

## 5. PRÉVISIONS À LONG TERME ET CONDITIONS RÉGIONALES

La section qui suit présente des prévisions de développement économique à long terme du Québec ainsi que certaines perspectives régionales permettant de porter un jugement sur la performance relative des pôles sous-régionaux, dont notre territoire d'étude. Ce contexte prévisionnel permettra également de situer notre territoire et ses possibilités de croissance économique avec et sans le parachèvement de l'autoroute 25.

### 5.1. PRÉVISIONS À LONG TERME

La population du Québec compte 7,4 millions de personnes comparé à celle de la région métropolitaine de recensement Montréal (RMRM) qui en compte 3,5 millions, soit 47 % du total.

En 2000, le PIB du Québec s'élevait à 225 milliards de \$ (Ministère des Finances, 2002). Selon les données du *Tableau de bord de la région métropolitaine de Montréal* (Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2001), la part de Montréal serait de 55 % du PIB, soit 124 milliards de \$.

L'économie du Québec repose de plus en plus sur son secteur tertiaire (voir Tableau 5.1). En effet, en 2000, la production de services représentait 69,2 % de la production totale (PIB), alors que le secteur manufacturier contribuait à 23,2 %, les commerces pour 11,5 % et la construction, pour 5,1 %. Ce sont ces derniers secteurs qui commandent des espaces industriels et commerciaux et pour lesquels les enjeux de localisation sont les plus importants.

**Tableau 5.1 :**  
**Répartition du PIB réel par grand secteur économique pour le Québec, 2000**

<b>Secteur</b>	<b>Répartition du PIB réel / secteur</b>
Secteur primaire	2,5 %
Secteur secondaire	28,3 %
<i>Manufacturier</i>	(23,2)
<i>Construction</i>	(5,1)
Secteur tertiaire	69,2 %
<i>Finances, assurances, affaires immobilières et location</i>	(16,4)
<i>Éducation et services de soins de santé</i>	(11,1)
<i>Services commerciaux</i>	(10,9)
<i>Commerces</i>	(11,5)
<i>Information et culture</i>	(4,5)
<i>Transport et entreposage</i>	(4,5)
<i>Autres</i>	(10,3)

Source : Ministère des Finances, 2002.

La croissance économique moyenne du Québec fut de 2,1 % par année de 1980 à 1999. Cette croissance de la production de 45,2 % sur la période s'est traduite par une augmentation de l'emploi de 20,4 %, d'où un gain de productivité appréciable.

Bien que l'on ne dispose pas de données macro-économiques spécifiques pour la RMRM, celle-ci représente un poids à ce point important dans l'économie du Québec que l'on peut associer les deux territoires assez étroitement en termes de taux de croissance économique.

La RMRM se distingue tout de même, à certains points de vue, de l'ensemble du Québec.

D'abord, sa population croît plus rapidement qu'ailleurs au Québec.

La proportion de son secteur primaire (agriculture, forêts, mines et pêches) est certainement beaucoup plus faible qu'ailleurs au Québec, alors que son secteur tertiaire est plus développé.

Montréal domine dans le secteur des nouvelles technologies et tout particulièrement en :

- biotechnologie;
- pharmacologie;
- technologie de l'information;
- multimédia;
- et aérospatial.

La prévision économique à long terme du Québec que nous avons retenue est celle préparée par Hydro-Québec pour la période 2001 à 2016 que nous résumons ci-après (Dufresne, 2001).

Selon les analyses effectuées par Hydro-Québec :

*« La progression économique du Québec à long terme tendra à décliner légèrement, la croissance potentielle devrait passer de 2,7 % à 2,0 % en 2016. Le premier facteur explicatif étant la faible croissance démographique. » (Dufresne, 2001, p. 16)*

De manière à éviter une chute trop prononcée de la croissance (résultant, en particulier, d'une croissance démographique faible et, donc, d'une réduction du bassin de main-d'œuvre), les taux d'activité devront se raffermir en modifiant les règles du travail (retour sur le marché du travail, taux de participation plus élevé, augmentation des heures de travail).

Étant donné que la demande intérieure sera plus faible, le Québec devra bien performer sur les marchés extérieurs et, donc, exporter davantage. Ainsi, la croissance du secteur manufacturier devrait être un peu plus forte que celle des services, ce qui devrait améliorer son poids relatif dans le PIB.

Le vieillissement de la population sera par contre accompagné d'une augmentation de la demande de services plus importante que la demande de biens durables, du moins en ce qui concerne la demande intérieure.

La croissance beaucoup moins rapide de la population se traduira aussi sur la croissance du nombre de ménages. La construction résidentielle passera aussi d'un niveau de 27 000 mises en chantier à moins de 20 000 en 2016 (dont 10 000 à 12 000 pour la région de Montréal), pour décliner rapidement par la suite.

Le Tableau 5.2 résume les différents taux de croissance obtenus dans la prévision d'Hydro-Québec.

**Tableau 5.2 :**  
**Taux de croissance de certains indicateurs et des grands secteurs d'activité**

<b>Indicateurs</b>	<b>2000-2016 (en %)</b>
Population active	0,5
Emploi	0,8
Productivité	1,5
PIB	2,3
<b>Secteurs</b>	<b>1998-2016</b>
Agriculture	1,5
Forêts	1,6
Pêches et piégeage	---
Mines	2,3
Construction	2,3
Industries manufacturières	2,6
Secteur tertiaire	2,2
PIB	2,3
<b>Structure manufacturière</b>	<b>2001-2016</b>
Pâtes et papiers	1,3
Métaux primaires	2,5
Aliments et boissons	1,8
Textiles	2,1
Bois	3,1
Meubles	3,2
Fabrication de produits en métal	2,8
Matériel de transport	3,1
Produits électriques et électroniques	4,7
Produits minéraux non métalliques	1,5
Chimie	2,0
9 autres industries	2,0

Source : Dufresne, 2001.

On constate, à la lecture du Tableau 5.2, que les secteurs industriels de la fabrication de produits de métal, du matériel de transport et des produits électriques et électroniques auront des performances qui dépassent la moyenne. Plusieurs de ces industries sont présentes dans la région de Montréal et leurs performances seront beaucoup liées aux exportations.

## **5.2. CONTEXTE ET PERSPECTIVES AU PLAN MANUFACTURIER**

Si l'on se fie aux prévisions à long terme, la performance économique du Québec dépendra beaucoup de son secteur manufacturier et de ses exportations, ce qui aura des conséquences sur la demande d'espaces et les lieux choisis pour la localisation. Examinons donc le contexte du secteur manufacturier qui prévaut dans la région de Montréal.

D'abord, les entreprises associées à la haute technologie ont fait l'objet de beaucoup d'attention au cours des 20 dernières années à cause de l'accent mis sur la recherche industrielle et ses conséquences sur les industries de haute technologie.

L'intérêt voué à ces secteurs tient aux impacts économiques qu'ils engendrent et aux effets synergétiques qu'ils ont sur les entreprises des régions où ils se développent. Ils sont également les favoris de l'économie mondiale en émergence.

Ville Saint-Laurent, Montréal (l'ex ville) et Laval ont développé des concepts d'accueil adaptés à de telles industries et les efforts des divers gouvernements encouragent la concentration de ces implantations dans le cœur des cités nommées.

Toutefois, dans un rayon de 45 km autour du centre-ville de Montréal, on trouve tout de même 64 parcs industriels généralement non spécialisés et dans lesquels on trouve des espaces disponibles. Chaque agglomération se dispute donc l'accueil des entreprises qui veulent s'établir ou grandir dans la grande région de Montréal. Cette chasse aux entreprises a pour motif les revenus fonciers que de telles implantations engendrent et, par conséquent, leur pouvoir d'attraction sur la main-d'œuvre et sur l'implantation des autres fonctions urbaines. Il y a donc une vive concurrence pour accueillir les entreprises ciblées.

### **5.2.1. CONTEXTE D'AFFAIRES**

Montréal est une ville polynucléaire comportant plusieurs pôles de développement internationaux reconnus par les autorités gouvernementales (Montréal, Saint-Laurent, Anjou et Dorval). Cependant, ses lieux centraux de type industriel sont dispersés, hautement occupés pour la plupart, plus ou moins spécialisés et n'offrent pas de grands espaces disponibles et aménagés de classe mondiale.

Comme on l'a vu précédemment, autant à l'échelle régionale que dans notre territoire d'étude primaire, il y a encore beaucoup d'espaces disponibles dans la région de Montréal et la stricte

disponibilité de cet espace ne constitue pas, à notre avis, un enjeu pour attirer des entreprises. De plus, les sites disponibles connus ne sont pas tous situés dans des parcs industriels. Ainsi, des promoteurs privés détiennent des terrains et attendent l'occasion de les vendre ou de les mettre en valeur. Même dans les parcs industriels actuels, il n'y aurait pas de pénurie d'espaces.

### **5.2.2. STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE**

Avec une offre d'espaces aussi abondante et aussi diversifiée, comment se déploieront les futures implantations sur le territoire ? Comment se répartira la croissance ?

À notre avis, ce sera en fonction des stratégies propres de développement des gouvernements dans les secteurs et les lieux privilégiés qu'ils soutiennent, en fonction des intérêts propres des promoteurs immobiliers ainsi que selon les facteurs de localisation spécifiques à chacune des entreprises : ainsi, certaines entreprises ont des besoins particuliers en termes de transport, de sorte qu'elles choisiront leur localisation en fonction d'impératifs de transport.

Rappelons que la stratégie de développement du gouvernement du Québec a été revue ces dernières années et s'éloigne de l'accent mis sur les grappes industrielles pour se tourner vers les entreprises de la nouvelle économie. Dans les prochaines années, la croissance viendra du secteur manufacturier avancé : la nouvelle économie, la recherche et le développement ainsi que les industries culturelles. Ces entreprises se retrouvent dans les secteurs suivants :

- la biotechnologie ;
- le multimédia ;
- l'aéronautique ;
- les télécommunications (fabrication des composantes) ;
- l'électronique ;
- et la distribution ou la logistique.

La stratégie du gouvernement du Québec est aussi tournée vers la recherche d'entreprises de classe mondiale tournées vers l'exportation. Les sociétés d'État suivantes sont ainsi toutes tournées vers l'accroissement des investissements, tout particulièrement d'entreprises étrangères ou de classe mondiale : Investissement Québec, SGF, la Zone de commerce international de Montréal Mirabel, le Centre financier international.

Au plan de l'aménagement de l'espace, le gouvernement du Québec a déposé un *Cadre d'aménagement et d'orientations gouvernementales* qui cherche à contenir le développement ayant une portée internationale dans six pôles économiques métropolitains bien définis.

Il s'agit :

- du centre-ville de Montréal;
- de Saint-Laurent — Dorval;
- d'Anjou — Mercier;
- du centre de Laval;
- de Longueuil — Boucherville;
- et de la Zone de commerce international de Mirabel.

Nous remarquons que seul le pôle Anjou-Mercier fait partie de notre territoire primaire.

Par ailleurs, la Communauté métropolitaine de Montréal, à qui le gouvernement du Québec a confié le soin de déterminer les pôles économiques sur les territoires, envisage, pour sa part, la détermination de 22 pôles pour Montréal qui ont tous une contribution internationale. Dans notre territoire d'étude, on retrouve les pôles suivants :

- Montréal-Nord;
- Montréal-Est;
- Anjou;
- Laval Est;
- Repentigny Le Gardeur Mascouche.

Bien que les gouvernements cherchent à encadrer les implantations et à limiter l'ouverture de nouveaux espaces, l'offre d'espaces disponibles demeure abondante et variée pour l'instant, la chasse aux entreprises se poursuit et les promoteurs immobiliers vont continuer de chercher les occasions de développer leurs terrains.

### **5.2.3. FACTEURS DE LOCALISATION INDUSTRIELLE**

Au-delà des intentions gouvernementales et des programmes d'aide, on retrouve les impératifs propres aux entreprises elles-mêmes pour leur choix de localisation. Nous avons

donc cherché à savoir ce que recherchent les entreprises industrielles qui demandent de grandes surfaces ou qui cherchent à se relocaliser de façon générale vers un nouveau site.

La théorie et les études de cas qui analysent ces situations n'apportent pas de recettes miracles ou une théorie unique sur la localisation.

On peut cependant trouver quelques pistes à travers certaines études et analyses particulières.

Nous avons donc examiné à travers différents articles de revues spécialisées sur le sujet<sup>4</sup> et à partir de consultations auprès de différents spécialistes de la question, les enseignements utiles.

Selon plusieurs enquêtes effectuées auprès des dirigeants d'entreprises, les ingrédients nécessaires pour une bonne localisation sont, par ordre d'importance :

- un *pool* abondant de main-d'oeuvre qualifiée et disponible;
- des niveaux de salaires et des coûts de la main-d'oeuvre raisonnables;
- des espaces disponibles et des services publics adéquats;
- des infrastructures de transport bien développées;
- des représentants gouvernementaux coopératifs;
- des conditions fiscales intéressantes et des mesures d'aide financière;
- une attitude « pro-affaires » de la communauté.

Mais il ne faut pas prendre ces résultats à la lettre puisque les décisions d'implantation sont aussi influencées par d'autres facteurs. Par exemple, plus de la moitié des répondants à un sondage ont exprimé leur préférence à être situé dans un milieu urbain plutôt qu'en banlieue ou à la campagne.

De plus, selon les articles consultés, la majorité des dirigeants d'entreprises préfèrent des zones déjà aménagées ou alors des zones d'affaires où les conditions d'exploitation sont connues d'avance.

Dans la recherche des zones d'affaires, il faut aussi reconnaître que les compagnies qui ont la même vision commune (*like-minded*) ont tendance à se regrouper.

---

<sup>4</sup> Entre autres, « Business Facilities – The Source for Corporate Site Selectors ».



Les objectifs des compagnies qui sont à la recherche d'un site sont aussi diversifiés que les compagnies elles-mêmes. Certaines recherchent des bas salaires, d'autres des prix Nobel, d'autres la proximité des marchés, mais toutes veulent la même chose, soit la rentabilité de leurs affaires et les facteurs énoncés précédemment y contribuent.

Il faut donc faire attention aux généralisations et considérer que les besoins sont spécifiques à chacune des entreprises. Mais, les facteurs principaux de localisation sont tout de même utiles pour comprendre la dynamique de choix d'implantation des industries.

Selon Schjeldahl (1998), la meilleure localisation, pour une entreprise, est celle qui remplit le mieux possible les exigences des opérations des entreprises. Il faut donc se questionner sur le genre d'opérations que l'on doit satisfaire et sur les exigences des entreprises par rapport à leurs opérations. Dans ce sens, les agents de développement ont des moyens ou une capacité d'influence limités.

Mais il est difficile a priori de savoir quels sont les critères qu'utilisent des entreprises particulières. Certains sont mesurables, d'autres non. Par exemple, la qualité de vie se prête mal à une mesure précise.

Et alors, que vient faire le transport dans tout cela ? En définitive, le transport est l'un des facteurs, parmi tant d'autres, qui compte pour certaines entreprises en particulier. On notera que les entreprises recherchent des régions où les infrastructures de transport sont bien développées. On peut facilement affirmer que c'est le cas pour notre territoire d'étude et qu'à la marge, le parachèvement de l'autoroute 25 améliore la situation. Mais, à notre avis, ce parachèvement ne constitue pas un facteur de localisation comme tel.

### **5.3. CONTEXTE ET PERSPECTIVES AU PLAN COMMERCIAL**

Les activités commerciales, plus précisément de commerce de détail, font partie de la sphère des activités de niveau tertiaire.

En 2000, la valeur des ventes au détail dans la RMRM ont augmenté de 4,9 % pour se chiffrer à 29,5 milliards de dollars. Ce secteur est aussi des plus performant au plan de la création d'emploi dans la région avec une augmentation de 6,7 % en 2000 (Montréal International, 2001).

Les activités commerciales dépendent de la démographie et des revenus 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.

Actuellement, dans la grande région de Montréal, on observe encore une forte croissance des magasins de type grande surface et des *power center* qui les regroupent pour constituer des pôles commerciaux. Cependant, il est de notre avis que ce type commercial devrait cesser de croître dans la région de Montréal à l'horizon 2005.

Après quelques années plus faibles au début des années '90, dans les dernières années, les rues commerciales principales, en particulier la rue Ste-Catherine, ont accueilli des nouveaux établissements dont le rayonnement profite à l'ensemble de l'artère. Mentionnons le magasin Simons, les Ailes de la Mode (en cours d'aménagement dans l'ancien édifice Eaton), ainsi que le Club Med World, un vaste centre récréotouristique. Ainsi, le centre de l'agglomération a repris des forces et rattrapé quelque peu les pertes de marché qu'il accusait au profit des couches commerciales périphériques.

Les pôles commerciaux suprarégionaux que sont le Carrefour Laval, le Centre Fairview Pointe-Claire, les Promenades St-Bruno ainsi que les Galeries d'Anjou sont bien établis. De surcroît, ils poursuivent leur croissance en terme de taille et de part de marché. Par ailleurs, les habitudes et les comportements des consommateurs par rapport à ces grands pôles et les autres pôles régionaux sont aussi bien établis.

Sur la Rive-Nord, le pôle commercial situé à Rosemère poursuit aussi sa croissance et drainera un peu la part de marché du pôle de Laval mais sans s'y substituer. Face au pôle régional de Terrebonne/Mascouche qu'il domine déjà, il pourra aussi voir son influence s'accroître.

### **5.3.1. FACTEURS DE LOCALISATION COMMERCIALE**

Régionalement, les activités de nature commerciale (commerce de détail) se retrouvent principalement dans les pôles d'activités nommés précédemment, à savoir : 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).

Ainsi, alors qu'aurapavant les implantations commerciales suivaient généralement la localisation dense des ménages, elles visent maintenant de grands espaces permettant la construction de vastes stationnements et une accessibilité aisée par voie routière.

### **5.3.2. COMPORTEMENTS DES CONSOMMATEURS ET DÉPLACEMENTS**

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. Elle comprend aussi un axe important orienté est-ouest dans l'axe de l'autoroute 40, avec les centres Fairview-Pointe-Claire, Rockland et les Galeries d'Anjou.

Dans la grande région de Montréal, d'une manière générale, les consommateurs vont d'abord acheter les produits dont ils ont besoin dans leur quartier. Toutefois, si l'offre pour certains produits n'est pas disponible dans leur quartier, ils iront dans des secteurs où l'offre est plus importante ou plus spécialisée, généralement situés dans l'axe majeur de services nord-sud.

Plus spécifiquement, pour notre territoire d'étude, les consommateurs situés à Montréal Nord-Est vont tendre à faire leurs achats au pôle commercial Anjou ou au centre-ville. Cependant, les résidents situés dans la partie ouest de la zone peuvent privilégier le centre de Laval plutôt qu'Anjou. Dans ces cas, les accès de l'A-15, le boulevard des Laurentides et l'A-19, voire peut-être même la A-25 (Pie-IX), sont les plus directs.

Les consommateurs situés à Laval Est tendent à se rendre au centre de Laval. Tandis que les consommateurs situés dans la zone de la Couronne Nord-Est peuvent privilégier le pôle de Terrebonne pour certains achats, ensuite le pôle de Rosemère, puis celui de Laval Centre.

Tant les consommateurs de Laval que ceux de la Couronne Nord-Est se rendent à l'occasion au centre-ville de Montréal pour des achats plus spécialisés.

Ces habitudes et comportements d'achats des consommateurs sont généralement bien établis. Des facteurs de nature variée les ont déterminés : accessibilité, caractéristiques des produits offerts (prix, qualité, etc.) et des lieux, variété, etc. Ainsi, ces schémas de déplacements d'achats ne se modifient pas facilement.

## **6. ÉLABORATION DES SCÉNARIOS DE CROISSANCE**

L'élaboration de scénarios de croissance s'appuie sur divers éléments et hypothèses qui prennent racine dans les observations du contexte actuel et/ou passé.

La rédaction de scénarios est utile pour développer des prévisions à long terme c'est-à-dire des états futurs. Elle consiste à dresser une liste de tendances et à faire une description du résultat obtenu en les extrapolant.

Cette méthode a pour résultat d'indiquer les possibilités, de mettre en évidence certaines relations entre les facteurs sociaux, économiques et politiques et d'illustrer certaines forces et certains problèmes. Il s'agit de construire diverses visions du futur et d'évaluer subjectivement leur probabilité de réalisation.

Nous avons donc effectué une sélection de tendances qui nous apparaissent les plus importantes. Des scénarios de base sont d'abord élaborés, puis des scénarios spécifiquement construits pour les fonctions industrielle et commerciale.

### **6.1. SCÉNARIO 1 : JEU DES FORCES DU MARCHÉ**

Il est de mise généralement de poser d'abord une hypothèse de type tendanciel, supposant que les conditions observées dans le passé se répercuteront dans l'avenir. C'est ce que nous proposons de faire pour le premier scénario. Voici les hypothèses tendanciennes que nous avons retenues.

1. D'abord, les observations passées démontrent que spatialement, le développement du territoire de la grande région de Montréal a connu et connaît une progression favorable à la périphérie.
2. Ensuite, nous savons que les terres agricoles et les milieux naturels ont été l'objet de développement par le passé, malgré l'adoption de la Loi sur la protection du territoire agricole. Ce type de milieu est donc soumis à des pressions importantes pour son développement vers d'autres usages. Ainsi, le décret de révision des terres agricoles de 1991 a permis le retrait de 27 000 hectares de terres agricoles dans l'ensemble de la RMRM. De plus, selon le Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour

la région métropolitaine de Montréal, 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 Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ). La MRC des Moulins est d'ailleurs mentionnée parmi celles ayant fait ce type de demande pour des terres situées près de l'autoroute 40, dans sa partie est. 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) Néanmoins, les terres agricoles étant, en principe, protégées par la loi, nous jugeons qu'il est de mise de ne pas les inclure dans les superficies à développer. Pour ce qui est des milieux naturels, certains comportent des obstacles physiques importants alors que d'autres font clairement partie du patrimoine culturel et écologique que la population et divers groupes veilleront à protéger. Cela dit, dans le cadre de la présente étude, il a été choisi de poser l'hypothèse que ces terres demeureraient intouchées dans l'horizon de l'analyse, soit 20 ans. Nous convenons toutefois que ces modes de protection actuels n'ont peut-être pas la force suffisante des lois et volontés gouvernementales et municipales claires.

3. La demande d'espaces à des fins résidentielles, commerciales et institutionnelles connaîtra un rythme de croissance à la baisse au cours des 20 prochaines années.
4. L'offre d'espaces disponible et adéquat pour la construction est largement suffisante sur le territoire pour absorber toute la croissance prévue.
5. La demande future d'espaces industriels dépend largement des succès du Québec au plan de son commerce extérieur et de sa capacité d'accueillir des entreprises de classes nationales et mondiales, beaucoup plus que la demande intérieure du Québec.
6. La localisation des occupations (et donc des activités économiques) suivra les conditions du marché : prix des terrains, préférence culturelle, niveau de taxation, proximité des lieux d'échange. Les prix des terrains et les niveaux de taxation favorisent présentement la Couronne Nord-Est. La proximité est favorable à Montréal Nord-Est. Les entreprises en particulier sont plus sensibles aux niveaux de taxation qu'aux prix des terrains. Les taxes sont des dépenses, alors que les prix des terrains peuvent être capitalisés.

## 6.2. SCÉNARIO 2 : CONSOLIDATION ÉTATIQUE

Pour le deuxième scénario, la prémisse choisie se base sur l'hypothèse d'une action gouvernementale interventionniste quant à l'orientation et la localisation de toutes les formes de développement du territoire. Le Ministère des Affaires municipales et de la Métropole a émis une directive cadre sur le développement et l'aménagement du territoire de la grande région de Montréal en 2004, qui constituera le fondement pour l'évaluation du schéma d'aménagement qui sera soumis éventuellement par la Communauté métropolitaine de Montréal. En outre, nous posons l'hypothèse que les interventions gouvernementales iraient fortement dans le sens des orientations énoncées dans ce document.

En termes de localisation du développement, les orientations énoncées suggèrent de favoriser le centre de l'agglomération, là où les espaces sont disponibles ainsi que dans les pôles secondaires de développement, c'est-à-dire qui concentrerait tous nouveaux développements dans les territoires urbains actuels, avec une préférence pour la centralité et les pôles socio-économiques déjà en place.

Les développements seraient incités et parfois contraints de s'exprimer à l'intérieur des balises territoriales imposées par le gouvernement. Si ce scénario se réalisait, le différentiel de coût des terrains entre les espaces centraux et les espaces périphériques pourrait avoir pour effet de freiner légèrement le développement en général, du moins pour la grande région de Montréal. Cela dépendra de la force de la demande et de la possibilité pour les promoteurs de récupérer les coûts accrus lors de la vente ou de la location des édifices bâtis. Cela pourrait aussi dépendre de la mise en place d'incitatifs gouvernementaux visant à offrir des conditions de marché concurrentielles.

Ce scénario sous-tend, par exemple, la décontamination des terrains contaminés dans le centre urbain. L'île de Montréal compte 4 200 hectares de terrains contaminés nécessitant un coût moyen de décontamination de 300 000 \$ par hectare, soit 1,3 milliard de \$ (MAMM, 2001). Selon le ministère de l'Environnement du Québec, il existe plusieurs de ces terrains dans l'est de Montréal, dont 38 dans notre territoire d'étude. Mais ces terrains peuvent être soit à vocation commerciale ou industrielle, et on ne sait pas s'ils sont présentement occupés ou non.

## **7. PERSPECTIVES DE CROISSANCE POUR CHAQUE SECTEUR, DANS LE BASSIN D'INFLUENCE IMMÉDIAT DU PROJET**

Dans cette section, nous traitons de ce que sera le développement du territoire d'influence immédiat du lien autoroutier à long terme, avec et sans le projet, selon les deux scénarios de base présentés précédemment et pour chacune des activités étudiées de type industriel et commercial. Cette prospective s'appuie sur l'ensemble des informations et des analyses présentées précédemment.

### **7.1. INDUSTRIEL**

#### **7.1.1. PERSPECTIVES DE CROISSANCE DU SECTEUR INDUSTRIEL SANS LE PROJET**

On compte actuellement 1 537 entreprises industrielles dans notre territoire primaire. Cela représente 18 % de l'ensemble des entreprises manufacturières de la RMRM.

En faisant l'hypothèse que ces entreprises fonctionnent à 80 % de leur capacité et en supposant que le rythme de croissance du secteur industriel sera de 2,6 % par année, cela veut dire qu'une quarantaine d'entreprises s'implanteront par année dans notre territoire (nouvelles entreprises ou expansion d'entreprises existantes).

Si les poids relatifs actuels de nos zones sont maintenus, cela veut dire que les entreprises se répartiront comme suit :

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

Projeté sur 20 ans, cela fait 800 entreprises de plus sur le territoire, ce qui représente 52 % d'entreprises de plus qu'aujourd'hui.

Cette tendance favorable à la croissance du secteur industriel dans notre territoire pourrait être freinée par la nature des nouvelles entreprises envisagées. En effet, ce scénario de



croissance suppose que les entreprises sont surtout de type traditionnel. Or, depuis 30 ans, les entreprises dans les secteurs traditionnels se sont surtout implantées en dehors de l'île de Montréal. De plus, la stratégie de développement du gouvernement du Québec et des agences de développement économique ont dans leur mire des industries qui n'ont pas tendance à trop s'éloigner des grands centres ou des grands pôles.

Lesdits secteurs sont :

- la biotechnologie;
- la pharmacologie;
- les technologies de l'information;
- le multimédia;
- l'aérospatial;
- le matériel de transport;
- les produits électriques et électroniques;
- et le biopharmaceutique.

Bien que dans notre territoire la Ville de Terrebonne a également dans ses intentions l'ouverture d'un parc industriel visant les secteurs mentionnés ci-haut, on doute qu'il puisse réussir, du moins avant dix ans, à recevoir de telles entreprises.

Si, en plus, le scénario de la consolidation étatique prévalait, les intentions de Terrebonne seraient encore reportées.

Dans le cas de Laval Est, on ne trouve pas beaucoup d'arguments particulièrement favorables à une augmentation de sa part relative d'implantations industrielles. Les conditions économiques de base lui sont défavorables, les autorités politiques n'ont pas d'intentions particulières en termes de développement et les espaces disponibles sont relativement limités. L'initiative dépend davantage des intentions et des stratégies du secteur privé.

Dans l'est de Montréal, il y a eu beaucoup d'expansions d'entreprises existantes au cours des dernières années, soit environ une quarantaine par année. Quant aux nouvelles implantations, elles ont été moins nombreuses. Il s'agit surtout de PME consommant des espaces moyens de 15 000 à 20 000 pi<sup>2</sup> de bâtiment.

Selon les représentants de l'est de Montréal, il y a encore de la place pour une centaine d'entreprises dans les sept parcs aménagés. Au rythme actuel des implantations, les parcs

actuels seront remplis dans dix à quinze ans, mais il reste en plus 4 millions de pi<sup>2</sup> à viabiliser dans des parcs existants.

Toujours du côté de Montréal Nord-Est, la vision du développement est moins bien définie qu'ailleurs pour l'instant, puisque les changements suite à la fusion municipale n'ont pas mené, jusqu'à présent, à une stratégie de développement spécifique.

Le territoire, sauf le pôle Anjou-Mercier, n'est pas dans les créneaux de marché visés par le gouvernement du Québec. Les secteurs industriels sont plus traditionnels. Par contre, si le scénario de la consolidation étatique s'appliquait, l'est de Montréal serait favorisé comparativement aux deux autres territoires.

Pour toutes ces raisons, nous pensons que notre territoire primaire pourrait accueillir environ 40 nouvelles entreprises par année, dont la majorité (75 %) se localiserait à Montréal, 20 % dans la Couronne Nord-Est et 5 % à Laval Est.

#### **7.1.2 PERSPECTIVES DE CROISSANCE DU SECTEUR INDUSTRIEL AVEC LE PROJET**

Le projet de parachèvement de l'autoroute 25 se situe dans l'est de la RMR de Montréal, dans une zone où les interrelations entre les territoires sont importantes et où les déplacements, tout particulièrement des personnes, ont augmenté rapidement entre la partie nord et Montréal. Le projet vient renforcer certainement la position de la Couronne Nord-Est en augmentant la mobilité vers ses entreprises, même si le lien est payant et impose ainsi une contrainte économique additionnelle. Il est entendu que plus le tarif sera élevé et moins le lien viendra augmenter la mobilité vers les entreprises. On peut toutefois penser que le tarif sera établi de façon à favoriser l'usage de ce lien par rapport à d'autres. Le lien favorise aussi la mobilité vers les entreprises de Montréal Nord-Est en offrant une alternative à la Métropolitaine pour les réceptions et les expéditions de marchandises.

D'autre part, nous avons vu que la proportion des entreprises très sensibles aux frais de transport représentait à peine 12 % du nombre total d'entreprises, soit 190 entreprises sur 1 537. Ce sont elles qui sont les plus susceptibles d'être visées par le projet. Sans disposer de données sur leurs déplacements (approvisionnements et livraisons), on ne peut pas vraiment savoir ce que ça changerait véritablement pour elles, ni pour les autres entreprises, d'ailleurs.

### **7.1.3 CONCLUSIONS SUR LE SECTEUR INDUSTRIEL**

Le projet de parachèvement vient certainement renforcer la position du territoire d'étude en augmentant la mobilité vers ses entreprises, mais comme nous l'avons vu, cet accroissement de la mobilité aura un effet très marginal sur la localisation des futures implantations pour les raisons suivantes :

cela vise un nombre limité d'entreprises;

le lien sera payant;

et les autres facteurs de localisation que le transport sont beaucoup plus importants.

Les perspectives, au plan industriel, sont relativement bonnes pour le nord-est de Montréal et la Couronne Nord-Est pour les secteurs manufacturiers traditionnels qui constituent l'essentiel des entreprises industrielles déjà sur place. Par contre, pour les autres secteurs manufacturiers, la stratégie de développement économique gouvernementale n'est pas particulièrement favorable à notre territoire vu les secteurs privilégiés (biotechnologie, multimédia, etc.) et le territoire privilégié (centralité) qui est situé à l'extérieur de notre zone. Néanmoins, le nord-est de Montréal dispose d'un des six pôles économiques métropolitains de développement ayant une portée internationale et reconnus par les autorités du gouvernement du Québec. En effet, Anjou-Mercier a même connu le taux de croissance des emplois le plus important des six pôles (MAMM, 2001). Une des orientations gouvernementales vise justement à soutenir le développement international en contribuant à renforcer les six pôles de la RMR de Montréal.

Le projet de l'A-25 favorise aussi l'accès à de la main-d'œuvre pour les entreprises de Montréal Nord-Est, main-d'œuvre qui réside à Ville de Laval ou dans les villes de la Couronne Nord.

## **7.2. COMMERCIAL**

### **7.2.1. PERSPECTIVES DE CROISSANCE DU SECTEUR COMMERCIAL SANS LE PROJET**

Notre territoire d'étude ne connaîtra pas de croissance importante dans les cinq à dix 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, 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 terme.

### **7.2.2. PERSPECTIVES DE CROISSANCE DU SECTEUR COMMERCIAL AVEC LE PROJET**

Le projet de lien autoroutier dans le prolongement 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, comme nous l'avons vu, les comportements d'achat dominants des consommateurs de notre territoire situés à Laval et la Couronne Nord-Est ne favorisent pas les déplacements vers l'île de Montréal, mais plutôt dans la Couronne Nord et vers le centre de Laval.

De plus, l'accessibilité à ce lien serait inévitablement payante. 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; ils préféreront 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.

### **7.2.3. CONCLUSIONS SUR LE SECTEUR COMMERCIAL**

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).

## BIBLIOGRAPHIE

- Beaulieu, N. 2002. Communication personnelle. CLD des Moulins.
- Bilodeau, L. 2002a. Communication personnelle. Commissaire industriel – CLDEM.
- Bilodeau, L. 2002b. Fichier Excel : Répertoire des entreprises industrielles MRC des Moulins. Commissaire industriel – CLDEM.
- Birch, D.2002, The Ultimate Location Incentive May Be a New Breed of Tax-free Zones, Business facilities., <http://www.facilitycity.com/>
- Centre local de développement des Moulins (CLDEM).2001 . Plan stratégique 2001-2003.
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Septembre 2001. Tableau de bord de la région métropolitaine de Montréal. Volume 4. No 1.
- Cloutier, D. 2002. Communication personnelle. Commissaire industriel - Ville de Montréal.
- Communauté urbaine de Montréal (CUM). 1998. Fichier des schémas d'aménagement : classes regroupées en une typologie unifiée.
- Communauté urbaine de Montréal (CUM). 1991. Relevé des espaces industriels.
- Conseillers ADEC (Les). 1992. Étude d'impact économique du prolongement de l'autoroute 25.
- Conseillers ADEC (Les). 1999. Enquête sur les déplacements de camions auprès des établissements manufacturiers de la grande région de Montréal.
- Coté, C., 2002. Communication personnelle. Technicienne au zonage et cadastre - Arrondissement Montréal-Nord.
- Dault, G. 2002. Communication personnelle. Commissaire industriel – Anjou.
- Dault, G. 2001. Fichier Excel : Répertoire des entreprises industrielles. Commissaire industriel – Anjou.

- Desgagnés, Pierre. 1997. ES-3 Projections de la population et des ménages, 1991-2016 – Méthode, hypothèses et résultats. Ministère des Transports du Québec, Direction de la planification, Service économie, statistique et encadrement des plans de transport Gouvernement du Québec.
- Dufresne, Sylvain. 2001. Prévission économique du Québec. Prévission avril 2001 – Horizon 2001-2016 et scénarios fort et faible. Hydro-Québec.
- Enquête auprès des expéditeurs manufacturiers sur leurs besoins en transport, 1985.
- Generation V. 2000. Base de données Mosaïc : Projections de population et de logements pour 2001.
- Globerman, S. 2001, La localisation des activités à plus grande valeur ajoutée, Industrie Canada.
- Laval Technopôle. 2002. Répertoire des entreprises manufacturières de Laval.
- Leblanc, G. 2002. Communication personnelle. Commissaire industriel – Ville de Laval.
- MapArt. 2001. Montréal & environs. MapArt Publishing Corporation.
- Mérenne-Schoumaker, Bernadette. 1996 La localisation des industries. Paris : Nathan université.
- Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (MAMM), Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ) et Ministère des Transports (MTQ). 1996 et antérieur. Fichiers d'occupation du sol : carte hybride combinant classification image satellitaire pour la partie rurale et occupation du sol pour l'urbain.
- Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (MAMM). 2001. Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal 2001-2021. Gouvernement du Québec.
- Ministère des Finances. 2002. Profil financier du Québec. Gouvernement du Québec.
- Ministère des Ressources naturelles. 1999. Orthophotos 1 : fichiers jpg monochromes avec 10 % de compression.

- Ministère des Transports du Québec (MTQ). 2001. Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, Laval-Montréal, Étude d'impacts sur l'environnement, Rapport de justification. Gouvernement du Québec.
- Ministère des Transports du Québec (MTQ). 2000. Plan de gestion des déplacements - Région métropolitaine de Montréal – Stratégie d'intervention prioritaire. Gouvernement du Québec.
- Ministère des Transports et Ministère des ressources naturelles. 2000. Orthophotos 1 : cadrage des photos et leur métadonnées.
- Montréal International. 2001. Bilan économique du Grand Montréal, 2000. Montréal International.
- MRC des Moulins. 2001. MRC des Moulins carte régionale. MRC des Moulins.
- Municonsult. 1999. Stratégie de développement économique. Ville de Saint-Léonard.
- Schjeldahl, Don C. 1998. The How-to Guide for Site Selectors. Business Facilities Magazine.
- Société régionale de développement économique des Moulins (SORDEM). 1990. Profil et perspectives MRC Des Moulins.
- Thuermer, K. 2002, Negotiating incentives, Business facilities, <http://www.facilitycity.com/>
- Ville de Laval. 2002. Taxation municipale.
- Ville de Laval. 2001. Permis de construction, certificats d'autorisation (en valeur et en nombre) et certificats d'occupation pour la période du 2000-01-01 au 2000-12-31.
- Ville de Laval. 1990. État de la situation et développement des parcs et zones industriels.
- Ville de Montréal. 2001a. Cahier économique et budgétaire de Montréal.
- Ville de Montréal.. 2001b. Profil socio-économique des arrondissements. Site Internet : <http://www2.ville.montreal.qc.ca/>
- Ville de Montréal. 2001c. Recensement des établissements et de l'emploi à Montréal. CD-Rom.
- Wei, Vivian. 1991. Transportation costs in the production and distribution of canadian goods. Transports Canada.



**A. ANNEXE A : CARTE D'OCCUPATION ET D'AFFECTION DES  
SOLS ET NOTES MÉTHODOLOGIQUES RELATIVES À LA  
CARTOGRAPHIE**



## PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25

Occupation du sol  
Version 2002

Occupation du sol

- Agricole
- Commerciale
- Industrielle
- ▨ Institutionnelle
- ▧ Résidentielle

Affectation du sol

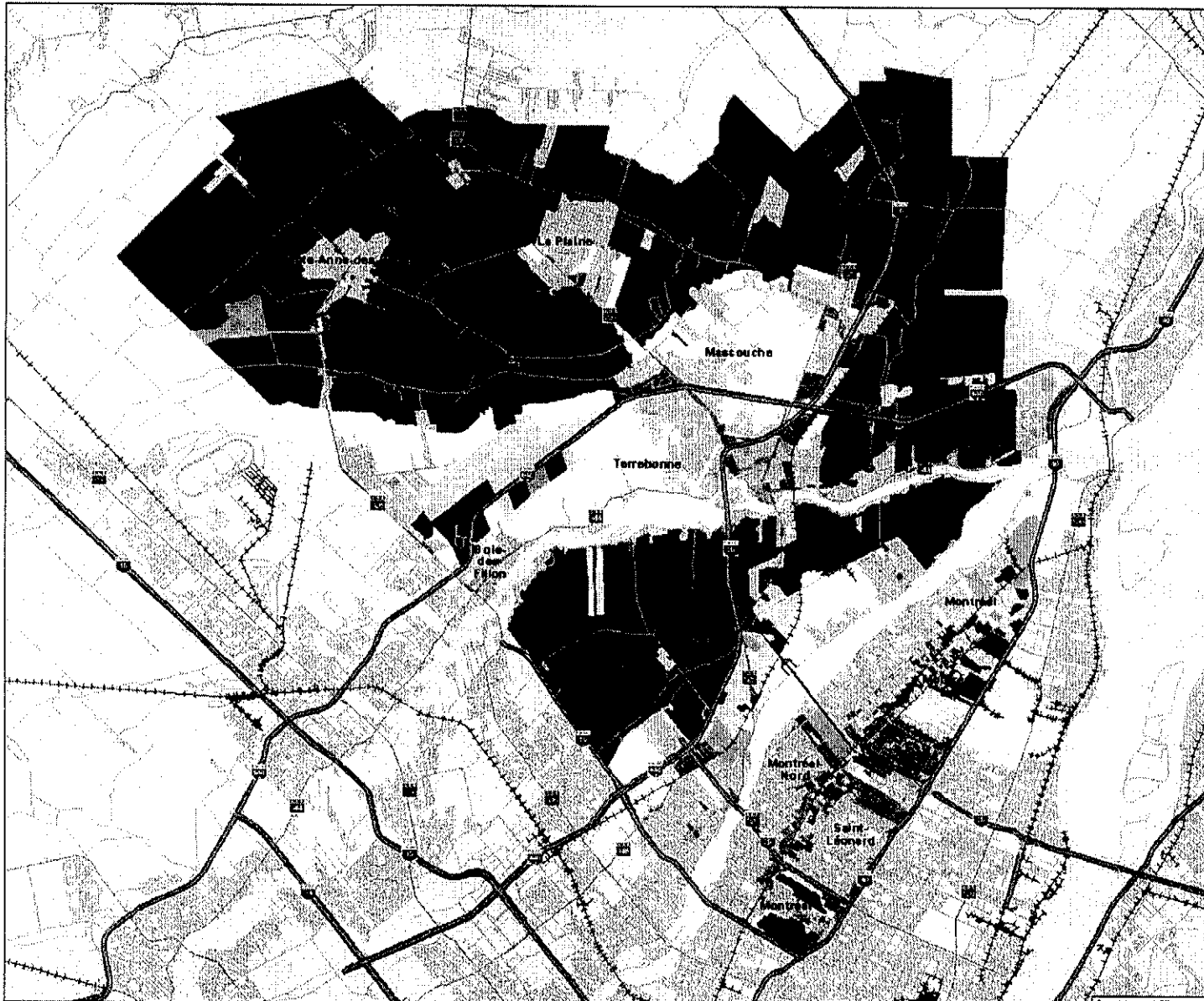
- Autre
- ▨ Commerciale
- ▧ Industrielle
- ▧ Urbain-autre

∩ Prolongement de l'autoroute 25

∩ Autoroute  
∩ Voie ferrée  
∩ Route provinciale  
∩ Voie locale



0 1 2 3 4 5 Kilomètres



## NOTES MÉTHODOLOGIQUES RELATIVES À LA CARTOGRAPHIE

La carte de l'occupation du sol a été réalisée à partir des fichiers vectoriels (MapInfo) fournis par le ministère des Transports (MTQ) concernant l'occupation du sol (1996) et l'affectation du sol tiré du schéma d'aménagement (1998). Dans un premier temps, nous avons ajusté l'information d'occupation à l'aide des orthophotos (1999) de la région d'étude. C'est-à-dire que les zones occupées et non occupées pouvaient être identifiées sur les photos. Par la suite, plusieurs couches d'informations, provenant de nos bases de données, y ont été superposées afin de mettre à jour les caractéristiques du milieu urbain, notamment les zones commerciales et institutionnelles. L'ensemble fut alors présenté à divers intervenants oeuvrant dans le domaine de l'urbanisme présentement en fonction au sein des MRC et municipalités concernées. À l'issue de ces rencontres, les cartes ont été corrigées afin de tenir compte des informations récoltées.

Sur les fichiers d'occupation, nous retrouvons 14 classes d'occupation que nous avons réduites à 6. Le Tableau A.1 donne la concordance entre les deux systèmes de classes.

**Tableau A.1 :**  
**Classes des occupations du territoire**

<b>Classes au fichier d'occupation</b>	<b>Classes regroupées pour cartes d'occupation</b>
Commercial	Commercial
Industriel	Industriel
Institutionnel	Institutionnel
Résidentiel	Résidentiel
Culture annuelle	Agricole
Culture pérenne	Agricole
Eau	Autre
Espaces verts	Autre
Forêt	Autre
Friches	Autre
Humide	Autre
Infrastructures de transport	Autre
Végétation aquatique	Autre
Vacant ou non bâtis	Autre

En ce qui concerne les territoires vacants ou non bâtis, nous disposons d'un fichier d'informations sur les affectations que nous utilisons pour illustrer sur la carte le potentiel d'utilisation des sols pour chacune des principales fonctions de développement du territoire.

Les classes d'affectation sont présentées au Tableau A.2 et sont définies de manière à les harmoniser le plus possible aux classes d'occupation.

**Tableau A.2 :**  
**Classes des affectations du territoire**

<b>Classes au fichier d'affectation</b>	<b>Classes aux cartes d'occupation et d'affectation</b>
Commercial	Commercial
Industrie lourde	Industriel
Industrie légère	Industriel
Urbain	Urbain autre
Différé (aire de développement différée)	Urbain autre
Publique (salles de spectacle, parcs)	Urbain autre
Mixte (commerce et résidentiel)	Urbain autre
Péri-urbain (généralement construit)	Urbain autre
Semi-urbain	Urbain autre
Récréatif intensif (golf)	Autre
Récréatif extensif (parcs)	Autre
Conservation	Autre
Agricole	Agricole

Les affectations représentent des intentions d'utilisation de territoires qui sont souvent imprécises et modifiées par le plan d'urbanisme et les règlements de zonage. Pour connaître les intentions les plus récentes, nous avons consulté les services d'urbanisme et les responsables du développement économique des villes et des MRC concernées pour obtenir les mises à jour et les précisions nécessaires.

La désignation « urbain autre » représente principalement des intentions de développement résidentiel pouvant aussi comprendre des petites parcelles institutionnelles et commerciales.

Il est à remarquer que la catégorie « autre » représentée en jaune sur les cartes concerne des territoires qui ont des limites naturelles à l'occupation ou dont la vocation est vouée à la conservation ou la récréation. Dans ces derniers cas, il s'agit de golfs établis ou de parcs récréatifs reconnus; sans être bâtis, ces territoires sont donc occupés par certaines activités. Nous les considérons non disponibles au développement.

La Ville de Laval, tout comme la MRC des Moulins, sont en révision de leur schéma d'aménagement et leurs intentions sont susceptibles d'être modifiées par les schémas d'aménagement de leur MRC ou de la CMM en préparation.

**Intervenants consultés :**

Chantal Laliberté, aménagiste et coordonnatrice adjointe de la MRC des Moulins.

Jacques Dumas, chef du Service du génie du module gestion du territoire et développement économique de la Ville de Terrebonne.

France Desrochers, urbaniste de la Ville de Mascouche.

Sylvain Dubois, chef de division, Planification et aménagement du territoire, Service de l'urbanisme, Ville de Laval.

## **B. ANNEXE B : HISTORIQUE DU SECTEUR INDUSTRIEL – 10 DERNIÈRES ANNÉES**

### **Le secteur industriel dans le nord-est de Montréal**

La zone du nord-est de Montréal compte sept parcs industriels.

#### **Terrains industriels vacants**

Le Tableau B.1 présente les superficies totales et vacantes des parcs industriels, ainsi que le prix du terrain dans le nord-est de Montréal.

Selon nos calculs, il y a 1 459 hectares de zones industrielles occupées pour le nord-est de Montréal, dont 65 % se situent entre l'autoroute 19 et la nouvelle portion de l'autoroute 25. Sur ces 1 459 hectares, il y en a 742 hectares occupés situés dans les parcs industriels de cette zone. Il reste 306 hectares de terrains vacants dans les sept parcs industriels dans le nord-est de Montréal. De plus, il y a 907 hectares à vocation industrielle dont la plus grande partie est située entre l'autoroute 25 et la ligne de transport d'électricité d'Hydro-Québec.

**Tableau B.1 :**  
**Superficies des parcs industriels et prix des terrains - Montréal Nord-Est (2002)**

	Parc industriel			Prix du terrain en \$ par pied carré
	Superficie occupée En hectares	Superficie vacante En hectares	% vacant	
<b>MONTREAL NORD-EST</b>				
Anjou	402,35	125,3	23,8%	4,50\$
Montréal-Nord	55,3	15,6	22%	N/d
St-Léonard (dont J.B Martineau)	229,4	99	N/d	2,50-3,50\$
Armand-Chaput	37,16	0	0%	2,50-4,00\$
Henri-Bourassa	34,75	66	N/d	3,00-4,00\$
St-Jean-Baptiste	13,94	en comptant ces 2 parcs	N/d	3,00-4,00\$
Rodolphe Forget	35,00	0	0%	3,75\$
Total Montréal Nord-Est	<b>741,9</b>	<b>305,9</b>		

Sources : Anjou : Dault, G. 2002.  
 Montréal-Nord : Coté, C., 2002.  
 Ville de St-Léonard : Municonsult, 1999.  
 Reste : Cloutier, D. 2002.

### Taux de taxation

Le Tableau B.2 présente les divers taux de taxation, dont la taxe foncière, la taxe d'affaires, la surtaxe non résidentielle, la taxe d'eau, la taxe pour les transports en commun, la taxe scolaire, etc.

**Tableau B.2 :  
Conditions de taxation - Montréal Nord-Est (2002)**

Parcs industriels	Taxes foncières par 100\$ d'évaluation ou 2001 si *	Taxes d'affaires en % de la valeur locative ou 2001 si *	Surtaxe non résidentielle par 100\$ d'évaluation	Taxe spéciale en % de la valeur locative	Taxe d'eau montant en \$ ou en %  2001 si * Pour Montréal la taxe sur services est incluse	Taxe d'assainissement des eaux en \$	Taxe transport en commun	Taxes scolaires par 100\$ d'évaluation	Taxe pour services en \$ par pied carré
<b>MONTRÉAL NORD-EST</b>									
Anjou	1,7969	11,83%	0,73	N/a	0,29\$/100\$ pour eau et ordure	N/a	N/a	N/a	N/a
Montréal-Nord	2,23*	12,99%*	N/a	0,60%*	8,89%*	N/a	N/a	N/a	N/a
St-Léonard (JB Martineau)	1,76	12,04%	0,53	N/a	251\$ pour eau et ordure	N/a	N/a	N/a	N/a
Armand-Chaput	2,23*	12,99%*	N/a	0,60%*	8,89%*	N/a	N/a	N/a	N/a
Henri-Bourassa	2,23*	12,99%*	N/a	0,60%*	8,89%*	N/a	N/a	N/a	N/a
St-Jean-Baptiste	2,23*	12,99%*	N/a	0,60%*	8,89%*	N/a	N/a	N/a	N/a
Rodolphe-Forget	2,23*	12,99%*	N/a	0,60%*	8,89%*	N/a	N/a	N/a	N/a

Note : Le taux foncier de 2,23\$ par 100\$ d'évaluation à été augmenté en 2001, auparavant de 1,99\$, mais on a éliminé la surtaxe non résidentielle de 0,17\$.  
Sources : Ville de Montréal, 2001a.



## Localisation des parcs

Voir Figure 4.1.

## Nombre d'établissements industriels et d'employés

Étant donné que la zone Montréal Nord-Est possède de nombreuses entreprises industrielles hors parcs et que les données disponibles par parc sont incomplètes, nous avons divisé cette zone par codes postaux. Dans notre territoire d'étude, les sous-zones dont le code postal débute par H2B, H1Z, H1J, H1C, H1E, H1G, H1H et une portion de H1B (nord de l'autoroute 40) sont retenues. Nous ne tenons compte que des entreprises industrielles dans les zones et parcs industriels, même si de nombreuses entreprises de services y sont situées. Le Tableau B.3 présente le nombre d'établissements industriels et d'employés dans le nord-est de Montréal.

**Tableau B.3 :**  
**Nombre d'établissements et d'employés - Montréal Nord-Est (2000)**

Parc industriel et zone industrielle	Nombre d'établissements	Nombre d'emplois 2001 si *	Principaux secteurs d'activité
<b>MONTRÉAL NORD-EST</b>			
Anjou et Anjou hors parc Zone H1J seulement	516	20 682	Plastique, Produits chimiques et métalliques
Zone Montréal-Nord	N/d	8 975*	Fabrication et Transformation
Zones H2B et H1Z (dont St-Léonard (J.B. Martineau))	348	8127	Plastique, Textile et Métal
Zone H1C (dont Armand-Chaput et St-Jean-Baptiste)	47	942	Fabrication et distribution et manufacturier
Zone H1B (dont Henri-Bourassa)	9	180	Manufacturier, Transport
Zone H1E (dont Rodolphe-Forget)	223	5 964	Transformation de métaux
<b>Total Montréal Nord-Est</b>	<b>1 143 sans Mtl-Nord</b>	<b>44 870</b>	

Sources : Anjou : Dault, G., 2001.

Montréal-Nord : Côté, C., 2002.

Reste : Ville de Montréal, 2001c.

## Le secteur industriel de Laval Est

### Terrains industriels vacants

Il existe deux parcs industriels municipaux dans la zone de Laval Est ainsi qu'une zone industrielle privée, la zone Masson. L'un de ces parcs, celui de l'A-25, a vu le jour en mars 2000. Le Tableau B.4 présente les superficies totales et vacantes des parcs industriels de cette zone, ainsi que le prix des terrains.

**Tableau B.4 :**  
**Superficies des zones industrielles et prix des terrains – Laval Est (2002)**

	Parc industriel			Prix du terrain en \$ par pied carré
	Superficie occupée En hectares	Superficie vacante En hectares	% vacant	
<b>LAVAL EST</b>				
PARC EST	N/d	N/d	N/d	1,00
PARC DE L'A-25	N/d	N/d	N/d	1,00
ZONE MASSON	N/d	N/d	N/d	N/d
<b>TOTAL</b>	<b>116</b>	<b>398</b>		

Sources : Leblanc, G. 2002a.

À Laval Est, il y a 402 hectares de zones industrielles occupées, dont 116 hectares occupés compris dans les 3 parcs industriels de cette zone. Pour Laval Est, le potentiel de développement est de 627 hectares de terrains à vocation industrielle. L'importance des zones agricoles à Laval, dans sa partie est, explique ce potentiel relativement faible.

### Taux de taxation

Le Tableau B.5 présente les taux de taxation à Laval, dont la taxe foncière, la taxe d'affaires, les taxes scolaires, etc.

**Tableau B.5 :**  
**Conditions de taxation – Laval Est (2002)**

Parcs industriels	Taxes foncières par 100\$ d'évaluation	Taxes d'affaires en % de la valeur locative	Surtaxe non résidentielle par 100\$ d'évaluation	Taxe spéciale en %	Taxe d'eau montant en \$	Taxe d'assainissement des eaux en \$	Taxe transport en commun en \$ par pied carré	Taxes scolaires par 100\$ d'évaluation	Taxes pour services \$ par pied carré
<b>LAVAL EST</b>									
Parc Est	1,61	N/a	2,49	N/a	219\$	60\$	0,1075\$	0,35\$	N/a
Parc de l'A-25	1,61	N/a	2,49	N/a	219\$	60\$	0,1075\$	0,35\$	N/a
Zone Masson	1,61	N/a	2,49	N/a	219\$	60\$	0,1075\$	0,35\$	N/a

Sources : Ville de Laval, 2002.

## Accessibilité routière

Voir Figure 4.1.

## Nombre d'établissements industriels et d'employés

On retrouve 1 480 employés dans cette zone, répartis dans 91 entreprises industrielles dont 92 % se retrouve dans le Parc industriel de l'Est. Le Tableau B.6 présente le nombre d'établissements industriels et le nombre d'employés dans cette zone.

**Tableau B.6 :**  
**Nombre d'établissements industriels et d'employés – Laval Est (2002)**

Zone/Parc industriel	Nombre d'établissements	Nombre d'employés	Principaux secteurs d'activité
Parc de l'Est	84	1 364	Produits métalliques, Bois et Meubles
Parc de l'A-25	1	50	Fabrication
Zone Masson	6	66	Meubles et Usinage
<b>TOTAL LAVAL EST</b>	<b>91</b>	<b>1 480</b>	

Source : Laval Technopôle, 2002.

## Stratégie de développement

En 1990, Ville de Laval prévoyait à son schéma d'aménagement de son secteur industriel l'agrandissement vers l'ouest de son parc Est sur 93 hectares. De plus, on prévoyait aménager une zone industrielle de 139 hectares à l'est de l'autoroute 25, vis-à-vis la zone privée Masson, ce qui n'a pas été fait jusqu'à présent. À ce jour, cette zone est toujours retenue au schéma d'aménagement. Selon les personnes consultées, présentement, il n'y a pas de stratégie de développement particulière pour l'est de Laval, ni de projet d'implantation dont on nous a fait part. La stratégie de développement industrielle de Ville de Laval est surtout axée sur les territoires situés dans l'axe de l'A-15 et de l'A-13.

## Le secteur industriel de la Couronne Nord-Est

On retrouve deux MRC dans cette zone, la MRC des Moulins et la MRC Thérèse-de-Blainville. Notre territoire d'étude ne couvre cependant qu'une partie de la MRC Thérèse-de-Blainville. On retrouve six parcs industriels dans la MRC des Moulins et deux parcs industriels dans la MRC Thérèse-de-Blainville, dont le Carrefour Bois-des-Filion, créé en 1999.

## Terrains industriels vacants

Le Tableau B.7 présente les superficies des parcs industriels et les prix des terrains de la Couronne Nord-Est.

**Tableau B.7 :  
Superficies des zones industrielles et prix des terrains -Couronne Nord-Est (2002)**

	Parc industriel			Prix du terrain En \$ par pied carré
	Superficie occupée En hectares	Superficie vacante En hectares Si * 2000	% vacant	
<b>MRC DES MOULINS</b>				
Ouest de Terrebonne	92,9	N/d		0,40\$
640 de Terrebonne	90	130*	59%	0,51\$ avec services
Léveillé de Terrebonne	30	0	0%	N/d
Parc de Lachenaie	21	115*	84,5%	0,40\$ +/- 0,15 avec services
Parc de Laplaine	72	N/d		0,47\$ avec services
Parc de Mascouche	146	54	27%	0,35\$
<b>MRC THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE</b>				
Sainte-Anne-des-Plaines	5,97	22,2	78,7%	0,35\$
Bois-des-Filion	36,65	9,8	21%	0,55\$
<b>TOTAL 2 MRC</b>	<b>494,52</b>	<b>332,8 (partiel)</b>		

Sources : MRC des Moulins : Bilodeau, L., 2002a.  
MRC Thérèse-de-Blainville : Beaulieu, N., 2002.

Selon nos calculs, il y a, dans la Couronne Nord-Est, 1 488 hectares de zone industrielle occupée, dont 495 hectares occupés sont situés dans des parcs industriels et 1003 hectares situés hors parcs. Le potentiel de développement est de 1 414 hectares, dont la plus grande partie se situe à l'ouest de la route 337. L'offre d'espaces industriels, dans la MRC des Moulins, est élevée, notamment en raison des 800 hectares de terrains convoités et rendus disponibles à l'usage industriel par l'ancien site de la Défense nationale situé à proximité des parcs 640 et Ouest de Terrebonne. Pour la partie de la MRC Thérèse-de-Blainville, la superficie disponible à l'intérieur des parcs existants est de 32 hectares.

## Condition de taxation de la Couronne Nord-Est

Le Tableau B.8 présente les conditions de taxation dans la Couronne Nord-Est.