

## Les sites industriels dans l'agglomération québécoise

Louis Trotier

Volume 5, numéro 10, 1961

Mélanges géographiques canadiens offerts à Raoul Blanchard

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/020312ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/020312ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

### Résumé de l'article

Even though manufacturing establishments are dispersed throughout the Québec metropolitan area, many of them are concentrated in what may be called industrial zones. The principal characteristics of these various zones are examined in this paper, with particular emphasis on the location factors. Four of these factors appear to have been responsible for the selection of most of the various industrial sites: 1. The transport facilities ; 2. Cheap land ; 3. The possibility of extension ; 4. The proximity of labour.

### Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

### ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

### Citer cet article

Trotier, L. (1961). Les sites industriels dans l'agglomération québécoise. *Cahiers de géographie du Québec*, 5(10), 245–255. <https://doi.org/10.7202/020312ar>

# LES SITES INDUSTRIELS DANS L'AGGLOMÉRATION QUÉBÉCOISE\*

par

Louis TROTIER

professeur auxiliaire de géographie, Université Laval

## SUMMARY

*Even though manufacturing establishments are dispersed throughout the Quebec metropolitan area, many of them are concentrated in what may be called industrial zones. The principal characteristics of these various zones are examined in this paper, with particular emphasis on the location factors. Four of these factors appear to have been responsible for the selection of most of the various industrial sites: 1. The transport facilities; 2. Cheap land; 3. The possibility of extension; 4. The proximity of labour.*

L'agglomération québécoise, avec moins de 25,000 employés d'industrie, ne se classe pas parmi les centres manufacturiers les plus importants du Canada. En fait, plusieurs agglomérations canadiennes ayant une population inférieure à celle de Québec (environ 300,000 habitants), comme Windsor, London ou Kitchener, sont des foyers d'industries aussi ou plus considérables que Québec. La vieille capitale, en effet, est d'abord une ville tertiaire, un *Service center*,<sup>1</sup> plutôt qu'une ville industrielle, puisque 25% seulement de sa population active travaille dans les manufactures (24.6% exactement en 1951). Il reste cependant que 25,000 employés dispersés dans quelque 600 établissements industriels, cela constitue un élément important dans l'économie et l'organisation de l'espace de Québec.

## I. CARACTÉRISTIQUES ET FACTEURS DE LOCALISATION DE L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE

Le mémoire de la Chambre de commerce de Québec à la Commission Gordon<sup>2</sup> caractérisait ainsi les industries québécoises: des *industries de biens de consommation, un ensemble de petites entreprises dominées par quelques grandes, possédant un marché surtout local et régional.*

\* Cet article tente d'exploiter des documents rassemblés lors d'une enquête menée, dans le cadre d'un cours de géographie appliquée, par les étudiants de troisième année de l'Institut de géographie de l'Université Laval en 1960 et en 1961. Ont participé à cette recherche, sous la direction de l'auteur: M<sup>l</sup>les Charland, Côté, Monfette, Paquet et Rivérin, et MM. Audet, Bonin, Cazalis, Dorion, Gaumont, Greffard, Grenier, Lamontagne, Morissette, Poulin, Roquefeuil, St-Yves et Soucy.

L'enquête a porté sur 61 entreprises, groupant près de 50% de la main-d'œuvre industrielle de l'agglomération. On peut donc dire que la plupart des entreprises importantes de Québec ont été visitées.

<sup>1</sup> TROTIER, Louis. *Some functional characteristics of the main Service centers of the Province of Québec.* Dans *Cahiers de géographie de Québec*, n° 6, avril-septembre 1959, pages 243-259.

<sup>2</sup> CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC. *Les perspectives économiques du Québec métropolitain.* Mémoire à la commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada, juillet 1956.

1. Des industries de biens de consommation : seuls font exception les chantiers maritimes, l'industrie de pulpe et papier et quelques autres industries peu importantes.

2. De petites industries dominées par quelques grandes : pour la ville de Québec, la moyenne est de 35.3 employés par établissement ; de plus, 25% des manufactures emploient moins de 5.6 personnes, 50% en emploient moins de 11.6 et 75% ont moins de 31.7 employés. Par contre, on trouve dans l'agglomération quelques grandes entreprises, comme Davie Shipbuilding (1,300 employés en mars 1961), Dominion Textile (1,200), Anglo Canadian Pulp and Paper (1,400).

3. Un marché surtout local et régional : des 51 industries qui ont donné des informations satisfaisantes au sujet de leur marché, le tiers a un marché local et régional (50 milles de rayon autour de Québec), un autre tiers a un marché provincial (surtout l'Est du Québec) et le dernier tiers exporte ses produits sur le marché canadien ou mondial. On peut donc dire qu'un tiers des industries les plus importantes de Québec a un marché exclusivement local et régional. Les industries exportatrices sont fondamentalement celles de la chaussure, de la confection et de la construction navale. Il faut aussi noter entre autres quelques industries alimentaires et chimiques.

Neuf *facteurs de localisation* à Québec ont été invoqués par les 43 industries qui ont bien traité cette question. Ce sont par ordre d'importance : la proximité des marchés (23), l'origine québécoise du premier propriétaire (19), un site favorable (13), des conditions de transport favorables (10), la main-d'œuvre (7), la proximité des matières premières (7), le bas coût de l'électricité (5), l'absence de concurrence (5), la complémentarité (1).

L'origine québécoise du premier propriétaire a toujours été déterminante pour la localisation de l'entreprise, la proximité des marchés l'a été dans 70% des cas où elle a été signalée et les avantages du site dans 60% des cas ; par contre les conditions de transport favorables semblent n'avoir jamais déterminé la localisation d'industries à Québec. Il faut aussi remarquer que des facteurs comme les matières premières, l'énergie et la main-d'œuvre ont assez peu joué.

Il ne semble pas y avoir de corrélation entre les facteurs invoqués et les diverses caractéristiques industrielles, sauf la dimension des entreprises. Ainsi, l'absence de concurrence est signalée comme facteur exclusivement par de petites entreprises, le bas coût de l'électricité plutôt par les gros établissements ; la main-d'œuvre et les conditions de transport jouent surtout pour les industries de moyennes et grandes dimensions. Par contre, le marché, le site, les matières premières et l'origine québécoise du premier propriétaire sont des facteurs qui ont influencé la localisation d'entreprises de toutes dimensions.

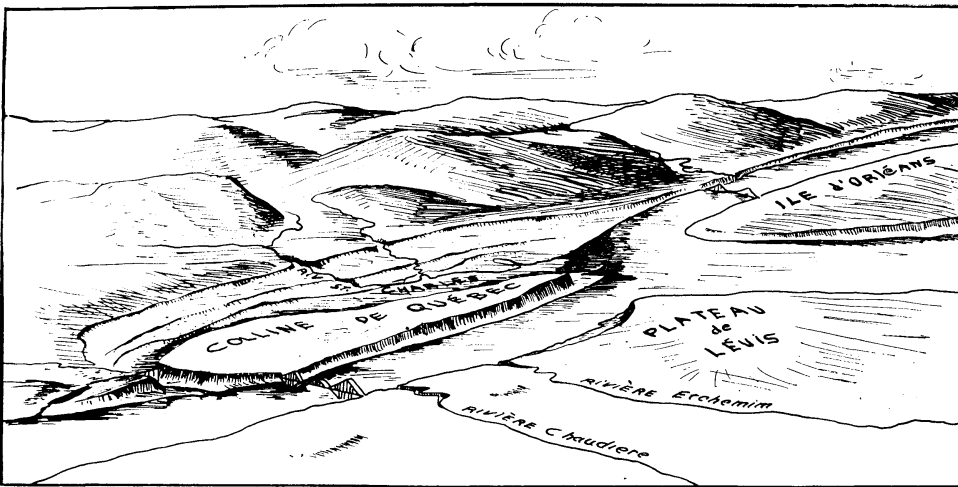
## II. LES SITES INDUSTRIELS

### 1. *L'organisation de l'espace dans l'agglomération québécoise*

Le site de l'agglomération québécoise comporte, outre le fleuve et son affluent, la Saint-Charles, cinq éléments principaux (croquis I) : une *colline*

allongée (8 mi.  $\times$  1 à 2 mi.) presque parallèlement au fleuve, d'une altitude variant doucement entre 250 et 350 pieds, limitée sur presque tout son périmètre par des escarpements à pente très raide ; en face, sur la rive sud, le *plateau de Lévis*, à la même altitude que la colline de Québec, et limité lui aussi du côté du fleuve par un escarpement ; entre les falaises de Québec et de Lévis et le fleuve, d'étroits *atterrissements* à quelques pieds au-dessus du niveau de l'eau ; au nord et à l'ouest de la colline, la *dépression Cap-Rouge-Limoilou*, à fond plat, d'une altitude presque partout inférieure à 50 pieds, constituée de deux sections : la vallée de la Saint-Charles, Est-Ouest, longue de 7 milles et d'une largeur maximum de 3 milles, et la courte trouée de Cap-Rouge, Nord-Sud, d'une largeur minimum de près d'un mille ; enfin, bordant la dépression au nord et à l'ouest, des *terrasses*

## CROQUIS I



Le site de Québec.

qui s'élèvent, sur une distance de 4 milles, jusqu'aux premiers contreforts des Laurentides.

L'agglomération urbaine occupe ces éléments à des degrés divers (carte 2). Ainsi, si la colline et les minces lisérés en bordure du fleuve sont à peu près entièrement urbanisés, la dépression, les terrasses et le plateau de Lévis ne le sont que partiellement. L'espace bâti de façon contiguë a donc une forme très irrégulière mais dans l'ensemble parallèle au fleuve, la rive nord étant évidemment beaucoup plus largement occupée. Deux axes de développement font surtout exception : l'un vers le nord-ouest, escaladant les terrasses en direction des Laurentides, l'autre vers l'ouest, dans la dépression, le long de la Saint-Charles.

En examinant la carte de l'utilisation du sol, on distingue aisément les principaux secteurs fonctionnels de l'agglomération : *quartiers de résidence*, *parcs*, *édifices publics*, etc. Les *installations portuaires* s'étendent sur les deux rives,

d'une façon discontinue, tout au long de l'agglomération, les principales se trouvant au confluent de la Saint-Charles, à l'Anse-au-Foulon et à Lauzon. Les principaux *secteurs commerciaux* sont celui de la « basse-ville », adjacent au port (commerces de gros, entrepôts et maisons de finance) ; le « centre des affaires » de Saint-Roch, à l'ouest du précédent (commerces de détail, services) ; enfin, le centre commercial de la « haute-ville » (« vieux-Québec » et rue Saint-Jean) qui apparaît comme un dédoublement du centre principal du commerce de détail et des services.

La répartition des *industries* dans l'agglomération québécoise est étroitement, bien que non exclusivement, liée au tracé des grandes *voies de communication*, comme on peut le voir sur la carte I. Cette carte montre aussi qu'une partie seulement des établissements industriels sont groupés à l'intérieur de *zones industrielles* et qu'un grand nombre d'usines sont dispersées dans certains secteurs de l'agglomération. Par ailleurs, des quartiers en sont presque totalement dépourvus : l'ensemble de la ville haute en particulier. On peut distinguer dans l'agglomération trois groupes de zones industrielles : les zones portuaires, les zones centrales et les zones périphériques.<sup>3</sup>

## 2. Les zones industrielles

### a) Les zones portuaires

*Le confluent de la Saint-Charles.* Ce secteur qui correspond à peu près aux zones officielles 1 et 2<sup>4</sup> n'est pas, en fait, une zone industrielle bien individualisée. Au contraire, bien qu'elles soient parmi les plus importantes de la région, les industries qui s'y trouvent font figure d'exceptions. Ainsi que nous l'avons signalé plus haut, ce secteur de Québec, où se trouve le noyau initial de la ville, est d'abord une zone de commerces de gros, d'entrepôts, de maisons de finance et même de résidences. L'utilisation du sol dans cette zone mixte est très dense au sud de la Saint-Charles, mais beaucoup moins au nord, où il reste des *terrains vacants*, en particulier sur les battures.

Les deux seules manufactures importantes, l'Anglo-Canadian Pulp and Paper Co. (1,400 employés) et les Abattoirs Legrade (500 à 700), occupent justement de vastes sites au nord de la rivière. Elles y trouvent des conditions de transport très favorables (chemin de fer et installations portuaires pour l'Anglo, chemin de fer et route pour Legrade), la proximité de la main-d'œuvre, et, bien entendu, l'eau. Le lotissement a cependant fait disparaître l'un des principaux avantages à l'origine du site des abattoirs, l'isolement.

*L'Anse-au-Foulon :* Comme le précédent, ce secteur du port de Québec est entouré de commerces et d'entrepôts (réservoirs de pétrole en particulier).

<sup>3</sup> Nous n'avons retenu, pour cette enquête, que les zones industrielles qui ont une certaine importance, soit par le nombre des établissements, soit à cause de la présence d'entreprises considérables.

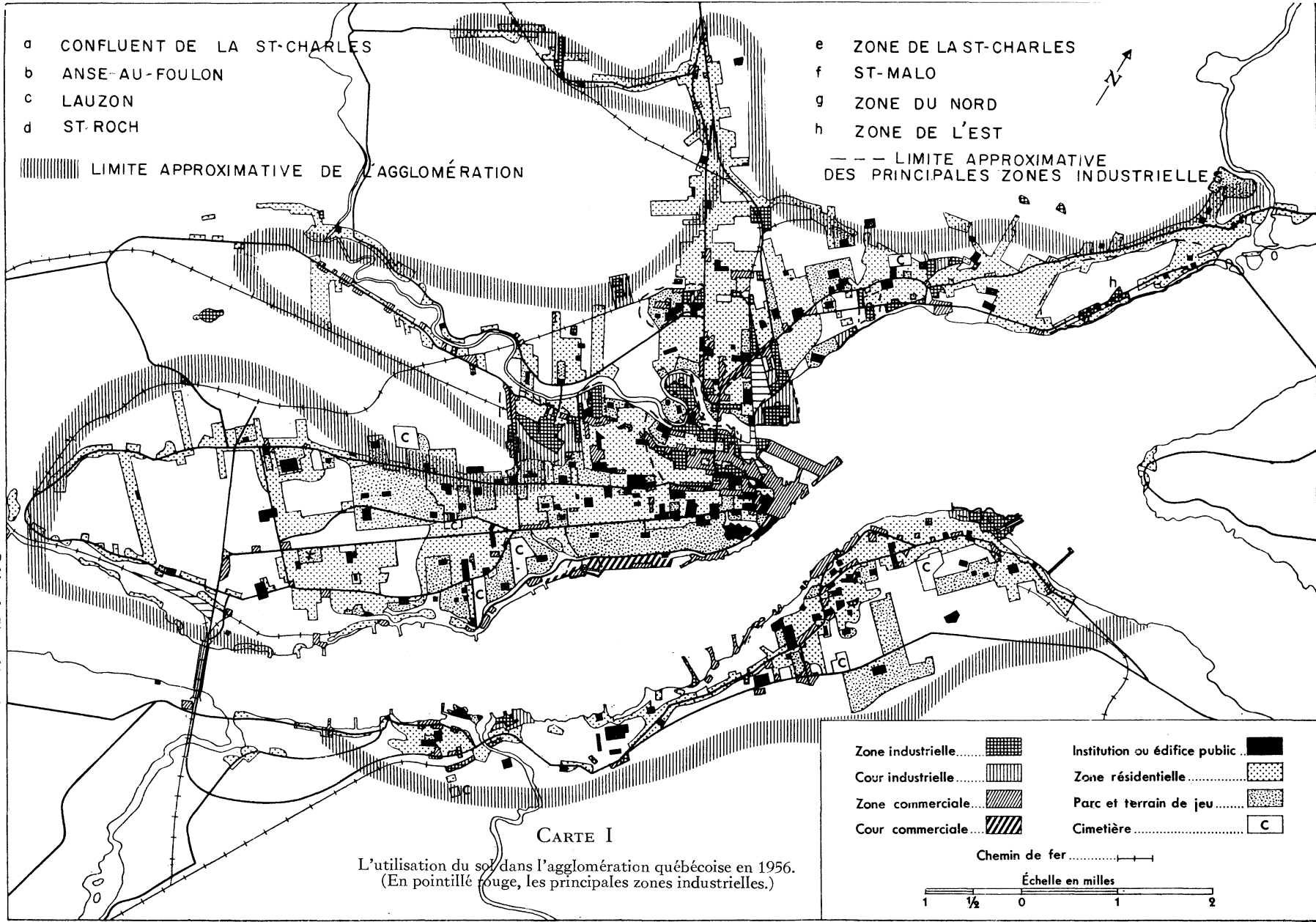
<sup>4</sup> La Cité de Québec a défini, en 1945, 8 « zones industrielles », en vue de favoriser l'implantation d'industries nouvelles d'une part, et d'améliorer les services aux industries déjà existantes d'autre part. Les effets de cette législation ne sont malheureusement pas assez apparents dans le paysage québécois.

- a CONFLUENT DE LA ST-CHARLES
- b ANSE-AU-FOULON
- c LAUZON
- d ST-ROCH

||||| LIMITE APPROXIMATIVE DE L'AGGLOMÉRATION

- e ZONE DE LA ST-CHARLES
- f ST-MALO
- g ZONE DU NORD
- h ZONE DE L'EST

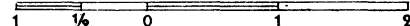
--- LIMITE APPROXIMATIVE DES PRINCIPALES ZONES INDUSTRIELLES



- |                        |  |                                     |  |
|------------------------|--|-------------------------------------|--|
| Zone industrielle..... |  | Institution ou édifice public ..... |  |
| Cour industrielle..... |  | Zone résidentielle.....             |  |
| Zone commerciale.....  |  | Parc et terrain de jeu.....         |  |
| Cour commerciale.....  |  | Cimetière.....                      |  |

Chemin de fer.....

Échelle en miles



CARTE I

L'utilisation du sol dans l'agglomération québécoise en 1956.  
(En pointillé rouge, les principales zones industrielles.)

Il s'agit cependant d'une zone qui offre peu de possibilités à l'industrie, puisque resserrée entre le fleuve et la falaise. Une seule entreprise industrielle : International Fertilizers (engrais chimiques), d'ailleurs insatisfaite de son site.

*Lauzon* : Quelques établissements industriels se sont installés dans cette partie de l'agglomération québécoise située sur la Rive Sud. Les principales entreprises avec installations portuaires sont deux chantiers maritimes, Davie Shipbuilding dont les effectifs varient entre 400 et 6,000 employés (1,320 en mars 1961) et Geo. T. Davie, où le nombre des employés a varié entre 130 et 640 au cours des deux dernières années (375 en mars 1961).

Les facteurs d'implantation des chantiers sur ces sites ont été essentiellement les conditions naturelles (hydrologie, battures), mais aussi la présence d'une main-d'œuvre abondante et spécialisée. Il faut noter également dans cette zone la présence de deux industries plus ou moins complémentaires des chantiers.

#### b) *Les zones centrales*

Les zones centrales comportent deux séries d'entreprises industrielles : un groupe de manufactures concentrées dans les zones officielles 6 et 8, près de la rivière Saint-Charles, et un groupe d'usines dispersées, surtout dans le quartier Saint-Roch, avec concentrations au pied de la falaise (rue Saint-Vallier) et le long de la voie ferrée du C.N.R.

*Saint-Roch* : Cette zone d'industries dispersées s'étend de l'escarpement nord de la colline de Québec à la rivière Saint-Charles, et du boulevard Langelier à la gare Union. Saint-Roch est avant tout un secteur commercial et résidentiel, nous l'avons déjà signalé, mais c'est aussi une des plus vieilles zones d'industrie de Québec. Durant la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, en effet, les rives de la Saint-Charles furent occupées par l'industrie des constructions navales, et l'axe de la rue Saint-Vallier par celles de la chaussure et de la confection.

Aujourd'hui, les chantiers maritimes de la Saint-Charles sont disparus, mais des manufactures de vêtements (Dominion Corset, Parisian Corset) et de chaussures (Duchaine, Ritchie) bordent encore la rue Saint-Vallier. Parmi les autres groupes industriels particulièrement bien représentés dans Saint-Roch, signalons celui des produits alimentaires (Dow, Old City, Vaillancourt) et celui de l'imprimerie (Le Soleil, L'Action Catholique, Charrier & Dugal). Au total on compte dans le secteur une vingtaine d'établissements manufacturiers, de dimensions très variables, de la Dominion Corset (1,200 employés) à G.-I. Lachance (10), en passant par le Soleil (465), Drolet (125) et Roberge (55).

Les facteurs d'implantation de ces industries, à l'origine, semblent avoir été surtout les conditions de transport favorables, la possibilité d'utiliser des bâtiments déjà existants, le coût peu élevé des terrains. Les industries trouvent encore aujourd'hui certains avantages au secteur de Saint Roch, au fond plus apparents que réels : « centralité », proximité du réservoir de main-d'œuvre de Saint-Sauveur, conditions de transport surtout. En effet, le port est tout près et la zone est bordée par la Saint-Charles et la voie du C.N.R. ; quant aux routes, deux grandes artères est-ouest, la rue Saint-Vallier et le boulevard Charest, et deux autres de direction nord-sud, les rues Dorchester et de la Couronne, traversent

Saint-Roch. Mais que d'inconvénients : circulation intense, manque d'espace pour le stationnement des voitures et pour l'agrandissement des établissements!

*Les zones de la Saint-Charles.* Il s'agit des zones officielles 6 et 8 (la zone 7 étant inoccupée), la première située à l'extrémité du quartier Saint-Sauveur, la seconde, connue sous le nom de Pointe-au-Lièvre, occupant le lobe du second méandre de la Saint-Charles. On compte onze manufactures dans la zone 8 et huit dans la zone 6. Les usines de matériaux de construction dominent, mais on y trouve aussi des usines de produits chimiques, alimentaires, métallurgiques et du bois.

Malgré le *zoning* officiel, les deux zones se caractérisent elles aussi par une certaine hétérogénéité dans l'utilisation du sol : commerces, entrepôts, services, même résidences dans la zone 6, se mêlent aux établissements industriels. On n'y trouve d'ailleurs pas de grandes entreprises : trois usines occupent une centaine d'employés chacune, les autres entre 10 et 50. Ce sont en général des établissements récents, installés ici depuis la deuxième guerre mondiale.

Les principales raisons qui ont amené des entreprises industrielles dans ces zones semblent avoir été la possibilité d'obtenir de vastes terrains à bas prix et l'accessibilité. En effet, le chemin de fer passe juste au sud de la zone 8 et coupe en deux la zone 6 ; mais surtout, la circulation automobile est relativement facile dans les deux zones. Or, dans la zone 8, toutes les matières premières utilisées arrivent par camion ; les entreprises de la zone 6 reçoivent leurs matières premières par le même moyen de transport dans une proportion de 70%, contre 30% par le train. Quant aux produits finis, ils sont presque tous exclusivement expédiés par camion. La présence de la rivière Saint-Charles a donc été un facteur négligeable ; seules quelques industries s'y approvisionnent en eau ou y rejettent leurs déchets.

### c) *Les zones périphériques*

*La zone Saint-Malo* (n° 5) est la principale zone industrielle dans l'agglomération québécoise, avec une trentaine de manufactures (on y trouve aussi une trentaine de commerces et d'entrepôts, quelques services). Presque tous les groupes industriels représentés à Québec le sont aussi dans cette zone, surtout par des établissements de petite ou moyenne taille. Parmi les plus importants, signalons Canadian General Electric (325 employés), Faber Shoes (200), Laiterie Arctic (125) et St. Lawrence Ceramics (110).

La zone est vaste et plusieurs industries occupent plus de 100,000 pieds carrés de terrain. Aussi n'est-on pas surpris d'apprendre que les principaux facteurs d'implantation industrielle dans cette zone ont été les possibilités d'extension et le coût peu élevé des terrains. La zone est récente : elle a d'abord été occupée par des industries de guerre sous le contrôle du gouvernement fédéral ; après 1945, afin de reconvertir ces industries, on a cédé les terrains et les bâtiments à très bas prix. Si le prix du terrain n'a jamais été déterminant, en revanche les entreprises qui ont signalé comme facteur la possibilité d'obtenir des bâtiments déjà existants ont insisté sur l'importance de ce facteur. Le principal facteur, les possibilités d'extension, a été déterminant dans 50% des cas où il fut invoqué.



Enfin, un bon réseau de voies de communication constitue un autre avantage important de cette zone. Non seulement la circulation et le stationnement sont faciles à l'intérieur de la zone, mais la zone est bien reliée à l'extérieur grâce à sa situation périphérique. Cette situation présente par ailleurs quelques inconvénients, en particulier l'éloignement de la résidence de la main-d'œuvre (sauf celle de Saint-Sauveur) et l'absence de surveillance (vol, vandalisme). Quant à l'éloignement relatif du port, c'est apparemment un inconvénient très mineur pour les industries présentement établies à Saint-Malo, puisqu'elles utilisent presque exclusivement la route et le chemin de fer.

*La zone « du nord »*, c'est-à-dire officiellement les zones 3 et 4, est située partiellement dans la cité de Québec et partiellement dans les municipalités de la banlieue nord : Charlesbourg et Québec-Ouest. C'est une autre zone hétérogène où une dizaine d'entreprises industrielles se sont établies le long de la voie ferrée du C.N.R. Les plus importantes sont des industries alimentaires (Coca-Cola : 200 employés ; Seven-Up : 80) ; les autres, qui ont des effectifs compris entre 10 et 50 employés, sont en majorité des industries du bois ou des industries chimiques.

Toutes ces entreprises se sont établies ici récemment (la première est arrivée il y a 13 ans), la plupart ayant été transplantées du centre de la ville. Les deux principaux facteurs semblent avoir été la disponibilité de grands terrains et la présence du chemin de fer. On comprend l'importance de la voie ferrée pour ces entreprises quand on sait que la plupart d'entre elles importent leurs matières premières des autres provinces ou des États-Unis. Par contre, les produits finis atteignent leur marché, plutôt local et régional, par camion surtout.

*La zone de « l'est »* est en fait une zone d'industries dispersées, qui consiste essentiellement en deux alignements d'établissements, l'un le long du boulevard Sainte-Anne et de la voie ferrée, l'autre le long de l'avenue Royale, dans les municipalités de Giffard, Beauport, Villeneuve, Courville et Montmorency. Au total, une quinzaine d'entreprises, dont 4 chimiques (liées à la construction), 4 alimentaires, 2 mécaniques, 1 textile. Ce sont toutes des entreprises de dimensions restreintes, n'employant pas plus de 100 personnes, sauf la Dominion Textile avec ses 1,200 employés.

Cette dernière entreprise a vu son site déterminé par la chute Montmorency, ainsi que par la présence d'une main-d'œuvre abondante. Une autre entreprise, la cimenterie Saint-Laurent, s'est fixée sur les calcaires et les schistes de Villeneuve. Quant aux autres établissements, seul le lieu d'origine du premier propriétaire semble en expliquer la localisation précise.

### 3. *Les facteurs d'implantation industrielle*

Quatorze facteurs <sup>5</sup> ont été invoqués par les 42 entreprises industrielles visitées qui ont donné de bonnes informations à ce sujet. Cependant, 5 facteurs

<sup>5</sup> Conditions de transport favorables (22), coût peu élevé des terrains (12), possibilités d'extension (10), proximité de la main-d'œuvre (9), bâtiments déjà existants (6), facteurs physiques (6), facteurs historiques (5), taxes (5), isolement (3), complémentarité (3), publicité (1), proximité des marchés (1), proximité des matières premières (1), proximité de la source d'énergie (1).

ont été signalés 3 fois ou moins, 4 autres facteurs l'ont été 5 ou 6 fois. Il reste donc quatre grands facteurs d'implantation industrielle sur les divers sites de l'agglomération québécoise : les *conditions de transport favorables* qui ont été invoquées par la moitié des industries, le *coût peu élevé des terrains*, les *possibilités d'extension* et la *proximité de la main-d'œuvre*.

Le facteur signalé le plus souvent comme ayant été déterminant est encore celui des conditions de transport favorables (10 fois). Ont été signalées 6 fois les possibilités d'extension et la disponibilité de bâtiments déjà existants. Vient ensuite les facteurs physiques (4 fois) et les facteurs historiques. Toutefois, si l'on compare ces chiffres avec le nombre de fois que chaque facteur a été invoqué, l'ordre des principaux facteurs déterminants devient le suivant : bâtiments déjà existants et matières premières à proximité (100%), facteurs historiques, facteurs physiques, complémentarité, possibilités d'extension, conditions de transport.

On trouve peu de corrélations entre les divers facteurs invoqués et les diverses caractéristiques des établissements industriels, ce qui est un peu étonnant. En somme, les principaux facteurs sont signalés par des entreprises appartenant à tous les groupes industriels représentés à Québec. Seules quelques industries ont des exigences particulières au point de vue physique : chantiers maritimes, par exemple. Quant à la dimension des entreprises, c'est seulement en ce qui concerne le prix du terrain et les taxes qu'elle semble jouer, puisque ce sont surtout de petites entreprises qui ont signalé ces deux facteurs. Les possibilités d'extension, les bâtiments déjà existants, la proximité de la main d'œuvre, etc., ont été signalés aussi bien par des petites que par des moyennes ou par des grandes entreprises.

Toutefois, en examinant les facteurs invoqués par les entreprises selon les diverses zones industrielles, on arrive à déterminer, dans une certaine mesure, quelques types de sites industriels dans l'agglomération québécoise :

1. Site lié aux matières premières : Villeneuve (cimenterie) ;
2. Site lié à la source d'énergie : Montmorency (textile) ;
3. Site lié aux conditions topographiques et aux installations portuaires : Lauzon (chantiers maritimes) ;
4. Sites liés aux conditions de transport, surtout aux chemins de fer : zone « nord » (mais l'isolement et les possibilités d'extension ont aussi joué) ;
5. Sites liés au transport routier et aux possibilités d'extension : les zones 6 et 8, près de la Saint-Charles ;
6. Sites liés surtout aux vastes terrains à bas prix, aux faibles taxes et quelquefois aux bâtiments déjà existants : la zone 5 (Saint-Malo).

### III. CONCLUSIONS

Pour conclure cette brève analyse des sites industriels dans l'agglomération québécoise, il nous a semblé utile de résumer nos principales observations.

1. La répartition des établissements industriels dans l'agglomération québécoise se caractérise par une majorité d'établissements dispersés, avec quelques concentrations qui groupent au maximum une trentaine de manufactures, la plupart beaucoup moins.

2. Il n'y a pas à Québec de zones industrielles nettement individualisées. L'hétérogénéité dans l'utilisation du sol est la règle même des zones industrielles. On y trouve des entrepôts et des commerces, souvent des résidences. De plus, plusieurs zones sont encore partiellement inoccupées.

3. Les industriels qui se sont établis à Québec semblent s'être peu préoccupés, pour une bonne part, du site de leur entreprise. Pour plusieurs, la notion même de site industriel était inconnue. C'est le hasard ou des facteurs non-économiques qui les ont amenés à choisir un site plutôt qu'un autre. Ceci s'explique sans doute à la fois par les dimensions restreintes de la plupart des entreprises et par la facilité d'aménagement des sites dans l'agglomération.

4. Plusieurs chefs d'entreprise ont toutefois reconnu l'importance du problème du site de leur établissement. Une douzaine d'entre eux ont par exemple signalé la possibilité d'obtenir un site favorable comme facteur de localisation de leur entreprise dans l'agglomération québécoise. Il y a d'ailleurs à Québec un groupe de manufactures avec des exigences de site très particulières et déterminantes (présence de matières premières ou d'énergie, conditions topographiques ou portuaires).

5. Les zones portuaires de Québec ne sont pas des zones industrielles. On ne trouve qu'une poignée d'industries (importantes il est vrai) qui aient des installations portuaires ou qui soient situées à proximité du port. La plupart des manufactures québécoises utilisent en effet des matières premières peu pondéreuses et ont un marché surtout local et régional. Les industries situées dans le port sont justement celles qui font exception : Anglo Pulp, chantiers maritimes.

6. Les sites industriels sont fréquemment liés aux grandes voies de communication. Cependant, le voisinage de la voie ferrée, pour les mêmes raisons que celui du port, est rarement impératif. La présence de grandes rues à circulation facile et bien reliées au réseau routier régional apparaît toutefois comme le facteur d'implantation le plus important.

7. Un terrain vaste, offrant des possibilités d'extension et permettant le stationnement des voitures, apparaît comme essentiel. Les industries dont le site actuel n'offre pas ces avantages ont signalé ces qualités d'un site éventuel, si elles avaient à déménager. De plus, la présence de bâtiments utilisables sur ces terrains est déterminante pour beaucoup d'entreprises.

8. À peu d'exceptions près, les principaux facteurs ont joué pour des entreprises de tous les groupes industriels et de toutes les dimensions représentés à Québec. Ceci s'explique par deux faits que nous avons déjà signalés, à savoir que les industriels québécois ont peu pris conscience du problème du site de leur établissement dans l'agglomération et que les industries québécoises ont beaucoup de caractères communs, quelques soient leurs produits et leurs dimensions.

## ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

Il existe peu de travaux sur l'agglomération québécoise où il soit question du problème des sites industriels. La bibliographie sur l'économie et l'organisation de l'espace de Québec est cependant assez importante. Parmi les principales études générales, il faut signaler, outre les travaux bien connus de Blanchard : *le Mémoire à la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada*, présenté en 1956 par la Chambre de commerce de Québec ; *le Projet d'aménagement de Québec et de sa région*, préparé par Gréber, Fiset et Bédard, en 1956 ; *Optiques économiques*, un compte rendu de journées d'études tenues à la Faculté de commerce en 1958 ; le numéro spécial, publié en 1959, de la revue *Commerce*.

La documentation statistique et cartographique sur Québec se trouve surtout dans les publications du Bureau fédéral de la statistique (Recensements du Canada ; *Annuaire du Canada* ; *General Review of the Manufacturing Industries of Canada*), du Ministère de l'industrie et du commerce de la province de Québec (*Annuaire statistique de la province de Québec* ; *Inventaires économiques et industriels*), du Commissariat industriel de la cité de Québec et de la Chambre de commerce de Québec.

---