



SOLUTIONS FONCIÈRES

ÉTUDE **JLR**

Proximité à une gare de train de banlieue : quel est l'impact sur le prix des maisons unifamiliales avoisinantes ?

FAITS SAILLANTS

- Les unifamiliales autour de la gare Mont-Royal se retrouvent en tête du palmarès des propriétés les plus dispendieuses à proximité d'une gare, affichant un prix de vente médian de 1 120 000 \$ entre le 1er janvier 2015 et le 31 octobre 2018.
- De façon générale, le prix des propriétés à proximité des gares de train de banlieue augmente à mesure que la distance au centre-ville diminue.
- La gare Saint-Jérôme est la gare la moins dispendieuse parmi les gares du réseau de trains de banlieue; les unifamiliales ayant changé de mains entre le 1er janvier 2015 et le 31 octobre 2018 affichaient un prix médian de 190 179 \$.
- Trois des gares du palmarès des 10 gares avec le prix médian le moins élevé dans un rayon de 0 à 1500 mètres sont des gares de fin de ligne (Saint-Jérôme, Mascouche et Deux-Montagnes).

En économie, la rente de localisation représente le montant additionnel que les individus sont prêts à déboursier lors de l'achat d'une propriété afin d'être près de certains services (école, épicerie, etc.). Dans le contexte spécifique du transport en commun, plusieurs acheteurs sont prêts à payer une prime supplémentaire sur le prix d'une résidence pour être à proximité d'une gare de train de banlieue ou d'une station de métro, par exemple¹. D'ailleurs, dans une [précédente étude de JLR](#), il a été montré que le prix des propriétés à proximité des stations de métro était, en moyenne, plus élevé que celui des propriétés plus éloignées, toutes choses étant égales par ailleurs. Dans la présente étude, les prix médians des maisons unifamiliales aux alentours de chacune des gares du réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal sont comparés et une brève analyse de l'impact de la proximité est effectuée.

L'analyse de l'impact de la proximité pour les gares est différente de celle des stations de métro étant donné les particularités de certaines des régions périphériques comparativement aux zones centrales de Montréal. Certains voyageurs accèdent aux gares à pied, mais bon nombre d'entre eux y accèdent en prenant l'autobus ou au moyen de leur voiture, comme le démontre le grand nombre de places de stationnement disponibles à presque chacune des gares du réseau. De façon générale, les gens qui choisissent de s'installer en dehors de l'île de Montréal (ou loin des quartiers centraux) sont plus souvent dépendants de l'utilisation d'une voiture puisqu'ils ont moins de possibilités du côté du transport en commun. Sachant qu'ils sont plus susceptibles d'être propriétaire d'une voiture, le bénéfice de pouvoir se rendre à la gare de train à pied risque d'être moindre.

L'étude porte sur les unifamiliales (maisons individuelles, jumelées ou en rangée) vendues entre le 1er janvier 2015 et le 31 octobre 2018 et qui se trouvent à un maximum de 7 km de la gare de train identifiée comme étant la plus près². Afin d'éliminer les données non représentatives, les unifamiliales devaient répondre à plusieurs critères portant notamment sur le prix de vente, la superficie habitable et le type de vente pour faire partie de l'échantillon (voir annexe). Tous les prix utilisés ont été convertis en dollars de 2018, afin de tenir compte des variations de prix découlant de l'inflation. La méthodologie employée est détaillée en annexe.

Afin de mesurer l'impact de la proximité à une gare de train, le prix médian des propriétés à l'intérieur d'un rayon de 1,5 km autour d'une gare (rayon d'intérêt) a été comparé à celui des habitations qui se trouvent à l'extérieur de ce rayon (1,5 km à 7 km), soit la zone de contrôle. Le rayon d'intérêt représente une marche d'environ 20 minutes (maximum) entre une propriété et la gare qui lui a été assignée. La zone de contrôle représente, pour sa part, un secteur où la présence de la gare peut influencer le prix, mais où des moyens de transport autres que la marche doivent être utilisés pour s'y rendre.

PALMARÈS

En comparant les prix médians qui ont cours à proximité des différentes gares, il en ressort, sans grande surprise, qu'à mesure que l'on se rapproche de l'île de Montréal, particulièrement du centre, les prix des résidences augmentent. D'ailleurs, à cet effet, neuf des dix gares les plus dispendieuses se situent sur l'île de Montréal. La dixième position revient à la gare de Saint-Lambert, une ville reconnue pour le prix élevé de ses maisons. En tête de lice du palmarès, se retrouvent les gares Mont-Royal (1^{re} position) et Canora (3^e position), toutes deux situées dans l'un des quartiers les plus cossus de l'île de Montréal (la gare Canora est en fait à la limite de la municipalité de Mont-Royal, mais les propriétés à proximité qui lui sont associées font pour la plupart partie de Ville Mont-Royal). Pour ce qui est de la gare Vendôme (2^e position), celle-ci se trouve tout près de Wesmount et juste à côté du Centre universitaire de santé McGill (CUSUM). La liste complète des prix médians à l'intérieur de chacune des deux zones, pour l'ensemble des gares du réseau, se trouve en annexe.

Table 1 : Palmarès des 10 gares avec le prix médian le plus élevé dans un rayon de 0 à 1500 mètres en dollars de 2018

| Gare | Prix médian (0-1500m) | Prix médian (1500-7000m**) | Variation (intérêt-contrôle) |
|-------------------|-----------------------|----------------------------|------------------------------|
| Mont-Royal* | 1 120 000 \$ | 605 475 \$ | +98 % |
| Vendôme* | 1 113 107 \$ | 772 500 \$ | +44 % |
| Canora* | 953 990 \$ | 1 117 350 \$ | -15 % |
| Beaurepaire* | 574 713 \$ | 462 600 \$ | +24 % |
| Bois-Franc* | 574 605 \$ | 683 620 \$ | -28 % |
| Montréal-Ouest* | 565 683 \$ | 570 540 \$ | -16 % |
| Baie-d'Urfé* | 565 000 \$ | 420 069 \$ | +35 % |
| Bois-de-Boulogne* | 547 000 \$ | - | - |
| Parc* | 538 200 \$ | 575 680 \$ | -7 % |
| Saint-Lambert | 517 500 \$ | 325 000 \$ | +59 % |

- Il n'y a pas eu suffisamment de transactions dans cette zone au cours de la période étudiée afin d'obtenir des statistiques significatives.

La dernière colonne de la Table 1 présente l'écart en pourcentage, entre le prix médian des propriétés à l'intérieur de la zone d'intérêt (colonne 2) et celui des propriétés à l'intérieur de la zone de contrôle (colonne 3).

*Gares qui se trouvent sur le territoire de l'île de Montréal

**La distance maximale peut varier d'une gare à l'autre selon la proximité à une autre gare. Des gares très près l'une de l'autre auront des zones de contrôle plus petites pour empêcher que celles-ci ne se chevauchent.

À l'autre bout du spectre, aucune des dix gares dont le prix médian est le plus bas dans un rayon de 0 à 1500 mètres n'est située sur l'île de Montréal. De plus, trois des gares de ce palmarès sont des gares de fin de ligne (Saint-Jérôme, Mascouche et Deux-Montagnes).

Table 2 : Palmarès des 10 gares avec le prix médian le moins élevé dans un rayon de 0 à 1500 mètres en dollars de 2018

| Gare | Prix médian (0-1500m) | Prix médian (1500-7000m**) | Variation (intérêt-contrôle) |
|-----------------------------|-----------------------|----------------------------|------------------------------|
| Saint-Jérôme | 190 179 \$ | 234 914 \$ | -19 % |
| Grand-Moulin | 206 948 \$ | 257 000 \$ | -19 % |
| Sainte-Thérèse | 243 636 \$ | 307 384 \$ | -21 % |
| Repentigny | 245 295 \$ | 267 030 \$ | -8 % |
| Dorion | 246 417 \$ | 272 314 \$ | -10 % |
| Delson | 249 900 \$ | 292 980 \$ | -15 % |
| Pincourt-Terrasse-Vaudreuil | 250 000 \$ | 295 000 \$ | -15 % |
| Mascouche | 251 352 \$ | 274 482 \$ | -8 % |
| Deux-Montagnes | 253 538 \$ | 268 458 \$ | -6 % |
| Ile-Perrot | 261 410 \$ | 307 317 \$ | -15 % |

ANALYSE DE LA PLUS-VALUE

Dans un premier temps, la méthode des moindres carrés ordinaires (régression statistique) a été utilisée afin d'évaluer quelle était la plus-value attribuable au fait d'être à proximité d'une gare de train. Malheureusement, les résultats obtenus n'étaient pas robustes, ce qui rendait difficiles toutes conclusions statistiquement significatives quant à l'effet de la proximité à une gare sur le prix des maisons avoisinantes. Par exemple, en comparant les propriétés dans un rayon de 0-500 mètre de distance d'une gare à celles situées entre 1500 et 7000 mètres, selon les gares, il était impossible de conclure que la proximité avait un effet statistiquement différent de zéro sur le prix des propriétés. En revanche, l'effet de la proximité à l'intérieur des rayons de 500-1000 mètres et 1000-1500 mètres était significatif et semblait toujours être plus grand à l'intérieur de ces rayons que dans la première zone de 500 mètres. Ces résultats mettent en lumière les effets négatifs entraînés par une trop grande proximité à une gare de train, notamment à cause du bruit et des réverbérations provoqués par le passage des trains. Somme toute, les effets sont plus diffus à mesure que la distance augmente et cela est sans doute attribuable au fait que les gens se rendent souvent en voiture à la gare.

Certes, avoir une gare non loin de chez soi peut constituer un avantage, mais le bénéfice associé au fait de pouvoir s’y rendre à pied est probablement moins grand que dans le cas des stations de métro.

Dans ce contexte, les variations calculées entre les prix des zones d’intérêt et de contrôle sont intéressantes, car elles permettent de donner une certaine intuition quant au possible effet de la proximité sur le prix des résidences. Cependant, il faut rester prudent quant aux conclusions à tirer de ces ratios. Les variations calculées surestiment ou sous-estiment parfois l’effet unique de la proximité sur le prix des propriétés étant donné qu’aucune variable de contrôle n’a été introduite afin de garder constants des facteurs pouvant influencer le prix d’une propriété comme l’année de construction, le secteur dans lequel elle se trouve, ses caractéristiques physiques, les services à proximité, etc.

CONCLUSION

D’après les résultats présentés précédemment, l’impact de la proximité sur le prix des propriétés près des gares peut différer grandement d’une gare à l’autre. En effet, la proximité à une gare de train introduit plusieurs aspects qui peuvent avoir des influences contraires sur le prix des maisons à proximité. D’une part, le passage des trains cause des désagréments sonores et environnementaux (réverbérations), ce qui peut affecter négativement les prix des maisons avoisinantes à une gare. Enfin, le fait que plusieurs usagers dépendent de l’utilisation de leurs voitures dans leurs activités quotidiennes, entre autres pour aller à la gare, rend l’impact de la proximité à une gare sur le prix des propriétés plus diffus.

Si la mise en place du Réseau express métropolitain (REM) ne cause pas (trop) d’entraves au service de métro, il en est tout autre pour le réseau de train de banlieue, du moins pour quelques lignes. À terme, la ligne Deux-Montagnes sera entièrement remplacée par le REM. D’ici son remplacement complet, deux tronçons de la ligne Deux-Montagnes seront fermés de façon successive (le segment Gare Centrale – Du Ruisseau, de janvier 2020 à la fin de 2021, puis le segment Du Ruisseau – Deux-Montagnes de 2022 jusqu’à la mise en service complète du REM en 2023)³.

De plus, certains résidents à proximité des gares qui seront remplacées par des stations du REM craignent que l’augmentation substantielle du nombre de passages quotidiens (de 60 passages avec le train de banlieue à plus de 500 avec le REM) ne vienne perturber leur qualité de vie⁴. Si ces craintes persistent ou s’avèrent exactes, cela pourrait avoir un impact sur le prix des propriétés à proximité des gares concernées.

En ce qui concerne la ligne Mascouche, dès 2020, elle terminera son trajet à la gare Ahuntsic au lieu de le terminer à la gare Centrale. Bien que des mesures alternatives soient déjà mises de l’avant par les sociétés de transport du Grand Montréal, ces travaux entraîneront plusieurs désagréments pour les usagers réguliers de la ligne.

Néanmoins, en dépit de ces inquiétudes, le REM sera aussi synonyme de nouvelles alternatives de transport pour les gens de Brossard et des villes environnantes sur la Rive-Sud, mais aussi pour certains résidents de l’ouest de l’île de Montréal et de L’Île-des-Sœurs, qui profiteront de l’arrivée d’une ligne de métro léger. Les propriétés se trouvant à proximité de ces nouvelles stations bénéficieront fort probablement d’une plus-value de proximité à la suite de la mise en service du REM. De même, il est possible qu’une partie de l’effet de proximité commence à se refléter dans le prix de ces maisons dès la mise en chantier des futures stations, voir même depuis l’annonce du projet. Une fois le REM complété et en service, il sera intéressant de voir comment le visage de l’immobilier résidentiel et même commercial aura changé dans les municipalités qui seront desservies par le nouveau REM.

BIBLIOGRAPHIE

[1] Dubé et al, (2009) «Mesurer l'impact du transport en commun sur les valeurs résidentielles unifamiliales»

[2] Dans certains cas, lorsque les gares sont très près l'une de l'autre, le rayon maximal tracé autour de celles-ci est plus petit que sept kilomètres. C'est le cas, par exemple, des gares de la ligne Vaudreuil-Hudson, dans l'ouest de l'île de Montréal, qui sont très rapprochées.

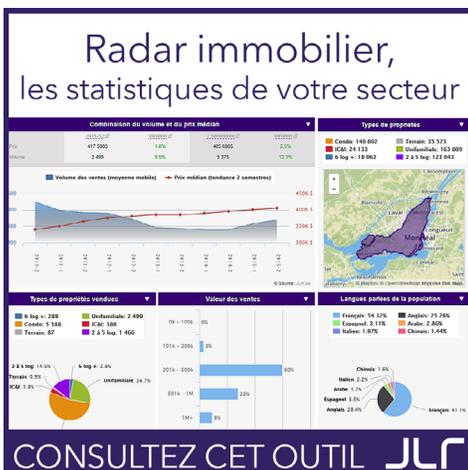
[3] Réseau express métropolitain, Espace citoyens. Consulté le 26/11/2018.

[4] Bisson B. «REM à Mont-Royal : l'impasse perdue», La Presse (en ligne). Consulté le 27/11/2018

POUR PLUS DE DÉTAILS

Consultez le [Radar immobilier](#) pour obtenir plus d'information sur les ventes, les mauvaises créances et le profil sociodémographique de votre secteur.

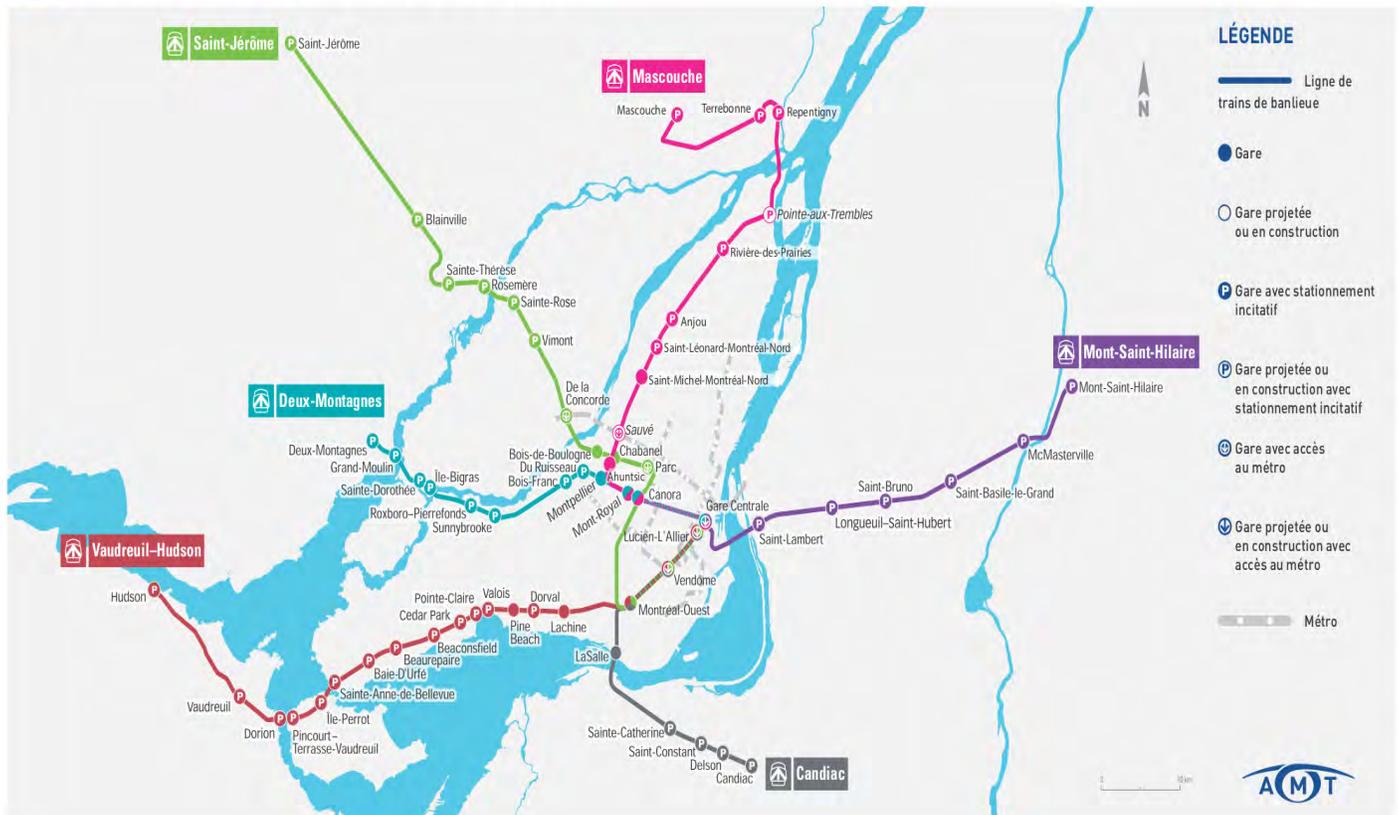
Consultez l'étendue des publications JLR à cette adresse : <http://solutions.jlr.ca/publications>



Annexe



Réseau de trains de banlieue de l'AMT



Source : <http://local.fiatlux.tk/montreal/transports/plan-reseau-amt-2070x1080.jpg>

Les gares Ahuntsic, Bois-de-Boulogne, Chabanel, Dorval, Pine Beach, Sainte-Anne-de-Bellevue et Saint-Bruno ont été exclues, car il y avait moins de 30 observations dans l'une ou l'autre des deux zones (zone d'intérêt ou zone de contrôle). Les gares sont classées selon le trajet respectif de chacune des lignes, en direction Montréal. Tous les prix sont exprimés en dollars de 2018. Enfin, la distance maximale (zone de contrôle) peut varier d'une gare à l'autre selon la proximité à une autre gare. Des gares très près l'une de l'autre auront chacune des zones de contrôle plus petites pour empêcher que celles-ci ne se chevauchent.

LIGNE SAINT-JÉRÔME

| Gare | Prix médian (0-1500m) | Prix médian (1500-7000m) | Variation (intérêt-contrôle) |
|------------------|-----------------------|--------------------------|------------------------------|
| Saint-Jérôme | 190 179 \$ | 234 914 \$ | -19 % |
| Blainville | 291 952 \$ | 330 525 \$ | -12 % |
| Sainte-Thérèse | 243 636 \$ | 307 384 \$ | -21 % |
| Rosemère | 382 950 \$ | 360 000 \$ | +6 % |
| Sainte-Rose | 343 546 \$ | 306 025 \$ | +12 % |
| Vimont | 325 440 \$ | 332 044 \$ | -2 % |
| De la Concorde | 331 200 \$ | 313 540 \$ | +6 % |
| Bois-de-Boulogne | 547 000 \$ | - | - |
| Chabanel | - | - | - |
| Parc | 538 200 \$ | 575 680 \$ | -7 % |
| Montréal-Ouest | 565 683 \$ | 570 540 \$ | -1 % |
| Vendôme* | 1 113 107 \$ | 772 500 \$ | +44 % |

LIGNE VAUDREUIL-HUDSON

| Gare | Prix médian (0-1500m) | Prix médian (1500-7000m) | Variation (intérêt-contrôle) |
|-----------------------------|-----------------------|--------------------------|------------------------------|
| Hudson | 373 748 \$ | 420 000 \$ | -11 % |
| Vaudreuil | 308 400 \$ | 319 390 \$ | -3 % |
| Dorion | 246 417 \$ | 272 314 \$ | -10 % |
| Pincourt-Terrasse-Vaudreuil | 250 000 \$ | 295 000 \$ | -15 % |
| Ile-Perrot | 261 410 \$ | 307 317 \$ | -15 % |
| Sainte-Anne de Bellevue | - | - | - |
| Baie-d'Urfé | 565 000 \$ | 420 069 \$ | +35 % |
| Beaurepaire | 574 713 \$ | 462 600 \$ | +24 % |
| Beaconsfield | 489 328 \$ | 422 000 \$ | +16 % |
| Cedar Park | 447 300 \$ | 384,426 \$ | +16% |
| Pointe-Claire | 389 500 \$ | 377 307 \$ | +3 % |
| Valois | 365 000 \$ | 378 152 \$ | -3 % |
| Pine Beach | - | - | - |
| Dorval | - | - | - |
| Lachine | 450 225 \$ | 370 530 \$ | +22 % |
| Montréal-Ouest* | 565 683 \$ | 570 540 \$ | -1 % |
| Vendôme* | 1 113 107 \$ | 772 500 \$ | +44 % |

LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE

| Gare | Prix médian (0-1500m) | Prix médian (1500-7000m) | Variation (intérêt-contrôle) |
|------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| Mont-Saint-Hilaire | 351 383 \$ | 300 150 \$ | +17 % |
| McMasterville | 261 998 \$ | 294 975 \$ | -11 % |
| Saint-Basile-le-Grand | 351 729 \$ | 360 000 \$ | -2 % |
| Saint-Bruno | - | - | - |
| Longueuil–Saint-Hubert | 279 051 \$ | 292 980 \$ | -5 % |
| Saint-Lambert | 517 500 \$ | 325 000 \$ | +59 % |

LIGNE CANDIAC

| Gare | Prix médian (0-1500m) | Prix médian (1500-7000m) | Variation (intérêt-contrôle) |
|------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| Candiac | 400 000 \$ | 353 662 \$ | +13 % |
| Delson | 249 900 \$ | 292 980 \$ | -15 % |
| Saint-Constant | 280 000 \$ | 270 135 \$ | +4 % |
| Sainte-Catherine | 315 433 \$ | 254 250 \$ | +24 % |
| LaSalle | 405 000 \$ | 428 490 \$ | -5 % |
| Du Canal | 300 015 \$ | 351 475 \$ | -15 % |
| Montréal-Ouest* | 565 683 \$\$ | 570 540 \$ | -1 % |
| Vendôme* | 1 113 107 \$\$ | 772 500 \$\$ | +44 % |

LIGNE MASCOUCHE

| Gare | Prix médian (0-1500m) | Prix médian (1500-7000m) | Variation (intérêt-contrôle) |
|-----------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| Mascouche | 251 352 \$ | 274 482 \$ | -8 % |
| Terrebonne | 369 880 \$ | 315 690 \$ | +17 % |
| Repentigny | 245 295 \$ | 267 030 \$ | -8 % |
| Pointe-aux-Trembles | 272 778 \$ | 285 360 \$ | -4 % |
| Rivière-des-Prairies | 349 520 \$ | 286 794 \$ | +22 % |
| Anjou | 404 766 \$ | 359 800 \$ | +12 % |
| Saint-Léonard–Montréal-Nord | 340 300 \$ | 364 005 \$ | -7 % |
| Saint-Michel–Montréal-Nord | 320 000 \$ | 342 810 \$ | -7 % |
| Sauvé | 505 316 \$ | 516 465 \$ | -2 % |
| Ahuntsic | - | - | - |
| Mont-Royal | 1 200 000 \$ | 605 475 \$ | +98 % |
| Canora | 953 990 \$ | 1 117 350 \$ | -15 % |

LIGNE DEUX-MONTAGNES

| Gare | Prix médian (0-1500m) | Prix médian (1500-7000m) | Variation (intérêt-contrôle) |
|---------------------|-----------------------|--------------------------|------------------------------|
| Deux-Montagnes | 253 538 \$ | 268 458 \$ | -6 % |
| Grand-Moulin | 206 948 \$ | 257 000 \$ | -19 % |
| Sainte-Dorothée | 395 780 \$ | 320 000 \$ | +24 % |
| Ile-Bigras | 429 423 \$ | 326 457 \$ | +32 % |
| Roxboro-Pierrefonds | 345 780 \$ | 438 956 \$ | -21 % |
| Sunnybrooke | 346 725 \$ | 411 885 \$ | -16 % |
| Bois-Franc | 574 605 \$ | 683 620 \$ | -16 % |
| Du Ruisseau | 407 295 \$ | 456 300 \$ | -11 % |
| Montpellier | 433 463 \$ | 470 925 \$ | -8 % |
| Mont-Royal | 1 200 000 \$ | 605 475 \$ | +98 % |
| Canora | 953 990 \$ | 1 117 350 \$ | -15 % |

MÉTHODOLOGIE

Les analyses du présent document portent sur les statistiques de ventes qui proviennent des actes compilés par JLR à partir du Registre foncier du Québec. L'échantillon de base comprenait toutes les maisons unifamiliales ayant changé de mains entre le 1er janvier 2015 et le 31 octobre 2018, qui n'étaient pas classées comme étant une vente multiple, indivise, liée ou de reprise et qui étaient à un maximum de 7 km de distance de la gare de train identifiée comme étant la plus proche (distance à vol d'oiseau). Les résidences pour lesquelles les prix de vente étaient plus petits que 80 000 \$ ou plus grands que 10 000 000 \$, ou dont la superficie était soit inférieure à 20 m² ou supérieure à 700 m² ont été retirées de l'échantillon. Enfin, seules les propriétés avec un ratio prix-superficie compris entre 800 \$/m² et 20 000 \$/m² exclusivement ont été conservées.

Avant de calculer les prix médians ayant cours à l'intérieur de chacune des zones de chaque gare, les prix de vente des transactions qui ont été enregistrées entre 2015 et 2017 inclusivement ont tous été rapportés en dollars de 2018. Les ajustements ont été faits en tenant compte de l'inflation totale seulement (c'est-à-dire l'augmentation générale et durable du prix des biens et des services au fil du temps) et non pas de l'inflation propre au secteur de l'immobilier. Cela dit, au cours des dernières années, la variation du prix médian des maisons a été près de l'inflation dans la RMR de Montréal.

Finalement, les gares Centrale et Lucien-l'Allier ont été exclues des analyses puisqu'elles sont des gares de destination.



SOLUTIONS FONCIÈRES

À PROPOS DE JLR

JLR a pour mission de fournir aux institutions financières, aux organismes gouvernementaux, aux entreprises privées et aux professionnels de l'immobilier toute l'information portant sur une propriété ou un secteur. JLR vous permet ainsi d'analyser le marché, d'évaluer une propriété, de gérer votre portefeuille immobilier, de prévenir le risque et de rejoindre votre clientèle cible.

AVIS LÉGAL

Bien que tous les efforts soient faits pour s'assurer que l'information fournie est exacte, actuelle et complète, JLR n'offre aucune garantie et ne s'engage aucunement à cet effet. JLR ne saurait être tenue responsable d'une perte ou d'une revendication quelconque pouvant éventuellement découler de la fiabilité accordée à cette information. Le contenu de ce document est présenté à titre informatif seulement.

RÈGLES D'UTILISATION

JLR autorise toute utilisation raisonnable du contenu du présent document. JLR conserve toutefois le droit d'exiger, pour une quelconque raison, l'interruption d'une telle utilisation. Aucun usage du nom, du logo ou d'autres marques officielles de JLR n'est autorisé à moins d'avoir obtenu au préalable le consentement écrit de JLR. Chaque fois que le contenu d'un document de JLR est utilisé, reproduit ou transmis, y compris les données statistiques, il faut en indiquer la source comme suit : « Source : JLR.ca » ou, selon le cas, « Adaptation de données provenant de JLR.ca ».

© 2018, JLR. Tous droits réservés.



www.jlr.ca
info@jlr.ca