

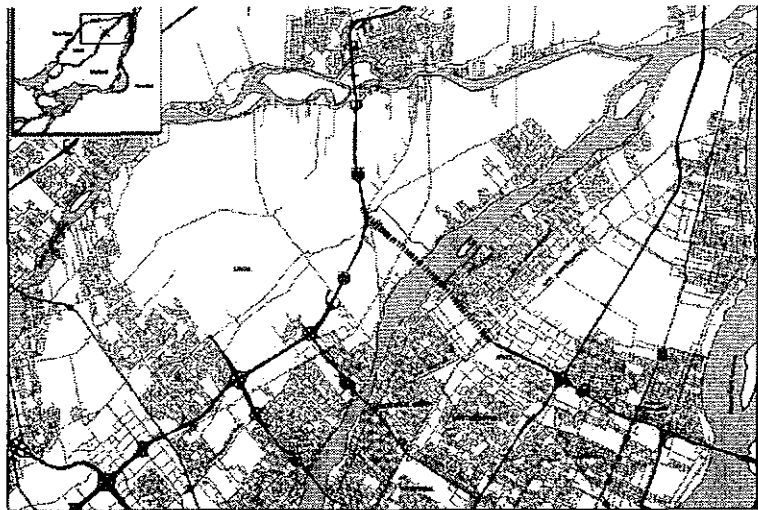
**MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**

---

**LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL DANS LE TERRITOIRE  
D'INFLUENCE DE L'AUTOROUTE 25 ADVENANT LA CONSTRUCTION DU LIEN  
PROPOSÉ ENTRE L'AUTOROUTE 440 À LAVAL ET L'ÉCHANGEUR A-25/A-40  
À MONTRÉAL****ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION**

Rapport FINAL

11 OCTOBRE 2002

**ADEC**  
LES CONSEILLERS ADEC INC.Les Conseillers ADEC inc.,  
en collaboration avec Géocom Recherche inc.  
3640, rue McCarthy  
Ville Saint-Laurent, QC  
H4K 2A6  
Téléphone : (514) 332-7606  
Télécopieur : (514) 331-4692  
Adresse électronique : [conseillers.adec@videotron.ca](mailto:conseillers.adec@videotron.ca)

<b>TABLE DES MATIÈRES</b>	<b>PAGE</b>
<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>IX</b>
<b>1. INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
1.1. CONTEXTE .....	1
1.2. OBJECTIFS .....	2
1.3. MANDAT.....	3
<b>2. APPROCHE GÉNÉRALE.....</b>	<b>4</b>
2.1. GAIN DE MOBILITÉ ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE.....	4
2.2. CARACTÉRISTIQUES DU PROJET ET PRÉSENTATION DES FACTEURS AYANT UNE INCIDENCE SUR LES IMPLANTATIONS .....	6
2.2.1. Situation actuelle des déplacements entre Montréal et Laval .....	6
2.2.2. Changements à la situation actuelle.....	7
<b>3. DESCRIPTION DU CONTEXTE SOCIO-URBAIN ET ÉCONOMIQUE DANS LE          TERRITOIRE.....</b>	<b>8</b>
3.1. DÉFINITION DES TERRITOIRES D'ÉTUDE .....	8
3.2. DIMENSIONS DU TERRITOIRE PRIMAIRE.....	12
3.3. OCCUPATIONS ET AFFECTATIONS DU SOL DANS LE TERRITOIRE PRIMAIRE .....	13
<b>4. DESCRIPTION ET CARACTÉRISTIQUES ÉCONOMIQUES DU TERRITOIRE          PRIMAIRE.....</b>	<b>15</b>
4.1. ACTIVITÉS INDUSTRIELLES .....	15
4.2. ÉVOLUTION DES CONDITIONS D'AFFAIRES AU COURS DES DIX DERNIÈRES ANNÉES .....	18
4.2.1. Montréal Nord-Est.....	18
4.2.2. Laval Est .....	20
4.2.3. Couronne Nord-Est .....	20

4.3.	ANALYSE DES CONDITIONS ÉCONOMIQUES OFFERTES AUX ENTREPRISES INDUSTRIELLES .....	21
4.4.	ACTIVITÉS COMMERCIALES.....	24
4.4.1.	Superficies de terrain occupées et vacantes.....	25
4.4.2.	Projets d'implantation connus .....	28
4.4.3.	Comparaison des trois zones d'étude au plan commercial .....	28
<b>5.</b>	<b>PRÉVISIONS À LONG TERME ET CONDITIONS RÉGIONALES .....</b>	<b>30</b>
5.1.	PRÉVISIONS À LONG TERME .....	30
5.2.	CONTEXTE ET PERSPECTIVES AU PLAN MANUFACTURIER .....	34
5.2.1.	Contexte d'affaires .....	34
5.2.2.	Stratégies de développement économique .....	35
5.2.3.	Facteurs de localisation industrielle.....	36
5.3.	CONTEXTE ET PERSPECTIVES AU PLAN COMMERCIAL.....	38
5.3.1.	Facteurs de localisation commerciale .....	40
5.3.2.	Comportements des consommateurs et déplacements .....	40
<b>6.</b>	<b>ÉLABORATION DES SCÉNARIOS DE CROISSANCE .....</b>	<b>42</b>
6.1.	SCÉNARIO 1 : JEU DES FORCES DU MARCHÉ .....	42
6.2.	SCÉNARIO 2 : CONSOLIDATION ÉTATIQUE .....	44
<b>7.</b>	<b>PERSPECTIVES DE CROISSANCE POUR CHAQUE SECTEUR, DANS LE BASSIN D'INFLUENCE IMMÉDIAT DU PROJET.....</b>	<b>45</b>
7.1.	INDUSTRIEL .....	45
7.1.1.	Perspectives de croissance du secteur industriel sans le projet .....	45
7.1.2.	Perspectives de croissance du secteur industriel avec le projet.....	47
7.1.3.	Conclusions sur le secteur industriel.....	48
7.2.	COMMERCIAL.....	48
7.2.1.	Perspectives de croissance du secteur commercial sans le projet .....	48
7.2.2.	Perspectives de croissance du secteur commercial avec le projet .....	49
7.2.3.	Conclusions sur le secteur commercial.....	50

<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>51</b>
<b>A. ANNEXE A : CARTE D'OCCUPATION ET D'AFFECTATION DES SOLS ET NOTES MÉTHODOLOGIQUES RELATIVES À LA CARTOGRAPHIE.....</b>	<b>54</b>
<b>B. ANNEXE B : HISTORIQUE DU SECTEUR INDUSTRIEL – 10 DERNIÈRES ANNÉES .....</b>	<b>59</b>
<b>C. ANNEXE C : CONTEXTE INDUSTRIEL DE LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL.....</b>	<b>78</b>
<b>D. ANNEXE D : DONNÉES CONCERNANT LE SECTEUR COMMERCIAL.....</b>	<b>90</b>

<b>LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES</b>	<b>PAGE</b>
FIGURE S.1.1 : TERRITOIRE D'ÉTUDE, ZONES ET SOUS-ZONES .....	X
TABLEAU S.1.1 : SUPERFICIES OCCUPÉES ET DISPONIBLES POUR LES FONCTIONS INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES POUR LE TERRITOIRE D'ÉTUDE .....	XI
TABLEAU S.1.2 : PRINCIPAUX INDICATEURS SUR LE PLAN INDUSTRIEL POUR LE TERRITOIRE D'ÉTUDE.....	XII
TABLEAU S.1.3 : ESPACES DISPONIBLES ET VACANTS AU PLAN COMMERCIAL (EN HECTARES).....	XVI
FIGURE 3.1 : TERRITOIRE D'ÉTUDE, ZONES ET SOUS-ZONES.....	11
FIGURE 3.2 : RÉPARTITION DE LA SUPERFICIE TOTALE ENTRE LES TROIS ZONES (2002).....	12
FIGURE 3.3 : RÉPARTITION DE LA SUPERFICIE RETENUE POUR FINS D'ANALYSE ENTRE LES TROIS ZONES (2002).....	12
TABLEAU 3.1 : ESPACES OCCUPÉS ET VACANTS DÉDIÉS AUX ACTIVITÉS INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES EN 2002 (KM <sup>2</sup> ).....	14
TABLEAU 3.2 : ESPACES OCCUPÉS ET VACANTS DÉDIÉS AUX ACTIVITÉS INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES EN 2002 (KM <sup>2</sup> ).....	14
TABLEAU 4.1: INDICATEURS DE L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE DANS LE TERRITOIRE PRIMAIRE.....	16
FIGURE 4.1 : LOCALISATION DES PARCS INDUSTRIELS .....	17
TABLEAU 4.2 : AVANTAGES DES ZONES PAR RAPPORT AUX FACTEURS DE LOCALISATION .....	22
FIGURE 4.2 : PART DES SUPERFICIES DE TERRAIN COMMERCIALES DANS LE TERRITOIRE D'ÉTUDE .....	25
FIGURE 4.3 : PART DES SUPERFICIES DE TERRAIN COMMERCIALES OCCUPÉES ET VACANTES DANS LES TROIS ZONES.....	26
TABLEAU 4.3 : DONNÉES D'OCCUPATION DU TERRITOIRE POUR LA FONCTION COMMERCIALE OCCUPÉE ET VACANTE .....	27
TABLEAU 5.1 : RÉPARTITION DU PIB RÉEL PAR GRAND SECTEUR ÉCONOMIQUE POUR LE QUÉBEC, 2000.....	31
TABLEAU 5.2 : TAUX DE CROISSANCE DE CERTAINS INDICATEURS ET DES GRANDS SECTEURS D'ACTIVITÉ .....	33
TABLEAU A.1 : CLASSES DES OCCUPATIONS DU TERRITOIRE.....	56
TABLEAU A.2 : CLASSES DES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE.....	57
TABLEAU B.1 : SUPERFICIES DES PARCS INDUSTRIELS ET PRIX DES TERRAINS - MONTRÉAL NORD-EST (2002).....	60
TABLEAU B.2 : CONDITIONS DE TAXATION - MONTRÉAL NORD-EST (2002).....	61
TABLEAU B.3 : NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS ET D'EMPLOYÉS - MONTRÉAL NORD-EST (2000).....	62

TABLEAU B.4 : SUPERFICIES DES ZONES INDUSTRIELLES ET PRIX DES TERRAINS – LAVAL EST (2002).....	63
TABLEAU B.5 : CONDITIONS DE TAXATION – LAVAL EST (2002) .....	64
TABLEAU B.6 : NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS INDUSTRIELS ET D'EMPLOYÉS – LAVAL EST (2002) .....	65
TABLEAU B.7 : SUPERFICIES DES ZONES INDUSTRIELLES ET PRIX DES TERRAINS -COURONNE NORD-EST (2002).....	66
TABLEAU B.8 : CONDITIONS DE TAXATION - COURONNE NORD-EST (2002) .....	68
TABLEAU B.9 : NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS INDUSTRIELS ET D'EMPLOYÉS - COURONNE NORD-EST (2002).....	69
TABLEAU B.10 : ÉVOLUTION DES SUPERFICIES OCCUPÉES ET VACANTES PAR SOUS-ZONE EN 1990 ET 2002 .....	71
TABLEAU B.11 : ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EMPLOIS ET D'ENTREPRISES TOTALES (INDUSTRIELLES ET AUTRES) EN 1991 ET 2002.....	72
TABLEAU B.11 (SUITE) : NOMBRE D'EMPLOIS ET D'ENTREPRISES .....	73
TABLEAU B.12 : ÉVOLUTION DES CONDITIONS ÉCONOMIQUES EN 1991 ET 2002 .....	75
TABLEAU B.12 (SUITE) : ÉVOLUTION DES CONDITIONS ÉCONOMIQUES EN 1991 ET 2002 .....	76
TABLEAU B.12 : (SUITE) ÉVOLUTION DES CONDITIONS ÉCONOMIQUES EN 1991 ET 2002 .....	77
FIGURE C.1 : NOMBRE DE PERSONNES OCCUPÉES DANS LA RMR DE MONTRÉAL, SELON LA DÉFINITION DE STATISTIQUE CANADA DE 1981 ET 1991, ENTRE 1975 ET 1998.....	79
TABLEAU C.1 : % RELATIF DES EMPLOIS MANUFACTURIERS DANS LA RMM SELON LA RÉGION .....	80
FIGURE C.2 : CARTE DES ZONES ÉCONOMIQUES DE L'ÎLE DE MONTRÉAL .....	81
TABLEAU C.2 : PROFIL DES ZONES ÉCONOMIQUES DE L'ÎLE DE MONTRÉAL.....	81
TABLEAU C.3 : % D'EMPLOIS MANUFACTURIERS SUR LES EMPLOIS TOTAUX PAR ZONE ÉCONOMIQUE.....	82
TABLEAU C.4 : PROFIL ÉCONOMIQUE DES MUNICIPALITÉS DOTÉES D'UN PARC INDUSTRIEL (RAYON 45 KM) ....	83
FIGURE C.3 : CARTE DE LA RÉGION COMPRISE DANS LE RAYON DE 45 KM .....	85
TABLEAU C.5 : TAUX D'OCCUPATION DES PARCS DE GRANDES SURFACES .....	86
TABLEAU C.6 : LISTE DES PARCS INDUSTRIELS DANS UN RAYON DE 45 KM DU CENTRE-VILLE (PLACE VILLE-MARIE).....	87
TABLEAU C.6: (SUITE): LISTE DES PARCS INDUSTRIELS DANS UN RAYON DE 45 KM DU CENTRE-VILLE (PLACE VILLE-MARIE).....	88
TABLEAU C.6 : (SUITE ET FIN) LISTE DES PARCS INDUSTRIELS DANS UN RAYON DE 45 KM DU CENTRE-VILLE (PLACE VILLE-MARIE).....	89
TABLEAU D.1 : ÉTABLISSEMENTS PAR ARRONDISSEMENT .....	94

TABEAU D.2 : POPULATION PAR ARRONDISSEMENT.....	94
FIGURE D.1 : LOCALISATION DES <i>POWER CENTERS</i> ET PRINCIPAUX CENTRES COMMERCIAUX.....	98
FIGURE D.2 : SUPERFICIES COMMERCIALES OCCUPÉES ET VACANTES DANS MONTRÉAL NORD-EST PAR SOUS-TERRITOIRE.....	99
FIGURE D.3 : SUPERFICIES COMMERCIALES OCCUPÉES ET VACANTES DANS LAVAL EST PAR SOUS-TERRITOIRE .....	99
FIGURE D.4 : SUPERFICIES COMMERCIALES OCCUPÉES ET VACANTES DANS LA COURONNE NORD-EST PAR SOUS-TERRITOIRE .....	99

## Liste des abréviations

CLVA	Centres de logistique à valeur ajoutée
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CPTAQ	Commission de protection du territoire agricole du Québec
CUM	Communauté urbaine de Montréal
INRS	Institut national de recherche scientifique
MAPAQ	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
PIB	Produit intérieur brut
PROCIM	Programme de coopération industrielle de Montréal
RMRM	Région métropolitaine de recensement de Montréal
SGF	Société générale de financement



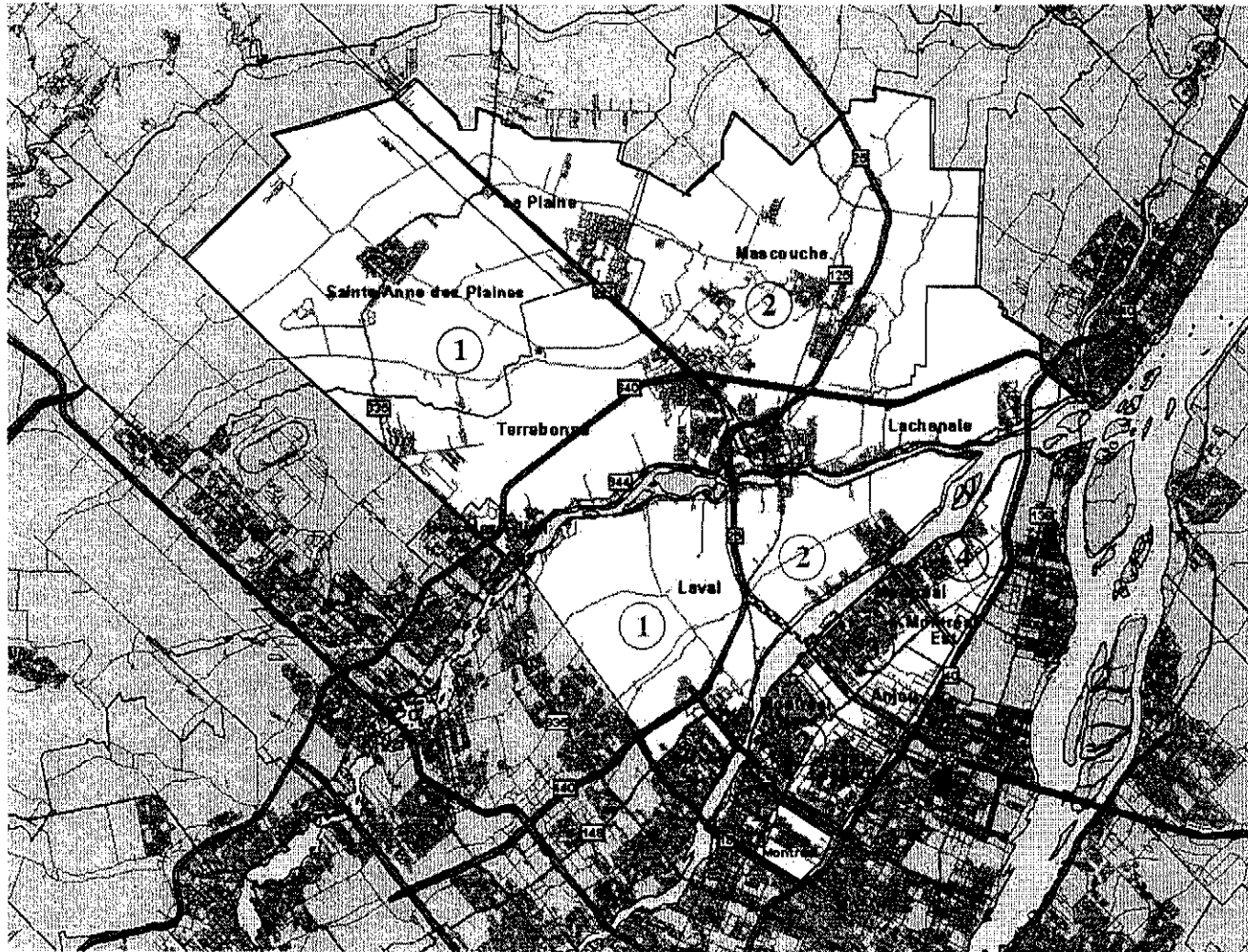
## **SOMMAIRE**

### **CONTEXTE ET OBJECTIF**

Advenant le parachèvement de l'autoroute 25 sur 7,2 km dans l'est de l'agglomération montréalaise, il y a lieu de s'interroger sur les impacts que cette infrastructure aura sur le niveau d'activité économique pour le secteur. Dans la présente étude, les impacts sur les activités industrielles et commerciales seront analysés.

### **TERRITOIRE**

Le territoire visé par l'étude est illustré à la Figure S.1.1. Il représente l'aire d'influence immédiate du tronçon manquant de l'autoroute 25 dans la région métropolitaine de Montréal. Divisé en trois sous-zones, soit Montréal Nord-Est, Laval Est et la Couronne Nord-Est, ce territoire couvre une superficie de 524 km<sup>2</sup>. De cette superficie, seulement 231 km<sup>2</sup> sont considérés dans l'analyse. En effet, les espaces dédiés aux fonctions agricoles, aux parcs, aux golfs, etc. ont été retirés du territoire d'analyse puisque non disponibles pour les fonctions urbaines.



**Figure S.1.1 : Territoire d'étude, zones et sous-zones**

Note 1 : La Plaine et Lachenaie sont maintenant fusionnées à la ville de Terrebonne.

Note 2 : Les arrondissements faisant partie du territoire de Montréal Nord-Est sont Ahuntsic/Cartierville et Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension dans l'extrémité ouest de la zone. Montréal-Nord, Saint-Léonard et Anjou, tel que représentés sur la carte et, finalement, Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est couvrent le reste de la zone dans sa partie est.

Le Tableau S.1.1 présente les superficies occupées ou affectées à des fonctions industrielles et commerciales. On y constate que la disponibilité de terrains réservés à des fins industrielles est importante.

**Tableau S.1.1 :  
 Superficies occupées et disponibles pour les fonctions industrielles et commerciales pour le territoire d'étude**

Superficies	Fonctions		Total (ha)
	Industrielle (ha)	Commerciale (ha)	
Occupées	3 350	950	4 300
Vacantes	2 950	210	3 160
<b>Total</b>	<b>6 300</b>	<b>1 160</b>	<b>7 460</b>

Source : Compilation ADEC.

## APPROCHE GÉNÉRALE

Fondamentalement, l'étude tente d'estimer les impacts sur les activités industrielles et commerciales au sein du territoire suite à l'amélioration de la mobilité provoquée par le nouveau lien autoroutier.

La croissance de l'économie du Québec est sensible aux investissements consentis en transport, mais peu sensible à l'un d'entre eux en particulier. À cet effet, il est peu probable que l'ajout de 7,2 km d'autoroute ne modifie le taux de croissance économique du Québec.

Cependant, le pouvoir attractif du territoire directement visé par le projet pourrait être modifié à la suite de la construction du parachèvement de l'autoroute 25.

## CARACTÉRISATION AU PLAN INDUSTRIEL

À la lecture du Tableau S.1.2, on constate qu'à l'intérieur du territoire d'étude, c'est Montréal Nord-Est qui présente une structure industrielle beaucoup plus développée que les deux autres secteurs à l'étude. Cette sous-zone se démarque autant par le nombre de personnes qui y travaillent (45 000, soit 83 % de l'ensemble) que par le nombre d'entreprises recensées (1 143, soit 74 % de l'ensemble).

**Tableau S.1.2 :**  
**Principaux indicateurs sur le plan industriel pour le territoire d'étude**

Sous-zone	Nombre de parcs	Nombre d'emplois	Nombre d'établissements	Espaces occupés (ha)	Espaces disponibles (ha)
Montréal Nord-Est	7	44 870	1 143	1 459	907
Couronne Nord-Est	8	7 948	303	1 488	1 414
Laval Est	3	1 480	91	91	627
Total	18	54 298	1 537	3 349	2 948

Source : Compilation ADEC.

Comme mentionné précédemment, les espaces disponibles pour accueillir de nouvelles entreprises sont abondants. En fait, ces espaces pourraient accueillir potentiellement 1 000 nouvelles entreprises industrielles d'une taille moyenne de 25 000 pi<sup>2</sup> par exemple, alors que l'on en retrouve 1 537 actuellement. Toutefois, cette analyse sur la disponibilité d'espaces pour le développement industriel ne s'est pas attardée sur l'état des terrains disponibles, ni au coût d'acquisition et d'aménagement. Ainsi, certains terrains vacants, notamment pour Montréal Nord-Est, sont contaminés et leur utilisation impose des coûts additionnels.

Sur le plan des conditions économiques offertes aux entreprises, la Couronne Nord-Est est avantagée : le prix du terrain, la fiscalité et la disponibilité d'espaces lui sont favorables.

En ce qui a trait aux facteurs de localisation touchant la proximité des marchés et les bassins de main-d'œuvre, le secteur de Montréal Nord-Est est nettement favorisé par rapport aux deux autres secteurs à l'étude.

La structure industrielle du secteur de Laval Est est beaucoup moins développée comparativement aux deux autres secteurs.

## **PRÉVISIONS GÉNÉRALES AU PLAN INDUSTRIEL**

Selon les prévisions d'Hydro-Québec, la croissance économique du Québec au cours des quinze prochaines années sera de 2,3 % par année, dont 2,6 % pour le secteur manufacturier.

Certaines caractéristiques de cette croissance sont dignes de mention :

La production et le commerce seront surtout dominés par la demande extérieure, donc les exportations.

Les entreprises manufacturières de la nouvelle économie seront privilégiées pour le centre de l'agglomération.

La concurrence entre les régions et les villes pour l'accueil de nouvelles entreprises sera forte, d'autant plus que les espaces disponibles sont abondants et disséminés sur l'ensemble du territoire québécois. Toutefois, il est à prévoir que certains pôles se démarqueront. Ainsi, l'intervention gouvernementale permettra de renforcer certains pôles en offrant des avantages économiques pour les entreprises, alors que d'autres pôles arriveront aux mêmes résultats en raison de leur structure industrielle forte et diversifiée et de leur stratégie propre.

Pour le secteur à l'étude, le pôle Anjou-Mercier est reconnu dans le Cadre d'aménagement gouvernemental pour la région de Montréal comme un des six pôles à vocation internationale à renforcer. Si cette reconnaissance se traduit en mesures concrètes d'aide et de soutien, Montréal Nord-Est sera privilégiée. De plus, la stratégie de développement économique du gouvernement du Québec est actuellement favorable au centre de l'agglomération et aux entreprises de la nouvelle économie. Ces entreprises se retrouvent dans les secteurs de la biotechnologie, du multimédia, de l'aéronautique, des télécommunications, de l'électronique et de la distribution ou de la logistique.

## PERSPECTIVES INDUSTRIELLES SANS LE PROJET

Comme mentionné précédemment, le territoire à l'étude offre un important potentiel en termes d'espaces disponibles pour le développement industriel. Cependant, cette caractéristique n'est pas particulière au territoire à l'étude. En effet, dans l'ensemble de la région métropolitaine, les espaces disponibles pour le développement sont abondants et, en ce sens, la stricte disponibilité de terrains n'est pas un enjeu majeur pour attirer des entreprises.

Néanmoins, il est à prévoir que le territoire à l'étude conserve une part importante du développement industriel de la région métropolitaine au cours des 20 prochaines années. Selon nos estimations, une quarantaine de nouvelles entreprises par année pourraient s'implanter sur le territoire à l'étude. La répartition entre les trois secteurs serait la suivante :

Montréal Nord-Est	25
Couronne Nord-Est	10
Laval Est	5
<b>Total</b>	<b>40</b>

Cette prévision s'appuie principalement sur le maintien de la tendance récente. En ce moment, les stratégies gouvernementales soutenant certains secteurs et certaines localisations ne sont pas particulièrement favorables à notre zone d'étude puisque les programmes favorisent surtout les entreprises de la nouvelle économie moins présente sur le territoire et une certaine centralisation au niveau de pôles bien précis.

À notre avis, les avantages de la Couronne Nord ne sont pas suffisants pour contrer l'attrait que représente la proximité du centre de l'agglomération. De plus, l'adoption au cours des prochaines années, par la CMM, du schéma d'aménagement de la région montréalaise pourrait favoriser le pôle central d'Anjou-Mercier et renforcer ainsi la position stratégique de l'est de Montréal.

## **PERSPECTIVES INDUSTRIELLES AVEC LE PROJET**

Le projet de parachèvement de l'autoroute 25 vient renforcer la position concurrentielle des entreprises du territoire d'étude en dépit du fait que le lien serait payant.

Il favorise ainsi l'émergence de nouveaux liens d'affaires entre les entreprises de l'est de Montréal et celles des autres pôles de la région métropolitaine, particulièrement Laval et la Couronne-Nord, puisqu'il en améliore l'accessibilité.

Pour les secteurs de Laval Est et la Couronne Nord-Est, le parachèvement de l'autoroute 25 assurera aux entreprises une meilleure liaison avec la Montérégie, les régions situées au sud du Saint-Laurent et les états du nord-est des États-Unis, ce qui apparaît donc favorable aux exportations.

Malgré ces avantages, l'amélioration des conditions de transport dans l'est de l'agglomération montréalaise par la construction de l'autoroute 25 aura de faibles impacts en termes d'implantations ou d'agrandissements. Ce constat s'appuie principalement sur les éléments suivants :

Pour le territoire à l'étude, une infrastructure de transport payante n'est pas suffisante à elle seule pour attirer de nouvelles entreprises ou des entreprises déjà installées ailleurs dans la grande région de Montréal. Donc, elle ne suscitera pas de déplacements d'entreprises. D'autres conditions doivent être présentes pour que des déménagements d'entreprises vers d'autres secteurs s'effectuent.

Cependant, l'infrastructure permettra aux entreprises existantes d'améliorer leurs conditions d'opération, d'une part, en réduisant les coûts directs de transport et, d'autre part, en élargissant les bassins de main-d'œuvre disponibles.

## **CONDITIONS AU PLAN COMMERCIAL**

De façon générale, les dernières années ont vu proliférer les nouvelles implantations de grandes surfaces dans la périphérie. Laval Centre et les MRC de la Couronne Nord ont reçu une part de marché majeure desdits investissements commerciaux. Comparativement, l'est de Laval et le nord-est de Montréal n'affichent pas de projets de développement commercial d'envergure.

Les activités commerciales dépendent de la démographie pour le maintien et la croissance de leurs activités. Or, le Québec et la région de Montréal font face à des changements importants qui auront un impact sur l'ensemble du commerce de détail. Les principales tendances sont les suivantes :

- une croissance plus faible de la population;
- une diminution de la taille des ménages;
- un vieillissement de la population.

Ensemble, ces tendances font en sorte que le marché est relativement stagnant en termes de croissance absolue et que le succès des commerces réside dans leur capacité à attirer de plus grandes parts de marché, généralement aux dépens d'autres commerces.

Régionalement, les activités de nature commerciale (commerces de détail) se retrouvent principalement dans les pôles d'activités suivants : Anjou/Mercier, le centre de Laval, Saint-Laurent/Dorval et Longueuil en plus du centre de Montréal. Les grandes surfaces commerciales recherchent la proximité des grands axes routiers et des autoroutes, ce dont les pôles secondaires sont bien munis. Par contre, le centre de l'agglomération comporte davantage de rues commerciales reconnues, accessibles aisément par les modes lourds de transport en commun (lignes de métro).

La grande région de Montréal est caractérisée par la présence d'un axe majeur de services d'orientation générale nord-sud, dans l'axe de l'autoroute 15, le centre-ville de Montréal et le centre de Longueuil. Ainsi, pour leurs achats plus spécialisés, les consommateurs tendent à se rabattre sur cet axe.

Cela dit, dans notre territoire d'étude, les consommateurs de Montréal Nord-Est se rendent au pôle d'Anjou ou au centre-ville de Montréal, les consommateurs de Laval Est vont au centre de Laval ou, à l'occasion, au centre-ville, alors que les consommateurs de la Couronne Nord-Est peuvent se rendre au pôle de Rosemère et de Laval Centre et, à l'occasion, peut-être également au centre-ville de Montréal.

Au plan commercial, Montréal Nord-Est et la Couronne Nord-Est disposent des plus grands espaces déjà développés ou en développement (voir tableau ci-après). Au niveau du potentiel futur de développement, c'est la Couronne Nord-Est qui dispose du plus d'espaces. Mais les trois zones d'études affichent des profils plutôt différents. L'est de Laval est nettement la moins développée de ce point de vue.

**Tableau S.1.3 :**  
**Espaces disponibles et vacants au plan commercial (en hectares)**

	Occupé	Vacant	Total
Couronne Nord-Est	490	210	700
Montréal Nord-Est	370	0	370
Laval Est	90	0	90
<b>Total</b>	<b>950</b>	<b>210</b>	<b>1 160</b>

Le nord-est de Montréal ne dispose pas de centres commerciaux d'envergure régionale. Cette fonction est tout de même plus développée qu'à Laval Est puisque les marchés locaux sont plus importants. Il faut cependant souligner la présence des centres Galeries d'Anjou et Carrefour Langelier dont la maturité des installations et le rayonnement couvrent notre zone d'étude à Montréal.

C'est la Couronne Nord, et en particulier la ville de Terrebonne, qui comporte le développement commercial le plus marqué. Les Galeries de Terrebonne et les développements adjacents sont connus et fréquentés par les clientèles des MRC voisines. De plus, les développements de la fonction commerciale à Mascouche et à Lachenaie ont été prolifiques dans les récentes années et le seront encore dans les prochaines.



## **PERSPECTIVES COMMERCIALES SANS LE PROJET**

Le marché commercial est stagnant en termes de croissance absolue puisqu'il est fortement lié à la croissance démographique et aux revenus. Notre territoire d'étude ne connaîtra pas de croissance importante dans les vingt prochaines années au point de vue commercial comparativement au reste de la région de Montréal. Certes, des développements sont prévus dans le secteur du pôle Anjou, dans le secteur de l'hôpital de Lachenaie et dans le pôle Terrebonne-Mascouche. Cependant, ces projets vont relativement dans le sens du développement normal de la grande région de Montréal et ne font que renforcer la dynamique commerciale actuelle. En outre, ils ne sont pas de taille à modifier les comportements dominants des consommateurs et la dynamique des déplacements d'achats.

Dans la perspective d'un scénario de croissance interventionniste des autorités publiques, les perspectives de croissance commerciales dans le territoire d'étude immédiat seraient les mêmes qu'actuellement puisque les terrains identifiés pour les développements commerciaux sont déjà des territoires dédiés au développement urbain pour lesquels des implantations devraient voir le jour à court ou moyen termes.

## **PERSPECTIVES COMMERCIALES AVEC LE PROJET**

Le projet de parachèvement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval ajoute un lien de transport motorisé dans l'axe nord-sud entre l'île de Montréal et l'île de Laval. Or, les comportements dominants des consommateurs de Laval Est et de la Couronne Nord-Est ne favorisent pas présentement les déplacements vers l'île de Montréal.

De plus, l'accessibilité à ce lien serait payante. Or, un consommateur qui souhaite se déplacer pour acheter un bien tendra généralement à minimiser son coût généralisé de déplacement, comme pour tout autre type de déplacement. Cependant, la valeur du temps de loisir des personnes étant faible (le temps de magasinage est du temps de loisir), les gens ne seront pas enclins à déboursier directement pour accéder à une infrastructure; pour faire des achats, ils prendront un chemin gratuit pour accéder au lieu voulu ou ils iront vers une autre destination ayant une offre commerciale équivalente.

Les perspectives de croissance avec le projet resteront de faible amplitude et seront des dérivés de la croissance actuelle prévue ou de la croissance du secteur résidentiel et donc de la population prévue actuellement avec ou sans le projet. Cependant, il n'y a pas à prévoir

une croissance directe de l'activité et des implantations commerciales directement liées à la mise en fonction du lien de l'A-25.

En somme, l'analyse du secteur d'activité commercial de notre territoire d'étude et de la région de Montréal nous permet de conclure que la mise en place du lien de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval n'aura pas ou très peu d'impact sur la localisation des commerces et le développement commercial dans le territoire d'étude.

Au sein de notre territoire d'étude, aucune des trois zones étudiées ne comporte d'avantages comparatifs par rapport aux autres. C'est-à-dire qu'elles n'entrent pas en compétition entre elles puisque les consommateurs ont des comportements les poussant à acheter soit au sein de leur zone de résidence ou soit à l'extérieur du territoire d'étude (déplacements vers l'ouest).

## CONCLUSIONS

À notre avis, le complément de lien de 7,2 km pris isolément n'aura aucun impact sur le taux de croissance de l'activité économique de la grande région de Montréal. En soi, il ne suscitera aucune production additionnelle.

Pour le territoire à l'étude, les impacts de la mise en service d'un lien autoroutier payant sur la fonction industrielle seront faibles. Conséquemment, l'activité industrielle pourrait, en présence de l'autoroute 25, être légèrement stimulée et accrue surtout si les conditions suivantes sont réunies :

Si le pôle d'Anjou-Mercier est favorisé par des initiatives gouvernementales (crédits d'impôts, congés fiscaux, etc.) renforçant la position de Montréal Nord-Est à l'échelle métropolitaine.

Si la croissance industrielle se réalise davantage dans les secteurs traditionnels du domaine de la fabrication, secteurs présentement plus abondants dans l'est de la métropole.

Si la Couronne Nord-Est poursuit sa stratégie de développement économique basée sur :

des conditions économiques favorables aux entreprises;

la grande quantité d'espaces disponibles et attractifs;

des percées dans le secteur de la nouvelle économie de la fabrication.

En ce qui a trait à la dernière condition, il est probable que le développement de la Couronne Nord-Est soit freiné si le scénario de la consolidation prévu dans le Cadre d'aménagement gouvernemental se concrétise.

Puisque la croissance économique future de la région de Montréal dépend largement de la performance de son secteur industriel et des exportations, le lien appuiera certainement les entreprises qui sont sensibles aux conditions de transport. Par contre, comme nous l'avons vu, elles sont relativement peu nombreuses, soit 190 sur 1 537, ou 12 %, et surtout localisées dans Montréal Nord-Est.

L'ajout du lien de 7,2 km n'aura, par contre, aucun effet sur la croissance des activités commerciales puisque, comme nous l'avons vu :

les comportements d'achat dominants des consommateurs de notre zone d'étude à Laval Est et la Couronne Nord-Est ne favorisent pas les déplacements vers l'île de Montréal;

l'accessibilité au lien sera payante;

il n'y aura pas de croissance commerciale importante au cours des 20 prochaines années, puisque la démographie ne sera pas au rendez-vous.

Il n'y a donc pas à prévoir une croissance directe de l'activité et des implantations commerciales directement liées à la mise en fonction du lien de l'autoroute 25.

## 1. INTRODUCTION

### 1.1. CONTEXTE

Le parachèvement de l'autoroute 25 permettra l'intégration des trames autoroutières de Montréal et de Laval au sein d'un réseau régional et national qui va au-delà du lien autoroutier de 7,2 km en question.

Un système de transport efficace et de qualité est essentiel au développement économique d'une grande agglomération comme Montréal<sup>1</sup>. Pour les entreprises, surtout celles dont le chiffre d'affaires dépend des échanges ou de l'exportation, les conditions de transport constituent un des facteurs de localisation importants et influencent leurs coûts d'exploitation. Les conditions de transport en général influencent le choix d'une région urbaine par rapport à une autre et, au sein d'une agglomération, les conditions de transport locales peuvent influencer, dans certaines circonstances, le choix d'un site spécifique de localisation.

Dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 25 entre les autoroutes 440 à Laval et A-25/A-40, les activités économiques de production et de commerce de biens et de services, dans le territoire immédiat et dans un territoire qui s'étend au-delà de ces frontières, risquent d'être touchées par cet ajout au système de transport. Ainsi, des effets sont susceptibles de s'étendre sur les territoires adjacents et sur un territoire qui outrepassé les territoires immédiats traversés par le tronçon de l'autoroute.

Le ministère des Transports a déposé, en avril 2000, le *Plan de gestion des déplacements pour la région métropolitaine de Montréal*. Ce plan a défini une stratégie de desserte de l'est de l'île de Montréal, laquelle vise les deux objectifs suivants :

*« - Faciliter la mobilité des personnes et les mouvements des marchandises à la fois dans l'est de l'agglomération et entre l'est et les autres pôles économiques de la région métropolitaine;*

---

<sup>1</sup> Montréal signifie la région métropolitaine de Montréal.

*- Améliorer, pour les résidants et les entreprises de l'Est, l'accès à certains axes routiers ainsi qu'au réseau de transport en commun. » (MTQ, 2000, p. 16).*

Le parachèvement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval figure à ce Plan comme une des interventions prioritaires permettant l'atteinte de ces objectifs à l'horizon 2010.

Dans le contexte de la justification du projet de l'autoroute 25, la dimension économique doit être documentée et précisée avec attention.

La dimension économique touche trois aspects de préoccupation pour les intervenants, soit :

1. l'analyse de rentabilité économique : les bénéfices et les coûts;
2. les effets d'impulsion économiques, en termes de développement de nouvelles activités;
3. et les effets, en termes de distribution de l'activité économique dans l'espace (effets redistributifs). Ces effets sont aussi appelés effets de rayonnement. Ils sont des effets structurants qui affectent l'attraction relative de diverses localisations ou territoires et peuvent causer la relocalisation des lieux de résidence et des établissements.

Dans le cadre du présent mandat, nous nous intéressons aux deux derniers aspects, c'est-à-dire les effets d'impulsion et de distribution sur les activités industrielles et commerciales que pourrait avoir la construction du lien.

La présente étude examine l'environnement socio-urbain et économique dans lequel notre territoire se situe et les perspectives de développement sur lesquelles il peut espérer compter au cours des 20 prochaines années avec et sans le projet de l'autoroute 25.

## **1.2. OBJECTIFS**

L'objectif de la présente étude est donc d'établir les conséquences, sur les activités commerciales et industrielles situées dans le corridor et la zone d'influence de l'A-25, de la construction et de la mise en service du lien de l'autoroute. L'impact est mesuré en considérant deux scénarios probables de développement de l'agglomération. On examine ensuite, pour ces scénarios, l'effet de la construction du lien ou pas.

L'incidence du projet sur le développement, comme catalyseur de la croissance et moyen d'attirer des implantations sur le territoire, sera le principal sujet de cette étude.

### **1.3. MANDAT**

Le présent mandat consiste à documenter et à analyser les aspects suivants du projet de parachèvement de l'A-25.

1. Estimer les effets potentiels de la mise en place du lien autoroutier sur le développement économique, tout particulièrement sur les activités industrielles et commerciales.
2. Estimer les effets de redistribution des activités mentionnées ci-haut suite à la mise en service du tronçon.
3. Établir deux scénarios probables de distribution des implantations prévisibles sur 20 ans.
4. Rédiger un rapport qui conclurait sur les incidences économiques de ce projet.

L'analyse portera sur le bassin d'influence immédiat du lien et sur l'ensemble du territoire lorsque cela s'avère pertinent.

## **2. APPROCHE GÉNÉRALE**

### **2.1. GAIN DE MOBILITÉ ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE**

La croissance économique future du Québec et, par conséquent, de chacune de ses régions est le fruit d'une combinaison de facteurs qui s'appuient autant sur les réalités internes au Québec (demande intérieure pour des biens et des services) que sur les réalités de nos principaux partenaires commerciaux (demande extérieure pour des biens et des services).

Que l'impulsion sur la production de biens vienne de la demande intérieure ou extérieure, cela a un effet immédiat sur les besoins de main-d'œuvre, l'emploi, l'expansion des entreprises, la création de nouvelles entreprises et, par voie de conséquence, sur leur localisation. Par contre, plus l'impulsion vient de l'extérieur, plus cela implique des exportations et, donc, des impératifs différents en termes de transport et de localisation des entreprises.

L'approche prévisionnelle et analytique retenue pour la région de Montréal s'appuie donc sur l'étroite relation qui existe entre :

- la croissance économique, via l'augmentation de la demande de biens et de services;
- la croissance de l'emploi, via l'augmentation de la demande de main-d'œuvre;
- et la croissance démographique, via l'augmentation de la population.

Il existe des prévisions économiques à long terme, à l'échelle du Québec, qui couvrent le produit intérieur brut (PIB), l'emploi, la population, le taux de chômage, les grands secteurs d'activité et d'autres variables macro-économiques. Ces prévisions incorporent plusieurs facteurs explicatifs de la croissance économique dont, bien entendu, les gains de productivité pouvant être obtenus, entre autres, par les investissements en transport et l'amélioration de la fluidité et de la mobilité qui en découlent généralement.

Par contre, il n'existe pas de prévisions économiques à long terme à l'échelle des régions du Québec, à l'échelle de la région de Montréal et, encore moins, à l'échelle du territoire d'influence immédiat de l'autoroute 25.

Nous devons donc nous en remettre à notre propre appréciation de la croissance économique de Montréal et du territoire dans le bassin d'influence immédiat du futur lien.

L'exercice d'allocation de la croissance économique sur le territoire d'étude ainsi que ses conséquences sur l'immobilier et sur l'occupation du territoire à des fins industrielles et commerciales doit cependant être cohérent avec la prévision globale. C'est pourquoi nous tenons à préciser d'abord la croissance prévisible à long terme pour le Québec avant d'analyser celle de notre territoire.

Dans un deuxième temps, nous nous intéressons aux conséquences de l'amélioration de la mobilité et de l'accessibilité aux établissements, vraisemblablement provoquée par l'autoroute 25, sur la localisation d'activités économiques. Cet aspect fait appel à deux méthodes.

La première méthode fait référence à l'approche des facteurs de localisation en isolant la contribution des équipements de transport comme facteur de localisation pour les entreprises. En effet, il est connu que des améliorations aux conditions de transport conduisent à des réductions de coûts et de temps de déplacement. En améliorant ainsi la performance des entreprises, la région (ou les régions) va produire de nouveaux emplois en facilitant l'expansion des entreprises actuelles ou en attirant de nouvelles entreprises. Ce faisant, elle permet à des ménages de se localiser à proximité et à des commerces et des institutions de s'y localiser. Cette méthode cherche donc à isoler la variable « transport » dans l'explication de la croissance et de la localisation. Certaines études ont montré l'existence d'une relation étroite entre les investissements en transport et la production intérieure, du moins à une échelle macroscopique. Mais à l'échelle d'une sous-région, cela est moins évident.

La seconde méthode est celle de l'interaction spatiale. En effet, les investissements en infrastructure de transport changent les conditions et les coûts des interrelations entre les régions et peuvent conduire à des changements majeurs dans les volumes de transactions d'affaires entre les régions et ainsi avoir des effets de rayonnement sur la localisation des ménages et des activités économiques qu'ils engendrent. La mobilité accrue incite également à des déplacements sur de plus grandes distances.

En nous basant sur ces méthodes, nous décrirons et analyserons le contexte socio-urbain et économique dans le territoire, nous évaluerons ensuite les changements qui seront apportés aux facteurs stratégiques pour les activités commerciales et industrielles suite à la mise en œuvre du projet, puis nous mesurerons l'impact de ces changements en termes de pouvoir d'attraction du territoire dans le contexte de prévisions économiques à long terme de Montréal.



## **2.2. CARACTÉRISTIQUES DU PROJET ET PRÉSENTATION DES FACTEURS AYANT UNE INCIDENCE SUR LES IMPLANTATIONS**

Dans cette section, nous présentons les caractéristiques du projet de parachèvement de l'autoroute 25 et examinons brièvement les changements que ce parachèvement apporterait aux conditions d'exercice des activités des établissements.

Le projet de l'autoroute 25 consiste à construire un lien autoroutier de 7,2 kilomètres dans le prolongement de l'autoroute 25, de l'échangeur A-440/A-25/avenue Marcel Villeneuve à Laval jusqu'à l'échangeur du boulevard Henri-Bourassa à Montréal. Les caractéristiques physiques générales du projet sont (MTQ, 2001) :

Une autoroute à 3 voies par direction accompagnée d'une voie réservée au transport en commun en site propre :

de type rural à Laval : pas de chemins de service;

de type urbain à Montréal avec chemins de service;

un pont enjambant la Rivière-des-Prairies, comptant 1,16 km (incluant une voie réservée au transport en commun et une piste multifonctionnelle).

Une autre caractéristique importante du projet est qu'il serait réalisé en partenariat avec l'entreprise privée et qu'une tarification d'accès serait mise en place. À l'heure actuelle, le montant du tarif et ses modalités d'application (technologie, variation du tarif selon les moments de la journée, etc.) ne sont pas fixés. Une étude est en cours afin de déterminer quelle serait la nature précise du péage demandé auprès des usagers potentiels. Le MTQ a considéré, dans le cadre de ses études de justification du projet, des tarifs de 0\$, 1\$ et 2\$, dans le but de mesurer la sensibilité de l'achalandage en période de pointe du matin.

### **2.2.1. SITUATION ACTUELLE DES DÉPLACEMENTS ENTRE MONTRÉAL ET LAVAL**

Actuellement, huit ponts enjambent la Rivière-des-Prairies. Six lient Montréal et Laval, alors que les deux autres lient Montréal à la Couronne Nord dans sa partie est (Lachenaie). Les ponts reliant Montréal et Laval sont principalement situés dans la partie centre des deux îles, ce qui fait en sorte que l'est de Laval n'a pas de lien aussi direct avec l'Île de Montréal.

Cependant, les populations présentes dans cette portion de l'île ne sont pas nombreuses en proportion du reste de l'île de Laval.

### **2.2.2. CHANGEMENTS À LA SITUATION ACTUELLE**

Le lien autoroutier, une fois complété, peut provoquer des changements aux conditions d'exercice des activités des établissements existants ainsi que pour ceux qui envisageraient de s'établir sur le territoire touché.

Les changements à la situation actuelle sont examinés en fonction des conséquences possibles sur les conditions économiques, aux plans de l'accès à l'habitation par rapport aux lieux d'activités ou par rapport aux établissements. Ils sont, a priori, de deux types :

- changement dans l'accessibilité aux lieux de travail et, donc, dans des opportunités d'emploi;

- changement dans les coûts d'exploitation des établissements et dans les budgets temps et déboursés dépensés par les ménages.

Les changements créés par le nouveau lien se caractérisent par une diminution potentielle des temps de transport et des distances parcourues, donc des coûts de transport, et par une augmentation des coûts directs de transport par le péage.

L'introduction de péage sur le nouveau lien ne change en rien l'importance des interrelations qui existent déjà entre les territoires. Il n'a pour effet que de transférer moins de véhicules vers le nouveau lien en autant, bien sûr, que le niveau de péage soit adéquat.

### **3. DESCRIPTION DU CONTEXTE SOCIO-URBAIN ET ÉCONOMIQUE DANS LE TERRITOIRE**

#### **3.1. DÉFINITION DES TERRITOIRES D'ÉTUDE**

Nous avons d'abord délimité un territoire primaire (1<sup>er</sup> territoire) à partir, autant que possible, des limites administratives. Bien que cette définition ne corresponde pas toujours parfaitement à la dynamique et à l'étendue géographique des échanges et des transports des établissements, elle a l'avantage de décrire l'activité sur le territoire le plus immédiatement concerné.

Puis, un deuxième niveau territorial (2<sup>e</sup> territoire) est considéré lorsqu'on veut témoigner de l'étendue des relations économiques des établissements de la région directement touchés ou des établissements qui utiliseront éventuellement l'autoroute. Cette zone peut s'étendre au Grand Montréal, à l'Ontario, aux États-Unis, dans certains cas. Dans la suite, nous référerons au contexte régional pour parler du 2<sup>e</sup> territoire.

Nous faisons donc l'hypothèse que les établissements situés dans le territoire primaire sont ceux qui peuvent profiter le plus immédiatement et directement du parachèvement routier. C'est donc sur eux que nous allons nous attarder.

Notre territoire primaire est présenté à la Figure 3.1 et est délimité :

sur l'île de Montréal :

par l'A-19, jusqu'à l'extrémité est de l'île – au nord de l'autoroute 40;

à Laval :

par l'A-19 et son prolongement, jusqu'à l'extrémité est de l'île;

sur la Rive-Nord :

par les limites de la MRC des Moulins (incluant les municipalités de Mascouche et de Terrebonne, cette dernière étant maintenant fusionnée avec Lachenaie et La Plaine);  
au nord-ouest, par la municipalité de Sainte-Anne-des-Plaines (MRC Thérèse-de-Blainville);

à l'ouest, on inclut la municipalité de Bois-des-Filion.

Le territoire primaire est scindé en trois sous-zones :

La partie de Montréal, au nord-est de l'Île : cette zone fait partie de l'île centre de la grande région de Montréal sans toutefois faire partie du cœur des activités socio-économiques de l'agglomération. Elle est plus densément occupée que les deux autres et comporte une mixité des usages.

La partie est de Laval : cette zone comprend les quartiers Saint-François, Duvernay et Saint-Vincent-de-Paul. Elle a conservé de grandes terres agricoles dans sa partie nord et ses parties développées ont de faibles densités.

La partie située sur la Rive-Nord est constituée des villes de Terrebonne, Mascouche, Sainte-Anne-des-Plaines et Bois-des-Filion. Elle s'est développée à partir d'anciens villages ruraux. Cette zone conserve une fonction agricole importante au sein de laquelle on retrouve des poches de développement urbain.

Ces zones font partie de trois entités administratives différentes et sont en compétition relative au niveau du développement de leur territoire; elles cherchent toutes à attirer les activités économiques souhaitant s'implanter dans la grande région de Montréal et qui visent en particulier le nord-est de la métropole.

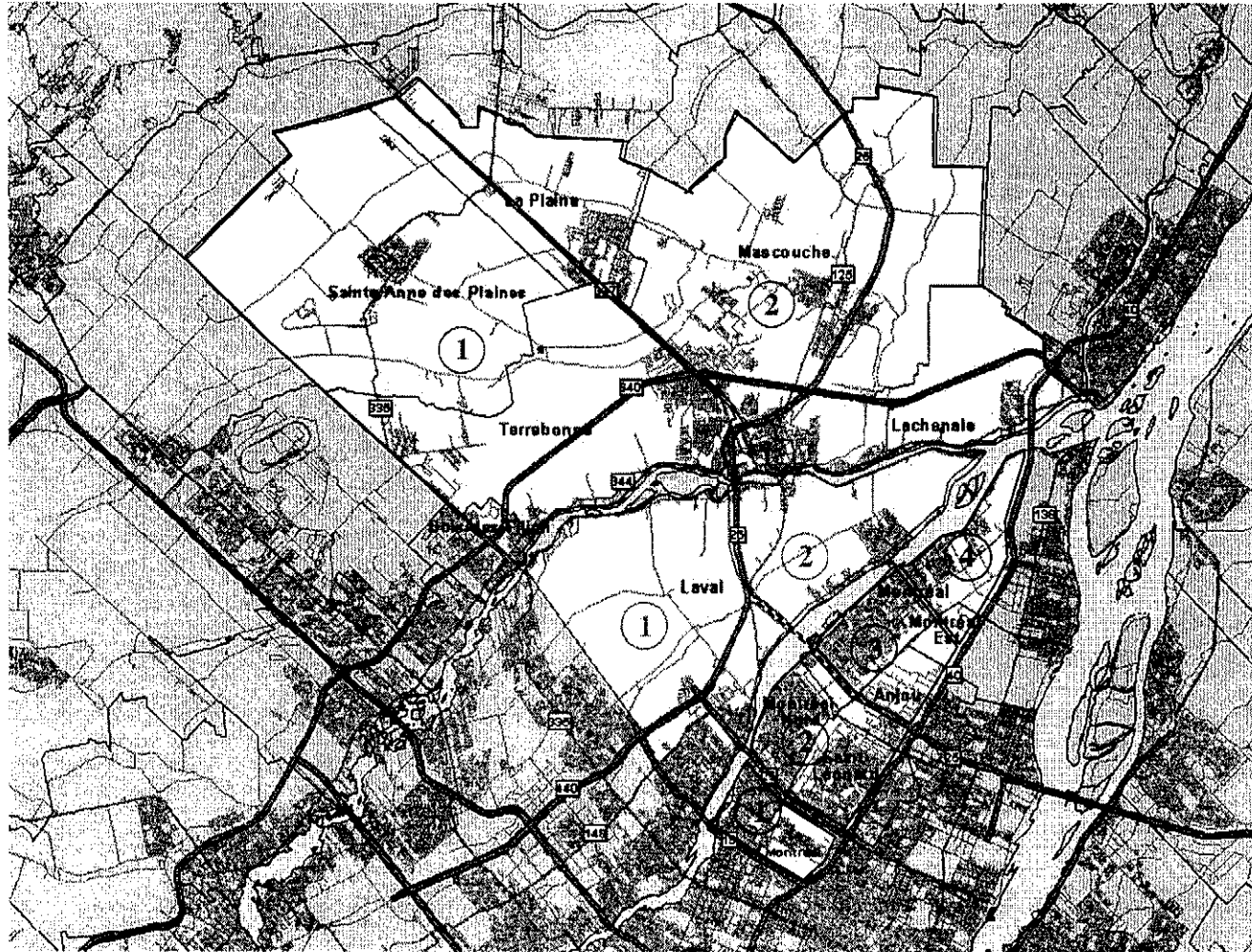
La présentation des données de caractérisation du développement du territoire est faite en fonction de ces trois zones. Pour simplifier leur appellation, nous utiliserons celles de Montréal Nord-Est, Laval Est et Couronne Nord-Est.

Lors du raffinement de l'analyse, les trois zones ont été fractionnées en quatre territoires pour Montréal Nord-Est et en deux pour Laval Est et pour la Couronne Nord-Est en fonction du corridor de la future autoroute 25 (voir Figure 3.1). En effet, il peut être appréhendé, par exemple, qu'à Montréal, les activités situées dans l'extrême est de l'île, plus isolées du centre urbanisé, ne réagiront pas à la construction du nouveau lien de la même manière que les activités situées à l'ouest du lien. Les données présentant les superficies sont traitées, dans les annexes, selon cette partition.

L'encadré suivant présente les limites des sous-zones, alors que la Figure 3.1 localise ces territoires :

**LIMITES :**

Mtl N-E 1	entre l'A-19 et l'A-125/25
Mtl N-E 2	entre l'A-125/25 et la nouvelle A-25
Mtl N-E 3	entre la nouvelle A-25 et la ligne de transport d'énergie électrique
Mtl N-E 4	de la ligne de transport d'énergie électrique jusqu'à la limite est de l'île de Montréal
Laval Est 1	Ouest; séparé par la future A-25
Laval Est 2	Est
Couronne N-E 1	Ouest; séparé par la route 337
Couronne N-E 2	Est



**Figure 3.1 : Territoire d'étude, zones et sous-zones**

Note 1 : La Plaine et Lachenaie font maintenant partie de la ville de Terrebonne.

Note 2 : Les arrondissements faisant partie du territoire de Montréal Nord-Est sont Ahuntsic/Cartierville et Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension dans l'extrémité ouest de la zone. Montréal-Nord, Saint-Léonard et Anjou, tel que représentés sur la carte et, finalement, Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est couvrent le reste de la zone dans sa partie est.

### 3.2. DIMENSIONS DU TERRITOIRE PRIMAIRE

Le territoire compte, au total, 523,7 km<sup>2</sup> (52 373 hectares), dont les deux tiers se trouvent dans la Couronne Nord-Est (voir Figure 3.2).

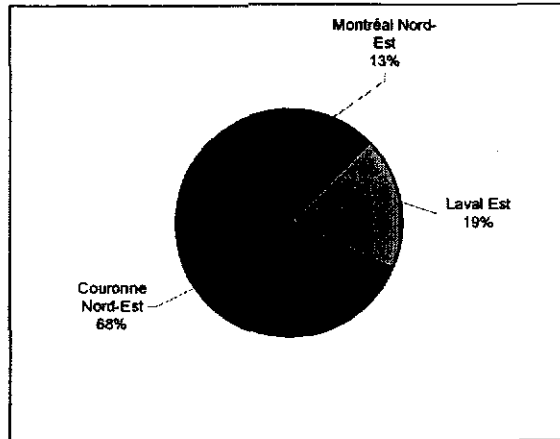


Figure 3.2 : Répartition de la superficie totale entre les trois zones (2002)

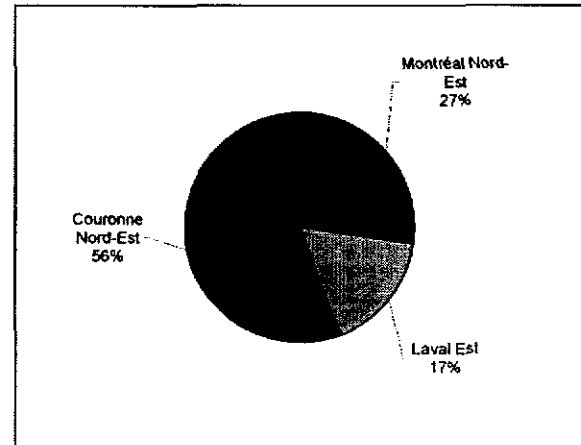


Figure 3.3 : Répartition de la superficie retenue pour fins d'analyse entre les trois zones (2002)

Puisque la perspective de la présente étude en est une de développement économique, nous avons soustrait des analyses subséquentes les fonctions agricoles et « autres »<sup>2</sup> qui ne sont pas disponibles pour l'établissement de nouvelles implantations industrielles ou commerciales. Il a été supposé que ces terres demeureraient intouchées à l'horizon de l'analyse demandée, soit 20 ans. Nous savons cependant que, dans le passé, ce type de milieu a été l'objet de pressions importantes au développement. En outre, le décret de révision des terres agricoles de 1991 a permis le retrait de 27 000 hectares de terres pour l'ensemble de la RMRM. De plus, selon le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal* (MAMM, 2001), la révision actuelle des schémas d'aménagement a donné lieu à des demandes d'exclusion de terres agricoles de la part des MRC, adressées à la CPTAQ. La MRC des Moulins est d'ailleurs mentionnée parmi celles ayant fait ce type de demandes pour des terres situées près de l'autoroute 40. Dans la même veine, les milieux naturels (berges, zones humides et boisés) auraient accusé des pertes de 44 % de superficie entre 1986 et 1994, selon une étude de l'INRS-Urbanisation (Sénécal et al., 2000 in MAMM, 2001).

<sup>2</sup> La fonction « autres » comprend, notamment, des terrains en friche, des terrains de golf, etc.

En excluant ces fonctions, le territoire d'étude compte 230,9 km<sup>2</sup> (23 091,3 hectares). La Couronne Nord-Est et, dans une moindre mesure, Laval Est sont celles où se trouve la plus importante superficie zonée agricole ou « autres », soit, respectivement, 230,3 km<sup>2</sup> (60 % du territoire global de la Couronne Nord-Est) et 59,9 km<sup>2</sup> (64 % du territoire global de Laval Est). Montréal Nord-Est ne compte, quant à elle, que 2,7 km<sup>2</sup> zonés agricoles ou « autres ».

On constate que la proportion de territoire occupé par la Couronne Nord-Est diminue au profit du territoire occupé par la zone Montréal Nord-Est qui représente, dès lors, plus du quart du territoire d'analyse.

### **3.3. OCCUPATIONS ET AFFECTATIONS DU SOL DANS LE TERRITOIRE PRIMAIRE**

De manière à caractériser le contexte urbain du territoire, nous avons réalisé une mise à jour des informations sur l'occupation actuelle du territoire et les affectations des espaces dévolus aux différentes fonctions urbaines. Cette information à jour est présentée sur la carte d'occupation et d'affectation des sols fournie à l'annexe A, accompagnée des notes méthodologiques ayant servi à la réalisation de cet exercice.

Cet exercice permet de mesurer les superficies disponibles par composante et, ainsi, de se faire une idée des potentiels de réception du territoire et de ses sous-zones pour différents usages, dont les industries et les commerces.

Les tableaux suivants (Tableau 3.1 et Tableau 3.2) indiquent les espaces occupés et vacants pour les activités industrielles et commerciales pour l'ensemble du territoire primaire et par zone.

On constate que le secteur industriel compte pour 27 % de l'espace total, soit 62,97 km<sup>2</sup>/230,9 km<sup>2</sup>. Quant au secteur commercial, il compte pour 5 % de l'espace total, soit 11,6 km<sup>2</sup>/230,9 km<sup>2</sup>.

Parmi les trois zones, c'est Laval Est qui dispose des plus faibles espaces développés et vacants. Montréal Nord-Est et la Couronne Nord-Est sont également pourvues en termes d'espaces développés, alors que la Couronne Nord-Est est celle où l'on retrouve le plus d'espace vacants.



**Tableau 3.1 :**  
**Espaces occupés et vacants dédiés aux activités**  
**industrielles et commerciales en 2002 (km<sup>2</sup>)**

Zone	Industriel			Commercial			Industriel et Commercial		
	Occupé	Vacant	Total	Occupé	Vacant	Total	Occupé	Vacant	Total
Montréal Nord-Est	14,59	9,07	23,66	3,7	0	3,7	18,29	9,07	27,36
Laval Est	4,02	6,27	10,29	0,9	0	0,9	4,92	6,27	11,19
Couronne Nord-Est	14,88	14,14	29,02	4,9	2,1	7,0	19,78	16,24	36,02
Total	33,49	29,48	62,97	9,5	2,1	11,6	42,99	31,58	74,57

Le Tableau 3.2 présente les mêmes informations que le Tableau 3.1, mais en pourcentage.

**Tableau 3.2 :**  
**Espaces occupés et vacants dédiés aux activités**  
**industrielles et commerciales en 2002 (km<sup>2</sup>)**

Zone	Industriel			Commercial			Industriel et Commercial		
	Occupé	Vacant	Total	Occupé	Vacant	Total	Occupé	Vacant	Total
Montréal Nord-Est	61,7%	38,3%	100%	100%	0%	100%	66,8%	33,2%	100%
Laval Est	39,1%	60,9%	100%	100%	0%	100%	44%	56%	100%
Couronne Nord-Est	51,3%	48,7%	100%	70%	30%	100%	54,9%	45,1%	100%
Total	53,2%	46,8%	100%	81,9%	18,1%	100%	57,7%	42,3%	100%

## **4. DESCRIPTION ET CARACTÉRISTIQUES ÉCONOMIQUES DU TERRITOIRE PRIMAIRE**

Dans cette section, deux éléments sont décrits et analysés en détail. Il s'agit :

des activités industrielles;

et des activités commerciales.

### **4.1. ACTIVITÉS INDUSTRIELLES**

Le Tableau 4.1 présente les principaux indicateurs de l'activité industrielle dans le territoire primaire.

**Tableau 4.1:**  
**Indicateurs de l'activité industrielle dans le territoire primaire**

Territoire	Nord-est de Montréal		Laval Est		Couronne Nord-est		Total
		% du total		% du total		% du total	
<b>Total occupé en hectares</b>	1 459	44%	402	12%	1 488	44%	3 349
Dans les parcs hectares	742	55%	116	8,6%	494,52	36,6%	1352,4
Hors parcs en hectares	717	35,9%	286	14,3%	993,48	49,7%	1 996,48
<b>Total vacant en hectares</b>	907	31%	627	21%	1 414	48%	2 948
Dans les parcs en hectares	305,9	29,5%	398	38,4%	333	32,1%	1 037
Hors parcs en hectares	601,1	31,4%	229	12,0%	1 081	56,6%	1 911,1
Nombre de parcs	7	39%	3	17%	8	44%	18
Nombre d'établissements	1 143*	74%	91	6%	303	20%	1 537
Nombre d'emplois	44 870	83%	1 480	2%	7 948	15%	54 298
Prix des terrains par pied carré	2,50 à 4,50\$		1,00\$ pour les parcs municipaux		0,35 à 0,55\$		
Taux foncier général par 100\$/d'évaluation	2,23 à 2,53		4,45		1,83 à 2,61		

Note : \*Résultat partiel : il manque le nombre d'entreprises industrielles de Montréal-Nord

Sources : Les différentes sources d'informations qui ont servi à la compilation de ce tableau sont détaillées à l'annexe B.

On compte 18 parcs industriels dans le territoire primaire, dont sept à Montréal, huit dans la Couronne Nord-Est et trois à Laval Est. De plus, on retrouve de nombreuses entreprises industrielles situées hors parcs et dispersées sur le territoire, tout particulièrement dans les zones du nord-est de Montréal et de la Couronne Nord-Est<sup>3</sup>. La localisation des parcs industriels dans le territoire primaire est illustrée à la Figure 4.1.

<sup>3</sup> Les parcs industriels disposent de structures organisationnelles particulières et sont situés dans des lieux géographiques mieux définis. Les zones industrielles incluent les parcs et les espaces du milieu urbain à vocation industrielle. Aujourd'hui, la plupart des entreprises sont dirigées dans des parcs industriels

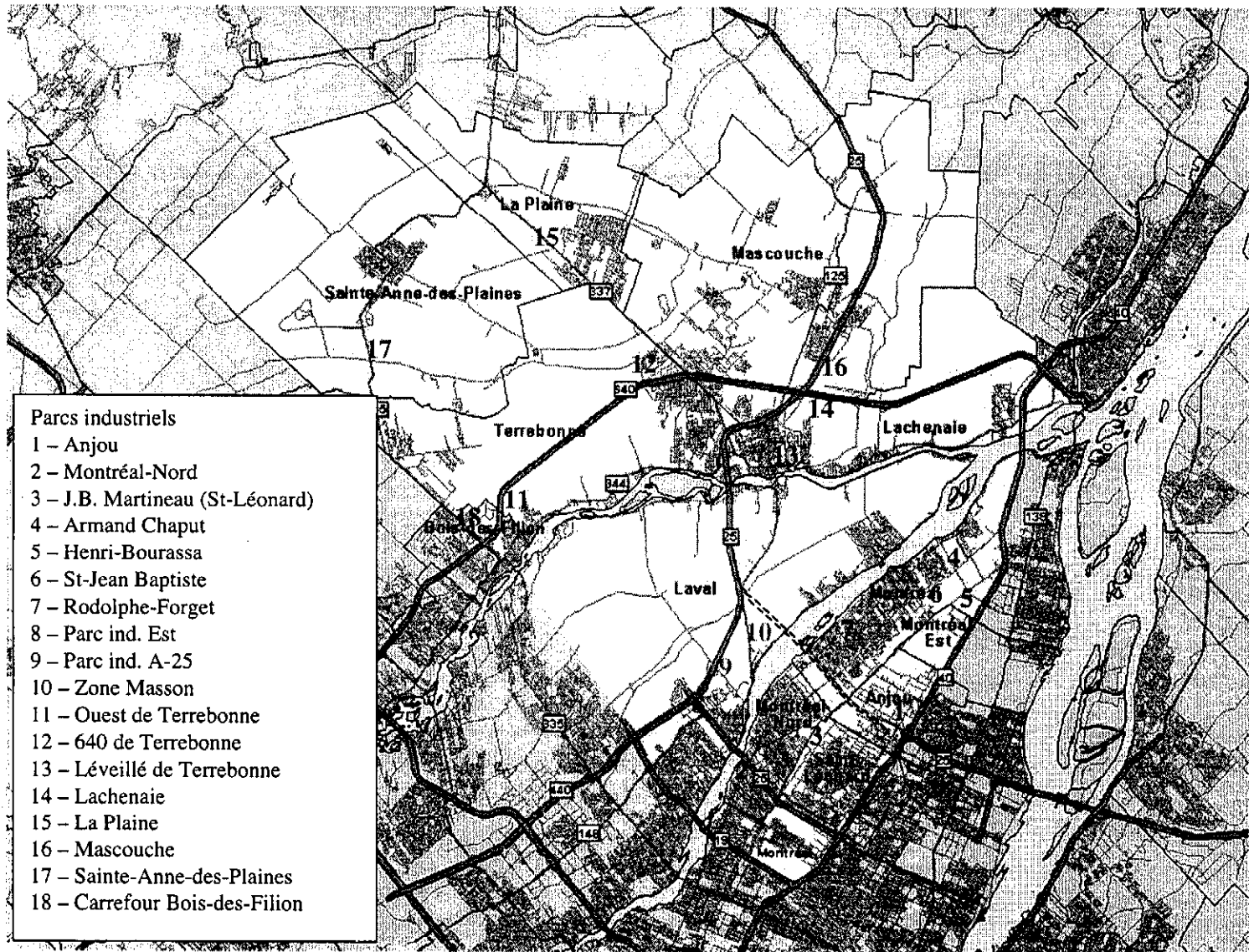


Figure 4.1 : Localisation des parcs industriels

Les deux zones les plus importantes, autant en termes de nombre de parcs que d'espaces occupés, sont le nord-est de Montréal et la Couronne Nord-Est, étant donné que c'est à l'intérieur de ces deux zones que l'on retrouve le plus d'espaces occupés dans le territoire d'étude (88 % du total) et le plus d'hectares de superficies totales (84 % du total) et disponibles pour les implantations dans les zones industrielles (62 % du total).

En ce qui concerne le nombre d'établissements industriels et le nombre d'emplois associés, le nord-est de Montréal ressort avec, respectivement, 74 % et 83 % du total.

Bien que le prix des terrains soit plus élevé dans le nord-est de Montréal, le taux foncier général est plus élevé à Laval par rapport aux deux autres territoires.

À la lumière de ces informations, on constate donc que le nord-est de Montréal a une structure industrielle beaucoup plus importante et diversifiée et arrive au 2<sup>ème</sup> rang pour ce qui est des espaces à développer, après la Couronne Nord-Est.

Mais, on remarque également que la Couronne Nord-Est est dotée d'espaces industriels abondants et offre des conditions économiques très favorables. D'ailleurs, comme nous le verrons, la croissance économique en termes d'emplois industriels a augmenté significativement au cours des dix dernières années, tout particulièrement à cet endroit.

L'annexe B présente en détail ce qui s'est passé au plan industriel au cours des dix dernières années sur chacun de ces territoires, mais nous en présentons un résumé ci-après.

## **4.2. ÉVOLUTION DES CONDITIONS D'AFFAIRES AU COURS DES DIX DERNIÈRES ANNÉES**

### **4.2.1. MONTRÉAL NORD-EST**

On observe une hausse de 20 % du taux de taxes foncières pour la plupart des entreprises industrielles dans cette zone depuis les dix dernières années. À Anjou, cette hausse a été de 47 %; à St-Léonard, elle a été de 30 %; et à Montréal-Nord, la hausse a été de 56 %.

En ce qui concerne la taxe d'affaires, la hausse, depuis les dix dernières années, a été en moyenne de 18 %, sauf pour Montréal-Nord, où cette hausse a été de plus de 40 %.

On remarque que le coût des terrains a grandement varié et qu'il a généralement baissé au cours de cette période à l'intérieur de cette zone. Par exemple, le prix du terrain a diminué entre 25 et 122 % pour les entreprises industrielles dans le parc d'Anjou et dans la zone industrielle d'Anjou au cours des dix dernières années. Cette situation est attribuable à une stratégie de développement qui consiste à offrir le terrain au prix coûtant et à profiter des gains sous formes de taxes et d'emplois plutôt que de réaliser un profit sur la vente des terrains.

Il reste 306 hectares de terrains vacants à l'intérieur des 7 parcs industriels du nord-est de Montréal en 2002, comparativement à 383 hectares selon nos évaluations faites en 1990. Si ce rythme demeure constant, tout l'espace industriel sera comblé d'ici une cinquantaine d'années.

Toutes les entreprises présentes dans les zones et parcs industriels sur l'île de Montréal (sauf Anjou, St-Léonard et Montréal-Nord) pouvaient recevoir une subvention dans le cadre du PROCIM, (Programme de coopération industrielle de Montréal) qui, d'une part, accorde une subvention en compensation des coûts de financement des travaux et, d'autre part, accorde une subvention sur une période d'au plus trois années sur 80 % de la valeur des travaux admissibles. Ce programme a pris fin lors de la fusion des municipalités de l'île de Montréal, mais il est fortement question de reconduire ce programme.

Selon les responsables du développement économique contactés, les principaux enjeux auxquels le territoire doit faire face, outre celui de compléter l'autoroute 25, sont :

les taxes foncières;

la vitesse d'octroi des permis de construction;

le coût des terrains viabilisés relativement élevé;

l'absence d'une stratégie commune de développement économique et de programmes d'aide aux entreprises;

l'amélioration des liens nord-sud à l'est de l'autoroute 25 dans l'axe du boulevard Rodolphe-Forget.

#### 4.2.2. LAVAL EST

On remarque une augmentation au niveau du taux de la taxe foncière générale depuis les dix dernières années (150 %).

Par contre, la taxe d'affaires a été abolie (elle était de 11,75 % de la valeur locative en 1991).

Le coût du terrain a diminué au cours des dix dernières années (de 50 à 150 %).

Les entreprises industrielles de Laval Est bénéficient du règlement L-10133, qui consiste en un programme de revitalisation visant à favoriser la construction de nouvelles entreprises. Ce programme prend la forme d'un crédit de taxes foncières pour une période de 30 mois, si les travaux justifient une augmentation d'au moins 300 000 \$ de la valeur inscrite au rôle d'évaluation.

Entre 1993 et 2000, il y a eu 0,95 hectare de nouvelles superficies de plancher brut (donc viable) à vocation industrielle construit dans le secteur d'aménagement 1 (Duvernay, St-Vincent-de-Paul) qui correspond à notre territoire d'étude (c.f. Service d'urbanisme Ville de Laval). Par ailleurs, le parc de l'A-25 a vu le jour en mars 2000.

#### 4.2.3. COURONNE NORD-EST

Les coûts des terrains ont augmenté entre 5 à 29 % durant les dix dernières années.

Le taux de la taxe foncière générale a augmenté partout dans la MRC des Moulins durant les dix dernières années. Pour Mascouche, cette hausse a été de 70 %, pour Lachenaie, de 114 % et pour Terrebonne, cette hausse a été de plus de 125 %.

La taxe d'affaires en pourcentage de la valeur locative a été abolie là où elle existait.

Les entreprises du parc de La Plaine reçoivent une subvention municipale d'une durée de trois ans qui rembourse la taxe foncière à 100 % la première année, à 75 % la deuxième année et à 50 % la troisième année. Les autres entreprises des autres parcs industriels ne reçoivent pas de subventions.

Il y a eu pour 282 millions de dollars d'investissements de nature industrielle et la création de plus de 5 650 emplois industriels dans la MRC des Moulins entre 1993 et 2000 (CLDEM, 2001).

#### **4.3. ANALYSE DES CONDITIONS ÉCONOMIQUES OFFERTES AUX ENTREPRISES INDUSTRIELLES**

Pour mesurer l'impact du parachèvement de l'autoroute 25 sur la distribution des activités industrielles futures, il nous faut examiner les facteurs de localisation et de relocalisation des entreprises industrielles et voir comment les conditions économiques offertes aux entreprises peuvent influencer leurs décisions.

On sait que les conditions économiques propres à certains territoires (prix des terrains, taxes, subventions) ont un impact sur la localisation de nouvelles entreprises, mais seulement une fois que l'on a tenu compte de l'accessibilité aux ressources et aux marchés qui, à notre avis, sont prédominants, comme facteurs de localisation, pour la plupart des entreprises. Mais dans une zone donnée, ces conditions peuvent faire la différence.

Le Tableau 4.2 présente notre point de vue sur les avantages relatifs des sous-zones quant aux conditions économiques faites aux entreprises. Ces conditions, qui comprennent le coût du terrain, les niveaux de taxation et les subventions, diffèrent suffisamment pour que les entreprises actuelles de Montréal et de Laval soient courtisées favorablement pour aller s'installer dans la Couronne Nord-Est advenant une relocalisation ou une expansion.



**Tableau 4.2 :  
Avantages des zones par rapport aux facteurs de localisation**

Critère	1 <sup>er</sup> rang	2 <sup>ème</sup> rang	3 <sup>ème</sup> rang
Espaces vacants totaux à des fins industrielles	Couronne Nord-Est (1 414 hectares)	Nord-est de Montréal (907 hectares)	Laval Est (627 hectares)
Espaces vacants dans parcs industriels	Laval Est (398 hectares)	Couronne Nord-Est (333 hectares)	Nord-est de Montréal (306 hectares)
Coût du terrain	Couronne Nord-Est (0,35 à 0,55\$)	Laval Est (1,00\$)	Nord-est de Montréal (2,50 à 4,50\$)
Taux général de la taxe foncière/100\$ d'évaluation	Couronne Nord-Est (1,83 à 2,61)	Nord-est de Montréal (2,23 à 2,53)	Laval Est (4,45)
Taxe d'affaires en % de la valeur locative	Couronne Nord-Est et Laval Est sont Ex æquo (0%)		Nord-est de Montréal (11,83 à 12,99%)
Proximité des marchés d'exportation	Nord-est de Montréal (port de Mtl)	Laval Est	Couronne Nord-Est
Pool de main-d'œuvre	Nord-est de Montréal	Couronne Nord-Est	Laval Est
Représentants gouvernementaux coopératifs	Couronne Nord-Est Stratégie de développement précise par MRC	Nord-est de Montréal Stratégie en préparation pour décembre 2002	Laval Est Aucune stratégie de développement particulière pour ce territoire de Laval
Mesures d'aide financière	Laval Est (Règlement L-10133)	Couronne Nord-Est (subvention pour La Plaine)	Nord-est de Montréal (fin du programme PROCIM depuis fusion municipale)

Note : Il faut être prudent en ce qui concerne les terrains du nord-est de Montréal. De nombreux terrains de cette zone sont contaminés, ce qui les rend inutilisables à court terme. De plus, plusieurs terrains sont morcelés dans le nord-est de Montréal.

Le Tableau 4.2 montre que la Couronne Nord-Est est relativement avantagée en ce qui concerne les conditions économiques considérées.

Il existe une très grande différence entre les prix des terrains à Montréal et ceux dans les deux autres zones. Les prix des terrains de Montréal sont jusqu'à 4 fois plus élevés que ceux de Laval et sont de cinq à huit fois plus élevés que ceux de la Couronne Nord-Est. Rappelons que le coût des terrains est l'un des facteurs de localisation importants pour un très grand nombre d'entreprises. Par contre, il s'agit d'un actif immobilisé dont la valeur se déprécie rarement.

Les taux de taxes foncières de Laval sont jusqu'à 100 % plus élevés que dans le nord-est de Montréal et jusqu'à 143 % plus élevés que ceux de la Couronne Nord-Est. De plus, les taxes d'affaires sont de l'ordre de 13 % à Montréal et n'existent plus à Laval Est et dans la Couronne Nord-Est.

Outre les conditions économiques énumérées, le facteur primordial de localisation d'une entreprise est l'accessibilité aux ressources et aux marchés, déterminée par la proximité de grands axes routiers. Selon certains témoignages recueillis auprès de responsables du développement économique, l'accessibilité à de la main-d'œuvre spécialisée est beaucoup plus importante comme facteur que l'accessibilité aux ressources du marché. L'analyse des facteurs de localisation sert à déterminer ceux qui agissent sur la distribution de l'activité économique dans l'espace. Cette analyse suppose que, pour certains établissements, les améliorations aux conditions de transport, par exemple, viennent diminuer les temps de déplacements et ainsi baisser les coûts de transport et, donc, les coûts d'exploitation des entreprises. Mais ce ne sont pas toutes les entreprises qui sont sensibles aux coûts de transport, loin de là.

On considère que la localisation des entreprises industrielles est dépendante des coûts de transport si la part des coûts directs de transport dans le prix de revient des produits dépasse 5 % (Mérenne-Schoumaker, B, 1996).

Dans le cas où une entreprise envisage une relocalisation et étant donné que, dans ce cas, le facteur décisif de relocalisation d'une entreprise est souvent le manque d'espace pour l'expansion et qu'il existe beaucoup d'espaces à vocation industrielle dans les trois zones, on doit chercher d'autres facteurs qui pourraient pousser des entreprises à se déplacer.

L'importance des coûts de transport diffère évidemment selon le type d'industries. On a cherché à identifier les entreprises dont les coûts de transport sont plus élevés, donc plus sensibles, pour pouvoir les considérer comme « plus mobiles », donc plus susceptibles de changer d'endroit. Ainsi, nous avons identifié les entreprises industrielles œuvrant dans les secteurs suivants : fabrication d'aliments et de boissons, fabrication de papier, fabrication de produits de bois, fabrication de produits minéraux non métalliques, première transformation de métaux et fabrication de produits métalliques et fabrication de produits chimiques.

Parmi toutes les industries, celles dont les coûts de transport sont les plus importants proviennent du secteur primaire, comme les mines métalliques et l'agriculture. On en trouve très peu dans notre territoire. Deuxièmement, on retrouve les industries manufacturières effectuant des transformations à partir des matières premières (Wei, V., 1991). On estime que les coûts de transport représentent entre 12 % et 18 % du coût de production pour les industries de transformation de produits primaires (minéraux non métalliques, bois et produits chimiques). Pour les industries d'aliments et de boissons, les coûts de transport représentent 11 % du coût total de production. Finalement, pour l'industrie du papier, les coûts de transport représentent 10 % du coût total de production. Les industries où les coûts

de transport n'occupent pas une part importante des coûts de production sont l'habillement, l'imprimerie, les produits électriques et la machinerie (Enquête auprès des expéditeurs manufacturiers sur leurs besoins en transport, 1985).

Dans l'ensemble de notre zone, on retrouve 190 entreprises qui seraient très sensibles aux coûts de transport, sur un total de 1 537 entreprises, donc une proportion de 12 %. Ceci ne signifie pas que les autres entreprises n'ont pas d'intérêt pour les questions de transport, bien au contraire.

Dans la zone de Montréal Nord-Est, on retrouve 118 de ces entreprises dites « plus sensibles », sur un total de 1 143, soit une proportion de 10 %. Dans la zone de Laval Est, on retrouve, en 2002, 26 entreprises dont les activités entraînent potentiellement des coûts de transport élevés, sur un total de 91 entreprises, soit une proportion de 29 %. Pour les entreprises de la Couronne Nord-Est, on retrouve, en 2002, 46 entreprises dont les coûts de transport occupent potentiellement une part importante des coûts de production, sur un total de 303, soit une proportion de 15 % dans la MRC des Moulins. On retrouve 3 entreprises « plus sensibles » dans la partie de la MRC Thérèse-de-Blainville, sur un total de 37, soit une proportion de 8 %.

#### **4.4. ACTIVITÉS COMMERCIALES**

L'activité commerciale sur laquelle nous nous penchons ici se limite au commerce de détail puisque les activités de commerce de gros et de distribution se retrouvent généralement dans les zones industrielles. Puisque l'activité commerciale est étroitement liée à la population, cette dernière constituant son marché, il est attendu que les types commerciaux ou les superficies commerciales d'une zone soient conséquents avec les bassins de population y ayant un accès facile. Les déterminants d'un accès facile peuvent être variés, notamment : proximité, présence de transports en commun efficaces, présence d'autoroutes et de stationnement, niveau de congestion bas et gratuité des accès (routes et stationnement).

Les formes de développements commerciaux suivent certaines tendances qui peuvent évoluer dans le temps, sur des périodes plus ou moins longues. Actuellement, le rythme d'évolution des concepts commerciaux est accéléré. En outre, un sondage auprès des détaillants nord-américains révèle qu'au cours des cinq prochaines années, près de 20 000 nouveaux types de commerces pourraient voir le jour en Amérique du Nord. Cela a pour conséquence de mettre une pression à l'innovation, à la formation et aux investissements pour les commerçants actuels qui souhaitent conserver ou accroître leur part de marché.

Vous trouverez à l'annexe D une description des diverses formes commerciales que l'on retrouve en milieu urbain.

#### 4.4.1. SUPERFICIES DE TERRAIN OCCUPÉES ET VACANTES

Les superficies occupées ou dédiées aux activités commerciales, développées ou aptes au développement, sur l'ensemble du territoire d'étude représentent 5 % (11,6 km<sup>2</sup> sur 230,9 km<sup>2</sup>) de l'ensemble des superficies. De cette superficie, seulement 0,9 % (2,1 km<sup>2</sup>) de l'ensemble du territoire est affecté au développement commercial futur (Figure 4.2).

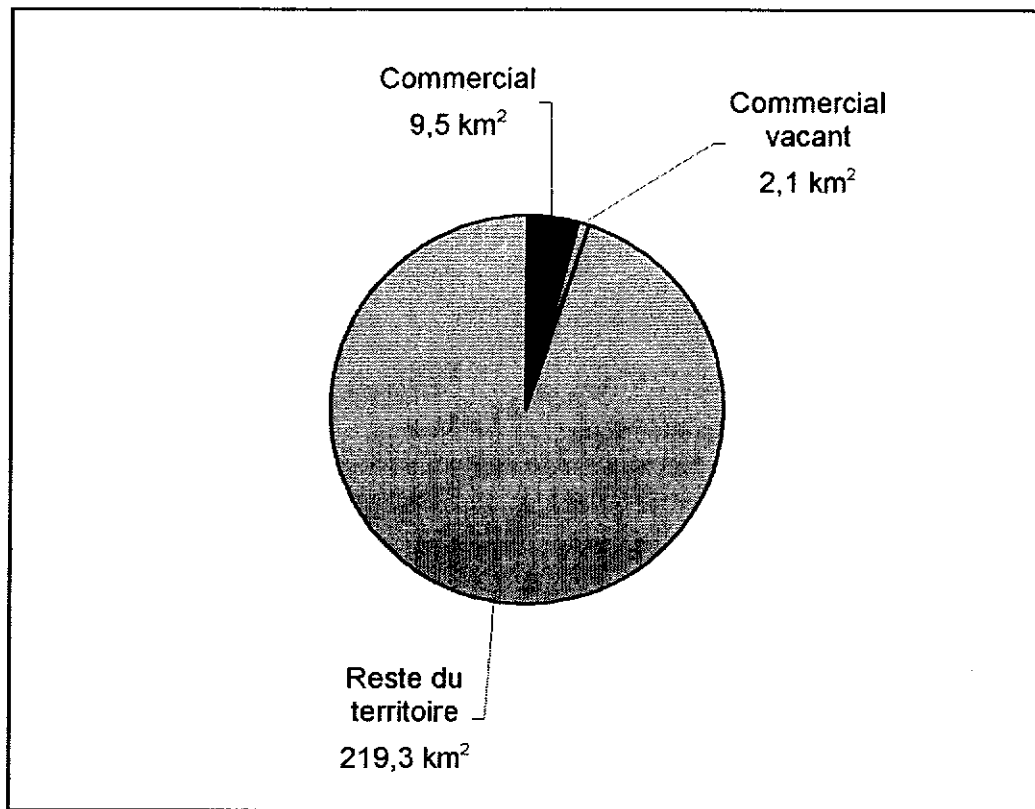
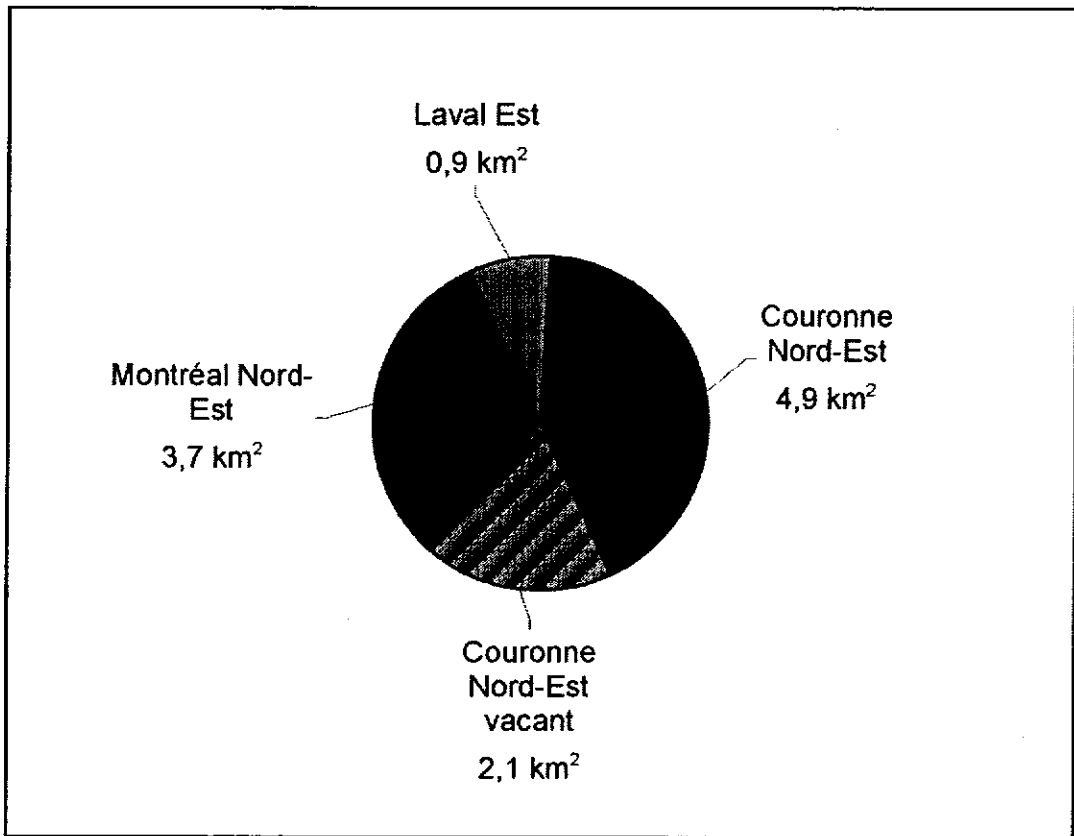


Figure 4.2 : Part des superficies de terrain commerciales dans le territoire d'étude

L'espace dédié aux activités commerciales n'est pas réparti également sur le territoire. La zone de la Couronne Nord-Est est la plus développée à cet égard et c'est également la seule qui offre des espaces vacants dédiés à cette occupation du sol. Bien que l'absence de territoires vacants dédiés aux développements commerciaux n'empêche pas que des projets puissent éventuellement émerger, cela témoigne tout de même, dans une certaine mesure, du potentiel de chaque zone à cet égard. Ainsi, les 9,5 km<sup>2</sup> de superficie commerciale sont répartis entre nos trois zones tel qu'illustré par la Figure 4.3.



**Figure 4.3 : Part des superficies de terrain commerciales occupées et vacantes dans les trois zones**

Le Tableau 4.3 détaille les données de superficies de terrain commerciales occupées et vacantes ainsi que les superficies totales de ces territoires occupés ou disponibles pour des activités de développement économique.

**Tableau 4.3 :**  
**Données d'occupation du territoire pour la fonction commerciale occupée et vacante**

Zones	Commercial			Vacant affecté commercial			Territoire total (tous usages) <sup>1</sup>			% Commercial / Territoire total	% Vacant affecté commercial/ Territoire total
	Km <sup>2</sup>	Ha	%	Km <sup>2</sup>	Ha	%	Km <sup>2</sup>	Ha	%		
<b>Montréal Nord-Est</b>	<b>3,7</b>	<b>366</b>	<b>38,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>63,0</b>	<b>6 298</b>	<b>27,3</b>	<b>5,8</b>	<b>0,0</b>
1	1,0	101	10,7	0,0	0	0,0	11,0	1 101	4,8	9,2	0,0
2	2,2	218	23,1	0,0	0	0,0	22,6	2 258	9,8	9,7	0,0
3	0,4	43	4,6	0,0	0	0,0	17,4	1 744	7,6	2,5	0,0
4	0,0	5	0,5	0,0	0	0,0	12,0	1 195	5,2	0,4	0,0
<b>Laval Est</b>	<b>0,9</b>	<b>91</b>	<b>9,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>39,1</b>	<b>3 915</b>	<b>17,0</b>	<b>2,3</b>	<b>0,0</b>
1	0,7	66	7,0	0,0	0	0,0	23,7	2 370	10,3	2,8	0,0
2	0,2	24	2,5	0,0	0	0,0	15,4	1 545	6,7	1,6	0,0
<b>Couronne Nord-Est</b>	<b>4,9</b>	<b>488</b>	<b>51,6</b>	<b>2,1</b>	<b>211</b>	<b>100,0</b>	<b>128,8</b>	<b>12 879</b>	<b>55,8</b>	<b>3,8</b>	<b>1,6</b>
1	1,0	100	10,6	0,0	0	0,0	64,0	6 405	27,7	1,6	0,0
2	3,9	388	41,1	2,1	211	100,0	64,7	6 474	28,0	6,0	3,3
<b>Territoire d'étude</b>	<b>9,5</b>	<b>945</b>	<b>100</b>	<b>2,1</b>	<b>211</b>	<b>100</b>	<b>230,9</b>	<b>23 091</b>	<b>100</b>	<b>4,1</b>	<b>0,9</b>

<sup>1</sup> Rappelons que le territoire total pris en compte exclut les superficies vouées aux activités « agricoles » et « autres ».

#### 4.4.2. PROJETS D'IMPLANTATION CONNUS

La zone lavaloise n'a pas de projets d'implantations commerciales actuellement. La zone de Montréal Nord-Est, pour sa part, a des développements commerciaux en cours actuellement, dans le prolongement vers le nord du pôle commercial suprarégional d'Anjou, à l'ouest de l'autoroute 25 projetée. Ces développements auront pour effet de consolider ce pôle.

La Couronne Nord a des projets de croissance sur son territoire. Deux pôles d'expansion commerciale peuvent être identifiés : dans l'ancienne municipalité de Lachenaie, à la jonction de l'A-40 et de l'A-640, dans l'extrémité est de la zone et dans les municipalités de Terrebonne et Mascouche, au sein et aux abords de l'espace compris entre l'A-25, la route 337 et l'A-640. Le premier pôle est tout récent et son développement n'est pas encore terminé. L'autre pôle est plus ancien puisqu'il est connexe aux Galeries de Terrebonne et aux artères commerciales adjacentes. Ces deux développements commerciaux sont orientés vers l'implantation de commerces de grandes surfaces, dont la concentration s'est méritée l'appellation de *power center*. De plus, à Terrebonne, au sud de l'A-640 en face du parc industriel Terrebonne Ouest, un pôle de développement à caractère mixte institutionnel (activités de nature récréatives et culturelles) et commercial est en cours de développement.

#### 4.4.3. COMPARAISON DES TROIS ZONES D'ÉTUDE AU PLAN COMMERCIAL

Au plan commercial, les trois zones d'études affichent des profils plutôt différents et indépendants les uns des autres. L'est de Laval est nettement la moins développée de ce point de vue. Les commerces présents sont de petite envergure et il n'y a pas, non plus, présence d'artères commerciales majeures.

Le nord-est de Montréal ne dispose pas, lui non plus, de centres commerciaux d'envergure régionale. Cette fonction d'occupation du territoire est tout de même plus développée qu'à Laval Est puisque les marchés locaux sont plus importants; les densités de population permettant de supporter davantage de commerces. Certains tronçons des artères principales ont des fonctions commerciales plus marquées, mais elles n'ont pas une reconnaissance régionale. Bien que notre territoire exclut le sud de l'autoroute 40, on ne peut ignorer la présence des centres Galeries d'Anjou et Carrefour Langelier dont la maturité des installations et le rayonnement couvrent notre zone d'étude à Montréal.

C'est la Couronne Nord, et en particulier la ville de Terrebonne, qui comporte le développement commercial le plus marqué. Les Galeries de Terrebonne et les développements adjacents sont connus et fréquentés par les clientèles des MRC voisines. De plus, les développements de la fonction commerciale à Mascouche et à Lachenaie ont été prolifiques dans les récentes années et le seront encore dans les prochaines.

Les dernières années ont vu proliférer les nouvelles implantations de grandes surfaces dans la périphérie. Laval Centre et les MRC de la Couronne Nord ont reçu une part de marché majeure desdits investissements commerciaux. Cela n'est guère surprenant car la population et les logements y ont progressé plus qu'ailleurs dans la grande région de Montréal. Plus particulièrement, dans la MRC des Moulins, on peut souligner le méga-centre sis à l'intersection des autoroutes 25 et 640 à Mascouche, ainsi que celui plus récent à la jonction des autoroutes 40 et 640 dans la partie Est de l'ancienne municipalité de Lachenaie. Comparativement, l'est de Laval et le nord-est de Montréal n'affichent pas de projets de développement commercial d'envergure.