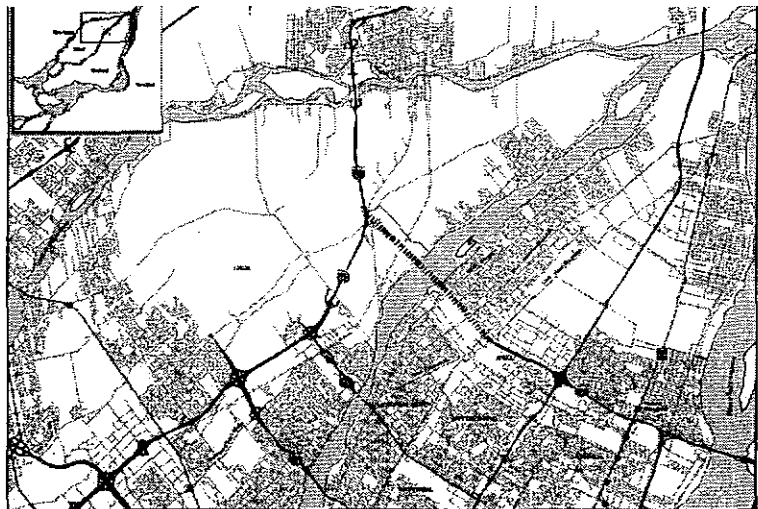


MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

**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

11 OCTOBRE 2002



Les Conseillers ADEC inc.,
en collaboration avec Pierre Bélanger, économiste
3640, rue McCarthy
Ville Saint-Laurent, QC
H4K 2A6
Téléphone : (514) 332-7606
Télécopieur : (514) 331-4692
Adresse électronique : conseillers.adec@videotron.ca

TABLE DES MATIÈRES	PAGE
SOMMAIRE	IX
1. INTRODUCTION.....	1
1.1. CONTEXTE	1
1.2. OBJECTIFS	2
1.3. MANDAT.....	3
2. APPROCHE ANALYTIQUE GÉNÉRALE.....	4
2.1. SCHÉMA MÉTHODOLOGIQUE.....	4
2.2. CARACTÉRISTIQUES DU PROJET ET PRÉSENTATION DES FACTEURS AYANT UNE INCIDENCE SUR LES IMPLANTATIONS	5
2.2.1. Situation actuelle des déplacements entre Montréal et Laval 5	
2.2.2. Les changements à la situation actuelle.....	6
3. DESCRIPTION DU CONTEXTE SOCIO-URBAIN ET ÉCONOMIQUE DANS LE TERRITOIRE.....	7
3.1. DÉFINITION DES TERRITOIRES D'ÉTUDE	7
3.2. DIMENSION DU TERRITOIRE PRIMAIRE	11
3.3. OCCUPATIONS ET AFFECTATIONS DU SOL DANS LE TERRITOIRE PRIMAIRE	12
4. PORTRAIT DE LA FONCTION RÉSIDENTIELLE	13
4.1. CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION	13
4.2. OCCUPATION ET AFFECTATION DU SOL.....	14
4.3. ACTIVITÉS DE CONSTRUCTION RÉSIDENTIELLE	18
5. PORTRAIT DE LA FONCTION INSTITUTIONNELLE	20

5.1.	VOCATIONS	20
5.2.	SUPERFICIES OCCUPÉES ET VACANTES.....	21
5.3.	ACTIVITÉS DE CONSTRUCTION INSTITUTIONNELLES.....	22
6.	ÉLABORATION DES SCÉNARIOS DE CROISSANCE	24
6.1.	SCÉNARIO 1 : JEU DES FORCES DU MARCHÉ	24
6.2.	SCÉNARIO 2 : CONSOLIDATION ÉTATIQUE	25
7.	CONDITIONS RÉGIONALES ET PERSPECTIVES À LONG TERME AVEC ET SANS LE LIEN	27
7.1.	RÉSIDENTIEL	27
7.1.1.	Perspectives.....	27
7.1.2.	Conclusions sur les perspectives de développement résidentiel.....	31
7.2.	INSTITUTIONNEL.....	32
7.2.1.	Perspectives.....	33
7.2.2.	Conclusions sur les perspectives de développement institutionnel	35
	BIBLIOGRAPHIE	38
A.	CARTE D'OCCUPATION DU SOL	41
	Notes méthodologiques relatives à la cartographie	43
B.	COMPLÉMENT D'INFORMATIONS POUR LE SECTEUR RÉSIDENTIEL, LA POPULATION ET LES MÉNAGES	46
	Historique de la population.....	47
	Historique des ménages	52
	Revenu moyen par ménage pour 1991-1996 et 2000.....	54
	Occupation du sol - Résidentiel	55
	Construction résidentielle.....	57
C.	COMPLÉMENT D'INFORMATIONS POUR LE SECTEUR INSTITUTIONNEL.....	60

Occupation du sol	61
Institutions dans Montréal Nord-Est.....	65
Institutions dans Laval Est	68
Institutions dans la Couronne Nord-Est.....	70
Perspectives à l'échelle régionale.....	74

LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES	PAGE
FIGURE S.1 : TERRITOIRE D'ÉTUDE, ZONES ET SOUS-ZONES	X
TABLEAU S.1.1 : PRÉVISIONS DE CROISSANCE À L'HORIZON 2021	XI
TABLEAU S.1.2 : BILAN DES SUPERFICIES OCCUPÉES ET VACANTES DE TYPE RÉSIDENTIEL ET INSTITUTIONNEL EN KM ²	XII
FIGURE 3.1 : TERRITOIRE D'ÉTUDE, ZONES ET SOUS-ZONES.....	10
FIGURE 3.2 : RÉPARTITION DE LA SUPERFICIE TOTALE ENTRE LES TROIS ZONES (2002).....	11
FIGURE 3.3 : RÉPARTITION DE LA SUPERFICIE RETENUE POUR FINS D'ANALYSE ENTRE LES TROIS ZONES (2002).....	11
FIGURE 4.1 : PROPORTION DE LA FONCTION RÉSIDENTIELLE SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE D'ÉTUDE RESTREINT	15
FIGURE 4.2 : PROPORTION DE LA FONCTION RÉSIDENTIELLE - MONTRÉAL NORD-EST.....	16
FIGURE 4.3 : PROPORTION DE LA FONCTION RÉSIDENTIELLE – LAVAL EST.....	16
FIGURE 4.4 : PROPORTION DE LA FONCTION RÉSIDENTIELLE – COURONNE NORD-EST.....	16
FIGURE 4.5 : RÉPARTITION DE LA FONCTION RÉSIDENTIELLE (OCCUPÉ OU VACANT) ENTRE LES TROIS ZONES	17
TABLEAU 4.1 : DENSITÉS D'OCCUPATION DU SOL DANS LES TROIS ZONES ET LE TERRITOIRE D'ÉTUDE.....	18
TABLEAU 4.2 : VOLUMES ANNUELS DE MISES EN CHANTIER RÉSIDENTIELLES DANS L'AIRE D'INFLUENCE DE L'AUTOROUTE 25, 1995-2001	19
FIGURE.5.1 : PART DES SUPERFICIES INSTITUTIONNELLES DANS CHACUNE DES TROIS ZONES PAR RAPPORT À L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE D'ÉTUDE	21
TABLEAU 5.1 : VALEUR DES CONSTRUCTIONS INSTITUTIONNELLES À MONTRÉAL ('000\$).....	22
TABLEAU 5.2 : NOUVELLES SUPERFICIES DE PLANCHER DE BÂTIMENTS INSTITUTIONNELS À LAVAL.....	23
TABLEAU 7.1 : ESTIMATIONS DU VOLUME ANNUEL (2002-2015) DE MISES EN CHANTIER DANS L'AIRE D'INFLUENCE DU PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25	29
TABLEAU 7.2 : PROJETS D'IMMOBILISATION* DES RÉSEAUX DES COMMISSIONS SCOLAIRES, DES CÉGÉPS ET DES UNIVERSITÉS DANS LA RMRM, 2000-2001 (EN MILLIONS DE DOLLARS)	34
TABLEAU 7.3 : ÉCART DE POPULATION À L'HORIZON DE 2021 PAR CLASSE D'ÂGE À PARTIR DES DONNÉES DE POPULATION DE 2001	36

TABLEAU A.1: CLASSES DES OCCUPATIONS DU TERRITOIRE.....	43
TABLEAU A.2 : CLASSES DES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE.....	44
TABLEAU B.1 : POPULATION POUR 1991, 1996 ET 2001 ET PROJECTION POUR 2021	47
FIGURE B.1 : RÉPARTITION DE LA POPULATION DE L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE D'ÉTUDE EN FONCTION DES TROIS ZONES (1991)	48
FIGURE B.2 : RÉPARTITION DE LA POPULATION DE L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE D'ÉTUDE EN FONCTION DES TROIS ZONES (2001)	48
FIGURE B.3: ÉVOLUTION DE LA POPULATION DANS NOTRE TERRITOIRE D'ÉTUDE DEPUIS 1991 ET PROJECTION POUR 2021.....	49
TABLEAU B.2 : ÉVOLUTION DE LA POPULATION PAR CLASSE D'ÂGE ENTRE 1991 ET 2001	50
TABLEAU B.3 : ÉVOLUTION DE LA POPULATION PAR CLASSE D'ÂGE ENTRE 1991 ET 2021	50
TABLEAU B.4 : ÉVOLUTION DE LA POPULATION PAR CLASSE D'ÂGE ENTRE 2001 ET 2021	50
TABLEAU B.5 : DONNÉES DE POPULATION PAR CLASSE D'ÂGE 2001 ET PROJECTIONS À L'HORIZON 2021	51
TABLEAU B.6 : NOMBRE DE MÉNAGES ET MODE D'OCCUPATION POUR 1991, 1996, 2000 AINSI QUE LES PROJECTIONS POUR 2021.....	53
TABLEAU B.7 : REVENU MOYEN PAR MÉNAGE POUR 1991, 1996 ET 2001	54
FIGURE B.4 : ÉCART ENTRE LE REVENU MOYEN DES MÉNAGES DE LAVAL EST ET CELUI DES DEUX AUTRES ZONES	54
FIGURE B.5 : PROPORTION DE LA FONCTION RÉSIDENTIELLE - MONTRÉAL NORD-EST	55
FIGURE B.6 : PROPORTION DE LA FONCTION RÉSIDENTIELLE – LAVAL EST	55
FIGURE B.7 : PROPORTION DE LA FONCTION RÉSIDENTIELLE – COURONNE NORD-EST.....	56
TABLEAU B.8 : MOYENNE ANNUELLE DE MISES EN CHANTIER DANS LES SECTEURS MONTRÉALAIS, 1989- 2001	57
TABLEAU B.9 : PRODUCTION ANNUELLE DANS LE SECTEUR NORD-EST DE MONTRÉAL, 1989-2001	58
TABLEAU B.10 : MISES EN CHANTIER TOTALES ET UNIFAMILIALES, MRC DES MOULINS ET TERRITOIRES MUNICIPAUX, 1995-2001.....	59
TABLEAU C.1 : DONNÉES D'OCCUPATION DU TERRITOIRE D'ÉTUDE ET DES ZONES POUR LA FONCTION INSTITUTIONNELLE	61
FIGURE C.1 : SUPERFICIES INSTITUTIONNELLES OCCUPÉES ET VACANTES DANS MONTRÉAL NORD-EST	62
FIGURE C.2 : SUPERFICIES INSTITUTIONNELLES OCCUPÉES ET VACANTES DANS LAVAL EST	62

FIGURE C.3 : SUPERFICIES INSTITUTIONNELLES OCCUPÉES ET VACANTES DANS LA COURONNE NORD-EST	62
TABLEAU C.2 : PRINCIPALES INSTITUTIONS ET SUPERFICIES DU TERRITOIRE QU'ELLES OCCUPENT	63
FIGURE C.4 : LOCALISATION DES PRINCIPALES INSTITUTIONS	64
TABLEAU C.3 : GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENTS PUBLICS DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL	74

Liste des abréviations

CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CPTAQ	Commission de protection du territoire agricole du Québec
CUM	Communauté urbaine de Montréal
INRS	Institut national de recherche scientifique
MAPAQ	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
RMRM	Région métropolitaine de recensement de Montréal

SOMMAIRE

La présente étude se penche sur l'analyse *ex ante* des conséquences de la construction du lien autoroutier de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval, sur le développement résidentiel et institutionnel. Nous cherchons donc à répondre aux questions suivantes :

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

Rappelons que le projet de parachèvement 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.

DONNÉES DE BASE

En 2001, le territoire d'étude, représenté à la figure suivante, compte 422 762 personnes, ce qui représente 12 % de la population de la région métropolitaine de Montréal.

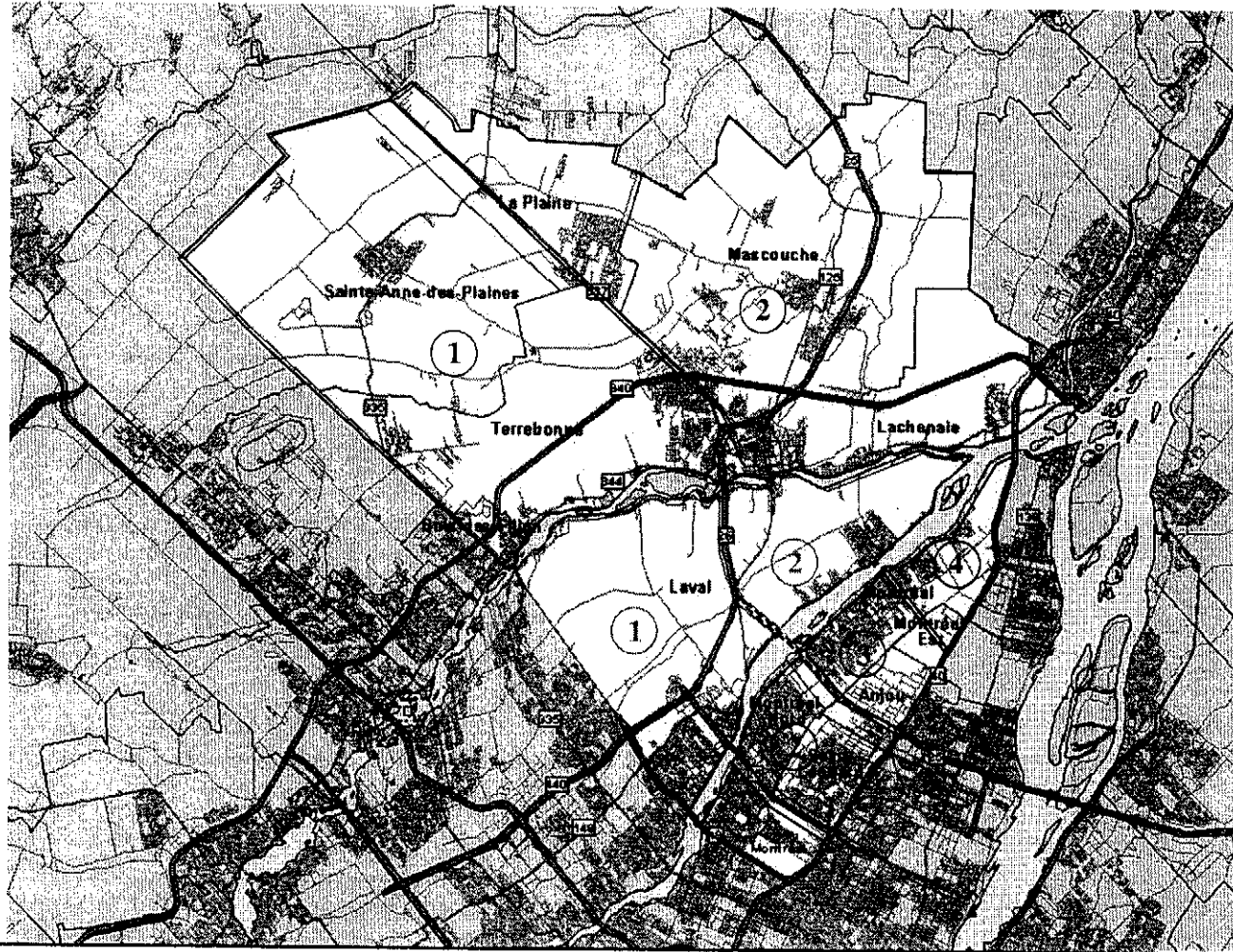


Figure S.1.1 : Territoire d'étude, zones et sous-zones.

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

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

De 1991 à 2001, les zones concernées de Montréal Nord-Est et de Laval Est ont connu des hausses de population relativement modestes de 0,2 % et de 4,8 %, tandis que la Couronne Nord-Est enregistrait une hausse de 20,7 %. À Montréal Nord-Est en particulier, on observe un renversement de tendances 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 10 %, ce qui représente près de 44 000 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, 2002).

**Tableau S.1.1 :
 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	20 437	46 %	8 %
Laval Est	4 284	10 %	8 %
Couronne Nord-Est	19 065	44 %	15 %
Total	43 786	100 %	10 %

Source : Desgagnés, 2002.

Le territoire d'étude directement touché par le projet de parachèvement couvre une superficie de 524 km². Pour les fins d'analyse, les superficies dédiées aux fonctions agricoles et espaces verts ont été retirées, ce qui laisse 231 km² exploités ou disponibles aux diverses fonctions urbaines (voir Tableau S.1.2).

L'ensemble du territoire développé de notre territoire d'étude est largement occupé par la fonction résidentielle, comme en fait foi le tableau suivant. En effet, 61 % des espaces occupés le sont par le résidentiel (86,8 km² / 142,1 km²).

Tableau S.1.2 :
Bilan des superficies occupées et vacantes de type résidentiel et institutionnel en km²

	Résidentiel		Institutionnel		Superficies totales du territoire développé	
	occupé	Vacant	occupé	vacant	occupé	vacant
Montréal Nord-Est	23,4 27 %	6,5 11 %	5,1 43 %	0	47,2 33 %	15,9 18 %
Laval Est	14,8 17 %	11,0 19 %	2,1 18 %	0	21,8 15 %	17,3 19 %
Courette Nord-Est	48,6 56 %	39,5 69 %	4,8 40 %	0	73,1 51 %	55,7 63 %
Total	86,8	57,0	12,0	0	142,1	88,9
% du total du territoire développé	38 %	25 %	5 %	0	62 %	38 %
Total occupé et vacant	143,8		12,0		231	

En moyenne, au cours des sept dernières années, la production annuelle d'unités de logement sur le territoire d'étude s'est située à 1 200, réparties comme suit :

Montréal Nord-Est	33 %
Laval Est	12 %
Courette Nord-Est	55 %

Par ailleurs, les potentiels de développement futurs, en tenant compte des superficies disponibles et des densités actuelles, se situent dans Montréal Nord-Est (34 100 unités) et la Courette Nord-Est (34 600 unités), comparativement à Laval Est (15 350 unités).

PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

Quel que soit le scénario adopté, 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, puisque les forces déterminantes sur ces développements sont démographiques et économiques avant tout.

En effet, 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 et l'évolution des revenus. D'un secteur géographique à l'autre, ce qui

fait la différence, c'est le coût des taxes foncières et les conditions de transport, alors 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 lavaloise et la Couronne Nord-Est seront sans contredit plus contraints qu'à Montréal Nord-Est. À Laval, les conséquences du parachèvement devraient être 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.

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, la volonté gouvernementale de densifier le centre de l'agglomération de Montréal 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, 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 100 à 200 unités de logement additionnelles aux mille deux cents unités annuelles que nous avons recensées au cours des dix dernières années, ce qui représente de 8 % à 17 % d'unités supplémentaires.

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), 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.

1. INTRODUCTION

1.1. CONTEXTE

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

Un système de transport efficace et de qualité est essentiel au développement économique d'une grande agglomération comme Montréal¹.

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

En outre, la mise en place de voies d'accès rapides offrant de la fluidité est généralement appréciée des promoteurs immobiliers. En effet, les ménages choisissent leur lieu de résidence notamment en fonction de la facilité et des coûts d'accès aux lieux d'emploi et à leurs autres activités, tout en privilégiant un environnement offrant un cadre de vie agréable. Éventuellement, de la localisation des ménages découlera celle des institutions de services publics.

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

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

¹ Montréal signifie la région métropolitaine de Montréal.

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

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

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

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

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

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

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

1.2. OBJECTIFS

L'objectif de la présente étude consiste à établir les conséquences de la construction et de la mise en service du lien de l'autoroute sur le développement et la localisation des activités résidentielles et institutionnelles. L'impact est mesuré en considérant deux scénarios probables de développement de l'agglomération. On examine ensuite, pour ces scénarios, l'effet de la construction du lien ou pas.

L'incidence du projet sur le développement, comme catalyseur de la croissance et moyen d'attirer des implantations résidentielles et institutionnelles sur le territoire, sera le principal

sujet de cette étude. Mentionnons que la présente étude se veut un complément à une autre étude qui porte sur les activités industrielles et commerciales. Ainsi, certains éléments contextuels, méthodologiques et analytiques de la première étude et pertinents dans le contexte de la présente analyse seront rappelés brièvement ou nous y ferons référence.

1.3. MANDAT

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

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

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

2. APPROCHE ANALYTIQUE GÉNÉRALE

2.1. SCHÉMA MÉTHODOLOGIQUE

La méthodologie utilisée dans le cadre de cette étude 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. Les principales étapes méthodologiques sont résumées à l'aide du schéma ci-joint.



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

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

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

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

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

de type urbain à Montréal avec chemins de service;

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

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

2.2.1. SITUATION ACTUELLE DES DÉPLACEMENTS ENTRE MONTRÉAL ET LAVAL

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

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

2.2.2. LES CHANGEMENTS À LA SITUATION ACTUELLE

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

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

- changement dans l'accessibilité aux lieux de travail et, donc, dans des opportunités d'emploi;
- changement dans les coûts d'exploitation des établissements et dans les budgets temps et déboursés des ménages.

Ces changements se caractérisent par une diminution potentielle des temps de transport et des distances parcourues, donc des coûts généralisés de transport, et par une augmentation des coûts directs de transport par le péage.

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

Après avoir pris connaissance des modifications proposées, nous pouvons en mesurer les conséquences possibles en termes de localisation et de développement par rapport à d'autres opportunités dans la région de Montréal.

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

3.1. DÉFINITION DES TERRITOIRES D'ÉTUDE

Dans le cadre de la première étude portant sur les activités industrielles et commerciales, des territoires d'études avaient été définis. Ils seront repris pour les besoins de la présente étude. Un premier territoire d'étude (territoire d'étude primaire) avait été délimité à partir, autant que possible, des limites administratives. Bien que cette définition ne corresponde pas toujours parfaitement à la dynamique et à l'étendue géographique des échanges et des transports des ménages et des établissements, elle a l'avantage de décrire l'activité sur le territoire le plus immédiatement concerné.

Dans le cadre de la présente analyse, nous faisons l'hypothèse que les territoires, les ménages et les institutions situés dans le territoire primaire sont ceux qui peuvent profiter le plus immédiatement et directement du parachèvement autoroutier.

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

sur l'île de Montréal :

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

à Laval :

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

sur la Rive-Nord :

par les limites de la MRC des Moulins (incluant les municipalités de Mascouche et de Terrebonne, cette dernière étant maintenant fusionnée avec Lachenaie et La Plaine);

au nord-ouest, par la municipalité de Sainte-Anne-des-Plaines (MRC Thérèse-de-Blainville);

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

Notre territoire primaire est scindé en trois sous-zones :

La partie de Montréal, au nord-est de l'île : cette zone fait partie de l'île centre de la grande région de Montréal sans toutefois faire partie du cœur des activités socio-

économiques de l'agglomération. Elle est plus densément occupée que les deux autres et comporte une mixité des usages.

La partie est de Laval : cette zone comprend les quartiers Saint-François, Duvernay, Saint-Vincent-de-Paul et une partie ($\pm 7\%$) du quartier Vimont-Auteuil. Elle a conservé de grandes terres agricoles dans sa partie nord et ses parties développées ont de faibles densités.

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

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

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

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

L'encadré suivant présente les limites des sous-zones.

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

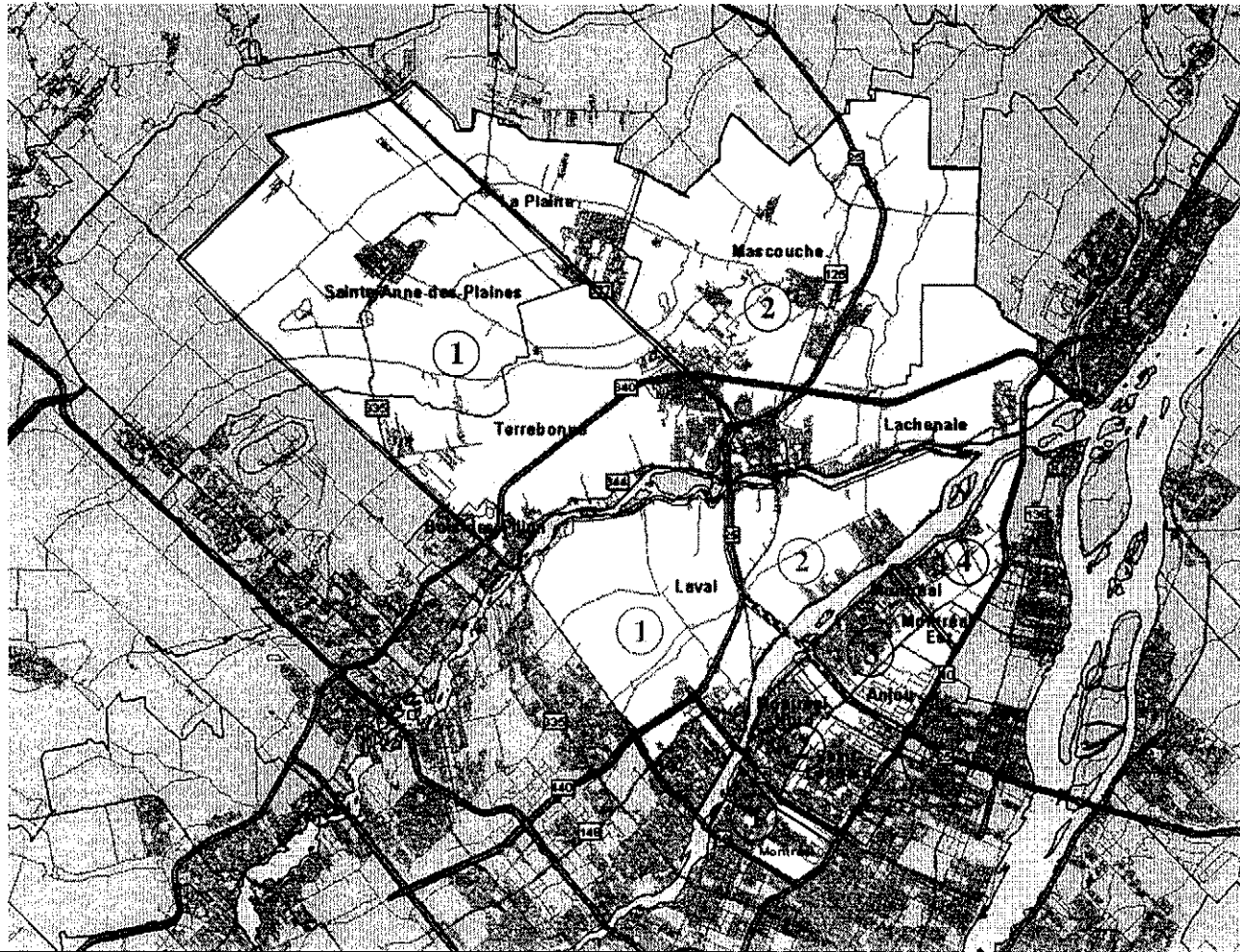


Figure 3.1 : Territoire d'étude, zones et sous-zones.

Note 1 : Les municipalités de La Plaine, Lachenaie et Terrebonne sont maintenant fusionnées.

Note 2 : Le territoire de Montréal Nord-Est comprend l'arrondissement de Montréal-Nord et des parties des arrondissements de Ahuntsic/Cartierville, Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension, Saint-Léonard, Anjou et Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est.

3.2. DIMENSION DU TERRITOIRE PRIMAIRE

Le territoire compte, au total, 523,7 km² (52 373 hectares), dont les deux tiers se trouvent dans la Couronne Nord-Est (voir Figure 3.2).

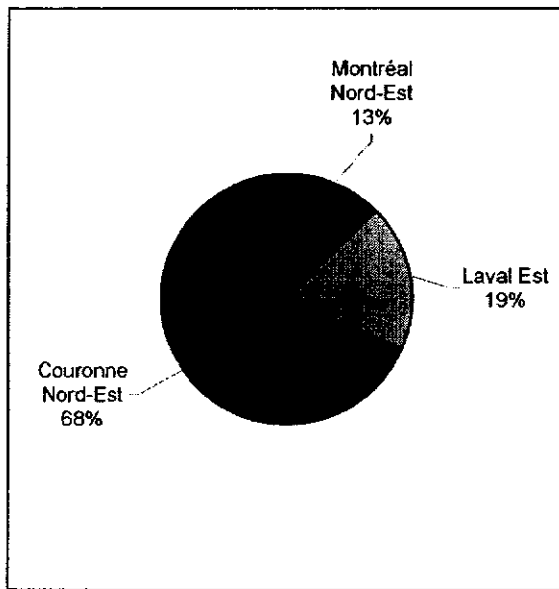


Figure 3.2 : Répartition de la superficie totale entre les trois zones (2002)

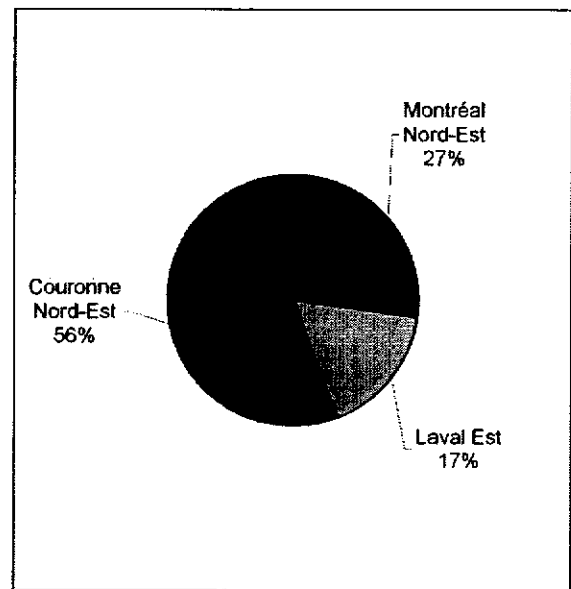


Figure 3.3 : Répartition de la superficie retenue pour fins d'analyse entre les trois zones (2002)

Les territoires occupés par des fonctions agricoles et « autres »² qui ne sont pas disponibles pour l'établissement de nouvelles implantations résidentielles, commerciales, industrielles ou institutionnelles sont retirés de l'analyse.

En excluant ces fonctions, le territoire d'étude compte 230,9 km² (23 091,3 hectares), soit 44 % du territoire initial. La Couronne Nord-Est et, dans une moindre mesure, Laval Est sont celles où se trouve la plus importante superficie zonée agricole ou « autres », soit, respectivement, 230,3 km² (60 % du territoire global de la Couronne Nord-Est) et 59,9 km² (64 % du territoire global de Laval Est). Montréal Nord-Est ne compte, quant à elle, que 2,7 km² zonés agricole ou « autres ».

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

3.3. OCCUPATIONS ET AFFECTATIONS DU SOL DANS LE TERRITOIRE PRIMAIRE

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

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

4. PORTRAIT DE LA FONCTION RÉSIDENTIELLE

4.1. CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION

La population du territoire d'étude était de 422 762 personnes en 2001. Cela représente 12 % de l'ensemble de la population de la région métropolitaine de recensement de Montréal. Au sein du territoire, les populations de Montréal Nord-Est et de Laval Est ont augmenté respectivement de 0,2 % et de 4,8 % au cours des dix dernières années, soit entre 1991 et 2001, alors que celle de la Couronne Nord-Est a connu une augmentation de près de 21 % (Statistique Canada, 1992 et 2002). L'annexe B comprend le détail des données résidentielles et de population. À l'horizon de 2021, les projections du MTQ (Desgagnés, 2002) prévoient que notre territoire d'étude comptera environ 10 % de personnes de plus (près de 44 000 personnes).

Pour l'ensemble du territoire d'étude, le nombre de ménages a augmenté d'une manière plus importante que la population, ce qui témoigne d'une tendance vers une diminution du nombre de personnes par ménage (Statistique Canada, 1992 et 1997).

Sur le territoire de Montréal Nord-Est, la part de propriétaires se situe autour de 40 % et celle des locataires de logements à 60 %. À Laval Est et sur la Couronne Nord-Est, les parts de propriétaires sont plus importantes, autour de 75 % à 80 %, alors que les locataires comptent pour 20 à 25 % des modes d'occupation des logements (Statistique Canada, 1992 et 1997).

Les revenus moyens des ménages situés dans les trois zones diffèrent d'une manière relativement concordante aux observations faites sur la propriété et la location des logements. C'est-à-dire que les ménages de Montréal Nord-Est (42 329 \$ en 2001) sont relativement moins bien nantis que les ménages de Laval Est (58 976 \$ en 2001) et la Couronne Nord-Est (54 194 \$ en 2001) (Génération V, 2000).

4.2. OCCUPATION ET AFFECTATION DU SOL

Les terrains non bâtis auxquels a été attribuée la catégorie d'affectation du sol « urbain autre » peuvent accueillir aussi bien des institutions, des commerces et des habitations. Cependant, les démarches effectuées auprès des planificateurs des principaux types d'institutions ne laissent pas présager la venue de nouvelles implantations majeures de nature institutionnelle. Suite à l'analyse de la dynamique commerciale prévalant sur le territoire d'étude effectuée par ADEC dans le cadre de l'étude intitulée « 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 (Conseillers ADEC (Les), 2002), il n'y aura pas d'implantations commerciales majeures dans les années à venir. C'est pourquoi nous considérons que les espaces zonés « urbain autre » devraient être essentiellement consacrés à la fonction 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 143,9 km² sur 230,9 km². De ce nombre, 57 km² (soit le quart du territoire) sont toujours vacants (voir Figure 4.1).

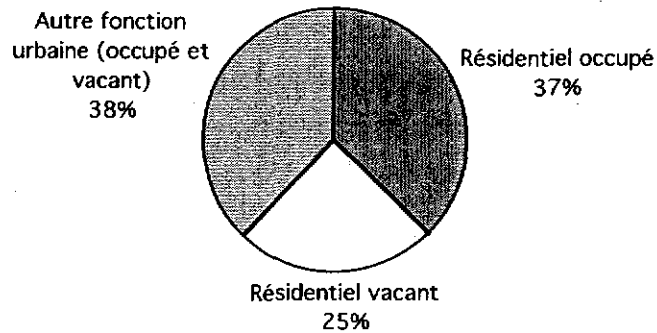


Figure 4.1 : Proportion de la fonction résidentielle sur l'ensemble du territoire d'étude restreint

Dans la zone montréalaise, on constate que la fonction résidentielle (occupé ou vacant) occupe moins de la moitié du territoire. En outre, seul 10 % du territoire est disponible pour le développement résidentiel, ce qui représente 6,5 km² (voir Figure 4.2).

À Laval Est tout comme dans la Couronne Nord-Est, la situation est tout autre. Plus des deux tiers du territoire est voué (occupé ou vacant) à la fonction résidentielle et plus du quart est disponible pour de la construction résidentielle, soit 11,0 km² à Laval Est et 39,5 km² dans la Couronne Nord-Est (voir Figure 4.3 et Figure 4.4).

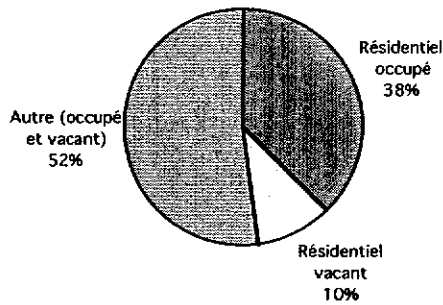


Figure 4.2 : Proportion de la fonction résidentielle - Montréal Nord-Est

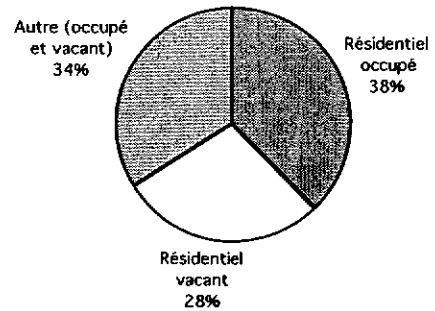


Figure 4.3 : Proportion de la fonction résidentielle - Laval Est

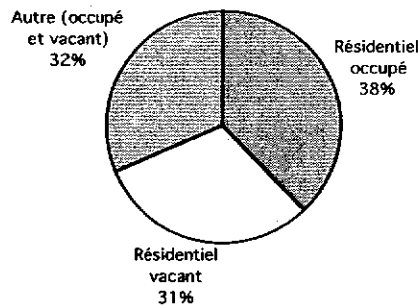


Figure 4.4 : Proportion de la fonction résidentielle - Couronne Nord-Est

On constate que 61 % (ou 88,1 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, 21 % (ou 30,1 km²) et 18 % (ou 25,8 km²) du territoire zoné résidentiel (voir Figure 4.5).

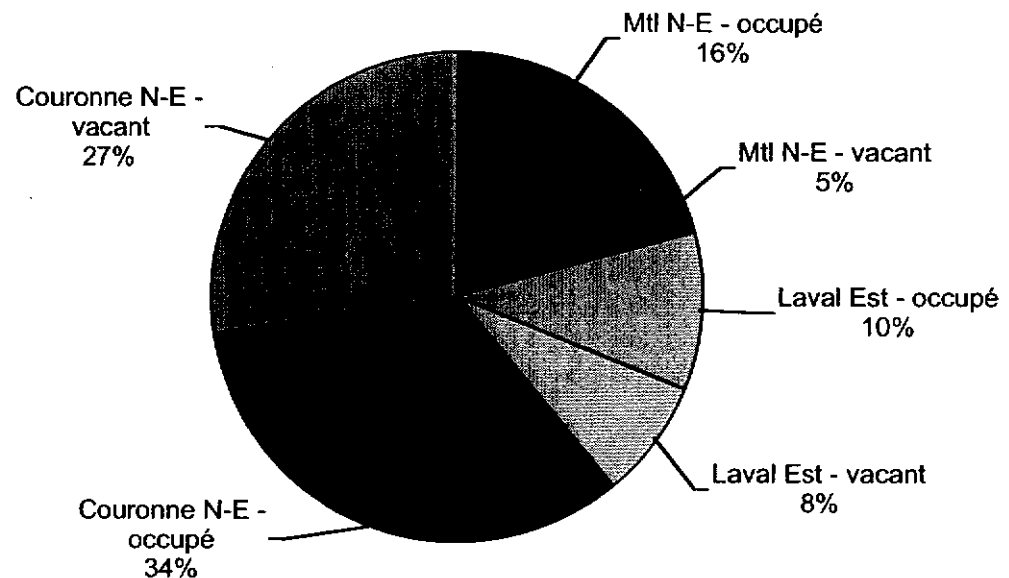


Figure 4.5 : Répartition de la fonction résidentielle (occupé ou vacant) entre les trois zones

Pour apprécier véritablement les potentiels de développement résidentiel, il n'y a pas que l'espace disponible au sol qui joue un rôle, mais aussi les stratégies de densité locative ou, autrement dit, d'exploitation de l'espace vertical. Ainsi, comme en témoigne le Tableau 4.1, les densités de logements sont beaucoup plus élevées dans la zone de Montréal Nord-Est que dans les zones de Laval Est et la Couronne Nord-Est. Ainsi, Montréal Nord-Est accueille environ 4 fois plus de logements par kilomètre carré que Laval Est et plus de 5 fois plus que la Couronne Nord-Est. Ainsi, en jumelant les superficies de terrain disponible pour des développements résidentiels et les densités actuelles, le potentiel théorique d'unités de logement a pu être calculé. Il est de 34 161 pour Montréal Nord-Est, de 15 349 pour Laval Est et de 37 614 pour la Couronne Nord-Est. Donc, au total pour le territoire, cela représente 87 124 unités de logement.

Tableau 4.1 :
Densités d'occupation du sol dans les trois zones et le territoire d'étude

Zone	Résidentiel occupé (km ²)	Nombre de logis	Nombre de logis/km ²	Résidentiel vacant (km ²) ¹	Potentiel de logis
Montréal Nord-Est ¹	23,4	122 978	5 255,47	6,5	34 161
Laval Est	14,8	20 652	1 395,37	11,0	15 349
Couronne Nord-Est	48,6	46 280	952,26	39,5	37 614

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.

4.3. ACTIVITÉS DE CONSTRUCTION RÉSIDENTIELLE

Pour la période de 1995 à 2001, huit mille six cent quatre-vingt-dix-neuf (8 699) unités de logement ont été mises en chantier dans le territoire d'influence immédiat de l'autoroute 25. Cela représente une production annuelle moyenne de mille deux cents quarante-deux (1 242) unités, dont plus de 50 % a eu cours à l'intérieur de la MRC des Moulins. En termes de poids, la portion du territoire située sur l'Île de Montréal a capté un peu plus de 30 % et Laval Est, moins de 15 %.

Il est nécessaire de noter que pour l'évaluation des impacts du parachèvement de l'A-25, il aurait été préférable de retirer la partie "est" de Lachenaie et la ville de La Plaine de l'aire d'influence « résidentielle ». Dans le premier cas, la production qui y a lieu est principalement reliée au marché de la MRC L'Assomption (Repentigny, Le Gardeur, St-Sulpice, etc.), tandis que pour l'ancienne ville de La Plaine (maintenant annexée aux villes de Terrebonne et Lachenaie), son éloignement fait en sorte qu'elle ne sera que marginalement touchée³ par le parachèvement de l'A-25. Nous avons tout de même conservé l'ensemble du territoire d'étude défini initialement, mais gardons en tête que, pour la Couronne Nord-Est, cela est susceptible de surestimer la croissance et le potentiel de développement.

³ Des améliorations au réseau local de transport routier menant à La Plaine sont à ce titre préalables à une reprise vigoureuse des mises en chantier locales. Cependant, au niveau résidentiel, La Plaine ne fait pas partie des secteurs de développement jugés prioritaires selon le schéma d'aménagement révisé de la MRC des Moulins qui vient juste d'être déposé.

Tableau 4.2 :
Volumes annuels de mises en chantier résidentielles dans l'aire d'influence de l'autoroute 25, 1995-2001

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Total
Montréal N-E¹	146	153	489	472	722	369	528	2 849
Anjou	11	27	191	175	98	149	272	893
Montréal-Nord	9	10	2	12	23	22	31	109
Saint-Léonard	5	8	18	177	181	131	88	608
Rivière-des-Prairies	121	108	278	108	420	67	137	1 239
Laval Est²	121	106	121	141	196	173	184	1 042
Couronne N-E	594	591	758	619	708	769	769	4 808
Territoire d'étude	861	850	1 368	1 232	1 626	1 311	1 481	8 699

¹ Incluant le secteur St-Michel Nord.

² Pour le secteur "est" de Laval sont inclus les anciens quartiers Duvernay, St-Vincent-de-Paul et St-François.

Source : SCHL. 2002. Volumes annuels de production : compilations spéciales et données brutes de production par municipalité.

On remarque que les volumes de mise en chantier dans la partie de la Couronne Nord-Est et de Laval Est de notre territoire d'étude sont plus stables que ceux de Montréal. Sur la période 1995-2001, dans ces deux sous-zones, on peut noter une tendance à l'augmentation des volumes de mises en chantier. Sur l'Île de Montréal, la variabilité des volumes annuels de mises en chantier n'est guère surprenante car la disponibilité de terrains y est plus limitée qu'en banlieue, en particulier comparativement à la Couronne Nord-Est, comme nous l'avons constaté précédemment. De plus, la réglementation de zonage est plus complexe à Montréal, ce qui augmente les délais d'émission des permis. Enfin, les constructions multifamiliales, dont la présence et le marché de construction sont plus importants à Montréal, accroissent l'imprévisibilité du marché du fait de leurs temps de construction généralement plus longs.

5. PORTRAIT DE LA FONCTION INSTITUTIONNELLE

5.1. VOCATIONS

Les activités institutionnelles, pour la plupart, servent directement les citoyens. Dans ces cas, le principal facteur de localisation est la proximité d'une masse critique de gens.

En outre, dans les domaines de la santé, de la sécurité, de l'éducation et des institutions religieuses en particulier, la proximité d'un service minimum de base fait en sorte qu'on peut retrouver des institutions associées à ces services disséminées sur le territoire. Cependant, l'offre de services plus spécialisés, ayant donc une clientèle potentielle située dans un bassin territorial plus vaste, nécessiteront des établissements institutionnels moins nombreux mais d'envergure plus imposante. Il y a donc une hiérarchie parmi les types d'établissements de services institutionnels.

Les besoins de la population envers les institutions peuvent changer dans le temps, en particulier face aux institutions locales. Par exemple, dans le domaine des institutions religieuses, la baisse de fréquentation des églises catholiques et protestantes porte non seulement à ne pas en construire davantage, mais même à modifier la vocation des établissements existants. Les écoles primaires sont un autre exemple d'institutions pour lesquelles les besoins dans un territoire donné peuvent changer et doivent être réévalués périodiquement.

Les établissements institutionnels peuvent être classés selon leur vocation :

Enseignement : garderies, écoles primaires et secondaires, cégeps, universités et écoles spécialisées et techniques.

Santé : hôpitaux, cliniques, CLSC, centres de soins de longue durée, centres de soins psychologiques, centres de services sociaux, centre de réadaptation.

Religieux : églises, mosquées et autres.

Gouvernemental : centres administratifs, hôtels de ville.

Culturel : musées, théâtres, salles de spectacles, bibliothèques.

Loisirs : arénas, centres de loisirs, parcs et espaces verts aménagés.

Services publics : pompiers, policiers, bureaux de poste, approvisionnement d'énergie (Hydro-Québec, principalement), prisons.

Pour chaque zone, nous donnerons les superficies institutionnelles occupées et vacantes. Des compléments d'information sur les établissements d'enseignement, les établissements de santé ainsi que les principales fonctions gouvernementales et de services publics peuvent être trouvés en annexe C. Pour les besoins de la présente étude, nous nous sommes concentrés sur quelques-unes de ces vocations.

5.2. SUPERFICIES OCCUPÉES ET VACANTES

Sur l'ensemble du territoire d'étude, la fonction institutionnelle couvre 12,5 kilomètres carrés sur 230,9 km², soit 5,4 %.

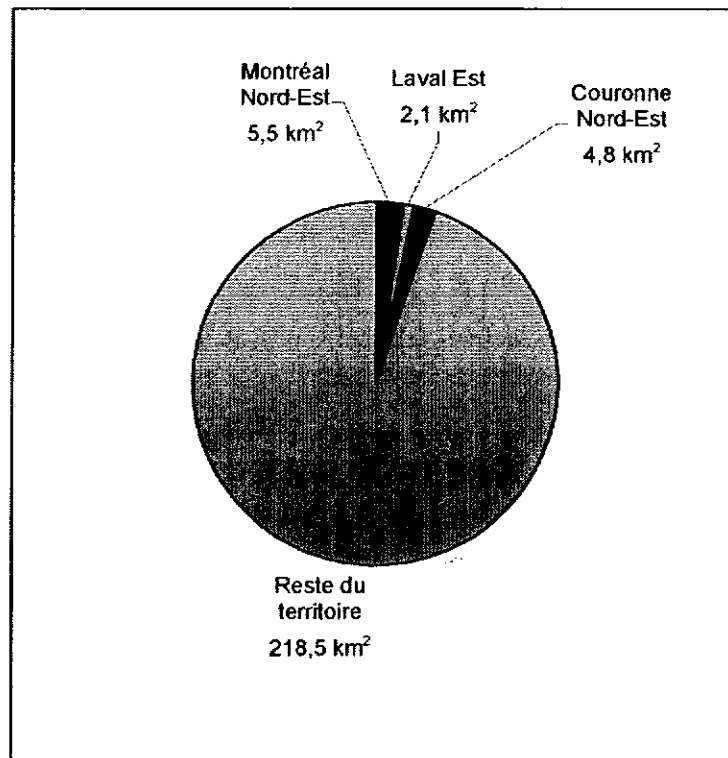


Figure.5.1 : Part des superficies institutionnelles dans chacune des trois zones par rapport à l'ensemble du territoire d'étude

Si l'on examine la répartition, entre les trois zones, des superficies institutionnelles occupées, on constate que Montréal Nord-Est et la Couronne Nord-Est y consacrent chacune une

superficie d'un ordre de grandeur similaire (environ 5 km²), alors qu'à Laval Est le territoire voué à cette occupation est environ deux fois et demie plus petit (2,1 km²).

Rappelons qu'il n'est pas possible de savoir quelles sont les superficies de terrains non bâties dédiées à un usage institutionnel puisque cette fonction est incluse dans la catégorie « urbain autre ». Par contre, les démarches effectuées auprès des planificateurs des principales fonctions institutionnelles ne laissent pas présager la venue de nouvelles implantations majeures.

5.3. ACTIVITÉS DE CONSTRUCTION INSTITUTIONNELLES

Les constructions de nature institutionnelle dans la grande région de Montréal ont nécessité des investissements de l'ordre de 300 millions de dollars par année en 1998, 1999 et 2000. Les zones de Montréal Nord-Est ainsi que la Couronne Nord-Est vont chercher autour de 4 % à 6 % de cette somme. Cependant, on constate que la part d'investissements à Montréal semble diminuer, alors que celle de la Couronne Nord-Est semble augmenter (voir Tableau 5.1).

Pour ce qui est de Laval, sa part d'investissements par rapport à la RMRM va de 4 % à près de 8 %. À partir du Tableau 5.2, on peut constater que la part de constructions, en termes de superficies de plancher, ayant lieu dans Laval Est est très variable d'une année à l'autre.

Tableau 5.1 :
Valeur des constructions institutionnelles à Montréal ('000\$)

	1998	1999	2000
Montréal Nord-Est	20 353	10 057	6 599
Anjou	1 253	285	0
Montréal-Nord	1 100	5 172	6 599
Rivière des Prairies et Pointe aux Tremble	18 000	4 600	nd
Île de Montréal	177 469	146 457	166 647
Laval (ensemble de la Ville)	23 437	10 881	26 618
Couronne Nord-Est	13 444	17 423	20 190
La Plaine	5 206	1 186	1 500
Lachenaie	2 095	10	771
Mascouche	1 639	2 575	2
Terrebonne	4 375	10 020	17 909
Ste-Anne-des-Plaines	129	3 632	8
RMRM	300 466	240 047	327 518

Source : Statistique Canada, 1998, 1999, 2000.

Tableau 5.2 :
Nouvelles superficies de plancher de bâtiments institutionnels à Laval

	1998	1999	2000
Laval-Est : Duvernay, St-Vincent-de-Paul, Saint-François	2 775 m ²	6 120 m ²	557 m ²
Laval total	14 273 m ²	8 051 m ²	24 193 m ²
Part du secteur 1 dans Laval	19 %	76 %	2 %

Source : Ville de Laval, 2001, 2000, 1999.

6. ÉLABORATION DES SCÉNARIOS DE CROISSANCE

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

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

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

Nous avons donc effectué une sélection de tendances qui nous apparaissent les plus importantes. Des scénarios de base sont d'abord élaborés, puis, au chapitre suivant, des scénarios spécifiquement construits pour les fonctions résidentielle et institutionnelle sont bâtis.

6.1. SCÉNARIO 1 : JEU DES FORCES DU MARCHÉ

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

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

RMRM. De plus, selon le Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, la révision actuelle des schémas d'aménagement a donné lieu à des demandes d'exclusion de terres agricoles de la part des MRC, adressées à la CPTAQ. La MRC des Moulins est d'ailleurs mentionnée parmi celles ayant fait ce type de demande pour des terres situées près de l'autoroute 40, dans sa partie est. Dans la même veine, les milieux naturels (berges, zones humides et boisés) auraient accusés des pertes de 44 % de superficie entre 1986 et 1994, selon une étude de l'INRS-Urbanisation (Sénécal et al, 2000 *in* MAMM, 2001). Néanmoins, les terres agricoles étant, en principe, protégées par la loi, nous jugeons qu'il est de mise de ne pas les inclure dans les superficies à développer. D'ailleurs, un moratoire sur les terres agricoles est actuellement à l'étude. Pour ce qui est des milieux naturels, certains comportent des obstacles physiques importants, alors que d'autres font clairement partie du patrimoine culturel et écologique que la population et divers groupes veilleront à protéger. Cela dit, dans le cadre de la présente étude, il a été choisi de poser l'hypothèse que ces terres demeureront intouchées dans l'horizon de l'analyse demandée, soit 20 ans.

3. La demande d'espaces à des fins résidentielles, commerciales et institutionnelles connaîtra un rythme de croissance à la baisse au cours des 20 prochaines années.
4. L'offre d'espaces disponibles et adéquats pour la construction est largement suffisante sur le territoire pour absorber toute la croissance prévue.
5. La croissance économique future du Québec, et la demande future d'espaces industriels en particulier, dépend largement des succès du Québec au plan de son commerce extérieur et de sa capacité d'accueillir des entreprises de classes nationale et mondiale beaucoup plus que la demande intérieure.
6. La localisation des occupations (et, donc, des activités économiques) suivra les conditions du marché : prix des terrains, espaces disponibles, niveau de taxation, proximité des lieux d'activités.

6.2. SCÉNARIO 2 : CONSOLIDATION ÉTATIQUE

Pour le deuxième scénario, la prémisse choisie se base sur l'hypothèse d'une action gouvernementale interventionniste quant à l'orientation et la localisation de toutes les formes de développement du territoire. Le ministère des Affaires municipales et de la Métropole a émis une directive cadre sur le développement et l'aménagement du territoire de la grande

région de Montréal en 2004, qui constituera le fondement pour l'évaluation du schéma d'aménagement qui sera soumis éventuellement par la Communauté métropolitaine de Montréal. En outre, nous posons l'hypothèse que les interventions gouvernementales iraient fortement dans le sens des orientations énoncées dans ce document.

En termes de localisation du développement, les orientations énoncées suggèrent de favoriser le centre de l'agglomération, ce qui exclut la majeure partie de notre territoire, là où les espaces sont disponibles, ainsi que dans les pôles secondaires de développement (Montréal Nord-Est fait partie des pôles secondaires : Anjou-Mercier), c'est-à-dire qui concentrerait tout nouveau développement dans les territoires urbains actuels, avec une préférence pour la centralité et les pôles socio-économiques déjà en place.

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

Ce scénario sous-tend la décontamination des terrains contaminés dans le centre urbain. L'île de Montréal compte 4 200 hectares de terrains contaminés nécessitant un coût moyen de décontamination de 300 000 \$ par hectare, soit 1,3 milliard de \$ (MAMM, 2001). Il semble que l'on retrouve plusieurs de ces terrains dans l'est de Montréal, mais pas nécessairement dans notre territoire d'étude.

7. CONDITIONS RÉGIONALES ET PERSPECTIVES À LONG TERME AVEC ET SANS LE LIEN

La section qui suit présente certaines perspectives régionales qui permettent de porter un jugement sur la performance relative des pôles sous-régionaux. Ce contexte prévisionnel permet également de situer notre territoire et ses possibilités de croissance économique du secteur résidentiel et du secteur institutionnel avec et sans le parachèvement de l'autoroute 25.

7.1. RÉSIDENTIEL

À notre avis, une infrastructure de transport comme le parachèvement anticipé de l'autoroute 25 jusqu'à l'A-440 ne génère pas, à elle seule, du développement et ce, d'autant plus que ladite autoroute serait à péage. Un coût annuel minimum de 500 \$ et pouvant atteindre 1 000 \$ pour un automobiliste serait envisagé si l'on retenait l'hypothèse d'un tarif variant de 1\$ à 2\$ par passage. Elle contribue toutefois à créer ou modifier le potentiel de mise en valeur d'un (des) territoire(s) donné(s) en changeant son (leur) accessibilité, par rapport à d'autres sites sis dans le Grand Montréal. Il va sans dire que les territoires adjacents au corridor autoroutier seront plus particulièrement touchés que ceux qui en sont plus éloignés.

Il est également nécessaire de considérer l'impact potentiel des autres infrastructures de transport majeures prévues sur le territoire d'étude ou à proximité. Mentionnons que la mise en fonction de la ligne de trains de banlieue Mascouche/Montréal est à l'étude par l'Agence métropolitaine de transport. D'autre part, le projet de prolongement de la ligne 5 du métro jusqu'à Anjou envisagé dans le Plan de gestion des déplacements pour la région métropolitaine de Montréal pourrait également modifier les comportements de déplacement des gens ainsi que la localisation des activités dans la zone de Montréal Nord-Est.

7.1.1. PERSPECTIVES

Les perspectives que l'on peut anticiper pour les dix à vingt prochaines années relèvent de nombreux facteurs. Le premier et le plus important concerne sans contredit les perspectives

démographiques qui indiquent une baisse continue de la croissance de la population au Québec, suite à la baisse de fécondité et à un solde migratoire éventuellement plus faible. Pour chaque région, et particulièrement dans le cas du Grand Montréal, l'histoire démontre toutefois que la métropole peut se distinguer du comportement provincial. À ce titre, on constate que la reprise vigoureuse de l'économie montréalaise au cours des dernières années a drainé localement nombre de personnes des autres régions du Québec.

Ensuite, dans la région métropolitaine, il est démontré que le choix de localisation des gens suit les fluctuations des cycles économiques. D'une manière générale, lors d'une période de croissance économique, le centre de l'agglomération est favorisé, alors qu'en période de récession, les banlieues sont favorisées. Ce facteur est généralement présent en trame de fond, mais il peut être compensé par d'autres phénomènes.

Ainsi, au-delà du ralentissement de la croissance démographique et des cycles économiques, le vieillissement de la population anticipé d'ici 2021 fait en sorte que le nombre et le type de ménages prendront une allure différente. Le nombre de ménages devrait en fait demeurer à la hausse jusqu'en 2021 et les ménages âgés prendre un poids sans cesse croissant, dans la foulée du cheminement démographique des *baby-boomers*. Une telle conjoncture est surtout favorable aux milieux plus urbains et, par conséquent, la partie montréalaise de l'aire d'influence de l'A-25 en profitera plus que l'est de Laval et la MRC des Moulins. Néanmoins, une banlieue comme le Grand Terrebonne vieillira elle aussi et ce, d'autant plus que des résidences pour personnes âgées s'y trouvent déjà et que d'autres projets s'y implanteront.

Selon notre propre vision de la dynamique actuelle, on peut s'appuyer sur diverses hypothèses basées sur la conjoncture socio-économique suivantes :

Scénario tendanciel : production annuelle dans le Grand Montréal qui totaliserait dix mille (10 000) logements par année pour la période de 2002 – 2015.

Hypothèse minimum (8 000 logements /an de 2002 – 2015) :

ralentissement économique dans le Grand Montréal;

retour vers les « régions » et chute du solde migratoire favorable à Montréal.

Hypothèse maximum (12 500 logements /an de 2002 – 2015)⁴

forte immigration (autres régions du Québec et extérieur);

hausse du taux de formation des ménages.

Le Tableau 7.1 donne des estimés de mises en chantier résidentielles pour la région de Montréal, la zone d'étude ainsi que les sous-zones pour chacune de ces hypothèses.

Tableau 7.1 :
Estimations du volume annuel (2002-2015) de mises en chantier dans l'aire d'influence du parachèvement de l'autoroute 25

	Moyenne annuelle mises en chantier (1995-2001)	Scénario Tendancier	Hypothèses alternatives	
			minimum	maximum
Région métropolitaine	12 500 (1992-2001)	10 000	8 000	12 000
Île de Montréal				
Part de marché		35 %	35 %	35 %
Nb. d'unités		3 500	2 800	4 200
Nord-Est de Montréal	400			
Part du marché de l'Île		15 %	15 %	15 %
Nb. d'unités		525	420	630
Laval Est	165	175	150	200
MRC des Moulins	690	750	725	800
Territoire d'étude A-25	1 255	1 450	1 295	1 630

Source : Calculs et hypothèses de Pierre Bélanger, économiste.

Du total métropolitain, il est raisonnable d'avancer que 35 % des activités de construction résidentielle pourraient se réaliser sur l'Île de Montréal et un 15 % de ce total dans la partie nord-est. Cela représente un peu plus de 5 % des mises en chantier du Grand Montréal, volume auquel on ajouterait de 150 à 200 unités pour la partie est de Laval, selon le scénario en cause.

Pour ce qui est de la MRC des Moulins, entre 725 et 800 unités par année peuvent être anticipées et ce, dans le sillage de la performance historique récente. À ce titre, on peut avancer l'hypothèse que le contrôle plus serré du développement résidentiel des banlieues, recherché par le gouvernement provincial et la CMM, pourrait restreindre ces prévisions

⁴ Le niveau de 12 500 correspond en fait à la moyenne des activités lors de la période de 1992 – 2001 dans de la région métropolitaine de Montréal.

alors que le parachèvement de l'autoroute 25, dans la mesure où ce lien améliore l'accessibilité et la mobilité des résidents de la MRC des Moulins, pourrait au contraire accélérer les développements prévus. Ce dernier territoire devrait en pratique capter jusqu'à 55 % du volume du territoire d'étude prévu pour la prochaine décennie, soit quelque 725 unités par année dans le cas de l'hypothèse minimum.

Le résultat tendanciel s'établit à 1 450 unités de logement sur une base annuelle, comparativement à plus ou moins mille deux cents ($\pm 1\ 200$) lors de la période 1995 – 2001. Cet écart n'est guère surprenant car, historiquement, les volumes de mises en chantier ont souvent été supérieurs à la moyenne des activités des 5 – 10 dernières années (comme en 1989 – 1991 dans le nord-est de l'île – près de 1 000 unités – ou pour 1987 – 1990 dans la MRC des Moulins – 1 850 unités par année). D'autre part, les projections ci-avant considèrent l'influence du parachèvement de l'autoroute 25 jusqu'à l'A-440 et ce, à court ou moyen termes (d'ici 2008 au maximum).

Ces résultats s'appuient aussi sur une analyse des disponibilités de terrains que l'on recense dans la zone d'influence de l'autoroute 25. D'une part, à Rivière-des-Prairies (une part de Montréal Nord-Est), les terrains résiduels sont encore en bon nombre et leur accessibilité sera largement améliorée avec le parachèvement de l'A-25, au-delà du boulevard Henri-Bourassa. La mise en valeur de l'Île d'Argent⁵ pourrait contribuer à cette bonne performance durant la période de prévision (2002–2015). À Anjou, Montréal-Nord et dans la partie nord du quartier St-Michel, quoique les inventaires fonciers soient plus faibles et imprévisibles, la production pourrait ne pas être aussi marginale que l'on peut le croire à première vue.

D'autre part, à Laval, les projets « Val des Brises » et celui sur le site du Groupe Cutler peuvent recevoir des volumes substantiels de maisons unifamiliales, tout comme le quartier St-François.

Finalement, dans le cas de la MRC des Moulins, l'ajout d'un équipement structurant comme une autoroute est de nature à contribuer au maintien de l'attrait résidentiel dudit territoire auprès des clientèles locales, lavalloise et montréalaise. Par surcroît, cette région enregistre actuellement un essor économique particulièrement élevé et il est fort probable que ce

⁵ Un territoire qui jouxte l'A-25 et dont la mise en valeur est depuis déjà longtemps planifiée par le groupe 7-frères.

dynamisme, surtout industriel⁶, se maintiendra, particulièrement si le vaste parc d'affaires prévu à la limite ouest de la ville de Terrebonne prend son envol lors des 2–3 prochaines années.

En pratique, nous estimons que l'hypothèse la plus probable de mises en chantier se situe autour de mille trois cents (1 300) unités de logement par année. Il va sans dire que des fluctuations plus ou moins importantes pourront voir le jour d'une année (période) à l'autre d'ici 2015. Par exemple, pour 2002–2003, voire même jusqu'en 2005, les mises en chantier devraient poursuivre leur lancée positive et l'on pourrait éventuellement enregistrer un volume métropolitain de quinze mille (15 000) mises en chantier. La dernière fois que le Grand Montréal a connu une telle performance, c'est en 1992, soit il y a dix ans déjà. Sur un horizon de quinze (15) ans, une récession économique quelconque aura aussi, sans contredit, lieu et, plus le temps passera, plus les effets de la démographie se feront graduellement sentir.

Si l'on ajoute à ces prévisions l'effet d'un contrôle étatique sur les développements du territoire en faveur du centre de l'agglomération, il est de notre avis que l'on peut retrancher 5 % de croissance à la zone de Laval Est et 15 % de croissance à la zone de la Couronne Nord-Est. Cela n'aurait pas d'effet sur la zone de Montréal Nord-Est, considérée comme étant centrale puisque sur l'île de Montréal et à proximité du pôle de développement Anjou. Cela signifie que, comparativement au scénario tendanciel, Laval Est pourrait compter une dizaine de mises en chantier de moins annuellement (165 plutôt que 175) et la Couronne Nord-Est une centaine de moins (650 plutôt que 750).

7.1.2. CONCLUSIONS SUR LES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL

Les retombées résidentielles du parachèvement anticipé de l'autoroute 25 jusqu'à l'A-440 pourraient être significatives si elles se traduisent, comme nous le pensons, par 100 à 200 unités de logement supplémentaires. Dans le cas actuel, nous estimons que les retombées principales se feront probablement sentir au niveau résidentiel davantage sur l'Île de Montréal. Du côté montréalais, les répercussions pourraient s'étendre au sud de l'A-40 jusque dans le quartier Mercier et la ville de St-Léonard, du fait que ces milieux de vie offriront une nouvelle accessibilité à la clientèle métropolitaine.

⁶ Plusieurs nouvelles implantations industrielles ont vu le jour ces dernières années dans la MRC des Moulins, mais il est probable que le rythme s'estompera lors de la prochaine décennie.

Du fait que le pont sera à péage, impliquant, selon les hypothèses actuelles, un déboursé de l'ordre de 500 \$ à 1 000 \$ par année par automobiliste, les effets sur la partie lavaloise et la Couronne Nord-Est seront sans contredit plus faibles. À Laval Est, l'impact devrait être d'autant moins élevé que sa capacité d'attraction est plus faible que celui de la Couronne Nord-Est. En effet, le secteur de Laval Est est moins bien pourvu que les zones de Montréal et de la MRC des Moulins en termes de services publics et d'attraits socio-culturels. De plus, la qualité du terrain et certaines occupations actuelles du territoire, comme la présence de carrières, représentent également des caractéristiques moins attrayantes pour la localisation des ménages.

Certes, le parachèvement de l'autoroute 25 contribuera au désenclavement de cette zone et donnera un meilleur accès aux services et attraits situés à Montréal, ce qui pourrait générer un peu de développement résidentiel aux abords du lien autoroutier. Cependant, du fait que le lien sera payant, cet effet sera grandement tempéré. D'autre part, aucune implantation commerciale ou institutionnelle majeure n'est prévue actuellement sur ce territoire, les niveaux de population actuels et prévus ne pourraient les supporter ou les justifier, ce qui concoure à conclure que la zone de Laval Est n'est pas prisée pour le développement.

Enfin, nos projections de mises en chantier peuvent être interprétées comme une mesure de la « valeur ajoutée » par la nouvelle infrastructure. En fait, entre 100 et 200 unités résidentielles pourraient être construites annuellement suite à la mise en service de l'autoroute 25, en surplus de la moyenne historique des dernières années (cf. scénarios *minimum* et de base).

7.2. INSTITUTIONNEL

Les services institutionnels se développent en fonction de la localisation et des besoins de la population, afin de répondre le mieux possible aux besoins des citoyens, d'une manière équitable, tout en veillant à allouer les ressources efficacement. La localisation des services institutionnels est ainsi souvent commandée par des normes d'équipement en fonction des populations en place. Puisque les populations ont eu tendance à s'étaler et à croître vers la périphérie de l'agglomération montréalaise, l'offre de certains services publics a suivi et s'est aussi étalée vers la périphérie.

7.2.1. PERSPECTIVES

En termes d'équipements métropolitains, la région de Montréal compte (MAMM, 2001):

- 67 installations de traitement de l'eau potable (41 usines de traitement et 26 puits d'alimentation);
- 44 stations d'épuration des eaux usées;
- 37 installations d'enseignement supérieur (cégeps et universités) de même que de nombreux centres de formation professionnelle et d'éducation aux adultes;
- 148 établissements de santé et de services sociaux, dont une vingtaine de centres hospitaliers de soins généraux et spécialisés.

Dans le contexte métropolitain d'une population qui croît d'une manière progressive et qui vieillit, des investissements sont à prévoir dans les infrastructures et les services publics de la région, en particulier dans les services de santé. En outre, dans la grande région de Montréal, des investissements de 1 825 millions de dollars dans les centres hospitaliers et ambulatoires devraient se réaliser d'ici 2010.

Sur le plan des infrastructures scolaires, il y a lieu de distinguer les grandes institutions, dont la clientèle est régionale, des petites institutions locales (écoles primaires et, dans une certaine mesure, secondaires) qui suivent davantage les besoins des populations localement. Dans les dernières années, le déplacement d'une bonne part des ménages comptant des enfants vers les banlieues a mené à de nouvelles constructions en périphérie de l'agglomération, alors que les infrastructures du centre s'en trouvent délaissées. Ainsi, sur le plan régional, les ressources allouées aux infrastructures scolaires ne sont pas utilisées de façon optimale. Dans les cinq dernières années, 14 écoles du centre de l'agglomération ont dû être réaffectées à d'autres usages. Même la demande pour les institutions de niveau supérieur se fait sentir dans la périphérie, comme en témoigne l'ouverture d'un collège à Terrebonne et d'un campus universitaire à Longueuil (MAMM, 2001).

En outre, pour l'année 2000-2001, voici comment étaient répartis les projets d'immobilisation des réseaux des commissions scolaires, des cégeps et des universités dans la RMRM.

Tableau 7.2 :
Projets d'immobilisation* des réseaux des commissions scolaires, des cégeps et des universités dans la RMRM, 2000-2001 (en millions de dollars)

	Écoles primaires et secondaires		Cégeps		Universités		Total	
	Coût MEQ	% de RMRM	Coût MEQ	% de RMRM	Coût MEQ	% de RMRM	Coût MEQ	% de RMRM
Couronne sud	8,5	16,5					8,5	9,7
Couronne nord (incluant Laval)	29,5	57,0					29,5	33,9
Île de Montréal	13,8	26,5	20,3**	100,0	15,0***	100,0	49,1	56,4
Total RMRM	51,8	100,0	20,3	100,0	15,0	100,0	87,1	100,0

* On entend par immobilisation la construction ou l'agrandissement d'un bâtiment scolaire.

** Le montant total a été accordé au Collège John-Abbott pour l'acquisition d'un bâtiment.

*** Le montant total a été accordé à l'Université McGill.

Source : MAMM, 2001.

En termes de perspective, il est plus difficile d'établir quelle sera l'évolution de la fonction institutionnelle dans la grande région de Montréal à long terme comparativement au résidentiel par exemple. Les déterminants de l'offre de ces services dépendent, d'une part, des politiques gouvernementales et, d'autre part, de l'évolution des besoins de la population. Les deuxièmes peuvent se projeter dans le futur plus aisément que les premiers, quoique des incertitudes demeurent, en particulier lorsque l'on traite de zones géographiques plus restreintes.

Au plan politique, les changements de gouvernement ou de leadership aux divers paliers gouvernementaux génèrent parfois des virages dans la planification des infrastructures publiques. Mentionnons la réforme actuelle dans le secteur de la santé, les fusions municipales, la politique des garderies à 5 \$, toutes ces politiques et orientations sont à même de modifier l'offre d'infrastructures et leur localisation.

Dans le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région de Montréal*, le gouvernement statue qu'il compte maintenir et améliorer les équipements et les services collectifs en maximisant leurs retombées sur le milieu urbanisé. Il enjoint donc la CMM, en concertation avec les entités gouvernementales concernées, à privilégier une localisation et une utilisation optimale des équipements collectifs en réponse aux besoins économiques et sociaux de la population (MAMM, 2001). Ces propos ne sont pas porteurs de multiples nouveaux développements.

7.2.2. CONCLUSIONS SUR LES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT INSTITUTIONNEL

Notre hypothèse de départ quant aux perspectives de croissance au plan institutionnel, suite à la mise en place du lien autoroutier payant de l'A-25, est qu'elles croîtront essentiellement par ricochet de la croissance démographique. Il est de notre avis que le lien en lui-même ne favorisera pas directement la croissance des fonctions institutionnelles dans notre territoire d'étude.

Rappelons que l'on prévoit que de 100 à 200 unités de logement additionnelles pourraient s'ajouter à la moyenne des 1 200 unités de logement annuelles observées dans les dernières années. Puisque, dans notre territoire d'étude, on compte environ 2,5 personnes par logement, l'ajout locatif attribuable directement au parachèvement de l'autoroute 25 est susceptible d'alimenter la population de notre territoire de 250 à 500 personnes de plus annuellement. À l'horizon de 2021, cela équivaut à 5 000 à 10 000 personnes de plus. Par rapport à la croissance démographique anticipée actuellement par le MTQ (35 000 personnes de plus), cela représente près de 15 % à 30 % de plus. Cela n'est pas négligeable et pourrait avoir un effet sur les besoins institutionnels du territoire.

Il est de notre avis que ce supplément démographique se répartira entre les trois zones et parmi les classes d'âge selon les mêmes tendances de base observées. Cela dit, en nous basant sur les projections de développement de la fonction résidentielle, la zone du territoire situé à Montréal est celle qui devrait ressentir davantage les effets de la mise en service de l'autoroute 25 quant au développement de la fonction institutionnelle.

Les projections de population réalisées par le MTQ (Desgagnés, 2002), quant à elles, prévoient une augmentation de 10 % de la population de notre zone, ce qui représente près de 44 000 personnes. Ces prévisions sont indépendantes des ajouts de résidences que pourrait entraîner le parachèvement de l'autoroute. Par sous-zone, le portrait de l'augmentation relative et absolue est le suivant : Montréal Nord-Est, 8 % ou 20 437 personnes; Laval Est, 8 % ou 4 284 personnes; et la Couronne Nord-Est, 15 % ou 19 065 personnes. Il est donc à prévoir que les services de protection publique (services de police, de pompier et d'ambulance) devront être ajustés en conséquence. Pour ce qui est des autres types de services publics et d'institutions, les variations de demande dépendront essentiellement de la répartition de la population par classe d'âge.

Le Tableau 7.3 présente les perspectives d'évolution de la population par classe d'âge. À ces catégories d'âge correspondent des comportements ou des besoins communs. En voici une brève description :