



# Évolution de l'occupation industrielle

DOCUMENT DE RÉFÉRENCE



## **Avant-propos**

L'étude *Évolution de l'occupation industrielle* a été réalisée en 2004 par le *Groupe Gauthier Biancamano Bolduc* dans le cadre des travaux d'élaboration du *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement* de la Communauté métropolitaine de Montréal. La pertinence de cette étude, même si certaines données ont changé depuis les sept dernières années, permet à la Communauté de l'utiliser comme document de référence pour la réalisation de son *Projet de Plan métropolitain d'aménagement et développement*.



**Communauté métropolitaine  
de Montréal**

**ÉVOLUTION DE L'OCCUPATION INDUSTRIELLE**

**ANALYSE RETROSPECTIVE POUR  
FINS DE PLANIFICATION**

**27 FEVRIER 2004**



**TABLE DES MATIÈRES**

<b>1. INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
<b>2. APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE</b>	<b>2</b>
2.1 L'Analyse de l'évolution de l'occupation industrielle	2
2.2 L'Analyse quantitative de l'évolution de l'occupation industrielle depuis 1972	2
<b>3. L'ÉVOLUTION DE L'OCCUPATION INDUSTRIELLE</b>	<b>4</b>
3.1 Avant 1950 : première industrialisation de Montréal	4
3.2 1950-1971 : Émergence de secteurs industriels dans les zones périphériques de l'île de Montréal	6
3.3 1972-1999 : Consolidation des activités industrielles sur l'île de Montréal et expansion en couronnes nord et sud	8
<b>4. LES ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL À VENIR</b>	<b>13</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>13</b>
<b>LISTE DES TABLEAUX</b>	
Tableau 1 Superficies occupées à des fins industrielles entre 1972-1999	8
Tableau 2 Consommation annuelle moyenne d'espace à des fins industrielles	11
Tableau 3 Variation de la superficie occupée à des fins industrielles	12
<b>LISTE DES CARTES</b>	
Cartes 1 et 2 Évolution de l'occupation manufacturière, 1890-1929	5
Carte 3 Évolution de l'occupation industrielle 1972-1999	10
<b>ANNEXE</b>	
Évolution de l'occupation industrielle 1972-1999 : cartes par secteurs de la CMM	

## 1. **INTRODUCTION**

Le présent rapport a pour objectifs de documenter la Communauté métropolitaine de Montréal en ce qui a trait à l'évolution de l'occupation industrielle sur le territoire métropolitain et de servir de document de référence pour fins de planification.

Le rapport présente une analyse rétrospective de l'évolution de l'occupation industrielle pour l'ensemble du territoire de la CMM, depuis la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle jusqu'à 1999. Cette analyse permet tout particulièrement de mesurer le rythme du développement de l'occupation industrielle de la période 1972-1999 et, ultimement, de mieux comprendre la structure de l'occupation industrielle qui façonne, encore aujourd'hui, le territoire métropolitain. L'analyse nous mène enfin à identifier les enjeux à tenir en compte dans la planification des activités industrielles pour l'ensemble du territoire de la CMM.

## **2. APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE**

L'analyse de l'évolution de l'occupation industrielle se veut à la fois qualitative et quantitative, et repose sur différents documents de référence existants ou produits expressément pour ce mandat.

### **2.1 L'ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DE L'OCCUPATION INDUSTRIELLE**

L'analyse de l'occupation industrielle repose essentiellement sur une revue de la littérature et sur l'analyse des cartes disponibles. Entre autres, les ouvrages de Robert Lewis, Raphaël Fischler, Jean-Claude Marsan et de David B. Hannah ont inspiré ce survol de l'évolution de l'occupation industrielle sur le territoire métropolitain.

### **2.2 L'ANALYSE QUANTITATIVE DE L'ÉVOLUTION DE L'OCCUPATION INDUSTRIELLE DEPUIS 1972**

L'analyse quantitative porte sur l'espace industriel consommé depuis 1972 et repose en grande partie sur la carte de l'évolution de l'occupation industrielle entre 1972 et 1999 produite pour ce dossier par le Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc (GGBB), ainsi que sur les données provenant de cette carte au moyen de la planimétrie.

#### **Carte de l'évolution de l'occupation industrielle 1972-1999**

Cette carte illustre la consommation d'espace à des fins industrielles pour le territoire de la CMM situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

La carte a été réalisée en deux étapes :

- La première étape est l'identification des aires d'affectation industrielle existantes en 1999 pour l'ensemble du territoire de la CMM. Deux documents de référence ont servi à identifier les secteurs industriels : la carte du zonage en 1999 du territoire de la CMM produite par le ministère des Transports du Québec (MTQ) et la carte des grandes affectations du territoire interprétées, produite par la Communauté urbaine de Montréal (CUM) en 1996. Certains ajustements ont aussi été apportés en fonction de notre connaissance du territoire ainsi que pour exclure les sites d'enfouissement et d'extraction (carrière, sablière).
- La seconde étape est la cartographie de l'espace consommé à des fins industrielles pour chacun des secteurs industriels identifiés par interprétation de photographies aériennes. Les années de références souhaitées étaient 1971, 1981, 1991 et 2001. Cependant, pour des raisons de disponibilité des photographies aériennes, les années de référence retenues sont 1972, 1982, 1990 (Montréal et Laval) et 1992 (reste du territoire), ainsi que 1999.

Le résultat illustre la superficie occupée à des fins industrielles pour une année donnée à l'intérieur des aires d'affectation industrielle identifiées. Sont considérés occupés les terrains industriels devenus vacants ou réaffectés à d'autres fonctions (commercial, résidentiel) au cours de la période d'analyse. Par ailleurs, toute superficie non identifiée comme occupée à l'intérieur des aires d'affectation industrielle (espaces non colorés à l'intérieur des aires d'affectation industrielle sur la carte 3 et les cartes en annexe) peut représenter, entre autres, des terrains vacants, des terrains occupés par des fonctions autres qu'industrielles, des zones tampon ainsi que des terrains industriels réservés pour l'expansion future d'une industrie existante.

### 3. L'ÉVOLUTION DE L'OCCUPATION INDUSTRIELLE

La présente section rappelle les grands traits de l'évolution de l'occupation industrielle du territoire (entreprises de transformation, commerces de gros, entreposage, camionnage, centre de recherches, laboratoires et autres) depuis les débuts de l'industrialisation de Montréal. Ce survol présente les différentes phases de l'occupation industrielle qui façonne le territoire de la CMM. Ces phases sont :

- **Avant 1950** – concentration des industries manufacturières dans les secteurs centraux de Montréal, près des voies de transport maritime et ferroviaire ;
- **Entre 1950 et 1971** – émergence des secteurs industriels dans les zones périphériques de l'île de Montréal ;
- **Entre 1972 et 1999** – expansion de l'occupation industrielle, notamment à l'extérieur de l'île de Montréal, sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal.

#### 3.1 AVANT 1950 : PREMIÈRE INDUSTRIALISATION DE MONTRÉAL

Le développement industriel a connu son premier essor à Montréal vers la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle. Montréal était alors à l'avant-garde de la révolution industrielle canadienne.

La construction du canal de Lachine en 1825 et son agrandissement en 1843-48 puis en 1873-85 ont eu un impact structurant sur le développement industriel de Montréal. À ses abords, plusieurs industries s'implantent, dont des moulins à farine, des manufactures de clou, des scieries et des fonderies. De plus, l'ouverture du canal a contribué à l'accroissement du volume de transport maritime faisant ainsi du port de Montréal l'un des plus importants en Amérique du Nord. En 1850, le canal de Lachine regroupe déjà la plus importante concentration d'industries au Canada.<sup>1</sup>

À la fin du 19<sup>e</sup> siècle et au début du 20<sup>e</sup> siècle, on assiste à une certaine dispersion des activités industrielles (voir cartes 1 et 2). Auparavant concentrées dans la zone urbaine centrale, les activités industrielles manufacturières se déplacent vers la périphérie. Ainsi se développent de nouveaux secteurs manufacturiers<sup>2</sup>:

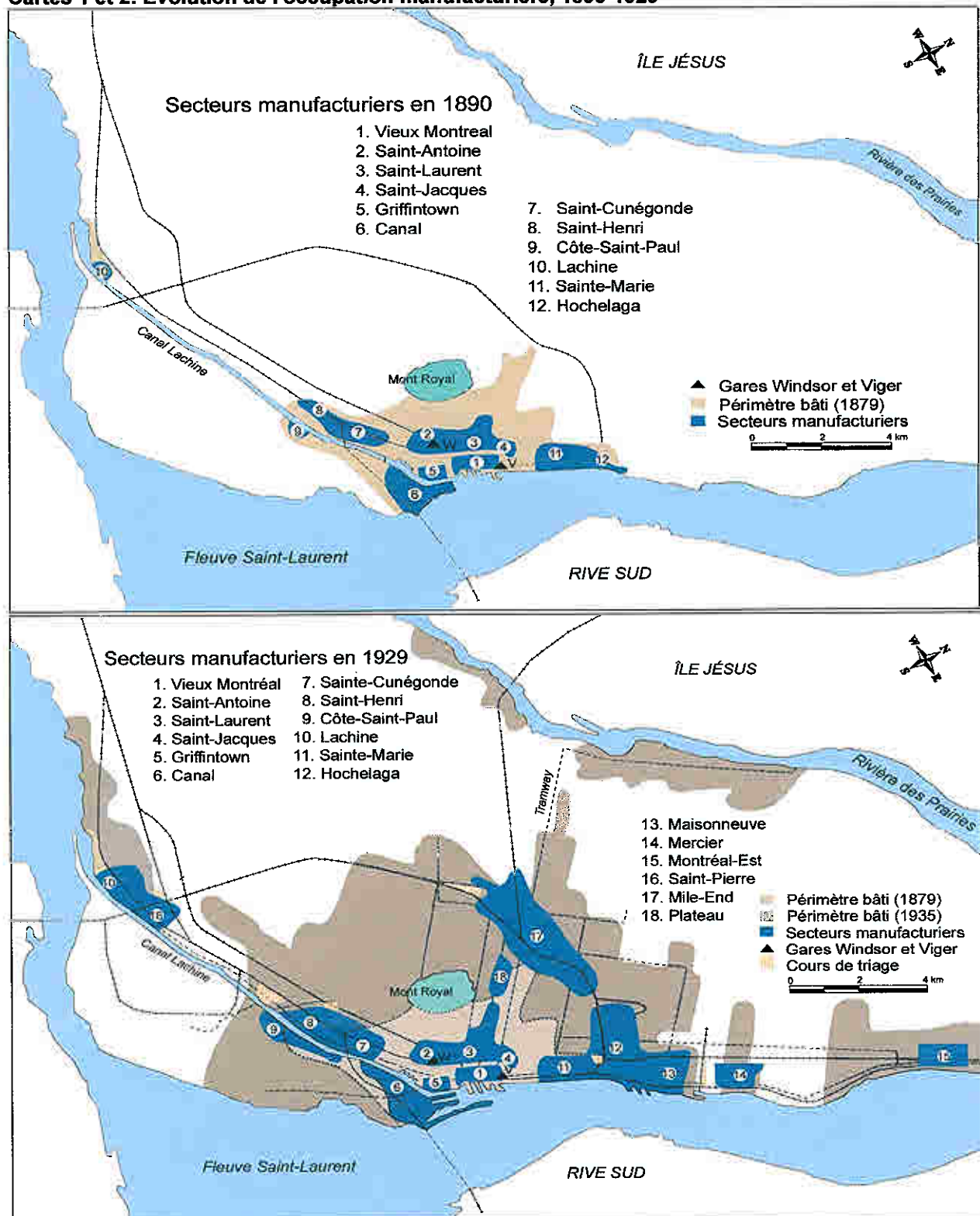
- Vers l'est : Maisonneuve, Mercier et Montréal Est, avec la venue de deux nouvelles lignes de chemin de fer desservant la zone portuaire. Sainte-Marie et Hochelaga qui représentent un emplacement de choix pour l'établissement de l'industrie lourde, étant donné la proximité du port et de la voie ferrée du Canadien Pacifique.
- Vers l'ouest : Côte-Saint-Paul, Saint-Pierre et Lachine. Les industries s'implantent aux abords du corridor ferroviaire et du canal de Lachine. Le canal permet notamment l'eau requise à des fins d'énergie et de processus de production pour les industries<sup>3</sup>.
- Vers le nord : Mile-End et Plateau, avec l'ouverture de la voie ferrée du CN vers le nord.

<sup>1</sup> *Industrial Architecture of Montreal* – <http://digital.library.mcgill.ca/industrial/intro.html>

<sup>2</sup> Lewis, Robert: *Manufacturing Montreal, The Making of an Industrial Landscape, 1850-1930*, The Johns Hopkins Press, 2000

<sup>3</sup> Marsan, Jean-Claude: *Montréal en évolution*, Méridien architecture, 1994

**Cartes 1 et 2: Évolution de l'occupation manufacturière, 1890-1929**



Source: Lewis, Robert, *Manufacturing Montreal, The Making of an industrial Landscape 1850-1930*, The John Hopkins Press, 2000

Simultanément, la zone urbaine de Montréal prend de l'expansion. Au départ, elle est délimitée au nord par le mont Royal, à l'ouest par Lachine et à l'est par Hochelaga. En 1930, la zone urbaine s'étend au nord jusqu'à la cour de triage d'Outremont (*Outremont Yards*), à l'ouest au-delà de Lachine (aux abords de la voie ferrée) et à l'est jusqu'à Montréal-Est. Il en va de même pour les activités industrielles manufacturières. Pour la même période, la superficie totale occupée par ces activités passe de 500 ha à quelques 2 000 ha<sup>4</sup>.

Ce desserrement des activités industrielles semble s'expliquer en partie par les facteurs suivants :

- La disponibilité de grands terrains à prix abordables;
- La proximité des bassins de main-d'œuvre qui sont établis en périphérie;
- La présence d'infrastructures de transport – le canal de Lachine, le port, les voies ferrées et le tramway.

À cette époque, à l'instar des grandes agglomérations américaines, l'armature industrielle à Montréal est caractérisée par :

- Le regroupement de manufactures (vêtements, cuir, caoutchouc, tabac, etc.) à l'intérieur des vieux secteurs, près du centre-ville. Les industries y sont implantées à même la trame urbaine et à proximité des quartiers ouvriers;
- L'implantation d'industries lourdes aux abords des voies ferrées et du réseau de la voie maritime (cours de triage, port, canal de Lachine etc.).

### 3.2 1950-1971 : ÉMERGENCE DE SECTEURS INDUSTRIELS DANS LES ZONES PÉRIPHÉRIQUES DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

La période d'après guerre se caractérise par l'émergence de secteurs industriels dans les banlieues de l'île de Montréal. Cette expansion des activités industrielles suit la tendance générale de migration vers la banlieue, phénomène observé partout en Amérique du Nord. Cette migration est d'abord le fait des ménages, puis des activités commerciales et finalement des usines et des bureaux.<sup>5</sup>

L'expansion urbaine de Montréal, entre 1946 et 1960, se déroule en l'absence de modification majeure du réseau de transport existant; ce sont les tramways et les trains de banlieue qui contribuent à l'étalement urbain vers les zones périphériques de l'île de Montréal.<sup>6</sup>

À partir de 1960, la croissance de la région de Montréal se transforme avec l'utilisation accrue des modes de transport individuels: l'automobile et le camion. La pression démographique engendrée par le *baby boom* de l'après-guerre<sup>7</sup>, les incitatifs d'accès à la propriété (programme d'accès au

<sup>4</sup> Selon les plans, à petite échelle, inclus dans Lewis, Robert, *Manufacturing Montreal, The Making of an Industrial Landscape, 1850-1930*, The Johns Hopkins Press, 2000

<sup>5</sup> Fischler, Raphaël, *Forme urbaine, développement métropolitain et mobilité des personnes métropolitain*, Université McGill, 2002

<sup>6</sup> Office de planification et de développement du Québec, *L'espace urbain : éléments d'urbanisation*, 1979

<sup>7</sup> La population de la région s'est accrue de près de 70% en l'espace de 17 ans, passant de 1 280 000 en 1944 à 1 540 000 en 1952, puis 2 160 000 en 1961. (Source : Fischler, Raphaël, *Forme urbaine, développement métropolitain et mobilité des personnes métropolitain*, Université McGill, 2002)

financement hypothécaire par l'entremise de la SCHL) et le rythme fulgurant de la croissance du parc automobile (de 171 000 automobiles immatriculées en 1945 à plus de 2 000 000 en 1975<sup>8</sup>) exercent une pression énorme sur le réseau routier. La tenue de l'exposition universelle de 1967 à Montréal accélère la construction du réseau d'autoroutes desservant la région de Montréal.

Le développement industriel de la région métropolitaine est grandement influencé par ce nouveau réseau d'autoroutes et par l'usage grandissant du camionnage. Les entreprises recherchent des sites offrant accessibilité et visibilité, à proximité des axes autoroutiers et de leurs croisements. Sur l'île de Montréal, les activités industrielles se développent aux abords du boulevard Métropolitain (A-40), du chemin de la Côte-de-Liesse (A-520), qui dessert l'aéroport de Dorval et de l'autoroute transcanadienne reliant Montréal à Toronto (A-20) (voir la carte 3).

En résumé, les principaux facteurs qui influencent la localisation des activités industrielles au cours de cette période sont :

- L'accessibilité routière et la visibilité.
- Le prix et la taille du terrain : en raison des besoins en espace engendrés par les nouveaux systèmes de production et par des agrandissements prévisibles, les entreprises recherchent de grands terrains à prix abordables, disponibles en périphérie.
- Les bassins de main-d'œuvre : les entreprises veulent se rapprocher de la main-d'œuvre, qui se déplace progressivement vers la périphérie.
- La concentration des entreprises : les entreprises cherchent à s'implanter à proximité de secteurs d'activités industrielles compatibles.

Au cours de la période 1950 à 1971, Montréal perd son statut de cœur industriel du Canada. Jusqu'à cette période, Montréal profitait pleinement de son positionnement privilégié entre l'Angleterre et le Canada. L'économie canadienne commençant à s'intégrer de plus en plus avec celle des États-Unis, la ville de Toronto se voit privilégiée et reçoit un nombre grandissant d'investissements américains. De plus, les sièges sociaux commencent à quitter Montréal pour s'implanter à Toronto. À partir des années 1960, Toronto devient la métropole financière et commerciale du Canada et Montréal commence à perdre des industries manufacturières<sup>9</sup>.

L'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, en 1959, a aussi favorisé l'essor économique de l'Ontario. Dans ce nouveau contexte d'intégration de l'économie canadienne avec celle des États-Unis, la localisation géographique de l'Ontario est privilégiée au sein du réseau navigable des grands lacs et de la Voie maritime.

L'utilisation grandissante du camionnage par les industries comme mode de transport pour les marchandises engendrera le déclin de certaines zones industrielles traditionnelles de Montréal telle que le canal de Lachine qui sera fermé à la navigation en 1970, et les cours de triage ferroviaire (la cour Glenn, les usines Angus et autres).

---

<sup>8</sup> Hanna, David B., *Les réseaux de transport et le développement urbain à Montréal*, Université du Québec à Montréal, 1997

<sup>9</sup> Linteau, Paul-André, *Les Affaires.com - Montréal ou la traversée du désert*, 20 février 2003 (<http://www.lesaffaires.com>)

### 3.3 1972-1999 : CONSOLIDATION DES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL ET EXPANSION EN COURONNES NORD ET SUD

Le développement des activités industrielles au cours la période 1972-1999 se caractérise par deux phénomènes majeurs : consolidation sur l'île de Montréal et expansion de l'occupation industrielle à l'extérieur de l'île.

L'occupation industrielle sur le territoire de la CMM au cours de cette période connaît une croissance importante. La superficie totale occupée par des activités industrielles a doublé au cours de cette période. Passant de 7 505 hectares en 1972 à 15 129 hectares en 1999. Pour Laval, Longueuil et la couronne nord, la superficie occupée à des fins industrielles s'est accrue de 606%, de 472% et de 279% (voir tableau 1 et carte 3).

**Tableau 1 – Superficies occupées à des fins industrielles entre 1972 et 1999 (ha)**

Secteurs	1972	1982	1992 (1)	1999	Croissance 72-99
Couronne nord - secteur est	270	390	571	706	161,5%
Couronne nord - secteur ouest	119	215	498	770	547,1%
<b>Total Couronne nord</b>	<b>389</b>	<b>605</b>	<b>1069</b>	<b>1476</b>	<b>279,4%</b>
Couronne sud - secteur est	706	1121	1452	1525	116,0%
Couronne sud - secteur sud	187	420	586	660	252,9%
Couronne sud - secteur ouest	152	200	292	303	99,3%
<b>Total Couronne sud</b>	<b>1045</b>	<b>1741</b>	<b>2330</b>	<b>2488</b>	<b>138,1%</b>
<b>Laval</b>	<b>154</b>	<b>689</b>	<b>969</b>	<b>1087</b>	<b>605,8%</b>
<b>Longueuil</b>	<b>223</b>	<b>686</b>	<b>1112</b>	<b>1275</b>	<b>471,7%</b>
Montréal - secteur est	2340	2827	3136	3230	38,0%
Montréal - secteur centre	1421	1562	1604	1637	15,2%
Montréal - secteur ouest	1933	2915	3679	3936	103,6%
<b>Total Montréal</b>	<b>5694</b>	<b>7304</b>	<b>8419</b>	<b>8803</b>	<b>54,6%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>7505</b>	<b>11025</b>	<b>13899</b>	<b>15129</b>	<b>101,6%</b>

1. Pour Montréal et Laval, les photographies utilisées sont de 1990 et, pour le reste du territoire, elles sont de 1992

Source : superficies obtenues par planimétrie à partir de la carte « Évolution de l'occupation industrielle 1972-1999 » produite par GGBB pour la CMM en 2003

À Laval, Longueuil et Montréal, la croissance se concentre principalement à l'intérieur de quatre pôles (voir carte 3):







- Le pôle Saint-Laurent/Dorval, situé dans le secteur ouest de l'île de Montréal, aux abords de l'autoroute A-40.
- Le pôle Anjou/Montréal-Est, situé dans le secteur est de l'île de Montréal, aux abords de l'autoroute A-40.
- Le pôle Boucherville/Longueuil, situé aux abords de l'autoroute A-20, entre la route 132 et l'autoroute A-30.
- Le pôle Laval, situé au centre de Laval, soit au carrefour des autoroutes A-15 et A-440.

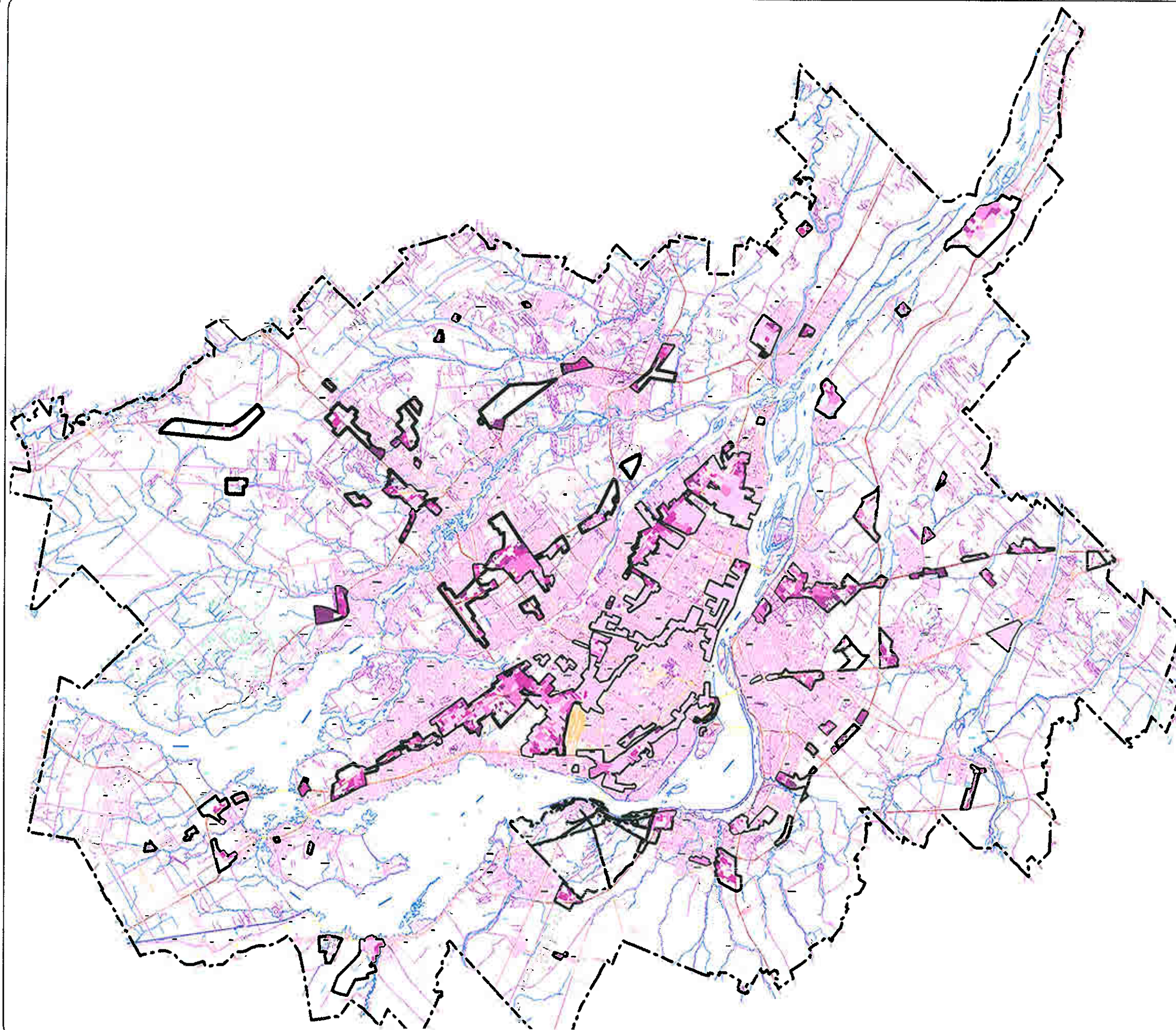
En couronne nord et en couronne sud, la croissance se concentre aux abords des autoroutes radiales (A-15 et A-20) et des nouvelles autoroutes circulaires (A-640 et A-30).



Communauté métropolitaine  
de Montréal

### Évolution de l'occupation industrielle 1972 - 1999

-  Occupation 1972
-  Occupation 1982
-  Occupation 1992
-  Occupation 1999
-  Limite aire d'affectation industrielle 1999
-  Limite C.M.M.



Février 2004

Carte 3



GRUPE SAUHER,  
BLANCHARD, BOUDUC  
urbanisme conseil

C'est entre les années 1972 et 1982 qu'il s'est consommé annuellement le plus d'hectares pour l'ensemble du territoire métropolitain, ce à l'exception de la couronne nord qui accuse un développement plus important entre les années 1992 et 1999 (voir tableau 2).

Pour l'ensemble du territoire de la CMM, au cours de la période 1972-1999, les plus forts gains annuels moyens d'espace occupé à des fins industrielles sont recensés sur les territoires de Laval, Longueuil et la couronne nord (voir tableau 2).

**Tableau 2 - Consommation annuelle moyenne d'espace à des fins industrielles**  
(superficies en hectares et gains annuels moyens)

Secteurs	Gain		Gain		Gain		Gain	
	1972-82	annuel moyen	1982-92(1)	annuel moyen	1992-99(2)	annuel moyen	1972-99	annuel moyen
Couronne nord - secteur est	12,0	3,7%	18,1	3,9%	19,3	3,1%	16,1	3,6%
Couronne nord - secteur ouest	9,6	6,1%	28,3	8,8%	38,9	6,4%	24,1	7,2%
<b>Total Couronne nord</b>	<b>21,6</b>	<b>4,5%</b>	<b>46,4</b>	<b>5,9%</b>	<b>58,1</b>	<b>4,7%</b>	<b>40,3</b>	<b>5,1%</b>
Couronne sud - secteur est	41,5	4,7%	33,1	2,6%	10,4	0,7%	30,3	2,9%
Couronne sud - secteur sud	23,3	8,4%	16,6	3,4%	10,6	1,7%	17,5	4,8%
Couronne sud - secteur ouest	4,8	2,8%	9,2	3,9%	1,6	0,5%	5,6	2,6%
<b>Total Couronne sud</b>	<b>69,6</b>	<b>5,2%</b>	<b>58,9</b>	<b>3,0%</b>	<b>22,6</b>	<b>0,9%</b>	<b>53,4</b>	<b>3,3%</b>
<b>Laval</b>	<b>53,5</b>	<b>16,2%</b>	<b>35,0</b>	<b>4,4%</b>	<b>13,1</b>	<b>1,3%</b>	<b>34,6</b>	<b>7,5%</b>
<b>Longueuil</b>	<b>46,3</b>	<b>11,9%</b>	<b>42,6</b>	<b>4,9%</b>	<b>23,3</b>	<b>2,0%</b>	<b>39,0</b>	<b>6,7%</b>
Montréal - secteur est	48,7	1,9%	38,6	1,3%	10,4	0,3%	33,0	1,2%
Montréal - secteur centre	14,1	1,0%	5,3	0,3%	3,7	0,2%	8,0	0,5%
Montréal - secteur ouest	98,2	4,2%	95,5	3,0%	28,6	0,8%	74,2	2,7%
<b>Total Montréal</b>	<b>161,0</b>	<b>2,5%</b>	<b>139,4</b>	<b>1,8%</b>	<b>42,7</b>	<b>0,5%</b>	<b>115,1</b>	<b>1,6%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>352,0</b>	<b>3,9%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>282,4</b>	<b>2,6%</b>
<b>Montréal et Laval</b>			<b>184,9</b>	<b>4,1%</b>	<b>104,0</b>	<b>2,2%</b>		
<b>Reste du territoire</b>			<b>139,5</b>	<b>2,0%</b>	<b>55,8</b>	<b>0,5%</b>		

1. Pour Montréal et Laval la période de référence porte sur 8 années

2. Pour Montréal et Laval la période de référence porte sur 9 années

Source : superficies obtenues par planimétrie à partir de la cartographie « Évolution de l'occupation industrielle 1972-1999 » produite par GGBB pour la CMM en 2003

Entre 1972 et 1999, 7624 hectares ont été consommés à des fins industrielles. 41% de cette superficie se retrouve sur le territoire de Montréal, principalement à l'intérieur des secteurs est et ouest. Cependant, le pouvoir d'attraction de Montréal a diminué au cours de cette période. À chaque décennie, la part de l'augmentation recensée sur le territoire de l'île de Montréal diminue. Entre 1972 et 1982, 46% de l'augmentation pour cette période était recensée sur le territoire de Montréal tandis qu'entre 1992 et 1999, c'est seulement 31%, soit 2% de moins qu'en couronne nord (voir tableau 3).

**Tableau 3 - Variation de la superficie occupée à des fins industrielles**  
(superficies en hectares et poids relatif par rapport à l'ensemble des secteurs)

Secteurs	1972-82	%	1982-92(1)	%	1992-99(2)	%	1972-99	%
Couronne nord - secteur est	120	3,4%	181	6,3%	135	11,0%	436	5,7%
Couronne nord - secteur ouest	96	2,7%	283	9,8%	272	22,1%	651	8,5%
<b>Total Couronne nord</b>	<b>216</b>	<b>6,1%</b>	<b>464</b>	<b>16,1%</b>	<b>407</b>	<b>33,1%</b>	<b>1087</b>	<b>14,3%</b>
Couronne sud - secteur est	415	11,8%	331	11,5%	73	5,9%	819	10,7%
Couronne sud - secteur sud	233	6,6%	166	5,8%	74	6,0%	473	6,2%
Couronne sud - secteur ouest	48	1,4%	92	3,2%	11	0,9%	151	2,0%
<b>Total Couronne sud</b>	<b>696</b>	<b>19,8%</b>	<b>589</b>	<b>20,5%</b>	<b>158</b>	<b>12,8%</b>	<b>1443</b>	<b>18,9%</b>
Laval	535	15,2%	280	9,7%	118	9,6%	933	12,2%
Longueuil	463	13,2%	426	14,8%	163	13,3%	1052	13,8%
Montréal - secteur est	487	13,8%	309	10,8%	94	7,6%	890	11,7%
Montréal - secteur centre	141	4,0%	42	1,5%	33	2,7%	216	2,8%
Montréal - secteur ouest	982	27,9%	764	26,6%	257	20,9%	2003	26,3%
<b>Total Montréal</b>	<b>1610</b>	<b>45,7%</b>	<b>1115</b>	<b>38,8%</b>	<b>384</b>	<b>31,2%</b>	<b>3109</b>	<b>40,8%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3520</b>	<b>100%</b>	<b>2874</b>	<b>100%</b>	<b>1230</b>	<b>100%</b>	<b>7624</b>	<b>100%</b>

1. Pour Montréal et Laval la période de référence porte sur 8 années

2. Pour Montréal et Laval la période de référence porte sur 9 années

Source : superficies obtenues par planimétrie à partir de la cartographie « Évolution de l'occupation industrielle 1972-1999 » produite par GGBB pour la CMM en 2003

#### 4. **LES ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL À VENIR**

Montréal a connu, depuis trente ans, une transformation importante de sa structure industrielle. Jadis basée sur l'industrie lourde et le secteur manufacturier, implantés aux abords du canal de Lachine, du port et des voies ferrées, cette structure se transforme au gré du développement de l'économie du savoir.

*« Parallèlement progressent les secteurs plus modernes, à productivité élevée, qui font appel à des technologies de pointe : aéronautique, pharmacie, microélectronique, matériel de communication. Une nouvelle base industrielle se met en place, où la part de la manufacture se restreint au profit de la conception et des services hautement spécialisés »<sup>10</sup>.*

La nouvelle entreprise suit toujours un patron de localisation traditionnel, c'est-à-dire influencé par l'accessibilité routière, la visibilité, la proximité de bassins d'emplois, la disponibilité de terrains adéquats. Mais deux facteurs semblent devenir de plus en plus importants : la proximité d'entreprises et d'institutions oeuvrant dans un domaine connexe et les aménités qu'offre le territoire d'accueil. Ce constat coïncide avec l'émergence des «grappes industrielles» dans certains secteurs donnés du territoire de la CMM, tels que :

- L'aérospatiale dans l'ouest de l'Île de Montréal;
- L'aéronautique à St-Laurent/Dorval et autour de l'aéroport de St-Hubert;
- Le pharmaceutique et le R&D à St-Laurent/Pointe-Claire;
- La bio-technologie au technoparc de Laval;
- La pétrochimie dans l'est de Montréal.

La qualité de l'environnement urbain devient aussi un facteur de localisation de premier ordre pour les entreprises de l'économie du savoir. Saint-Laurent et Laval sont des exemples de ce type d'environnement recherché : excellent accès autoroutier, proximité d'un aéroport international, qualité de l'aménagement des parcs d'entreprises, proximité de quartiers résidentiels de qualité, offre diversifiée de services et d'activités commerciales.

Cette mutation de la structure industrielle correspond à une nouvelle poussée d'occupation industrielle à l'échelle du territoire métropolitain. En tenant compte de notre héritage industriel et des besoins de la nouvelle industrie, les enjeux des prochaines décennies face à l'occupation industrielle semblent de trois ordres :

- L'identification des secteurs les plus propices à répondre aux besoins des nouvelles entreprises de l'économie du savoir;
- La valorisation des espaces industriels les plus performants et attractifs;
- La réutilisation des espaces industriels laissés vacants et disponibles.

Ces enjeux sont de nature à conditionner toute démarche de planification de l'occupation industrielle sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

---

<sup>10</sup> Claude Manzagol et Christopher R. Bryant, *Montréal 2001 – Visages et défis d'une métropole*, Les Presses de l'Université de Montréal, 1998

## **BIBLIOGRAPHIE**

FISCHLER, RAPHAËL, *Forme urbaine, développement métropolitain et mobilité des personnes métropolitain*, Université McGill, 2002

HANNA, DAVID B., *Les réseaux de transport et le développement urbain à Montréal*, Université du Québec à Montréal, 1997

INDUSTRIAL ARCHITECTURE OF MONTREAL: <http://digital.library.mcgill.ca/industrial/intro.html>

LEWIS, ROBERT, *Manufacturing Montreal, The Making of an Industrial Landscape, 1850-1930*, The Johns Hopkins Press, 2000

Linteau, Paul-André, *LesAffaires.com - Montréal ou la traversée du désert*, 20 février 2003 (<http://www.lesaffaires.com>)

MANZAGOL, CLAUDE ET BRYANT, CHRISTOPHER R., *Montréal 2001 – Visages et défis d'une métropole*, Les Presses de l'Université de Montréal, 1998

MARSAN, JEAN-CLAUDE: *Montréal en évolution*, Méridien architecture, 1994

OFFICE DE PLANIFICATION ET DE DÉVELOPPEMENT DU QUÉBEC, *L'espace urbain : éléments d'urbanisation*, 1979

**ANNEXE**







---

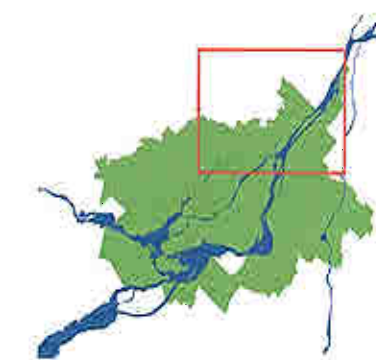
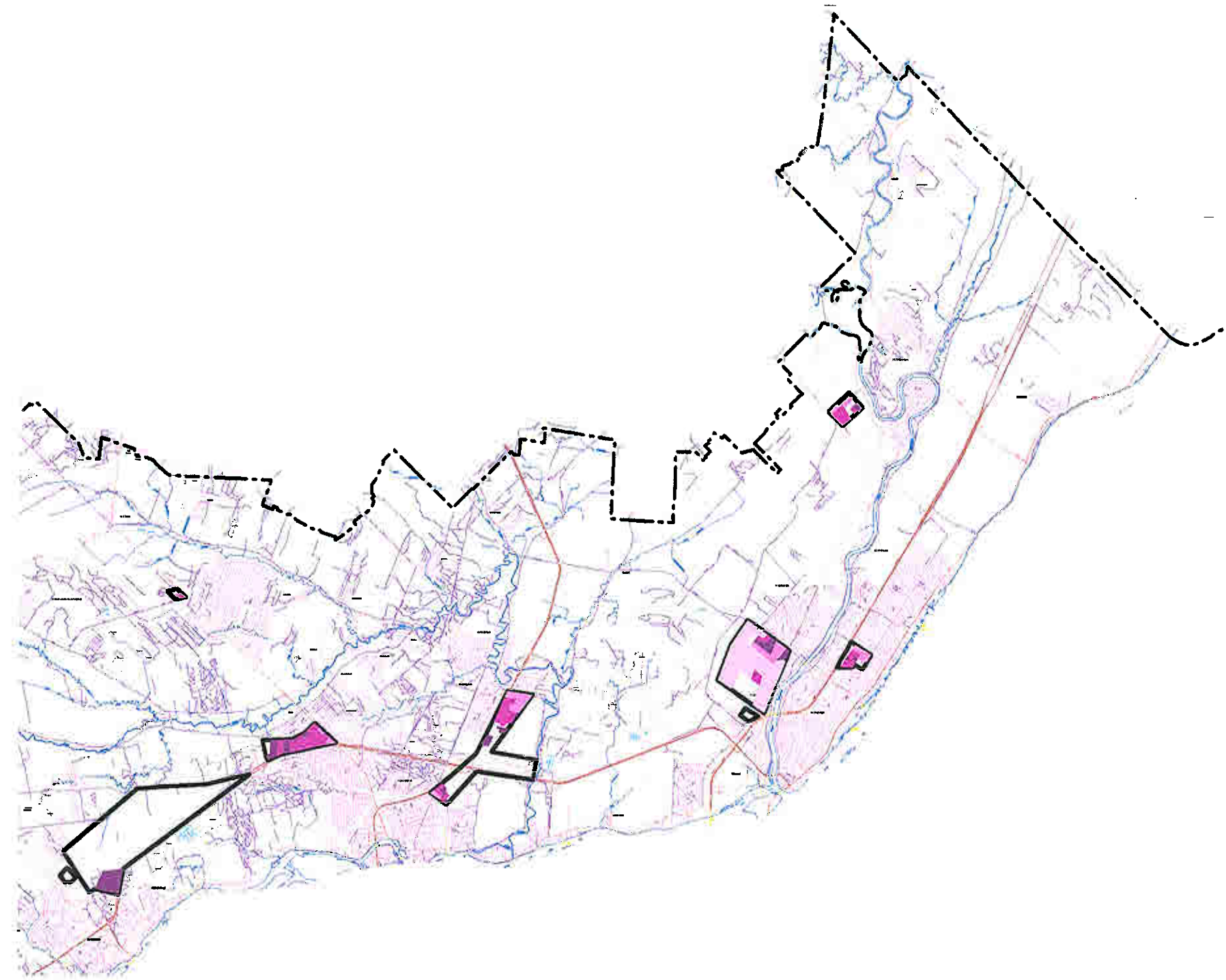
**Évolution de l'occupation industrielle 1972-1999 : cartes par secteurs de la CMM**



Communauté métropolitaine  
de Montréal

### Évolution de l'occupation industrielle 1972 - 1999

-  Occupation 1972
-  Occupation 1982
-  Occupation 1992
-  Occupation 1999
-  Limite aire d'affectation industrielle 1999
-  Limite C.M.M.



Février 2004







Couronne nord - secteur est





Communauté métropolitaine  
de Montréal

### Évolution de l'occupation industrielle 1972 - 1999

-  Occupation 1972
-  Occupation 1982
-  Occupation 1992
-  Occupation 1999
-  Limite aire d'affectation industrielle 1999
-  Limite C.M.M.



Février 2004

Couronne nord - secteur ouest









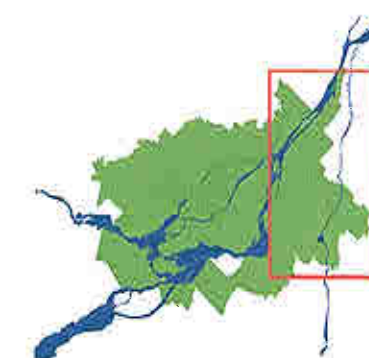
GROUPE GAUTHIER  
BIANCAMANO, BOLOGNE  
urbanistes associés



Communauté métropolitaine  
de Montréal

### Évolution de l'occupation industrielle 1972 - 1999

-  Occupation 1972
-  Occupation 1982
-  Occupation 1992
-  Occupation 1999
-  Limite aire d'affectation industrielle 1999
-  Limite C.M.M.



Février 2004

- Couronne sud - secteur est
- Longueuil









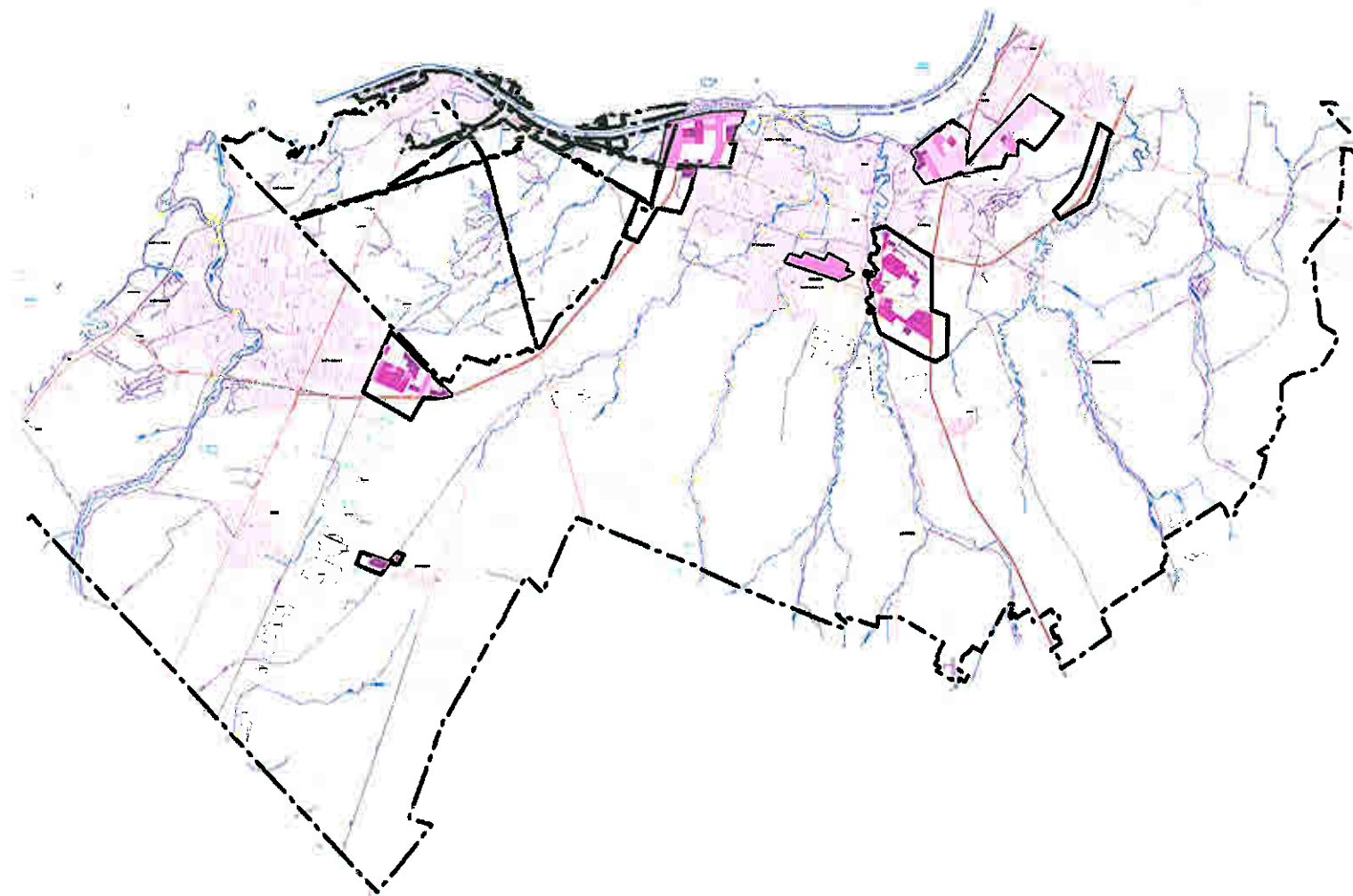
GROUPE SAUTIER  
BIANCAMANO, BÉLÉQUE  
urbanisme conseil



Communauté métropolitaine  
de Montréal

### Évolution de l'occupation industrielle 1972 - 1999

-  Occupation 1972
-  Occupation 1982
-  Occupation 1992
-  Occupation 1999
-  Limite aire de affectation industrielle 1999
-  Limite C.M.M.



Février 2004

Couronne sud - secteur sud









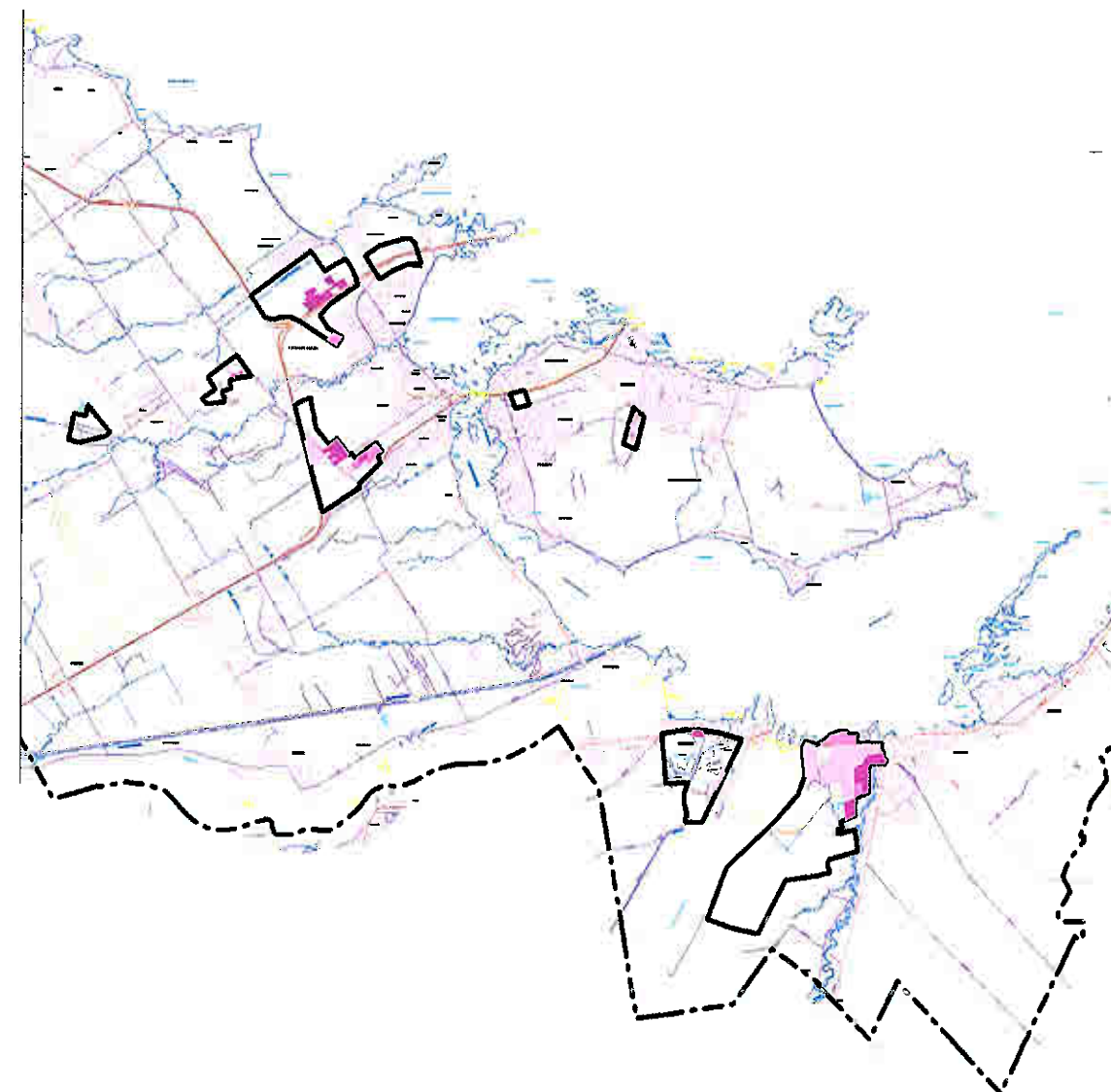
GROUPE GAUTHIER,  
BIANCAMANO, BOLDUC  
urbanistes-consultants



Communauté métropolitaine  
de Montréal

### Évolution de l'occupation industrielle 1972 - 1999

-  Occupation 1972
-  Occupation 1982
-  Occupation 1992
-  Occupation 1999
-  Limite aire d'affectation industrielle 1999
-  Limite C.M.M.



Février 2004

Couronne sud - secteur ouest







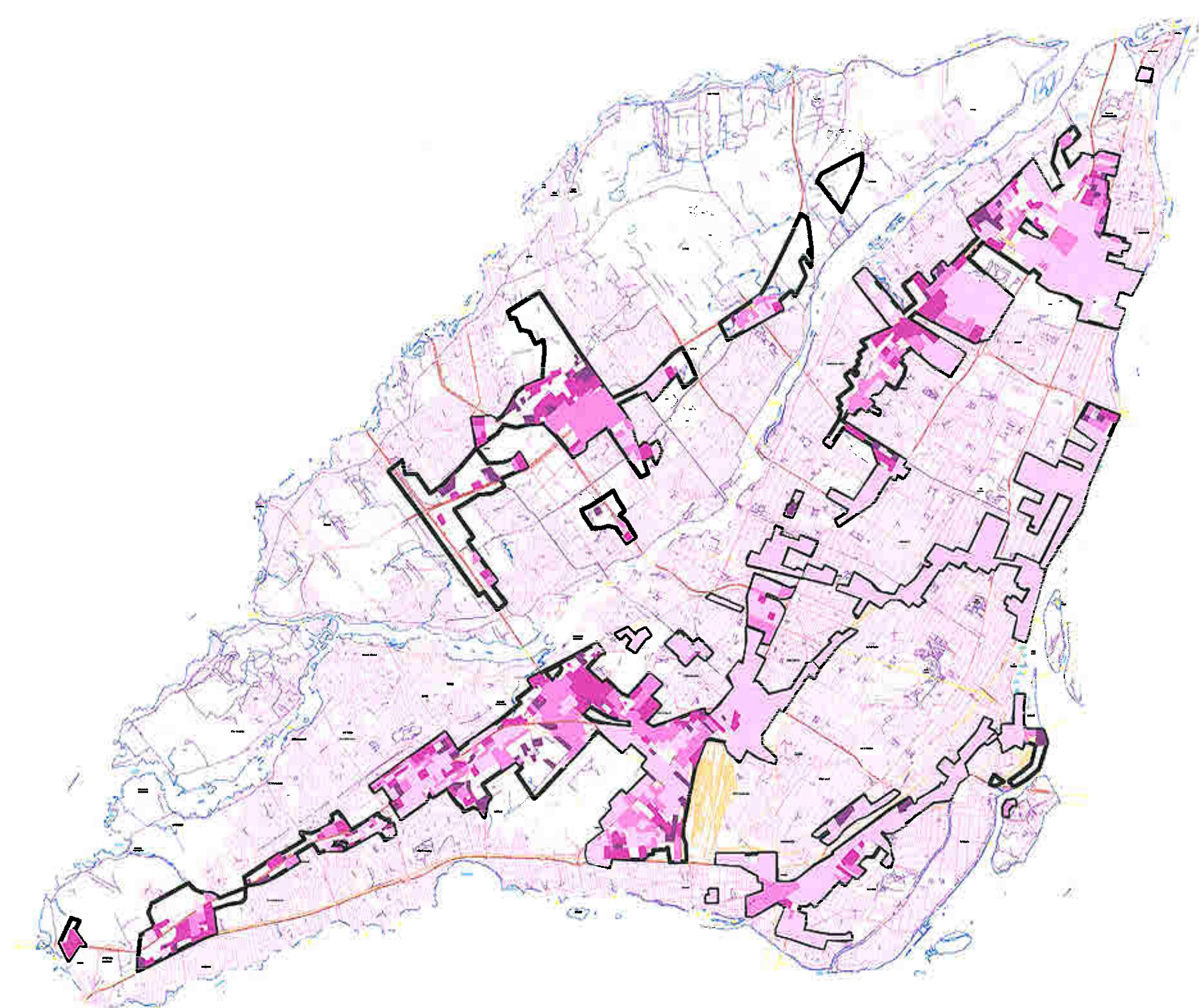
GROUPE GAUTHIER,  
BIANCHIANDI, BOLDUC  
et associés inc.



Communauté métropolitaine  
de Montréal

### Évolution de l'occupation industrielle 1972 - 1999

-  Occupation 1972
-  Occupation 1982
-  Occupation 1992
-  Occupation 1999
-  Limite aire d'affectation industrielle 1999
-  Limite C.M.M.



Février 2004

- Laval  
- Montréal



GROUPE GAUTHIER  
BLANCAMANO, BÉLUC  
urbanistes conseil