doivent pas non plus être naïfs et ignorer que leur manière de faire sera de plus en plus contestée et qu'ils doivent inventer de nouvelles approches. Dans ce contexte, le géographe, dans bien des cas, doit redéfinir son rôle et remettre en cause le système dans lequel il évolue. La démocratisation de l'usage de l'espace l'exige ; c'est un long processus d'apprentissage qui conduit les responsables politiques au partage du pouvoir avec les organismes populaires nés du milieu urbain et vers lesquels les chercheurs doivent de plus en plus se tourner pour élaborer, en s'impliquant dans le milieu, des projets conformes aux besoins réels des citoyens.

SOURCES CITÉES

1. *La Communauté urbaine de Québec, ses structures et son administration, ses juridictions, ses services*, C.U.Q., août 1973, 48 pages.
2. *Étude du port de Québec*, Ministère de l'Expansion Économique Régionale (MEER), Asselin, Benoît, Boucher, Ducharme, Lapointe ingénieurs-conseils, Montréal, avril 1973, (Synthèse, conclusions et recommandations), 108 pages.
3. LAROCHELLE, LUC. *Étude géographique de la raffinerie Aigle d'Or à Saint-Romuald, comté de Lévis*. Québec, Université Laval, Département de géographie, juin 1973, 38 pages.
4. *Mémoire pour un quai en eau profonde, Saint-Romuald*, 1963, 12 pages.
5. *Modalités de fusion Bernières-Québec*, proposition Urbatique (urbanistes-conseils), juillet 1969, 50 pages.
6. *Le port de Québec, facteur de localisation industrielle*, Études régionales, Ministère de l'Industrie et du Commerce (MIC), Québec (1970, 145 pages.)

7. *Programme de stimulation à la création de commissariats industriels*, Ministère de l'Industrie et du Commerce, Direction de l'infrastructure industrielle, juillet 1972, 16 pages.
8. *Projet d'expansion du port de Québec*, Conseil des Ports nationaux, Marc Dancose et Associés, ingénieurs-conseils, Québec, 1967, 33 pages.
9. *Québec, situation économique et possibilités de développement*, Ministère de l'Expansion économique régionale, avril 1973, 118 pages.
10. *Rapport du comité du parc de l'industrie lourde*, mars 1970, 29 pages.
11. *Schéma d'aménagement de la CUQ*, phase 2, le concept, Commission d'aménagement de la CUQ, Québec, 1975, 68 pages.
12. *La zone spéciale de Québec, étude de cadrage, volume synthèse*, Jean-Claude La Haye et associés, Pluram, Québec, avril 1973, 293 pages.

RÉSUMÉ

HULBERT, François : Espace et industrie dans la région de Québec : tendances récentes et perspectives

L'industrialisation de la région de Québec n'est pas en rapport avec les infrastructures d'accueil mises en place depuis quelques années. Les terrains destinés aux activités industrielles sont nombreux, mais leur contenu industriel est faible.

De vastes espaces qui ne répondent pas aux vocations qu'on essaie de leur imposer, un projet d'aluminerie qui se heurte à l'hostilité des citoyens, une conception municipale du développement entraînant l'éparpillement des réalisations et leur manque d'intégration, enfin l'absence de débats démocratiques sur les projets mis de l'avant sont quelques-unes des facettes de la réalité industrielle régionale. Elles démontrent la nécessité de démocratiser l'usage de l'espace c'est-à-dire d'abord de le soustraire des mains des manipulateurs actuels ; dans ce nouveau contexte à définir, le citoyen doit prendre une place privilégiée, ce qui suppose de la part des technocrates et des chercheurs une remise en cause de leurs approches traditionnelles.

MOTS-CLÉS : Aménagement, industrie, zones et parcs industriels, utilisation de l'espace, démocratie. Agglomération de Québec, Province de Québec.

ABSTRACT

HULBERT, François : Space and Industry in the Quebec City Region : Recent Trends and Future Prospects

The rate at which industrialisation has occurred in the Quebec City region in recent years does not correspond to the rhythm at which planned facilities have been made available. Land destined for industrial development is abundant, but the rate of occupancy is low indeed.

Vast amounts of space which do not fit the needs for which they are eventually to be used, an aluminium processing plant which raises the ire of the citizenry, a municipal conception of development destined to bring about the dispersal of projects with accompanying lack of integration, and, finally, the absence of democratic discussion of proposed projects represent but a few of the facets of the regional industrial reality. They illustrate the need to democratize the use of space, i.e., to first of all get it out of the hands of manipulators who presently hold it. In this new context, the role of the citizen should be brought to the fore. This, of course, assumes on the part of technocrats and researchers a questioning of their traditional approaches.

KEY WORDS : Planning, industry, industrial zones and parks, land use, democracy Quebec City Agglomeration, Province of Quebec.