

215

DA43.2

Projet de prolongement de l'autoroute 25
entre l'autoroute 440 et le boulevard
Henri-Bourassa

Laval-Montréal

6211-06-080

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

**Actualisation des études sur l'incidence du parachèvement de
l'autoroute 25 entre Montréal et Laval sur le développement des
activités économiques (industries, commerces, résidentiel et
institutionnel)**

Éléments de réflexion

ADDENDA

24 MARS 2005



Les Conseillers ADEC inc.
3640, rue McCarthy
Ville Saint-Laurent, QC
H4K 2A8
Téléphone : (514) 332-7606
Télécopieur : (514) 331-4692
Adresse électronique : conseillers.adec@videotron.ca



TABLE DES MATIÈRES	PAGE
SOMMAIRE	VIII
CONTEXTE ET OBJECTIF	VIII
TERRITOIRE	IX
DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL	XI
DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL	XVI
DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL	XIX
CONCLUSIONS	XXII
1. CONTEXTE ET OBJECTIFS	1
2. RAPPEL DE L'APPROCHE ET DES VÉRIFICATIONS À EFFECTUER	3
3. CONDITIONS DE RÉALISATION DU PROJET DE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25	5
4. COLLECTE DE DONNÉES SUR LES CONDITIONS ACTUELLES ET PASSÉES DU DÉVELOPPEMENT.....	7
4.1. OCCUPATION ET AFFECTATION DU SOL DANS LE TERRITOIRE D'ÉTUDE.....	8
4.2. L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE.....	11
4.2.1. Territoires et espaces industriels.....	11
4.2.2. Changements de certaines conditions d'affaires.....	14
4.2.3. Analyse des conditions économiques offertes aux entreprises industrielles.....	15
4.3. L'ACTIVITÉ COMMERCIALE	16
4.3.1. Superficies commerciales occupées et vacantes	16
4.3.2. Projets d'implantation connus	19
4.4. LA FONCTION RÉSIDENTIELLE	19
4.4.1. Caractéristiques de la population	19

4.4.2.	Occupation et affectation résidentielle.....	20
4.4.3.	Résidentiel-habitation.....	23
4.5.	LA FONCTION INSTITUTIONNELLE.....	25
4.5.1.	Superficies institutionnelles occupées et vacantes	25
4.5.2.	Portrait institutionnel.....	25
5.	BILAN DES CHANGEMENTS AU CONTEXTE DU DÉVELOPPEMENT	26
6.	LES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DES FONCTIONS URBAINES	27
6.1.	L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE.....	27
6.1.1.	Couronne Nord-Est	27
6.1.2.	Laval Est	27
6.1.3.	Montréal Nord-Est	28
6.2.	L'ACTIVITÉ COMMERCIALE.....	28
6.3.	LA FONCTION RÉSIDENTIELLE	29
6.3.1.	Conclusion sur les perspectives résidentielles	32
6.4.	LA FONCTION INSTITUTIONNELLE.....	33
	RÉFÉRENCES	34
A.	CARTE D'OCCUPATION DU SOL	38
B.	COMPLÉMENT D'INFORMATION INDUSTRIEL.....	41
C.	COMPLÉMENT D'INFORMATIONS POUR LE SECTEUR COMMERCIAL.....	52
D.	COMPLÉMENT D'INFORMATIONS POUR LE SECTEUR RÉSIDENTIEL, LA POPULATION ET LES MÉNAGES	54
E.	COMPLÉMENT D'INFORMATIONS POUR LE SECTEUR INSTITUTIONNEL.....	67

**F. RÉSUMÉ DES PLANS ET SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT AINSI QUE DES PLANS DE
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE 74**

LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES	PAGE
FIGURE S.1.1 : TERRITOIRE D'ÉTUDE, ZONES ET SOUS-ZONES	X
TABLEAU S.1.1 : SUPERFICIES (EN KM ²) OCCUPÉES ET VACANTES, POUR CHAQUE FONCTION ÉCONOMIQUE, SUR LE TERRITOIRE D'ÉTUDE.....	XI
TABLEAU S.1.2 : PRINCIPAUX INDICATEURS D'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE POUR LE TERRITOIRE D'ÉTUDE	XII
TABLEAU S.1.3 : ESPACES COMMERCIAUX OCCUPÉS ET VACANTS (EN HECTARES)	XVII
TABLEAU S.1.4 : PRÉVISIONS DE CROISSANCE À L'HORIZON 2021	XIX
TABLEAU S.1.5 : BILAN DES SUPERFICIES OCCUPÉES ET VACANTES DE TYPE RÉSIDENTIEL ET INSTITUTIONNEL EN KM ²	XX
SCHÉMA 2.1 : MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE DES ÉTUDES D'INCIDENCES SUR LE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES	4
TABLEAU 4.1: TYPES DE DONNÉES RECHERCHÉES SUR L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE.....	7
TABLEAU 4.2 : ESPACES OCCUPÉS ET VACANTS DÉDIÉS AUX ACTIVITÉS INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES EN 2005 (KM ²) (REPLACENT LE TABLEAU 3.1 ET 3.2 DE 2002A)	9
TABLEAU 4.3: ESPACES OCCUPÉS ET VACANTS DÉDIÉS AUX ACTIVITÉS RÉSIDENTIELLES ET INSTITUTIONNELLES EN 2005 (KM ²).....	9
TABLEAU 4.4: DIFFÉRENCES DES SUPERFICIES OCCUPÉES ENTRE 2002 ET 2005 (KM ²).....	10
TABLEAU 4.5: DIFFÉRENCES DES SUPERFICIES VACANTES ENTRE 2002 ET 2005 (KM ²)	10
TABLEAU 4.6: SUPERFICIES INDUSTRIELLES PAR ZONE (EN HECTARES ¹)	11
TABLEAU 4.7 : SYNTHÈSE DE L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE	13
TABLEAU 4.8 : AVANTAGES DES SOUS-ZONES PAR RAPPORT AUX FACTEURS DE LOCALISATION (REPLACE LE TABLEAU 4.2 DE 2002A)	16
FIGURE 4.1: PART DES SUPERFICIES DE TERRAIN COMMERCIALES DANS LE TERRITOIRE D'ÉTUDE (2005) (REPLACE LA FIGURE 4.2 DE 2002A)	16
FIGURE 4.2: PART DES SUPERFICIES DE TERRAIN COMMERCIALES OCCUPÉES ET VACANTES DANS LES TROIS ZONES (2005) (REPLACE LA FIGURE 4.3 DE 2002A)	17
TABLEAU 4.9 : DONNÉES D'OCCUPATION DU TERRITOIRE POUR LA FONCTION COMMERCIALE OCCUPÉE ET VACANTE (2005) (REPLACE LE TABLEAU 4.3 DE 2002A)	18
FIGURE 4.3: PROPORTION DE LA FONCTION RÉSIDENTIELLE SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE D'ÉTUDE RESTREINT (2005) (REPLACE LA FIGURE 4.1 DE 2002B).....	20

FIGURE 4.4: PROPORTION DE LA FONCTION RÉSIDEN- TIELLE – MONTRÉAL NORD-EST (REPLACE LA FIGURE 4.2 DE 2002B).....	21
FIGURE 4.5 : PROPORTION DE LA FONCTION RÉSIDEN- TIELLE – LAVAL EST (REPLACE LA FIGURE 4.3 DE 2002B).....	21
FIGURE 4.6 : PROPORTION DE LA FONCTION RÉSIDEN- TIELLE – COURONNE NORD-EST (REPLACE LA FIGURE 4.4 DE 2002B).....	21
FIGURE 4.7: RÉPARTITION DE LA FONCTION RÉSIDEN- TIELLE (OCCUPÉ OU VACANT) ENTRE LES TROIS ZONES (REPLACE LA FIGURE 4.5 DE 2002B)	22
TABLEAU 4.10 : DENSITÉS D'OCCUPATION DU SOL DANS LES TROIS ZONES ET POTENTIEL DE LOGIS (REPLACE LE TABLEAU 4.1 DE 2002B)	22
TABLEAU 4.11: PRINCIPALES DONNÉES DE MISES EN CHANTIER (REPLACE LE TABLEAU 4.2 DE 2002B).....	24
TABLEAU 4.12: MISES EN CHANTIER RÉCENTES (2002-2004) DANS CERTAINS ARRONDISSEMENTS DU NORD-EST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL.....	24
FIGURE 4.8: PART DES SUPERFICIES INSTITUTIONNELLES DANS CHACUNE DES TROIS ZONES PAR RAPPORT À L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE D'ÉTUDE (REPLACE LA FIGURE 5.1 DE 2002B)	25
TABLEAU 6.1: BASES D'ANALYSE ET HYPOTHÈSES DE PRÉVISIONS DE MISES EN MARCHÉ RÉSIDEN- TIELLES.....	32
FIGURE A.1: CARTE D'OCCUPATION DU SOL.....	39
TABLEAU B.1: SUPERFICIES DISPONIBLES DANS LES PARCS INDUSTRIELS DU NORD-EST DE MONTRÉAL EN 2005 (REPLACE LE TABLEAU B.1 DE 2002A)	42
TABLEAU B.2: SUPERFICIES OCCUPÉES ET VACANTES ET PRIX DES TERRAINS 2002 ET 2004	43
TABLEAU B.3: NOMBRE D'ENTREPRISES ET D'EMPLOIS INDUSTRIELS – NORD-EST DE MONTRÉAL 2000 ET 2004	43
TABLEAU B.4: TAUX MOYENS CUMULÉS POUR LES IMMEUBLES NON RÉSIDEN- TIELS EN 2005 (\$ PAR 100\$ D'ÉVALUATION) (REPLACE LE TABLEAU B.2 DE 2002A)	44
TABLEAU B.5: SUPERFICIES DES ZONES INDUSTRIELLES ET PRIX DES TERRAINS LAVAL EST EN 2005 (REPLACE LE TABLEAU B.4 DE 2002A).....	45
TABLEAU B.6: CONDITIONS DE TAXATION – LAVAL EST EN 2005 (REPLACE LE TABLEAU B.5 DE 2002A).....	46
TABLEAU B.7: NOMBRE D'ENTREPRISES ET D'EMPLOYÉS INDUSTRIELS –LAVAL EST (2004) (REPLACE LE TABLEAU B.6 DE 2002A).....	46
TABLEAU B.8: VARIATION DU NOMBRE D'ENTREPRISES ET D'EMPLOIS INDUSTRIELS ENTRE 2002 ET 2004 –LAVAL EST	47
TABLEAU B.9: SUPERFICIES DES ZONES INDUSTRIELLES ET PRIX DES TERRAINS EN 2004 (REPLACE LE TABLEAU B.7 DE 2002A).....	47

TABLEAU B.10: CONDITIONS DE TAXATION – COURONNE NORD-EST EN 2005 (REMPLECE LE TABLEAU B.8 DE 2002A).....	49
TABLEAU B.11: NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS ET D'EMPLOIS INDUSTRIELS –COURONNE NORD-EST (2004) (REMPLECE LE TABLEAU B.9 DE 2002A).....	50
TABLEAU B.12: VARIATION DU NOMBRE D'ENTREPRISES ET D'EMPLOIS INDUSTRIELS ENTRE 2002 ET 2004 DANS LA COURONNE NORD-EST.....	51
FIGURE C.1: SUPERFICIES COMMERCIALES OCCUPÉES ET VACANTES DANS MONTRÉAL NORD-EST PAR SOUS-TERRITOIRE (REMPLECE LA FIGURE D.2 DE 2002A).....	53
FIGURE C.2 : SUPERFICIES COMMERCIALES OCCUPÉES ET VACANTES DANS LAVAL EST PAR SOUS-TERRITOIRE (REMPLECE LA FIGURE D.3 DE 2002A).....	53
FIGURE C.3 : SUPERFICIES COMMERCIALES OCCUPÉES ET VACANTES DANS LA COURONNE NORD-EST PAR SOUS-TERRITOIRE (REMPLECE LA FIGURE D.4 DE 2002A).....	53
TABLEAU D.1: DONNÉES DU RECENSEMENT 2001	55
TABLEAU D.2 : POPULATIONS 1991, 1996 ET 2001 ET PROJECTIONS POUR 2021 ET 2026 (BASE) (REMPLECE LE TABLEAU B.1 DE 2002B).....	56
TABLEAU D.3 : POPULATIONS 1996 ET 2001 ET PROJECTION POUR 2021 ET 2026 (ISQ).....	56
FIGURE D.1: ÉVOLUTION DE LA POPULATION DANS NOTRE TERRITOIRE D'ÉTUDE DEPUIS 1991 ET PROJECTION POUR 2021 (REMPLECE LA FIGURE B.1 DE 2002B).....	57
TABLEAU D.4: ÉVOLUTION DE LA POPULATION PAR CLASSE D'ÂGE ENTRE 1991 ET 2001 (REMPLECE LE TABLEAU B.2 DE 2002B).....	58
TABLEAU D.5: ÉVOLUTION DE LA POPULATION PAR CLASSE D'ÂGE ENTRE 2001 ET 2021 (REMPLECE LE TABLEAU B.4 DE 2002B).....	58
TABLEAU D.6: DONNÉES DE POPULATION 2001 PAR CLASSE D'ÂGE ET PROJECTIONS À L'HORIZON 2021 (REMPLECE LE TABLEAU B.5 DE 2002B).....	59
TABLEAU D.7 : NOMBRE DE MÉNAGES ET MODE D'OCCUPATION POUR 1991, 1996, 2000 (REMPLECE LE TABLEAU B.6 DE 2002B).....	60
TABLEAU D.8 : REVENU MOYEN PAR MÉNAGE POUR 1990, 1995 ET 2000 (REMPLECE LE TABLEAU B.7 DE 2002B).....	60
FIGURE D.2 : ÉCART ENTRE LE REVENU MOYEN DES MÉNAGES DE LAVAL EST ET CELUI DES DEUX AUTRES ZONES (REMPLECE LA FIGURE B.4 DE 2002B).....	61
FIGURE D.3: PROPORTION DE LA FONCTION RÉSIDENTIELLE – MONTRÉAL NORD-EST (REMPLECE LA FIGURE B.5 DE 2002B).....	62
FIGURE D.4 : PROPORTION DE LA FONCTION RÉSIDENTIELLE – LAVAL EST (REMPLECE LA FIGURE B.6 DE 2002B).....	62

FIGURE D.5 : PROPORTION DE LA FONCTION RÉSIDENTIELLE – COURONNE NORD-EST (REMPLACE LA FIGURE B.7 DE 2002B) 62

TABLEAU D.9: VOLUMES ANNUELS DE MISES EN CHANTIER POUR CERTAINS GRANDS SECTEURS GÉOGRAPHIQUES DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, 1995 À 2004..... 64

TABLEAU D.10: VOLUMES ANNUELS DE MISES EN CHANTIER DANS L'AIRE D'INFLUENCE DE L'AUTOROUTE 25, 1995-2004 (REMPLACE LE TABLEAU 4.2 DE 2002B)..... 65

TABLEAU D.11: VOLUMES ANNUELS DE MISES EN CHANTIER, 1982-2004 66

TABLEAU E.1: DONNÉES D'OCCUPATION DU TERRITOIRE D'ÉTUDE ET DES ZONES POUR LA FONCTION INSTITUTIONNELLE (2005) (REMPLACE LE TABLEAU C.1 DE 2002B) 68

SOMMAIRE¹

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 conséquences que cette infrastructure aura sur le niveau d'activité économique dans la zone d'influence immédiate. En d'autres termes, le parachèvement de l'A-25 va-t-il encourager de nouvelles implantations ? Va-t-il changer le développement économique ? Ce parachèvement va-t-il attirer de nouvelles constructions qui auraient, de toute façon, été faites ailleurs dans la région de Montréal ? Va-t-on assister à du transfert d'activité ?

La présente étude est une analyse *ex ante* des conséquences de la construction du lien autoroutier de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval, sur le développement industriel, commercial, résidentiel et institutionnel. Les réponses aux questions suivantes sont recherchées :

- Le parachèvement aura-t-il pour conséquence d'encourager de nouvelles constructions ?
- Le parachèvement aura-t-il pour conséquence d'attirer de nouvelles constructions qui auraient été faites ailleurs sur le territoire ?

Rappelons que le lien autoroutier étudié serait payant. Cette caractéristique est déterminante dans le cadre de la présente étude puisque le fait de payer l'accès a pour effet de restreindre l'usage ou la fréquentation de ce lien aux déplacements dont le coût généralisé des alternatives est plus grand ou égal au coût d'emprunter le lien. En résultante, les personnes et les établissements tendent à se localiser, toutes choses étant égales par ailleurs, de manière à minimiser leur coût généralisé de transport (exprimé en termes de déboursés, de temps consacré, de confort, etc.).

¹ Ce sommaire reprend ceux qui avaient été préparés dans les deux études déposées en 2002 en y apportant les mises à jour et les ajustements qui s'imposent.

TERRITOIRE

Le territoire visé par l'étude est illustré à la Figure S.1.1. Il représente l'aire d'influence² immédiate du tronçon de l'autoroute 25 projeté. Divisé en trois sous-zones, soit Montréal Nord-Est, Laval Est et la Couronne Nord-Est, ce territoire couvre une superficie de 523,2 km². De cette superficie, seulement 223,8 km² (42,8 %) 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 le développement des fonctions urbaines.

² Aire (zone) d'influence: Étendue géographique représentant les quartiers et les secteurs de recensement autour de l'ouvrage d'où provient 70 à 75 % de la clientèle.

Aire de marché: Étendue géographique représentant tous les quartiers et les secteurs de recensement d'où provient 100 % de la clientèle.

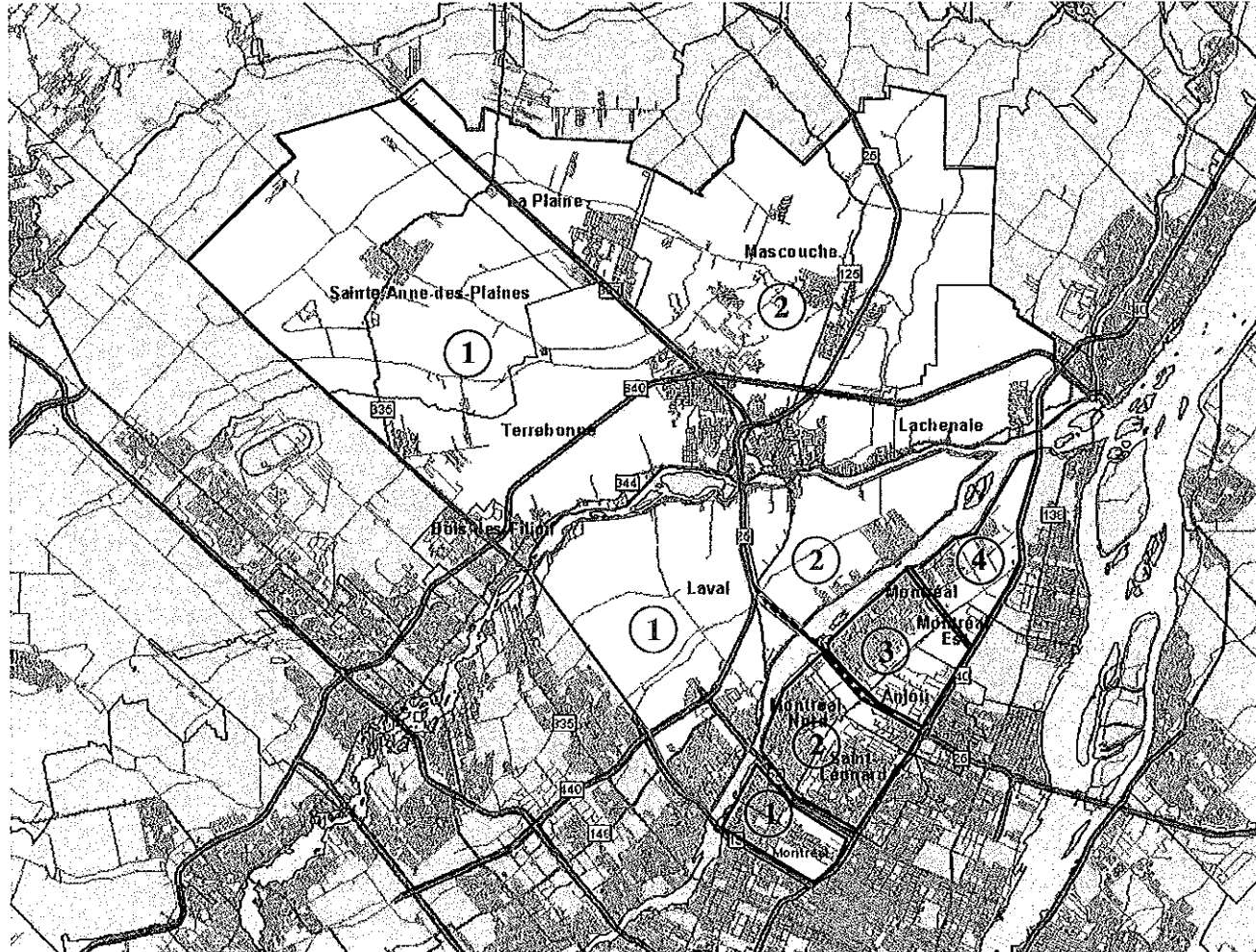


Figure S.1.1 : Territoire d'étude, zones et sous-zones

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 représenté 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 urbaines, telles qu'établies en 2002 et en 2005. On y constate que la disponibilité de terrains réservés à des fins de développement est importante.

Tableau S.1.1 :
Superficies (en km²) occupées et vacantes, pour chaque fonction économique, sur le territoire d'étude

Superficie	Fonction								Total	
	Industrielle		Commerciale		Résidentielle		Institutionnelle		2002	2005
	2002	2005	2002	2005	2002	2005	2002	2005		
Occupées	33,5	31,8	9,5	9,6	86,9	87,8	12,5	11,9	142,4	141,0
Vacantes	29,5	31,1	2,1	6,7	57	45,0	0	0	88,6	82,8
Total	63,0	62,9	11,6	16,3	143,9	132,8	12,5	11,9	231,0	223,8

1- Les espaces affectés à une occupation « urbain-autre » regroupent des espaces dévolus au développement résidentiel et institutionnel. Les développements résidentiels prendront très certainement la plus grande part, d'autant plus qu'aucun grand projet institutionnel n'est attendu pour ce territoire.

DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

CARACTÉRISATION INDUSTRIELLE DU TERRITOIRE

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 la structure industrielle la plus développée. Cette sous-zone se démarque autant par le nombre de personnes qui y travaillent (39 000, soit 75 % de l'ensemble) que par le nombre d'entreprises recensées (1 029, soit 58 % de l'ensemble).

Tableau S.1.2 :
Principaux indicateurs d'activité industrielle pour le territoire d'étude

Sous- zone	Parcs		Emplois		Établissements		Espaces occupés		Espaces disponibles	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Ha	%	Ha	%
Montréal Nord-Est	6	32%	38 809	75%	1 029*	58%	1 338	42%	910	29%
Couronne Nord-Est	9	47%	10 172	19%	458	26%	1 440	45%	1 389	44%
Laval Est	4	21%	3 236	6%	285	16%	398	13%	811	26%
Total	19	100%	52 217	100%	1 772	100%	3 176	100%	3 110	100%

Note :: sans Montréal-Nord.

Sources :

1. Superficies : ADEC-Géocom.
2. Pour les autres informations :

Montréal Nord-Est :

- Anjou : Sylvie Boutin. Commissaire adjoint – développement économique, Aménagement urbain, génie et services aux entreprises. Janvier 2005.
- Reste : Ville de Montréal. 2001.

Laval Est :

- Gilbert Leblanc. Commissaire industriel. LavalTechnopôle. Janvier 2005.

Couronne Nord-Est :

- Claude Robichaud. Directeur. CLD des Moulins. MRC des Moulins. Janvier 2005.
- Charles Leborgne. Directeur général. Commissaire industriel. SODET. MRC Thérèse-de-Blainville. Janvier 2005.

Tel que 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 75 000 pi², par exemple, alors que l'on en retrouve 1 772 actuellement de toutes tailles. Toutefois, cette analyse sur la disponibilité d'espaces pour le développement industriel ne s'est pas qu'attardée à l'étendue des terrains disponibles.

Sur le plan des conditions économiques offertes aux entreprises, la Couronne Nord-Est est avantagée au plan du prix du terrain, de la fiscalité (taxe immobilière) et de la disponibilité d'espaces.

Par contre, quant à certains facteurs de localisation importants pour les entreprises, voire prioritaires pour nombre d'entre elles, soit 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.

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

PRÉVISION GLOBALE DE CROISSANCE INDUSTRIELLE

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

Dans son projet de plan de développement économique, la CMM a proposé de plus grandes ambitions de développement économique que ne le prévoient Hydro-Québec ou le Conference Board, par exemple. Le taux proposé par la CMM est de 5,2 % par année, plutôt que 2,6 %.

Les stratégies de développement économique de Montréal et celle de la CMM s'articulent autour des entreprises des nouvelles technologies et la définition de grappes industrielles et de pôles géographiques de développement.

- Les grappes de « compétition » sont : l'aérospatiale, sciences de la vie, technologies de l'information ainsi que textiles et vêtement.
- Les grappes de rayonnement sont : culture, tourisme et services.
- Les grappes de pointe sont : nanotechnologies, matériaux avancés et technologies environnementales.
- Les grappes de production sont : énergie, bioalimentaire, pétrochimie et plasturgie, métallurgie ainsi que papiers et produits du bois.

Certaines caractéristiques de la croissance attendue sont dignes de mention :

- La production et le commerce seront surtout dominés par la demande extérieure, donc les exportations.
- Les entreprises manufacturières orientées sur les hautes technologies seront privilégiées.

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 pourrait 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, la zone de Montréal Nord-Est sera privilégiée par rapport aux deux autres. Pour sa part, la stratégie de développement économique du gouvernement du Québec semble neutre en ce qui concerne la localisation géographique. En fait, nous n'avons aucune raison de croire que le gouvernement du Québec interviendra sur la localisation des entreprises, laissant de nombreux choix aux entreprises elles-mêmes ou aux organismes de développement local ou régional.

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 aussi abondants et, en ce sens, la stricte disponibilité de terrains ne constitue 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 entreprises³ par année pourraient s'implanter sur le territoire à l'étude. La répartition entre les trois secteurs serait, à notre avis, la suivante :

Montréal Nord-Est	29
Couronne Nord-Est	12
Laval Est	5
Total	46

Il a été possible de constater que, entre 2002 et 2005, le développement industriel s'est poursuivi normalement sur le territoire, même sans le parachèvement de l'A-25. La croissance économique générale a été importante au cours des trois ou quatre dernières années. On constate cette effervescence en particulier dans la Couronne Nord et à Laval.

³ Quarante, si le taux de croissance est de 2,3 % et 80, si ce taux devait doubler.

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 viendra renforcer la position concurrentielle des entreprises du territoire d'étude en dépit du fait que le lien serait payant.

Il favorisera 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. Mais seule une analyse des grappes et des intrants-extants des entreprises permettrait d'identifier ces relations et ces nouveaux liens potentiels.

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 à leurs exportations.

Ces gains d'efficacité devraient d'abord être internalisés par les entreprises et se traduiront par des réductions de coûts de production.

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 incidences 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 ne suffit pas, 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, à court et moyen termes, la création et des 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 (approvisionnement et livraison) et, d'autre part, en élargissant les bassins de main-d'œuvre disponibles pour le recrutement de travailleurs.

DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

CONDITIONS ET CARACTÉRISTIQUES COMMERCIALES

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. Seul un Wal-Mart, sur Henri-Bourassa entre Langelier et Lacordaire, a été construit depuis 2002.

Le développement des activités commerciales dépend de la démographie pour son maintien et sa croissance. 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;
- une augmentation des revenus alignés sur la croissance économique, soit 2,3 % par année.

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 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, au plan commercial, 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 S.1.3). Au plan du potentiel futur de développement, c'est la Couronne Nord-Est qui dispose du plus d'espaces disponibles. Mais les trois zones d'étude affichent des profils plutôt différents. L'est de Laval est nettement la moins développée de ce point de vue.

Tableau S.1.3 :
Espaces commerciaux occupés et vacants (en hectares)

	Occupe		Vacant		Total	
	2002	2005	2002	2005	2002	2005
Couronne Nord-Est	490	494	210	576	700	1 070
Montréal Nord-Est	370	368	0	0	370	368
Laval Est	90	95	0	92	90	187
Total	950	957	210	668	1 160	1 625

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 nettement 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 ces dernières années. 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.

PERSPECTIVES COMMERCIALES SANS LE PROJET

Le marché commercial est relativement 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 (en cours d'ailleurs) 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 où l'on assisterait à 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. Ces terrains sont suffisants pour accueillir tout le développement prévisible.

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 ou entre Laval et la Couronne Nord. Les liens sont plutôt d'est en ouest.

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. En effet, la valeur accordée au temps de loisir des personnes étant faible (le temps de magasinage étant considéré du temps de loisir), les gens ne seront pas enclins à déboursier directement pour accéder à une infrastructure; pour faire des achats, ils emprunteront un chemin gratuit pour accéder au lieu voulu ou 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 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, soit à l'extérieur du territoire d'étude (déplacements vers l'ouest).

DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL

CARACTÉRISATION DE LA POPULATION ET DU SECTEUR RÉSIDENTIEL

En 2001, le territoire d'étude comptait 423 077 personnes, ce qui représente 12 % de la population de la région métropolitaine de Montréal.

De 1991 à 2001, les zones concernées de Montréal Nord-Est et de Laval Est ont connu des hausses de population relativement modestes, de 0,5 % et de 4,4 %, tandis que la Couronne Nord-Est enregistrait une hausse de 20,7 %. À Montréal Nord-Est en particulier, on observe un renversement de tendance digne de mention. En effet, la population de cette zone avait diminué de 3 000 personnes entre 1991 et 1996, mais entre 1996 et 2001, le territoire a récupéré 3 500 personnes.

Selon les plus récentes prévisions du MTQ, la croissance de la population au cours des vingt prochaines années, soit entre 2001 et 2021, sera de 5 %, ce qui représente près de 22 000 personnes additionnelles. Le tableau suivant résume la croissance de population prévue d'ici vingt ans dans les différents territoires. On observe que Montréal Nord-Est et la Couronne Nord-Est accapareront 90 % de l'augmentation et se répartiront à peu près également cette croissance (Desgagnés, 2004).

Tableau S.1.4 :
Prévisions de croissance à l'horizon 2021

	Croissance de la population en nombre	Part de la croissance	Pourcentage de croissance par rapport à la population actuelle
Montréal Nord-Est	8 879	41 %	3,6 %
Laval Est	2 716	13 %	5,5 %
Couronne Nord-Est	10 189	47 %	8,3 %
Total	21 784	100 %	5,2 %

L'ensemble du territoire développé de notre zone d'étude est largement occupé par la fonction résidentielle, comme en fait foi le Tableau S.1.5. En effet, 39,2 % des espaces occupés le sont par le résidentiel (87,8 km² / 223,8 km²).

Tableau S.1.5 :
Bilan des superficies occupées et vacantes de type résidentiel et institutionnel en km²

	Résidentiel		Institutionnel		Superficies totales du territoire développé	
	Occupé	Vacant ¹	Occupé	Vacant	Occupé	Vacant
Montréal Nord-Est	23,6	7,7	5,5	0	29,1	7,7
Laval Est	16,1	8,8	2,1	0	18,2	8,8
Couronne Nord-Est	48,1	28,6	4,3	0	52,4	28,6
Total	87,8	45,1	11,9	0	99,7	45,1
% du territoire développé (223,8 km ²)	39,2%	20,2%	5,3%	0%	44,5%	20,2%
Total occupé et vacant	132,9		11,9		144,8	

1- Les espaces affectés à une occupation « urbain-autre » regroupent des espaces dévolus au développement résidentiel et institutionnel. Les développements résidentiels prendront très certainement la plus grande part, d'autant plus qu'aucun grand projet institutionnel n'est attendu pour ce territoire.

En moyenne, au cours des neuf dernières années (1995 à 2004), la production annuelle d'unités de logement sur le territoire d'étude s'est située à 1 888, répartie comme suit :

Montréal Nord-Est	35 %
Laval Est	10 %
Couronne Nord-Est	55 %

en nous basant sur les données actuelles.

Par ailleurs, les potentiels théoriques de développement futurs, en tenant compte des superficies disponibles et des densités actuelles, se situent au total à 92 265 unités, réparties dans Montréal Nord-Est (40 467 unités) et la Couronne Nord-Est (39 519 unités), comparativement à Laval Est (12 279 unités).

PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL ET INSTITUTIONNEL

Quel que soit le scénario envisagé, soit le jeu des forces du marché ou la consolidation souhaitée par le gouvernement du Québec, favorable au centre de l'agglomération de Montréal, le parachèvement de l'autoroute 25 n'aura pas d'effet d'impulsion sur de nouveaux développements résidentiels ou institutionnels. En effet, en matière de logement, les forces déterminantes sur les développements sont démographiques et économiques avant tout. D'ailleurs, comme on l'a constaté ces dernières années, la croissance des mises en chantier

relève de l'arrivée des enfants des *baby boomers* sur le marché, des immigrants et des bonnes conditions de marché.

Les facteurs qui expliquent les mises en chantier sont la formation de ménages, le coût du logement, les taux d'intérêt, les conditions immobilières (taux de vacance), les taxes, les coûts de transport, l'évolution des revenus et les avantages relatifs d'autres formes de placements. D'un secteur géographique à l'autre, ce qui fait la différence, ce sont le coût des taxes foncières et les conditions de transport, tandis que les autres éléments sont relativement les mêmes partout.

Cependant, à notre avis, le parachèvement de l'autoroute 25 aura des effets de redistribution de la croissance dans le territoire d'influence immédiat.

Il est de notre avis que la mise en place du lien de l'autoroute 25 favorisera davantage les territoires situés sur l'Île de Montréal que ceux situés à Laval ou dans la Couronne Nord-Est.

Du fait que le pont sera à péage, impliquant, selon les hypothèses suggérées par le MTQ, un déboursé de l'ordre de 500 \$ à 1 000 \$ par année par automobiliste (250 jours de travail à 2 \$ ou 4 \$/jour), les effets de développement sur la partie lavalaise et la Couronne Nord-Est seront sans contredit plus contraints qu'à Montréal Nord-Est. À Laval, les conséquences du parachèvement devraient être encore moins importantes étant donné son pouvoir d'attraction relatif plus faible mais également du pouvoir d'attraction plus grand des nouveaux quartiers résidentiels localisés dans la MRC des Moulins. D'ailleurs, au cours des trois dernières années, on a vu se concrétiser cette conclusion.

L'est de Laval devrait poursuivre son développement au rythme actuel ou, peut-être, à un rythme légèrement supérieur, en particulier si d'autres facteurs d'accessibilité des ménages, tels que la mise en place du train de banlieue Mascouche-Montréal, voient le jour.

Pour ce qui est de la Couronne Nord-Est, elle devrait poursuivre son développement actuel, qui est caractérisé par un rythme de croissance de la population et des résidences ainsi que par des besoins institutionnels plutôt élevés, comparativement aux deux autres zones. Cette zone pourrait être davantage favorisée par la mise en place du lien que la zone de Laval du fait de la distance plus grande avec les pôles d'activités du centre métropolitain, faisant en sorte d'augmenter d'autant le coût généralisé des déplacements. Par contre, si la volonté gouvernementale de densifier le centre de l'agglomération de Montréal se matérialisait, cela pourrait défavoriser cette zone de banlieue au profit de la zone située sur l'Île de Montréal.

Dans le cas du scénario où le jeu des forces du marché prévaut, comme cela a été le cas ces dernières années, les effets seront plus importants que dans celui où l'on opte pour la consolidation étatique. Les effets redistributifs régionaux se traduiront par l'ajout, dans la zone d'étude, de 500 unités de logement additionnelles aux 1 800 unités annuelles que nous avons recensées au cours des neuf dernières années.

Au plan institutionnel, le parachèvement de l'autoroute 25 n'aura pas d'effet direct sur l'ajout de nouvelles implantations ni sur leur relocalisation. La croissance des institutions se fait principalement par ricochet de la croissance et des changements du profil démographique, ainsi qu'en fonction des politiques publiques d'offre et de distribution des services. Dans ce sens, les zones de Montréal Nord-Est et de la Couronne Nord-Est pourraient être favorisées au plan des services de première ligne (pompiers, policiers, ambulances, garderies), principalement à cause de leur démographie et de la croissance de l'habitation prévue. De plus, vu la combinaison de la croissance et du vieillissement de la population plus marqués sur le territoire de Montréal Nord-Est, les services de santé et autres services dédiés aux personnes âgées pourraient y croître davantage. Ces hypothèses sont valables, que le lien de l'A-25 soit construit ou non.

Dans le domaine de l'éducation, on constate, au cours des dernières années et tout particulièrement dans la Couronne Nord-Est, une augmentation du nombre de garderies de 23 à 40.

CONCLUSIONS

Certes, 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.

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. Ses mérites doivent être trouvés au plan de l'efficacité accrue (réduction des coûts de déplacement) des entreprises et des individus.

Pour le territoire à l'étude, les impacts de la mise en service d'un lien autoroutier payant sur de nouvelles implantations industrielles seront faibles. 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 par rapport à Laval ou la Couronne Nord;
- 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 (fiscalité, coût des terrains, services de support, etc.);
 - la grande quantité d'espaces disponibles et attrayants;
 - 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 les plus sensibles aux conditions de transport. Par contre, comme nous l'avons vu, elles sont relativement peu nombreuses, soit autour de 11 %, et sont 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 et la formation de nouveaux ménages 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. On ne prévoit pas, non plus, de déplacements d'entreprises vers le territoire à cause du nouveau lien routier.

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a confié, en 2002, un mandat aux Conseillers ADEC afin d'estimer quels seraient les changements potentiels, de nature économique, dans la zone d'influence de l'A-25, advenant son parachèvement. Ces études, complétées en octobre 2002, s'appuyaient sur des données datant d'avant 2002 et sur le contexte d'aménagement et de développement économique connu alors pour formuler des perspectives de développement économique du territoire à long terme avec et sans l'A-25.

Depuis deux ans, le cadre politique et économique de la grande région de Montréal a connu des changements importants et certaines implantations ont eu lieu dans le territoire visé par le projet. Il est possible que ces changements soient de nature à modifier les conclusions des rapports de 2002. Voici, à titre d'exemples, quelques changements observés au cadre stratégique⁴ :

- fin des actions de fusion-défusion;
- adoption du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal à l'automne 2004;
- dépôt éventuel du nouveau schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM);
- adoption prévue, au printemps 2005, du Plan de développement économique de la CMM;
- adoption, en novembre 2004, du plan stratégique de développement de la Ville de Montréal.

Dans l'éventualité prochaine de la soumission du projet de parachèvement de l'A-25 au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) pour fins d'examen, il apparaît important de revoir les études de 2002 afin de s'assurer que les conclusions y sont toujours valables et de les corriger, s'il y a lieu.

⁴ Mentionnons également que le Plan vert de Montréal, dont le dépôt devrait se faire en avril 2005, sera aussi de nature à encadrer le développement économique, les fonctions urbaines ainsi que les conditions de transport dans le territoire de la Ville de Montréal. Le Plan de transport de la Ville de Montréal doit, quant à lui, être déposé à l'automne prochain.

Donc, l'objectif de cette mise à jour est de réviser les études de 2002 et d'apporter les changements nécessaires à l'analyse et aux conclusions.

Le présent rapport se présente comme un addenda aux deux rapports soumis en 2002 :

- Les Conseillers ADEC inc. 11 octobre 2002a. *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.* Ministère des transports du Québec.
- Les Conseillers ADEC inc. 11 octobre 2002b. *Perspectives de développement résidentiel et institutionnel 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.* Ministère des transports du Québec.

Ainsi, le lecteur est invité à se référer à ces deux rapports pour connaître le contexte ainsi que les conclusions initiales qui font l'objet d'une révision. Seuls les éléments nouveaux ou nécessitant des modifications sont présentés dans le présent rapport.

2. RAPPEL DE L'APPROCHE ET DES VÉRIFICATIONS À EFFECTUER

Tout en conservant l'approche qui avait été appliquée en 2002, les éléments pour lesquelles il est nécessaire d'actualiser les informations sont identifiées ci-après.

Rappelons d'abord que cette analyse s'intéresse :

- aux effets d'impulsion économiques, en termes de développement de nouvelles activités;
- et aux effets, en termes de distribution de l'activité économique dans l'espace (effets redistributifs). Ces derniers sont aussi appelés effets de rayonnement. Ils constituent 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.

L'objet de cette analyse *ex ante* est de mesurer les conséquences de la construction du lien autoroutier de l'autoroute 25 sur le développement du territoire en termes d'occupation commerciale, industrielle, résidentielle et institutionnelle. Nous cherchons donc à répondre aux questions suivantes :

- Le parachèvement aura-t-il pour conséquence d'encourager de nouvelles constructions ?
- Le parachèvement aura-t-il pour conséquence d'attirer de nouvelles constructions qui auraient été, de toute façon, réalisées ailleurs sur le territoire ?

La méthodologie utilisée fait appel à l'analyse des caractéristiques et des conditions actuelles et passées du développement des territoires, à l'élaboration de scénarios de développement et à l'analyse de leurs conséquences avec et sans le projet en cause, en fonction de certaines caractéristiques significatives dudit projet. Les principales étapes méthodologiques sont présentées au Schéma 2.1.

Parmi les étapes identifiées, certaines n'ont pas à être actualisées comme, par exemple, le volet théorique, incluant une revue de littérature et l'analyse de l'applicabilité des concepts, ainsi que l'activité 3.1 du volet terrain qui a permis de définir les territoires d'étude. Les autres étapes sont traitées par la suite dans ce rapport.

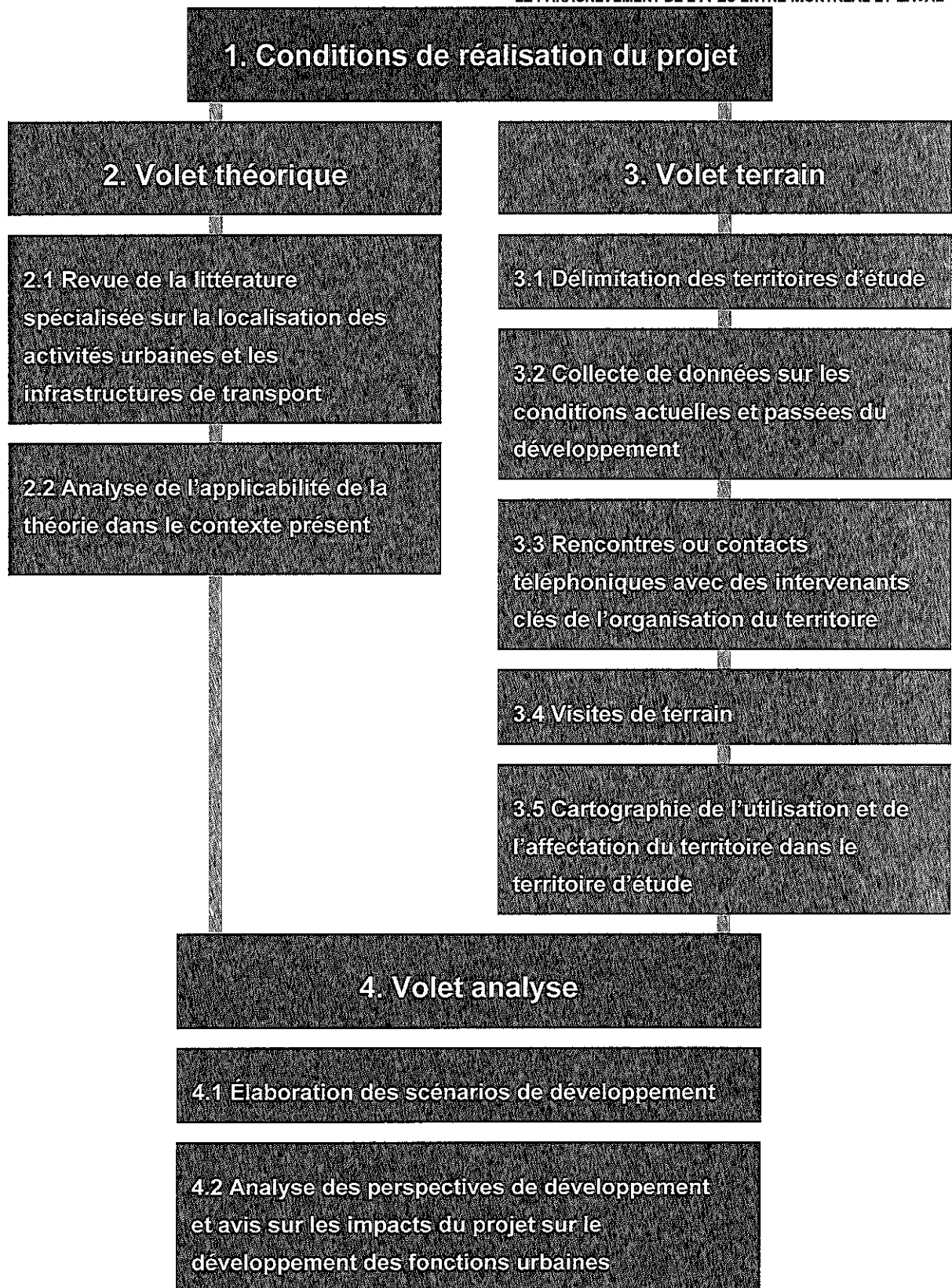


Schéma 2.1 : Méthodologie générale des études d'incidences sur le développement des territoires

3. CONDITIONS DE RÉALISATION DU PROJET DE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25

Les changements, par rapport à ce qui était prévu en 2002, aux conditions de réalisation et aux caractéristiques du projet ainsi que l'ajout d'informations pertinentes ont été relevés. Rappelons que l'emphase est mise seulement sur les caractéristiques du projet qui ont des incidences économiques prévisibles telles : les gains de temps reliés à l'accessibilité à certains territoires, les gains financiers et la tarification à l'usage.

Depuis 2002 et suite à la présentation du projet au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en septembre 2002, le Ministère a révisé certaines des caractéristiques de son projet. Le document présentant les changements apportés au projet et une appréciation qualitative des modifications aux impacts a été consulté⁵.

Le document établit très clairement que le lien serait réalisé en partenariat avec le privé, selon une formule de concession. Cette modalité n'a aucune conséquence sur notre analyse. En 2002, des études d'achalandage et revenus, nécessaires pour monter un projet d'affaires et vérifier l'opportunité de créer un lien tarifé, étaient en cours. Ces études ont permis de raffiner la simulation, à l'aide du MOTREM-98⁶, de la clientèle qui devrait se retrouver sur le nouveau lien en fonction de divers niveaux de tarification. Des tarifs de 1 \$ et 2 \$ ont fait l'objet d'études de trafic. Ces tarifs seraient appliqués seulement pour l'accès à la voie rapide et non sur les voies de service. Ainsi, la circulation locale sur le territoire de Laval et sur le territoire de Montréal serait non payante, mais la traversée inter-rive serait tarifée.

Les débits prévus pour l'heure de pointe du matin⁷ à l'horizon 2016 sont légèrement inférieurs aux simulations réalisées initialement en 2001 (MTQ, 2001). Cependant, l'atteinte du niveau de service D (niveau de service jugé acceptable dans le cadre de la planification

⁵ Ministère des Transports du Québec. Décembre 2004. *Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa : Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement : Complément d'information*. Gouvernement du Québec.

⁶ Système de modélisation du trafic du MTQ pour la région métropolitaine de Montréal basé sur les données de l'enquête origine-destination de 1998.

⁷ L'heure de pointe du matin équivaut à la période d'une heure qui obtient généralement les débits les plus élevés.

d'infrastructures de transport routier) couvre une plus longue portion du lien, notamment à Montréal et à Laval qui sont maintenant à deux voies par direction. Sur le pont, le niveau de service est maintenant très satisfaisant (de l'ordre des niveaux de service A, B ou C), ce qui témoigne d'une circulation relativement fluide. Rappelons que la question des niveaux de service, dans le cas d'un tronçon tarifé, ne revêt pas la même importance que dans le cas d'un lien non tarifé puisque le mécanisme de tarification permet justement de moduler la demande et de rétablir un niveau de service jugé acceptable.

La planification de la construction de l'infrastructure a fait l'objet d'un phasage. Alors que le projet initial prévoyait un lien comprenant trois voies dans chaque direction sur l'ensemble des 7,2 kilomètres du lien à construire, il est maintenant prévu, dans un premier temps, de construire deux voies par direction sur les territoires de Laval et de Montréal, alors que le pont compte toujours trois voies par direction. La création d'une voie réservée en site propre pour autobus est conservée dans ce nouveau projet, sauf sur le pont. L'élargissement à trois voies de ces tronçons pourrait être réalisé éventuellement en fonction de l'évolution des besoins.

De plus, la conception des échangeurs sur le territoire de Laval a été revue et simplifiée. L'échangeur donnant accès au boulevard Lévesque est directionnel et donne accès au chemin de desserte R-Lortie qui longe le tronçon à l'est, maintenant conservé, alors qu'il devait être éliminé selon le concept précédent.

Comparativement au projet élaboré initialement, la nouvelle conception des entrées et sorties et des chemins de desserte permet de réduire les détours pour les usagers et d'améliorer la desserte locale. Cette résultante ne peut qu'être bénéfique aux territoires adjacents, sans toutefois constituer un apport significatif d'accessibilité comparativement au projet initial.

4. COLLECTE DE DONNÉES SUR LES CONDITIONS ACTUELLES ET PASSÉES DU DÉVELOPPEMENT

En 2002, une recherche de données et d'informations avait été réalisée afin de caractériser les aires d'activités économiques dans la zone d'influence du lien autoroutier et décrire succinctement les activités de l'ensemble de l'aire de marché. Le Tableau 4.1 présente les données recherchées. Ces informations ne sont malheureusement pas toujours disponibles ou mises à jour.

Les données connues en 2002 et susceptibles d'avoir été mises à jour depuis sont, notamment, celles portant sur la démographie, les établissements commerciaux et industriels, les développements résidentiels et institutionnels et les infrastructures. La présente mise à jour mettra l'accent sur les données susceptibles d'avoir connu des changements significatifs au cours des récentes années.

Tableau 4.1:
Types de données recherchées sur l'activité économique

Industries	Commerces
<ul style="list-style-type: none"> • localisation des industries • zones et parcs industriels • affectation du territoire industriel • conditions d'affaires • types ou structure • nombre d'employés • croissance sur 10 ans passés • nombre d'établissements • valeur des expéditions • valeur de la production • valeur ajoutée 	<ul style="list-style-type: none"> • localisation des zones commerciales • affectation du territoire commercial • conditions d'affaires • nombre d'établissements commerciaux • structure commerciale • nombre d'employés • croissance sur 10 et 20 ans passés • valeur des potentiels de ventes • valeur des ventes
Démographie et habitations	Institutionnel
<ul style="list-style-type: none"> • population, nombre et taille des ménages • nombre d'habitations et de logements • potentiel d'habitation sur 10 et 20 ans • conditions de développement résidentiel • localisation des territoires résidentiels • affectation des territoires à des fins résidentielles 	<ul style="list-style-type: none"> • localisation • affectation du territoire institutionnel • nombre d'établissements par type (enseignement, santé, justice et autres) • nombre d'employés • croissance sur 10 à 20 ans • importance économique des établissements

4.1. OCCUPATION ET AFFECTATION DU SOL DANS LE TERRITOIRE D'ÉTUDE

Une mise à jour des informations sur l'occupation actuelle du territoire et les affectations des espaces dévolus aux différentes fonctions urbaines a été réalisée. 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.

Notons d'abord que, pour des questions de raffinement des calculs cartographiques, le territoire d'étude couvre une superficie totale légèrement différente, soit 523,2 km² (plutôt que 523,7 km² en 2002).

La superficie à retenir pour fins d'analyse, quant à elle, est maintenant de 223,8 km² (au lieu de 230,9 km² en 2002), ce qui représente 42,8 % du territoire complet. Les proportions de ce territoire situées à Laval est et sur la Couronne Nord-Est ont changé légèrement, soit 18 % et 54 % respectivement (au lieu de 17 % et 56 %).

La Couronne Nord-Est et, dans une moindre mesure, Laval Est sont ceux où se trouve la plus importante superficie zonée agricole ou « autres », soit, respectivement, 238,5 km² (66,5 % du territoire global de la Couronne Nord-Est) et 58,2 km² (58,7 % du territoire global de Laval Est). Montréal Nord-Est ne compte, quant à elle, que 2,7 km² zonés agricoles ou « autres ».

Les Tableau 4.2 et Tableau 4.3 indiquent les espaces occupés et vacants pour les différentes fonctions pour l'ensemble de la zone d'influence et par sous-zone. On constate que le secteur industriel compte pour 28 % de l'espace total, soit 62,9 km²/223,8 km². Quant au secteur commercial, il compte pour 7,3 % de l'espace total, soit 16,3 km²/223,8 km². Les espaces dévolus aux fonctions résidentielles et institutionnelles comptent chacune pour, respectivement, 39,2 % et 5,3 % (87,8 km² et 11,9 km²) de territoire occupé et 20,2 % (45,1 km²) de territoire vacant regroupé sous la fonction « urbain autre ».

Tableau 4.2 :
Espaces occupés et vacants dédiés aux activités industrielles et commerciales en 2005 (km²) (remplacent le tableau 3.1 et 3.2 de 2002a)

Sous-zone	Industriel			Commercial			Industriel & Commercial		
	Occupé	Vacant	Total	Occupé	Vacant	Total	Occupé	Vacant	Total
Montréal Nord-Est	13,4 (59,5%)	9,1 (40,5%)	22,5 (100%)	3,7 (100,0%)	0,0 (0,0%)	3,7 (100%)	17,1 (65,2%)	9,1 (34,8%)	26,2 (100%)
Laval Est	4,0 (32,9%)	8,1 (67,1%)	12,1 (100%)	1,0 (50,9%)	0,9 (49,1%)	1,9 (100%)	4,9 (35,3%)	9,0 (64,7%)	14,0 (100%)
Couronne Nord-Est	14,4 (50,9%)	13,9 (49,1%)	28,3 (100%)	4,9 (45,8%)	5,8 (54,2%)	10,7 (100%)	19,3 (49,5%)	19,7 (50,4%)	39,0 (100%)
Total	31,8 (50,5%)	31,1 (49,5%)	62,9 (100%)	9,6 (58,9%)	6,7 (41,1%)	16,3 (100%)	41,3 (52,1%)	37,8 (47,8%)	79,2 (100%)

Tableau 4.3:
Espaces occupés et vacants dédiés aux activités résidentielles et institutionnelles en 2005 (km²)

Sous-zone	Résidentiel			Institutionnel			Résidentiel et Institutionnel		
	Occupé	Vacant ¹	Total	Occupé	Vacant ¹	Total	Occupé	Vacant ¹	Total
Montréal Nord-Est	23,6 (75,4%)	7,7 (24,6%)	31,3 (100,0%)	5,5 (100,0%)	0 (0,0%)	5,5 (100,0%)	29,1 (79,1%)	7,7 (20,9%)	36,8 (100,0%)
Laval Est	16,1 (64,7%)	8,8 (35,3%)	24,9 (100,0%)	2,1 (100,0%)	0 (0,0%)	2,1 (100,0%)	18,2 (67,4%)	8,8 (32,6%)	27 (100,0%)
Couronne Nord-Est	48,1 (62,7%)	28,6 (37,3%)	76,7 (100,0%)	4,3 (100,0%)	0 (0,0%)	4,3 (100,0%)	52,4 (64,7%)	28,6 (35,3%)	81 (100,0%)
Total	87,8 (66,1%)	45,1 (33,9%)	132,9 (100,0%)	11,9 (100,0%)	0 (0,0%)	11,9 (100,0%)	99,7 (68,9%)	45,1 (31,1%)	144,8 (100,0%)

1- Les espaces affectés à une occupation « urbain-autre » regroupent des espaces dévolus au développement résidentiel et institutionnel. Les développements résidentiels prendront très certainement la plus grande part, d'autant plus qu'aucun grand projet institutionnel n'est attendu pour ce territoire.

Le Tableau 4.4 et le Tableau 4.5 présentent les différences de superficie de territoire entre l'exercice cartographique de 2002 et celui de 2005, selon les fonctions urbaines et selon qu'elles sont occupées ou vacantes. Les différences observées s'expliquent comme suit :

- Le raffinement des contours et la correction d'erreurs de représentation cartographique : rappelons, d'ailleurs, que le territoire total a lui-même été modifié légèrement (523,2 km² plutôt que 523,7 km², une différence de +0,5 km²) de même que le territoire d'analyse (223,8 km² plutôt que 230,9 km², une différence de -7,1 km²).
- Le développement des territoires auparavant non occupés.
- La requalification des affectations du sol en certains endroits : par exemple, le territoire de l'ancienne carrière Miron, maintenant nommé centre de tri et d'élimination des déchets, classé industriel pour toute sa superficie en 2002 est maintenant classé majoritairement autre (parc) en vertu de la cartographie jointe au plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

Les différences observées sont, somme toute, plutôt faibles, généralement de moins de ± 2 km², mis à part le total des superficies vacantes qui diffère de -5,8 km².

Tableau 4.4:
Différences des superficies occupées entre 2002 et 2005 (km²)

	2002	2005	Différence
Industriel	33,5	31,8	-1,7
Commercial	9,5	9,6	+0,1
Résidentiel	86,8	87,8	+1,0
Institutionnel	12,4	11,9	-0,5
Total	142,2	141,1	-1,1

Tableau 4.5:
Différences des superficies vacantes entre 2002 et 2005 (km²)

	2002	2005	Différence
Industriel	29,5	31,1	+1,6
Commercial	2,1	6,7	+4,6
Urbain autre (résidentiel et institutionnel)	57,0	45,0	-12,0
Total	88,6	82,8	-5,8

4.2. L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE

4.2.1. TERRITOIRES ET ESPACES INDUSTRIELS

Le Tableau 4.6 présente les superficies occupées et dédiées à des fins industrielles, calculées à partir des informations cartographiques. Les superficies présentées constituent l'ensemble des espaces zonés à des fins industrielles (vacantes) ainsi que les superficies industrielles occupées (parcs et hors parcs) par sous-zone. On compte, au total, plus de 6 200 hectares d'espaces industriels sur le territoire, dont la moitié sont vacants.

Tableau 4.6:
Superficies industrielles par zone (en hectares¹)

Territoire	Superficies industrielles vacantes		Superficies occupées	
	2005	2002	2005	2002
Montréal Nord-Est	910,0 ha	907 ha	1 338,2 ha	1 459 ha
Laval Est	810,7 ha	627 ha	397,8 ha	402 ha
Couronne Nord-Est	1388,5 ha	1 414 ha	1 440,2 ha	1 488 ha
Total	3 109,2 ha	2 948 ha	3 176,2 ha	3 349 ha

¹ 100 hectares=1 km²

Source : ADEC-Géocom

L'annexe B présente avec plus de détails les superficies industrielles occupées et vacantes par zone et pour chacun des parcs industriels.

Le Tableau 4.7 présente la synthèse des indicateurs disponibles sur l'activité industrielle dans le territoire.

En ce qui concerne les superficies occupées et vacantes, on constate que Montréal Nord-Est et la Couronne Nord-Est ont sensiblement les mêmes surfaces occupées, alors que Laval Est en a trois fois moins que les deux autres territoires.

Par contre, en ce qui a trait aux superficies vacantes, la Couronne Nord-Est est mieux dotée alors que Montréal Nord-Est et Laval Est ont sensiblement le même nombre d'hectares à offrir.

Quant au nombre d'établissements, Montréal Nord-Est dispose d'une part de marché de plus de 58 % de l'ensemble. Les établissements à Montréal Nord-Est sont certainement de plus grande taille puisqu'ils regroupent 74 % des emplois.

Les prix de terrains sont dix fois plus bas dans la Couronne Nord-Est par rapport à Montréal Nord-Est et trois à quatre fois plus bas qu'à Laval Est.

Au niveau des taux fonciers généraux, la Couronne Nord-Est offre de meilleures conditions qu'à Laval ou Montréal, ces deux derniers territoires ayant des conditions relativement semblables.

Tableau 4.7 :
Synthèse de l'activité industrielle

Territoire	Montréal Nord-Est *		Laval Est		Couronne Nord-Est		Total
		% du total		% du total		% du total	
Total occupé en hectares	1 338	42%	398	13%	1 440	45%	3 176
Dans les parcs hectares	757,9	49%	166	11%	614	40%	1 538
Hors parcs en hectares	580**	35%	231	14%	826	51%	1 637
Total vacant en hectares	910	29%	811	26%	1389	45%	3 110
Dans les parcs en hectares	290	54%	39	7%	210	39%	539
Hors parcs en hectares	620**	24%	772	30%	1 179	46%	2 571
Nombre de parcs	6	32%	4	21%	9	47%	19
Nombre d'établissements	1 029	58%	285	16%	458	26%	1 772
Nombre d'emplois	38 809	74%	3 236	6%	10 172	20%	52 217
Prix des terrains par pied carré	3,00 à 4,50\$		1,50 à 3,00\$ sans services		0,35 à 0,55\$		
Taux foncier général par 100\$ d'évaluation	4,69 à 5,16\$		4,30 \$		2,29 à 2,55		

Notes :

* : Les données pour Montréal Nord-Est datent de 2002, sauf celles des superficies totales occupées et totales vacantes, le nombre de parcs et les conditions de taxation.

** : Les superficies hors parcs s'obtiennent par soustraction des superficies dans les parcs (données de 2002) des superficies totales (données de 2005) dans le cas de Montréal Nord-Est.

Sources :

Montréal Nord-Est :

- Données de taxation, Ville de Montréal, Budget 2005, p.162.
- Superficies de 2005, calcul à partir de données cartographiques, ADEC-GÉOCOM
- Données de 2002, voir tableau B.1 du rapport de 2002.

Laval Est :

- Gilbert Leblanc, commissaire industriel, LavalTechnopôle, janvier 2005.

Couronne Nord-Est :

- Claude Robichaud, directeur CLD des Moulins, MRC des Moulins, janvier 2005.
- Charles Leborgne, directeur général, commissaire industriel, SODET, MRC Thérèse-de-Blainville, janvier 2005.

4.2.2. CHANGEMENTS DE CERTAINES CONDITIONS D'AFFAIRES

Examinons maintenant l'évolution des conditions d'affaires depuis les deux à trois dernières années.

4.2.2.1. Montréal Nord-Est

- Il semble que les coûts des terrains aient peu changé depuis 2002, se situant toujours entre 3,00 et 4,50 \$ du pied carré⁸.
- Depuis la réalisation du rapport de 2002, on note la disparition des taxes sur la valeur locative des bâtiments, soit la taxe d'affaires et la taxe spéciale. La facture est désormais passée aux propriétaires par le biais de la taxe foncière générale.
- Depuis 2002, une taxe spéciale destinée à l'amélioration du service d'eau est apparue et s'élève à 0,072 \$ par 100 \$ d'évaluation sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal pour les immeubles non résidentiels.
- La surtaxe non résidentielle est disparue pour s'inclure dans le taux général de la taxe foncière.

4.2.2.2. Laval Est

- Le coût des terrains a augmenté de 50 % depuis 2002, pour s'établir à 1,50 \$ le pied carré. Ils varient entre 1,50 et 3,00 \$ le pied carré dans les zones et parcs industriels privés du territoire.
- Il y a eu une diminution de la taxe foncière sur le territoire entre 2002 et 2005, le taux passant de 1,61 à 1,45 \$ par 100 \$ d'évaluation.
- En 2003, un nouveau parc industriel privé, d'une superficie de 18,5 hectares, a vu le jour : le Parc Monit.

4.2.2.3. Couronne Nord-Est

- Le coût des terrains n'a pas varié entre 2002 et 2005.
- La surtaxe non résidentielle est disparue pour s'inclure dans la taxe foncière.

⁸ Source: Franco, Manuela. Février 2005. Communication téléphonique. Commissaire industriel arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles-Montréal-Est. Ces coûts des terrains s'appliquent aux parcs industriels suivants seulement: Armand-Chaput, Henri-Bourassa, St-Jean-Baptiste et Rodolphe-Forget. À Anjou, les prix se situent toujours entre 3,50 et 4,50 \$/pied carré (Sylvie Boutin).

- Depuis 2002, le parc de l'ouest de Terrebonne s'est scindé pour donner naissance au Parc Nord-Ouest (Armand Bombardier).

4.2.3. ANALYSE DES CONDITIONS ÉCONOMIQUES OFFERTES AUX ENTREPRISES INDUSTRIELLES

Le Tableau 4.8 présente une appréciation des avantages relatifs des sous-zones par rapport à certains facteurs de localisation issus des données et des informations collectées.

Le classement des sous-zones, les unes par rapport aux autres, avantage toujours la Couronne Nord-Est en termes de facteurs de localisation.

Une erreur s'est glissée dans le rapport de 2002 concernant les superficies dans les parcs de Laval Est. En effet, à l'époque, selon les informations reçues, il y avait 116 hectares occupés dans les parcs industriels de cette zone pour 514 hectares de superficie totale. Après vérifications et selon les nouvelles données de 2005, il y a 187,7 hectares occupés dans les parcs industriels de Laval Est pour une superficie totale de 247 hectares.

Il faut rappeler que le nombre d'entreprises industrielles a augmenté de plus de 213 % dans les parcs industriels de Laval Est pendant cette période, la majorité de l'augmentation de l'activité étant due au parc de l'A-25 selon les informations reçues⁹.

Un autre changement notable est que le taux général de la taxe foncière a diminué à Laval Est, tandis qu'il a augmenté dans le territoire du Nord Est de Montréal (l'augmentation étant due à l'inclusion de la taxe d'affaires dans le taux foncier général). Au plan de la fiscalité municipale, Montréal offre des conditions plus ou moins équivalentes à celles de Laval : l'écart représente 10 % de plus pour Montréal.

⁹ Gilbert Leblanc. Commissaire industriel. LavalTechnopole. Mars 2005.

Tableau 4.8 :
Avantages des sous-zones par rapport aux facteurs de localisation (remplace le tableau 4.2 de 2002a)

Critère	1er rang	2ème rang	3ème rang
Espaces vacants totaux (zonés) à des fins industrielles	Couronne Nord-Est (1 389 hectares)	Montréal Nord-Est (910 hectares)	Laval Est (811 hectares)
Espaces vacants dans des parcs industriels	Montréal Nord-Est (290 hectares)	Couronne Nord-Est (210 hectares)	Laval Est (39 hectares)
Coût du terrain par pied carré	Couronne Nord-Est (0,35 à 0,55\$)	Laval Est (1,50 à 3,00\$)	Montréal Nord-Est (3,00 à 4,50\$)
Taux général de la taxe foncière par 100\$ d'évaluation	Couronne Nord-Est (2,29 à 2,55)	Laval Est (4,30)	Montréal Nord-Est (4,69 à 5,16)
Proximité des marchés d'exportation	Montréal Nord-Est	Laval Est	Couronne Nord-Est
Pool de main-d'œuvre	Montréal Nord-Est	Couronne Nord-Est	Laval Est

4.3. L'ACTIVITÉ COMMERCIALE

Au plan des activités commerciales, le contexte régional et les caractéristiques de la zone d'étude immédiate ont peu changé depuis 2002. Quelques amendements doivent tout de même être apportés au rapport produit en 2002.

4.3.1. SUPERFICIES COMMERCIALES OCCUPÉES ET VACANTES

Les superficies occupées ou dédiées aux activités commerciales, développées ou aptes au développement, sur l'ensemble du territoire d'étude représentent 7,2 % (16,2 km² sur 223,8 km²) de l'ensemble des superficies. De cette superficie, seulement 2,9 % (6,6 km²) de l'ensemble du territoire est affecté au développement commercial futur (Figure 4.1).

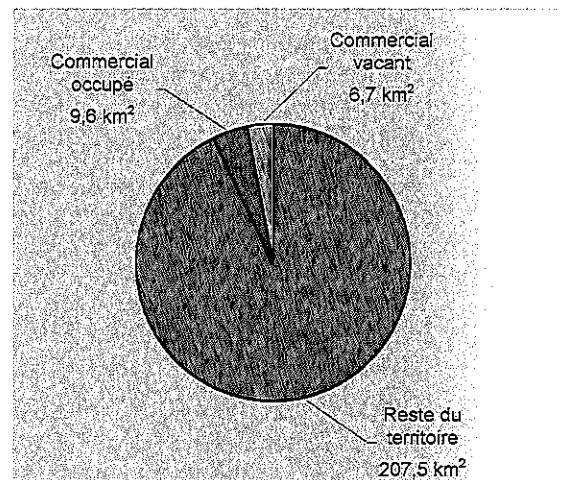


Figure 4.1: Part des superficies de terrain commerciales dans le territoire d'étude (2005)
(remplace la figure 4.2 de 2002a)

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 elle qui offre le plus d'espaces vacants dédiés à cette occupation. Laval offre, quant à elle, 0,9 km². Dans Montréal Nord-Est, on ne trouve aucun espace vacant dévolu à des fins d'expansion commerciale. Les 16,2 km² de superficie commerciale sont répartis entre nos trois zones tel qu'illustré par la Figure 4.2.

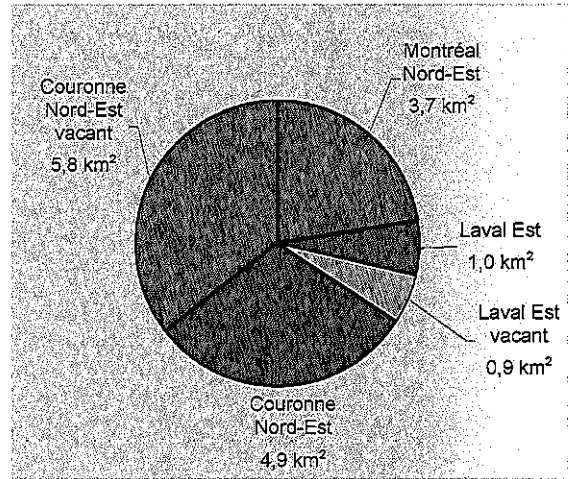


Figure 4.2: Part des superficies de terrain commerciales occupées et vacantes dans les trois zones (2005) (remplace la figure 4.3 de 2002a)

Tableau 4.9 :
Données d'occupation du territoire pour la fonction commerciale occupée et vacante (2005) (remplace le tableau 4.3 de 2002a)

Zone	Commercial			Vacant affecté commercial			Territoire total (tous usages ¹)			Commercial / Territoire total	Vacant affecté commercial / Territoire total
	Km ²	Ha	%	Km ²	Ha	%	Km ²	Ha	%	%	%
Montréal Nord-Est	3,7	368	38,5%	0,0	0	0,0%	63,0	6297,9	28,1%	1,6%	0,0%
1	1,0	102	10,7%	0,0	0	0,0%	11,0	1100,8	4,9%	0,5%	0,0%
2	2,2	218	22,8%	0,0	0	0,0%	22,6	2257,8	10,1%	1,0%	0,0%
3	0,4	43	4,5%	0,0	0	0,0%	17,4	1743,9	7,8%	0,2%	0,0%
4	0,0	5	0,5%	0,0	0	0,0%	12,0	1195,4	5,3%	0,0%	0,0%
Laval Est	1,0	95	9,9%	0,9	92	13,8%	40,9	4087,7	18,3%	0,4%	0,4%
1	0,7	71	7,4%	0,9	92	13,8%	24,3	2425,3	10,8%	0,3%	0,4%
2	0,2	24	2,5%	0,0	0	0,0%	16,6	1662,4	7,4%	0,1%	0,0%
Couronne Nord-Est	5,0	494	51,6%	5,8	576	86,2%	120,0	11997,1	53,6%	2,2%	2,6%
1	1,1	106	11,1%	3,2	321	48,1%	57,7	5767,0	25,8%	0,5%	1,4%
2	3,9	388	40,5%	2,5	255	38,2%	62,3	6230,1	27,8%	1,7%	1,1%
Territoire d'étude	9,6	957	100,0%	6,6	668	100,0%	223,8	22 382,7	100,0%	4,3%	3,0%

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

4.3.2. PROJETS D'IMPLANTATION CONNUS

D'abord, alors qu'en 2002 le territoire de Laval ne comptait aucun projet d'implantation commerciale connu (page 28 du rapport), elle en compte maintenant un qui vise les terrains situés au nord-est de l'intersection de la 19 et de la 440. Sur le territoire de Montréal, il y a lieu de mentionner l'implantation d'un Wal-Mart sur Henri-Bourassa, entre Langelier et Lacordaire.

Les *power center* de Lachenaie et de Mascouche qui étaient en développement en 2002 sont maintenant complétés à environ 80 %.

4.4. LA FONCTION RÉSIDENTIELLE

4.4.1. CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION

La population du territoire d'étude était de 423 077 personnes en 2001, selon les données finales du recensement¹⁰. Cela représente 12 % de l'ensemble de la population de la région métropolitaine de recensement de Montréal (Statistiques Canada, 2002).

Au sein du territoire¹¹, les populations de Montréal Nord-Est et de Laval Est ont augmenté, respectivement, de 0,5 % et de 4,4 % au cours des dix dernières années, soit entre 1991 et 2001, alors que celle de la Couronne Nord-Est a connu une augmentation de 20,7 % (Desgagnés, 2004). L'annexe D comprend le détail des données de population et résidentielles.

À l'horizon de 2021, les projections du MTQ (Desgagnés, 2004) prévoient que le territoire d'étude comptera environ 5 % de personnes de plus, donc près de 22 000 personnes de plus. À noter que le rapport de 2002 faisait état du double de cette croissance. Cette différence

¹⁰ En 2002, les données de recensement préliminaires avaient été utilisées.

¹¹ Pour les données de population et de projection provenant du modèle de projection du MTQ, le territoire « démographique » diffère de la zone d'influence définie. À Montréal, on compte les arrondissements Anjou, Saint-Léonard, Montréal-Nord et Rivière-des-Prairies. À Laval, on compte les anciens territoires municipaux de Duvernay, St-François et St-Vincent de Paul. Sur la Couronne Nord-Est, le territoire de Bois-des-Filion est exclu.

s'explique par plusieurs facteurs d'ajustement dont l'utilisation de l'ensemble des données finales du recensement (population et ménages), la révision des projections et notre extraction des données selon un territoire différent mais comparable entre les diverses années.

Les revenus moyens des ménages relevés par recensement n'étaient pas disponibles lors de l'édition de 2002; ceux présentés étaient issus d'une estimation. Les données de revenus des ménages pour l'année 2000, tirées du recensement, sont donc, pour Montréal Nord-Est de 42 195 \$; pour Laval Est, de 61 419 \$; et pour la Couronne Nord-Est, de 56 646 \$ (Statistiques Canada, 2002).

4.4.2. OCCUPATION ET AFFECTATION RÉSIDENTIELLE

La fonction résidentielle (occupé ou vacant) s'approprie déjà presque les deux tiers du territoire disponible aux fonctions urbaines (rappelons que cela exclut les terres classées agricoles et autres), soit 132,8 km² sur 223,8 km². (voir Figure 4.3).

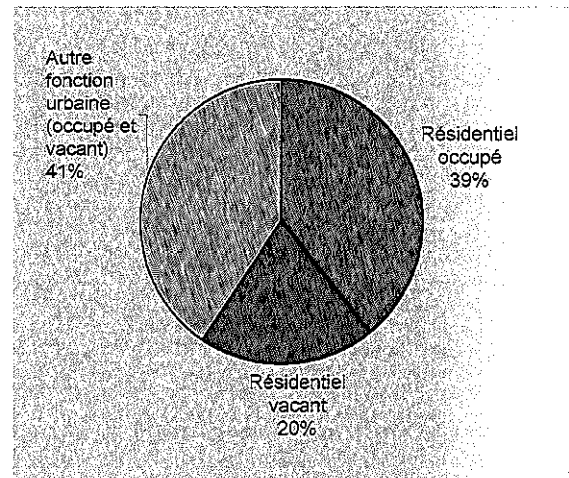


Figure 4.3: Proportion de la fonction résidentielle sur l'ensemble du territoire d'étude restreint (2005) (remplace la figure 4.1 de 2002b)

De ce nombre, 45 km² (soit 34 % du territoire voué à la fonction résidentielle) sont toujours vacants et pourraient recevoir des implantations résidentielles ou institutionnelles¹².

¹² Les catégories d'affectation ne nous permettent pas de distinguer les territoires dévolus exclusivement au développement résidentiel ou institutionnel, ces deux fonctions sont regroupées sous la vocation « urbain autre ». Cependant, en l'absence de grands projets institutionnels prévus pour ce territoire et étant donné la vitalité du développement résidentiel des dernières années, ce dernier devrait prendre la majorité des espaces prévus.

Dans la zone montréalaise, on constate que la fonction résidentielle (occupé ou vacant) occupe moins de la moitié du territoire. En outre, seul 12 % du territoire est disponible pour le développement résidentiel, ce qui représente 7,7 km² (voir Figure 4.4).

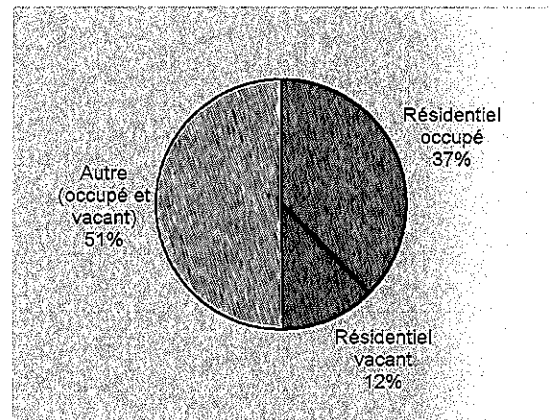


Figure 4.4: Proportion de la fonction résidentielle – Montréal Nord-Est (remplace la figure 4.2 de 2002b)

À Laval Est tout comme dans la Couronne Nord-Est, la situation est toute autre. Plus des deux tiers du territoire est voué (occupé ou vacant) à la fonction résidentielle et un peu plus de 20 % sont disponibles pour de la construction résidentielle, soit 8,8 km² à Laval Est et 28,6 km² dans la Couronne Nord-Est (voir Figure 4.5 et Figure 4.6).

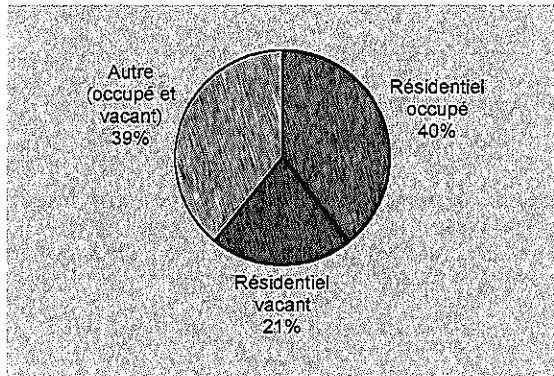


Figure 4.5 : Proportion de la fonction résidentielle – Laval Est (remplace la figure 4.3 de 2002b)

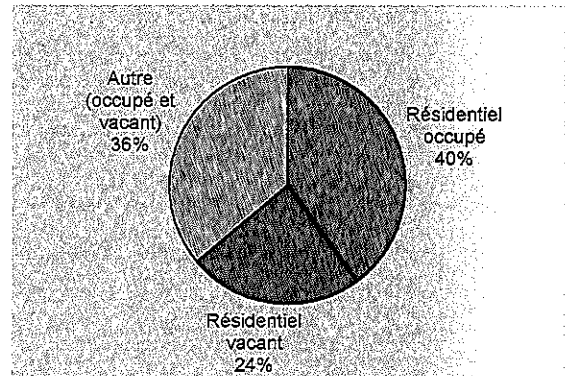


Figure 4.6 : Proportion de la fonction résidentielle – Couronne Nord-Est (remplace la figure 4.4 de 2002b)

On constate que 58 % (ou 76,7 km²) du territoire zoné résidentiel (occupé ou vacant) se trouve dans la Couronne Nord-Est, tandis que Montréal Nord-Est et Laval Est se partagent presque également la balance du territoire voué à cette fonction avec, respectivement, 24 % (ou 31,3 km²) et 19 % (ou 24,9 km²) du territoire zoné résidentiel (voir Figure 4.7).

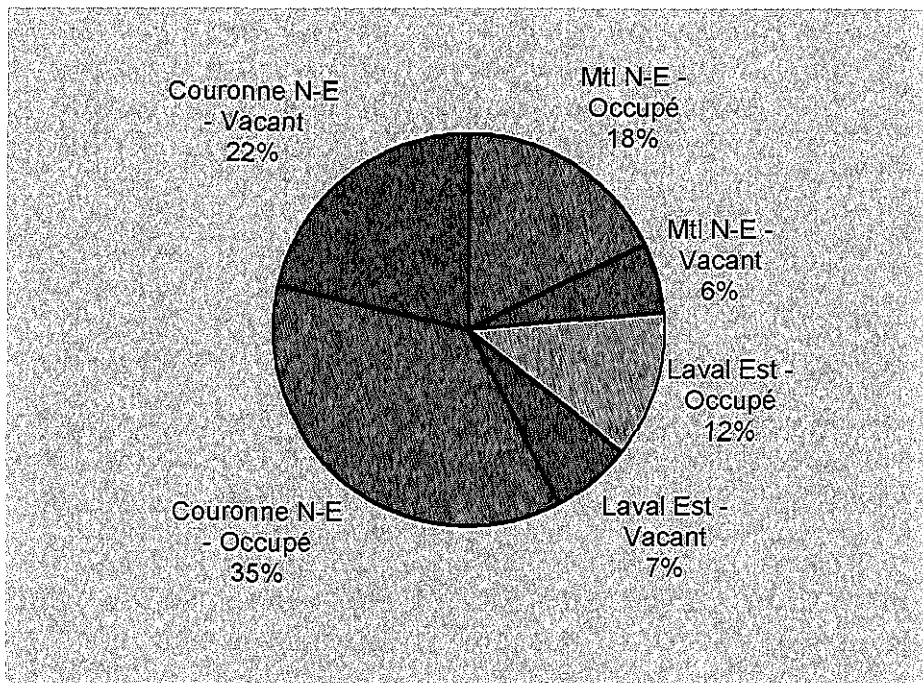


Figure 4.7: Répartition de la fonction résidentielle (occupé ou vacant) entre les trois zones (remplace la figure 4.5 de 2002b)

Le potentiel théorique d'unités de logement a été recalculé. Il est de 40 467 (plutôt que 34 161) pour Montréal Nord-Est, de 12 279 (plutôt que 15 349) pour Laval Est et de 39 519 (plutôt que 37 614) pour la Couronne Nord-Est. Donc, au total, pour le territoire, cela représente 92 265 (plutôt que 87 124) unités de logement, ce qui est amplement suffisant pour recevoir les 22 000 personnes supplémentaires prévues en 2021 qui auront besoin d'environ 18 000 unités de logement.

Tableau 4.10 :
Densités d'occupation du sol dans les trois zones et potentiel de logis (remplace le tableau 4.1 de 2002b)

Zone	Résidentiel occupé (km ²)	Nombre de logis	Nombre de logis/km ²	Résidentiel vacant (km ²) ¹	Potentiel de logis
Montréal Nord-Est1	23,6	122 978	5 255,47	7,7	40 467
Laval Est	16,1	20 652	1 395,37	8,8	12 279
Couronne Nord-Est	48,5	46 280	952,26	41,5	39 519

1 : Afin d'obtenir une meilleure représentation des densités des territoires bâtis, les superficies ont été ajustées pour exclure les territoires agricoles et les espaces verts.

Source : Agence métropolitaine de transport, 2000.

4.4.3. RÉSIDENTIEL-HABITATION

Lors des trois dernières années, le contexte immobilier résidentiel s'est profondément modifié dans la grande région de Montréal sous l'effet de diverses variables socio-économiques, et les perspectives à court ou moyen termes (3 à 5 ans) sont donc différentes de celles qu'on pouvait entrevoir au début de la décennie 2000. Toutefois, à plus long terme (5 à 10 ans, voire deux à trois décennies), le scénario démographique le plus « probable » envisagé pour la région de Montréal et l'ensemble du Québec ne favorise pas la poursuite de forts volumes de nouvelles activités de construction résidentielle comme ceux enregistrés pour 2002-2004, c'est-à-dire une moyenne annuelle de 24 500 unités, dont 28 673 pour 2004.

Si l'on examine la conjoncture qui a prévalu à l'intérieur de l'aire d'influence retenue du lien autoroutier de l'A-25, un ensemble d'éléments ressortent. En premier lieu, la disponibilité de terrains dans les « quartiers » sis sur l'île de Montréal a eu un effet déterminant sur l'ampleur et la constance annuelles des mises en chantier. Il en va de même avec la densité résidentielle plus forte de la nouvelle production résidentielle en milieu urbain central par rapport à la banlieue. À ce titre, il n'est pas rare de recenser la mise en chantier de bâtiments de 50, 100 ou même 200 logements et plus sur l'île de Montréal, alors que la même situation est beaucoup moins fréquente en banlieue.

En combinant les activités qui ont eu lieu dans le nord-est de l'île de Montréal, l'est de Ville de Laval et la MRC des Moulins, il résulte un volume annuel moyen de mises en chantier de plus ou moins 1 888 unités pour la période 1995-2004, alors que pour la période 1995-2001, ce volume moyen était de 1 244 unités; soit une hausse du volume annuel moyen de près de 52 %. La moyenne annuelle recensée est cependant largement influencée par la production des trois dernières années (au-delà de 10 000 unités ou plus de 50 % du total de la dernière décennie) et par le retournement tendanciel qui s'est produit dans la MRC des Moulins et le nord-est de l'île de Montréal. Dans ce dernier cas, les volumes récents de mises en chantier ont été semblables à ceux enregistrés lors de la décennie '80 (voir annexe).

Tableau 4.11:
Principales données de mises en chantier (remplace le tableau 4.2 de 2002b)

	Moyenne des volumes de mises en chantier par période			Total 1995-2004
	95-01	02-04	95-04	
Montréal Nord-Est ¹	408	1 288	671	6 707
Laval Est ²	149	261	183	1 827
MRC des Moulins (Axe 640-25) ³	687 (534)	1 843 (1550)	1 034 (839)	10 338 (8 390)
Total zone	1 244 (1 091)	3 392 (3 099)	1 888 (1 693)	18 872 (16 924)

¹ Incluant le secteur St-Michel nord pour 1995-2001 et une estimation pour le secteur Rivière-des-Prairies de l'arrondissement Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est pour la période de 2002 à 2004.

² Pour le secteur est de Laval, à savoir les anciens quartiers Duvernay Est, St-Vincent-de-Paul et St-François. Pour 1995-1999, nous avons retenu la moyenne annuelle comme mesure des activités de construction locales.

³ À savoir pour les municipalités de Terrebonne, Mascouche et l'ouest de Lachenaie. La partie est de Lachenaie, reliée à l'autoroute 40 et au secteur de Repentigny, de même que l'ancienne ville de La Plaine n'ont donc pas été considérées dans ce cas particulier.

Source : Données de production, SCHL; Service d'urbanisme, Ville de Laval, *Division des permis de bâtir*, arrondissement Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est, Ville de Montréal; Estimations de *Pierre Bélanger, économiste* pour Laval Est, l'axe 640-25 de la MRC des Moulins et le secteur Rivière-des-Prairies de l'arrondissement Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est.

Dans le cas du territoire montréalais, les quartiers et arrondissements adjacents à ceux retenus dans l'aire d'influence montréalaise du lien autoroutier de l'A-25 ne peuvent être laissés pour compte. Par exemple, pour 2002-2004, au-delà de 3 000 unités ont été mises en marché dans les quartiers Rosemont (1 244), Ahuntsic (775) et Mercier (1 044).

Tableau 4.12:
Mises en chantier récentes (2002-2004) dans certains arrondissements du Nord-est de l'île de Montréal

	Ahuntsic	Rosemont	Mercier
2002	480	369	485
2003	216	576	230
2004	79	299	329

¹ Incluant le secteur Cartierville.

² Incluant le secteur Hochelaga-Maisonneuve.

Source : Données de production, SCHL, compilations spéciales.

4.5. LA FONCTION INSTITUTIONNELLE

4.5.1. SUPERFICIES INSTITUTIONNELLES OCCUPÉES ET VACANTES

Sur l'ensemble du territoire d'étude, la fonction institutionnelle couvre 11,9 kilomètres carrés sur 223,8 km², soit 5,3 %.

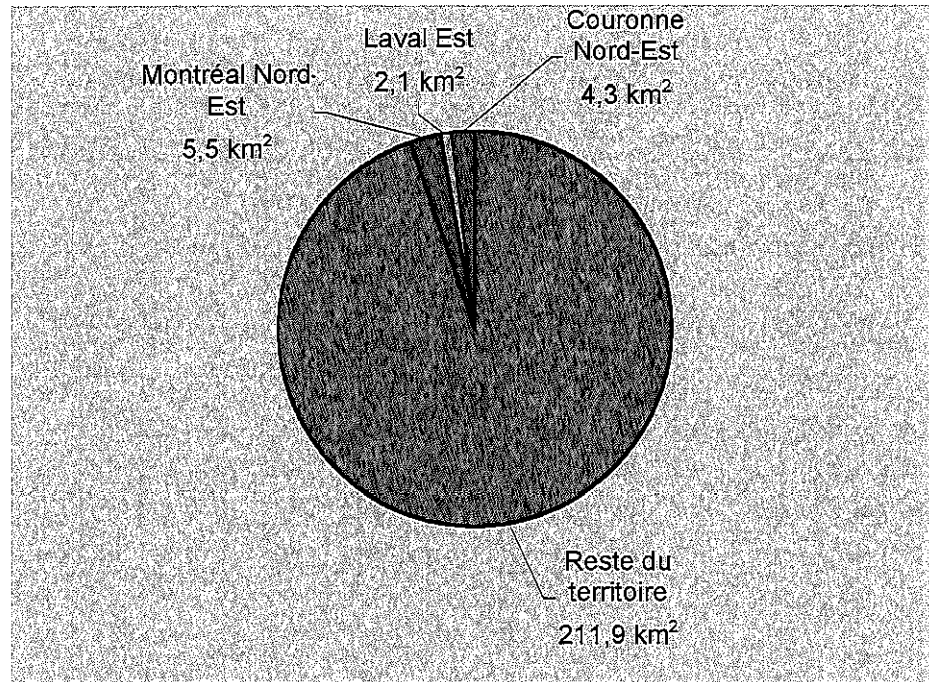


Figure 4.8: Part des superficies institutionnelles dans chacune des trois zones par rapport à l'ensemble du territoire d'étude (remplace la figure 5.1 de 2002b)

4.5.2. PORTRAIT INSTITUTIONNEL

Une revue des divers types d'activités institutionnelles sur le territoire révèle que c'est dans le domaine de l'éducation, et en particulier au niveau préscolaire, que des croissances importantes ont eu lieu. Ce phénomène s'explique en bonne partie par la mise en place et la consolidation du programme des garderies à prix fixe qui en était à ses débuts en 2002. On a donc assisté à la création de plusieurs garderies.

5. BILAN DES CHANGEMENTS AU CONTEXTE DU DÉVELOPPEMENT

Cette section vise à estimer si les nouveaux plans de développement ou d'aménagement du territoire vont infléchir le développement du territoire prévu en 2002 ou lors de cette révision.

De façon générale, les documents consultés, dont un résumé des principaux éléments pertinents se trouve en annexe F, visent la consolidation des territoires existants de sorte que les nouvelles implantations devraient s'effectuer dans des espaces et terrains existants prévus à cette fin, là où il existe des espaces vacants. Les schémas d'aménagements affirment aussi la poursuite de la protection et de la valorisation du territoire agricole.

La Stratégie et le Plan d'action en développement économique de la Ville de Montréal vont cependant un peu plus loin en proposant des actions spécifiques au niveau industriel, notamment pour l'est de l'île de Montréal. En effet, la Stratégie s'articule autour de cinq priorités, dont l'une vise à accélérer la mise en valeur des actifs de Montréal. Dans le cadre de cette priorité d'action, la Ville veut valoriser les terrains vacants et les zones industrielles sur son territoire, dont 32,2 % sont situés à Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Montréal-est et Anjou¹³.

Cela dit, le contexte organisationnel qui prévaut actuellement, comparativement à celui de 2002 a changé et s'est un peu précisé. Ce nouveau contexte est susceptible de contribuer aux ambitions de la croissance économique globale de la région métropolitaine de Montréal puisqu'il permet que des orientations soient données à plus grande échelle qu'auparavant par la CMM. Les plans d'action municipaux et locaux devront s'arrimer à ces grandes orientations, mais notons que ces dernières laissent place à beaucoup d'initiatives locales. Ainsi, les administrations et les forces locales ainsi que les forces du marché en cours dans la région conserveront un rôle important dans les actions sur le terrain.

¹³ Ville de Montréal, *Stratégie et Plan d'action en développement économique*, novembre 2004, p.19

6. LES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DES FONCTIONS URBAINES

6.1. L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE

6.1.1. COURONNE NORD-EST

La position des responsables du développement économique concernant le parachèvement de l'A-25 diffère selon que l'on se trouve dans la MRC des Moulins ou la MRC Thérèse-de-Blainville. En effet, dans la MRC des Moulins¹⁴, (municipalités de Terrebonne, Lachenaie, Laplaine et Mascouche), le prolongement de l'A-25 est perçu de façon positive car il permettrait une meilleure accessibilité et améliorerait la fluidité des déplacements favorables à l'implantation d'entreprises.

Dans la MRC Thérèse-de-Blainville¹⁵, on considère que le parachèvement viendrait nuire à l'implantations de nouvelles entreprises industrielles. On fondait plus d'espoir sur le prolongement de l'A-19.

6.1.2. LAVAL EST

La position des représentants du développement économique de Ville de Laval est très positive en regard du parachèvement de l'A-25. En effet, selon les informations obtenues¹⁶, certaines entreprises auraient mentionnées venir s'installer dans les parcs industriels du territoire en prévision du parachèvement de l'A-25.

¹⁴ MRC des Moulins, Claude Robichaud, directeur CLD des Moulins.

¹⁵ MRC Thérèse-de-Blainville, Charles Leborgne, directeur SODET.

¹⁶ LavalTechnopole, Gilbert Leblanc, commissaire industriel, mars 2005.

6.1.3. MONTRÉAL NORD-EST

Selon les intervenants locaux consultés¹⁷, le parachèvement de l'A-25 serait positif du point de vue industriel pour le nord-est de Montréal. Les arguments invoqués sont les suivants :

- fluidité accrue pour le transport des biens, ce qui améliore la compétitivité des entreprises;
- meilleur accès à un *pool* de main-d'œuvre;
- désenclavement des entreprises.

6.2. L'ACTIVITÉ COMMERCIALE

Quelques changements seraient à apporter à la page 39 du rapport de 2002. Notamment, au troisième paragraphe, il est mentionné que les *power center* (mégacentres) devraient cesser de croître dans la région de Montréal à l'horizon 2005, mais en fait, il serait plus juste d'affirmer que leur croissance devrait plutôt ralentir.

Il était également mentionné à la page 39 que la rue Ste-Catherine accueillait des nouveaux établissements dont le rayonnement devait profiter à l'ensemble (de la rue Ste-Catherine), tels que les Ailes de la Mode, alors en cours d'aménagement, ainsi que le Club Med World, vaste centre récréotouristique. Depuis, les Ailes de la Mode ont été inaugurées, le magasin a opéré dans sa forme originale pendant près de deux ans, mais, vu les problèmes financiers connus par le groupe San Francisco notamment à cause de son établissement du centre-ville, ce complexe commercial est actuellement en restructuration. Quant au Club Med World, il n'existe plus. Cela ne change pas le fait que le centre a repris des forces et rattrapé une part des pertes de marché qu'il accusait au profit des développements commerciaux périphériques, sans toutefois qu'il ait récupéré toute sa vigueur et son importance commerciale d'antan.

Finalement, une information additionnelle s'ajoute au dernier paragraphe. Une partie du vaste terrain anciennement occupé par l'usine General Motors pourrait accueillir un nouveau

¹⁷ André Cordeau, directeur général du CLD Anjou-Montréal-Nord et Manon Landry, directrice de la Chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'île de Montréal (CCIEIM).

mégacentre possédant un pouvoir d'attraction non négligeable sur la clientèle de Mascouche et de Terrebonne¹⁸.

6.3. LA FONCTION RÉSIDENTIELLE

Le contexte métropolitain du développement résidentiel a connu des changements importants dans les dernières années. Il est donc nécessaire d'apporter des précisions et des changements au rapport réalisé en 2002.

Lors des trois dernières années, les mises en chantier de nouveaux logements ont enregistré une très forte croissance. Cette performance fait contraste avec la situation vécue à la fin de la décennie '90 et au début de la présente. Les volumes récents (2002-2004) sont plus de trois fois supérieurs à ceux du milieu des années '90 et au-delà de deux fois ceux du tournant de la dernière décennie ($\pm 12\ 000$ unités pour 1999-2001). Le rythme récent se compare avec la performance qui a eu cours durant les années 1983-1991 et se situe non loin du *boom* immobilier de la période 1986-1988 (33 000 unités par année en moyenne, dont 42 024 pour 1987). Il convient aussi de souligner que, lors des 20-25 dernières années (1982-2004), le seuil moyen d'activités s'est situé à 18 400 unités dans la région de Montréal¹⁹.

L'amélioration notable des mises en chantier à l'échelle métropolitaine²⁰ a touché tous les territoires géographiques qui la composent, mais à des degrés divers. L'Île de Montréal a entre autres été le théâtre d'une hausse substantielle des mises en chantier d'immeubles appartements en condominiums, de logements locatifs (incluant les résidences pour personnes âgées et les coopératives). Pour 2004, c'est quelque 9 500 unités d'appartements qui ont été érigés, représentant près de 60 % des activités de construction d'appartements de la RMR de Montréal. Cela a contribué à maintenir la part de marché totale de l'Île de Montréal autour de un logement sur trois pour les années 1998-2004 comparativement au quart durant la première partie de la décennie '90. En ce qui a trait aux secteurs de Laval et

¹⁸ Notons que le mégacentre annoncé pour le lac Mirabel représenterait aussi un espace important. Cependant, ce projet annoncé n'a actuellement aucune base commerciale sérieuse.

¹⁹ On peut consulter en annexe les données annuelles de production pour l'ensemble de la RMR de Montréal et pour divers secteurs géographiques particuliers de la région métropolitaine.

²⁰ Et de la grande région économique de Montréal lorsqu'on inclut les agglomérations satellites comme St-Jean-sur-Richelieu et Valleyfield qui sont intimement reliées à la forme urbaine de la RMR de Montréal.

de la Rive Nord, leur part conjuguée du marché métropolitain s'est située autour de 40% tout au long des 10 dernières années, soit 20% chacun.

Au-delà du ralentissement démographique à long terme, le vieillissement escompté de la population, particulièrement de 2011 à 2031, fait en sorte que le nombre et le type de ménages prendront une allure différente de la situation vécue lors des années '70 ou '80. En fait, les ménages âgés de 55 ou 65 ans prendront une part sans cesse croissante et ce, dans la foulée du cheminement historique des *baby-boomers*. Une telle conjoncture est de nature à favoriser les milieux plus urbains car ces derniers offrent une gamme et une proximité des services plus grandes que les banlieues. Néanmoins, les zones périphériques vont aussi vieillir et la population qui y vit actuellement pourrait décider de continuer à y habiter si une offre de logements adaptée à leurs besoins leur est offerte.

La disponibilité actuelle et/ou potentielle des terrains dans les trois territoires de l'aire d'influence retenue, ou plus globalement dans les arrondissements du nord-est de l'île de Montréal, est aussi de nature à jouer un rôle majeur dans la trajectoire future des mises en chantier. Par exemple, à Rivière-des-Prairies, il est prévisible que l'Île Lapierre, sise tout juste à l'est du pont projeté, sera mise en valeur (500 à 800 unités) et que certains autres sites localisés en périphérie plus ou moins immédiate de l'A-25 (district Marc-Aurèle Fortin) le seront aussi. Plus à l'est, dans le district Rivière-des-Prairies, divers projets résidentiels axés sur la maison unifamiliale ou des petits bâtiments multifamiliaux sont également planifiés. Divers autres sites résiduels de St-Léonard, Anjou ou Montréal-Nord viendront également contribuer à hausser l'offre future de nouveaux logements sur l'île de Montréal. En parallèle, dans le quartier Mercier-Est, le site Contrecoeur (à la limite de Montréal-Est) devrait être mis en valeur par la Ville de Montréal elle-même dès 2005, tout comme celui qui vient de s'amorcer par un promoteur privé (Groupe Axxco) sur les terrains résiduels de l'hôpital Louis H. Lafontaine.

Dans la partie est de Ville de Laval, une vaste parcelle de terrains (propriété de la famille Cutler) attend, quant à elle, avec impatience depuis plusieurs années la venue du pont de l'A-25. Quoique le milieu d'accueil pour la vocation résidentielle soit de qualité moyenne, la « nouvelle » proximité de Montréal offerte par le futur pont ne peut cependant qu'être bénéfique à son développement lors des cinq, dix ou quinze prochaines années. Une situation semblable devrait être vécue pour les lots résidentiels lavalais sis à l'est de l'autoroute 19 et du projet Val-des-Brises actuel. D'autre part, dans le cas de la MRC des Moulins, l'ajout d'un équipement structurant comme un pont est de nature à contribuer à maintenir l'attrait résidentiel dudit territoire auprès des clientèles locales, lavalaise et montréalaise. Par surcroît,

cette région enregistre actuellement un essor économique particulièrement élevé sans le lien autoroutier et il est très probable que ce dynamisme se maintiendra, particulièrement si le vaste parc d'affaires prévu à la limite ouest de la ville de Terrebonne prend son envol lors des trois à cinq prochaines années²¹.

Une façon simple et réaliste de tenir compte de l'évolution future des mises en chantier est d'examiner les résultats associés à divers scénarios de variations dans le rythme historique des activités. Nous estimons que le scénario le plus « probable » pour les années 2005-2015 s'appuie sur les hypothèses suivantes, à savoir :

- un volume annuel moyen de 15 000 unités pour l'ensemble de la RMR de Montréal. Ce seuil représente une réduction de près de 20 % par rapport au niveau historique des 20-25 dernières années;
- une part de marché de 35 % des activités totales de la RMR pour l'île de Montréal dans son ensemble. Une telle part représente 5 250 unités par année en moyenne;
- la croissance du poids relatif du secteur nord-est dans le total de l'île de Montréal à un taux voisin de 20 %, soit 1 050 unités, soit sensiblement le même seuil que celui des années 1982-2004 (soit 1 050 unités comparativement à 975 en moyenne pour les 23 dernières années);
- une hausse de 10 % des activités pour la partie est de la ville de Laval, soit 275 unités par année;
- le retour au seuil historique des 25 dernières années vis-à-vis la MRC des Moulins (1 190 unités annuellement), un niveau qui est, par surcroît, semblable à celui de la période récente (à savoir 1 034 unités pour les années 1995-2004).

Le résultat global des hypothèses précédentes se traduit par un volume estimé de 2 515 unités par année d'ici 2015. Si un tel niveau est atteint, cela représenterait une croissance de 627 unités par rapport à la période 1995-2004 (1 888 unités) et le retour au rythme historique des 20-25 dernières années (2 352 unités en moyenne.).

²¹ Plusieurs nouvelles implantations commerciales ont vu aussi le jour ces dernières années dans la MRC des Moulins, mais il est probable que le rythme s'estompera lors de la prochaine décennie.

Tableau 6.1:
Bases d'analyse et hypothèses de prévisions de mises en marché résidentielles

	Moyenne 82-04	Moyenne 95-04	Hypothèses
RMR	18 321	14 781	15 000
Île de Montréal	6 224	4 582	5 250
Montréal Nord-Est	975	671	1 050
Laval Est	187	183	275-300
MRC des Moulins	1 190	1 034	1 190
Zone d'influence	2 352	1 888	2 515 - 2 540

Par secteur de l'aire d'influence retenue pour l'autoroute-pont de la 25 et en référence à la moyenne des mises en chantier recensées lors de la dernière décennie, soit la période 1995-2004, les chiffres prévus sont supérieurs d'environ :

- 379 unités pour le nord-est de l'île de Montréal;
- 92 unités pour Laval Est;
- 156 unités pour la MRC des Moulins.

Il convient finalement de souligner que les projections ci-avant peuvent être considérées comme un impact maximum et que, par conséquent, les retombées réelles pourraient être inférieures, globalement et par secteur géographique.

6.3.1. CONCLUSION SUR LES PERSPECTIVES RÉSIDENIELLES

Les retombées résidentielles du prolongement anticipé de l'autoroute 25 jusqu'à l'A-440 varieront d'un secteur géographique à l'autre. Du côté montréalais, l'onde de choc positive pourrait être assez appréciable si les terrains résiduels encore disponibles sont mis en valeur à court et à moyen termes. Elle pourrait même s'étendre au-delà de l'autoroute 40 dans les quartiers Mercier et Rosemont/St-Michel, du fait que ces milieux de vie deviendront encore plus accessibles et intéressants à la clientèle métropolitaine. À Laval, l'impact devrait être notable mais moins élevé et ce, autant à cause des attributs intrinsèques plutôt moyens du secteur que du pouvoir d'attraction plus grand des nouveaux quartiers résidentiels localisés dans la MRC des Moulins. Pour toutes les zones de la banlieue, du fait que le nouveau pont escompté sera à péage, les effets seront sans contredit plus faibles (que s'il n'était pas à péage). Globalement, si nos projections de mises en chantier peuvent être interprétées comme une mesure de la « valeur ajoutée » par la nouvelle infrastructure, nous croyons que 600

unités résidentielles pourraient être construites annuellement en surplus de la moyenne historique des 10 dernières années.

6.4. LA FONCTION INSTITUTIONNELLE

L'analyse du potentiel de développement institutionnel réalisé en 2002 demeure valable à la lumière des nouvelles données et du nouveau contexte qui prévaut actuellement.

RÉFÉRENCES

- Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux de Montréal. 2005. Site Internet : <http://www.rrsss06.gouv.qc.ca/>
- Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux de Laval. 2005. Site Internet : <http://www.sssslaval.gouv.qc.ca/>
- Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux – Région des Laurentides. 2005. Les établissements du réseau des Laurentides et leurs coordonnées. Site Internet : <http://www.rrsss15.gouv.qc.ca/reseau-etab.htm>
- Boutin, Sylvie. Janvier 2005. Conversations téléphoniques. Arrondissement d'Anjou, Ville de Montréal. Commissaire adjoint – développement économique, Aménagement urbain, génie et services aux entreprises.
- CLD des Moulins. 2005. Site Internet : www.cldem.com/
- Cloutier, Denis. Janvier 2005. Communications téléphoniques. Ville de Montréal. Commissaire industriel, Développement économique.
- Commission scolaire de Laval. 2005. Plan de restructuration OSE 2003-2007. Changements prévus par secteur. Site Internet : <http://www.cslaval.qc.ca/ose/ose-secteur05.shtml>
- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Octobre 2004. *Cap sur le monde : pour une région métropolitaine de Montréal compétitive : Projet de plan de développement économique.*
- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Octobre 2004. Schéma d'aménagement, 2004, Site Internet : www.cmm.qc.ca/activites/amenagement/index.asp
- Cordeau, André. Janvier 2005. Communication téléphonique. Directeur général du CLD Anjou-Montréal-Nord.
- Franco, Manuela. Février 2005. Communication téléphonique. Commissaire de l'arrondissement Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est.

Géocom Recherche. 2004. Base de données sur les implantations commerciales.

Géocom-TMS. 2003. Trame de rues.

Landry, Manon. Janvier 2005. Communication téléphonique. Directrice de la Chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'île de Montréal (CCIEIM).

Leblanc Gilbert. Janvier 2005. Communication téléphonique. commissaire industriel, LavalTechnopole.

Leborgne, Charles. Janvier 2005. Communications téléphoniques. Directeur général, commissaire industriel de la SODET.

Les Conseillers ADEC inc. 11 octobre 2002. *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.* Ministère des transports du Québec.

Les Conseillers ADEC inc. 11 octobre 2002. *Perspectives de développement résidentiel et institutionnel 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.* Ministère des transports du Québec.

Ministère de l'Éducation du Québec. 2005. Liste des commissions scolaires et de leurs établissements. Site Internet :

https://wpd01.meq.gouv.qc.ca/pls/unop/uno030302_pkg.page_rech_prc

Ministère de l'Emploi, Solidarité sociale et Famille. 2005. Liste des garderies par municipalité et nombre de places disponibles (information mise à jour toutes les semaines). Site Internet : <http://www.messf.gouv.qc.ca/services-en-ligne/localisateur/>

Ministère de la Santé et des Services sociaux. 2005a. Répertoire des établissements par région. Site Internet : <http://www.msss.gouv.qc.ca/index.php>

Ministère de la Santé et des Services sociaux. 2005b. Organisation du réseau québécois de la santé et des services sociaux. Site Internet : <http://www.msss.gouv.qc.ca/reseau/rls/>

Ministère de la Sécurité publique du Québec. 2005a. Bottin des corps de police municipaux du Québec. Site Internet :

<http://www.msp.gouv.qc.ca/police/police.asp?txtSection=corpoli>

- Ministère de la Sécurité publique du Québec. 2005b. Bottin des services de sécurité incendie du Québec. Site Internet :
<http://www.msp.gouv.qc.ca/incendie/incendie.asp?txtSection=sidq>
- 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 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. Décembre 2004. *Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa : Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement : Complément d'information*. Gouvernement du Québec.
- MRC de Laval. 2002. Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Laval.
- MRC Les Moulins. 2002. Schéma d'aménagement révisé de la MRC des Moulins.
- Régie régionale de la santé et des services sociaux de Lanaudière. 2005. Répertoire des établissements de santé et de services sociaux de la région de Lanaudière. Site Internet : <http://portail.connexion-lanaudiere.ca/sante/rrssl.htm>
- Robichaud, Claude. Janvier 2005. Communications téléphoniques, directeur du CLD des Moulins.
- SDE (CLD) Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est. 2005. Site Internet : www.sodec.qc.ca
- Service correctionnel du Canada. 2005. Profil des établissements correctionnels fédéraux du Canada. Site Internet : http://www.csc-scc.gc.ca/text/facilit/institutprofiles/stfrancois_f.shtml
- Service de police de la Ville de Montréal (SPVM). 2005. Postes de quartier. Site Internet : <http://www.spcum.qc.ca/fr/>
- Service de sécurité incendie Montréal. 2005. Casernes. Site Internet : http://www2.ville.montreal.qc.ca/spim/New_Site/
- Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL). 2004. Données de production.
- SODET (CLD MRC Thérèse-de-Blainville). 2005. Site Internet : www.sodet.com

Sûreté du Québec. 2005. Répertoire. Site Internet : <http://www.suretequebec.gouv.qc.ca>

Ville de Laval. 2005a. Service de protection des citoyens. Département de police. Site Internet : http://www.ville.laval.qc.ca/pls/wlav/wlav.page.show?p_no=84

Ville de Laval. 2005b. Service de protection des citoyens. Département de prévention des incendies. Site Internet :
http://www.ville.laval.qc.ca/pls/wlav/wlav.page.show?p_no=86

Ville de Montréal, 2005. Site Internet section arrondissements :
www2.ville.montreal.qc.ca/cmsprod/fr/arr19/document/66.xml

Ville de Montréal. 2005. Budget 2005, p.162. Site Internet : <http://www.ville.montreal.qc.ca/finances/budget/budget-2005.shtm>

Ville de Montréal. 2005. Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Site Internet :
www2.ville.montreal.qc.ca/plan-urbanisme/index.shtm

Ville de Montréal. Novembre 2004. Stratégie et Plan d'Action en développement économique de la Ville de Montréal.

A. CARTE D'OCCUPATION DU SOL