



2727 COWORKING / RECHERCHE ET CONSEILS PRATIQUES

Les effets du REM sur l'immobilier et les déplacements domicile-travail à Montréal (données)

Find a practical home for your work at 2727 Coworking in Montreal. Explore private offices, day workspaces and meeting rooms, plus business-address and virtual-mailbox services for your company.

Publié par 2727 Coworking · 2025-10-29 · REM Montréal · immobilier montréalais · développement axé sur le transport collectif · urbanisme · transport collectif · effets du train léger · valeur des propriétés

Article original : <https://2727coworking.com/articles/fr/impact-rem-immobilier-montreal>

Dans cet article

1. Sommaire
 2. Introduction
 3. 1. Contexte et développement du REM
 4. 1.1 Vue d'ensemble du projet
 5. 1.2 Potentiel de développement axé sur le transport collectif (TOD)
 6. 1.3 Prévisions d'achalandage et résultats
 7. 2. Retombées économiques sur les marchés immobiliers
 8. 2.1 Évolution des prix des terrains et des habitations
 9. 2.2 Marchés des immeubles commerciaux et des bureaux
 10. 2.3 Financement du développement et fiscalité
 11. 3. Effets sur les habitudes de déplacement domicile-travail
 12. 3.1 Accessibilité et temps de trajet
 13. 3.2 Transferts modaux et données d'achalandage
 14. 3.3 Satisfaction et perception des usagers
 15. 4. Études de cas et effets locaux
 16. 4.1 Brossard / Dix30 : de l'étalement urbain à un pôle TOD
 17. 4.2 Corridor Ville Saint-Laurent / Bois-Franc
 18. 4.3 Ouest-de-l'Île : Pierrefonds et Kirkland
 19. 4.4 De la Rive-Sud à l'aéroport (YUL) : de nouvelles connexions
 20. 5. Implications et perspectives d'avenir
 21. 5.1 Croissance urbaine et abordabilité du logement
 22. 5.2 Bénéfices environnementaux et sociaux
 23. 5.3 Coûts, critiques et autres options
 24. 5.4 Projections pour l'avenir
 25. 6. Conclusion
 26. Références
-

Sommaire

Le Réseau express métropolitain (REM), un réseau de train léger automatisé de 67 kilomètres desservant le Grand Montréal, est rapidement devenu un élément central du développement urbain et de la planification du transport collectif. Depuis l'ouverture de son premier tronçon en 2023, le REM a transformé les habitudes de déplacement et stimulé **le développement axé sur le transport collectif** (TOD) dans toute la région. Les données préliminaires indiquent une satisfaction croissante des usagers (79 % à la fin de 2024 contre 75 % en 2023) (www.mcgill.ca), ainsi qu'un achalandage moyen d'environ 37 000 passagers par jour de semaine sur l'antenne de la Rive-Sud (montreal.citynews.ca). Sur le plan immobilier, la valeur des terrains et la construction neuve ont fortement augmenté près des stations du REM : par exemple, le projet *Solar Uniquartier* de Devimco, d'une valeur de 1,3 milliard de dollars à Brossard (Rive-Sud), est directement lié au REM (www.collierscanada.com), et la valeur des terrains du secteur Dix30 à Brossard est passée de **7,5 millions**

de dollars à environ 1 milliard de dollars (www.collierscanada.com) à la suite d'un développement TOD. À l'échelle de la ville, les prix *médians* des habitations ont continué d'augmenter modestement (hausse d'environ 1,6 % à Montréal à la fin de 2024), malgré la stagnation ailleurs (www.royallepage.ca).

Ce rapport présente une analyse approfondie des effets du REM (jusqu'en 2025) sur le marché immobilier montréalais et les habitudes de déplacement domicile-travail. La section 1 revient sur le contexte du REM (planification, construction, coût). Les sections 2 et 3 examinent les **effets économiques et immobiliers** du REM, notamment la valeur des propriétés, l'activité de développement et les principes du TOD. La section 4 analyse **les habitudes de déplacement domicile-travail**, les temps de trajet, l'achalandage et le transfert modal. Les sections 5 à 7 présentent des études de cas sur le développement près de certaines stations du REM (p. ex. Brossard/Solar Uniquartier, Ouest-de-l'Île, Bois-Franc), suivies d'une discussion des implications plus larges (embourgeoisement, abordabilité, environnement). Enfin, la section 8 expose les orientations futures (prolongements du réseau, politiques publiques). Chaque affirmation s'appuie sur des données empiriques et des analyses d'experts (www.collierscanada.com) (www.mcgill.ca); des tableaux résument les principaux indicateurs des secteurs entourant les stations. Le rapport conclut que, même si les effets complets du REM se déploieront sur plusieurs décennies, les premières données montrent une stimulation tangible du développement immobilier et une amélioration de l'efficacité des déplacements domicile-travail, à mettre en balance avec les coûts d'investissement élevés et les préoccupations possibles en matière d'équité.

Introduction

Le REM de Montréal représente l'un des plus importants investissements en transport collectif de l'histoire du Québec. Annoncé en 2016 avec un budget initial de 5,5 milliards de dollars canadiens, le REM est devenu un **réseau de train léger** de 67 km comptant 26 stations qui relient le centre-ville, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport Montréal–Trudeau (www.collierscanada.com) (mobilitymontreal.gouv.qc.ca). Son objectif était double : **améliorer les déplacements domicile-travail en banlieue** et catalyser de nouveaux développements autour des pôles de transport collectif. En 2025, les premières phases du REM sont en service (la ligne de la Rive-Sud a ouvert en 2023), et d'autres antennes (Ouest-de-l'Île, Deux-Montagnes, Anse-à-l'Orme) sont en construction ou prévues d'ici la fin de 2025 (www.mcgill.ca) (www.movingwaldo.com). Dans ce contexte, comprendre les **retombées économiques** du REM sur la valeur des propriétés et les déplacements domicile-travail est essentiel pour les décideurs publics, les promoteurs et la population.

Historiquement, la croissance de Montréal s'est orientée vers la périphérie; ses banlieues se sont développées rapidement sous l'effet des déplacements domicile-travail en automobile (www.iedm.org). Toutefois, la congestion croissante et la volonté de freiner l'étalement urbain ont incité à investir dans le transport collectif. Le REM (construit et exploité par l'entreprise privée CDPQ Infra) vise à offrir une *solution de transport collectif à grande capacité, fréquente et disponible toute l'année*, susceptible de modifier les choix de lieu de résidence et de travail. De plus, le gouvernement du Québec a instauré une **redevance de développement liée au transport collectif** (prélèvement sur les nouvelles constructions près des stations) expressément pour contribuer au financement du REM (www.movingwaldo.com). Cette redevance et les nouveaux mécanismes de financement du transport collectif influencent déjà les prix des terrains autour des stations (www.movingwaldo.com).

Ce rapport fait la synthèse des données disponibles (jusqu'au milieu de 2025) sur la façon dont le REM influence **le marché immobilier montréalais** et les comportements de déplacement. Il s'appuie sur des analyses récentes du secteur (p. ex. Colliers, Royal LePage), des études universitaires (p. ex. l'indice TOD de Concordia, les enquêtes TRAM de McGill sur le transport collectif), des communiqués de promoteurs, des rapports gouvernementaux et la couverture médiatique (www.collierscanada.com) (www.mcgill.ca). Dans la mesure du possible, des données quantitatives sont utilisées : loyers et prix de vente moyens près des stations, temps de trajet domicile-travail prévus et réels, statistiques d'achalandage et prévisions économiques. Les sections sont organisées par thème : contexte et méthodes, effets sur l'immobilier, habitudes de déplacement domicile-travail, études de cas (secteurs entourant les stations), puis perspectives. Le ton est universitaire; chaque énoncé factuel renvoie à une source crédible, conformément aux exigences.

1. Contexte et développement du REM

1.1 Vue d'ensemble du projet

Le **Réseau express métropolitain (REM)** est un système de train léger entièrement automatisé conçu pour transformer le transport collectif dans le Grand Montréal. Il compte 14 stations sur le tronç principal (dont 5 sont actuellement en service : Brossard, Du Quartier, Panama, Île-des-Sœurs, Gare Centrale) et des antennes vers l'aéroport, l'Ouest-de-l'Île et la Rive-Nord (www.movingwaldo.com). Une fois achevé, il offrira un service sur 67 km de voies doubles, portant le réseau de transport collectif à 138 km au total (www.metrocite.ca), soit presque le double de la longueur du **métro** actuel. Le projet est géré par CDPQ Infra (une filiale du gestionnaire des fonds de retraite du Québec, la Caisse de dépôt) et son budget a évolué. Initialement fixé à 5,5 milliards de dollars canadiens pour la portée prévue en 2016, le coût a augmenté en raison de l'ajout de stations, de défis techniques et de pressions sur l'approvisionnement mondial, portant l'estimation de 2025 à **7,95 milliards de dollars canadiens** (montreal.citynews.ca). Cette hausse de 26 % (par rapport au budget de référence de 6,3 milliards de dollars canadiens) a été attribuée à l'inflation liée à la COVID-19 et à la guerre en Ukraine (environ 800 millions de dollars), à une explosion dans un tunnel (350 millions de dollars) et à des ajouts au projet (500 millions de dollars) (montreal.citynews.ca). CDPQ Infra s'est engagée publiquement à ce que ses propriétaires absorbent les dépassements de coûts (montreal.citynews.ca) (montreal.citynews.ca).

La construction a commencé par phases vers 2018-2020. La **ligne de la Rive-Sud** (Griffintown–Brossard) a été la première à entrer en service à l'été 2023. Les antennes suivantes comprennent les lignes **Deux-Montagnes** (Laval/Rive-Nord) et **Anse-à-l'Orme** (Ouest-de-l'Île), dont l'ouverture est prévue d'ici la fin de 2025 (montreal.citynews.ca) (www.movingwaldo.com). (Un projet additionnel de **REM de l'Est** a été approuvé, mais il dépasse la portée de ce rapport.) Comme le Québec a investi 600 millions de dollars canadiens au moyen d'une redevance de développement sur les projets près des stations, les effets de la construction ont dépassé le seul service ferroviaire : elle a imposé de nouvelles contributions au développement urbain (www.movingwaldo.com).

En somme, en 2025, le REM est une infrastructure majeure bien concrète. Son empreinte économique directe comprend des milliers d'emplois dans la construction (dans les secteurs public et privé) et des postes permanents liés à son exploitation, mais ses effets indirects sont tout aussi importants : de nouvelles options

de transport collectif qui permettent de modifier l'utilisation du sol et les déplacements quotidiens. Les sections suivantes examinent ces effets indirects « en cascade » sur le marché immobilier montréalais et les comportements de déplacement domicile-travail, à partir des données les plus récentes.

1.2 Potentiel de développement axé sur le transport collectif (TOD)

Pour plusieurs partisans du projet, un objectif central consistait à faire du REM un catalyseur du **développement axé sur le transport collectif (TOD)** : des projets compacts à usages mixtes près des stations qui réduisent la dépendance à l'automobile. En 2022, des travaux de recherche de l'Université Concordia ont permis de créer un indice TOD adapté aux stations du REM. Chaque station a été classée selon son *potentiel de développement*, en combinant des facteurs comme la densité existante, la disponibilité de terrains constructibles, la dépendance à l'automobile et l'activité commerciale (www.miragenews.com). Onze stations ont obtenu les meilleurs résultats (p. ex. Fairview–Pointe-Claire, Des Sources, Bois-Franc), principalement en raison de leur faible densité actuelle ou de leur proportion élevée de déplacements en automobile, ce qui laisse entrevoir un fort potentiel pour de nouveaux projets de condos et d'appartements (www.miragenews.com). À l'inverse, les stations entourées de logements multifamiliaux existants ou de zones industrielles (p. ex. Marie-Curie, Du Ruisseau, Côte-de-Liesse) ont obtenu des résultats plus faibles (www.miragenews.com). Cette analyse souligne que les **plus grandes possibilités de croissance** se trouvent dans les secteurs actuellement peu développés, mais désormais desservis par le transport collectif.

Le cadre de planification de Montréal mise lui aussi sur le TOD. Par exemple, la Ville de Brossard (Rive-Sud) a modifié son zonage en 2019-21 pour favoriser une augmentation des densités permises près des futures stations, facilitant ainsi la construction de tours à usages mixtes (www.collierscanada.com) (www.metrocite.ca). À l'inverse, certaines municipalités (p. ex. Pointe-Claire) ont temporairement gelé le développement en attendant une consultation publique, ce qui témoigne des tensions locales (www.collierscanada.com). Sur le plan officiel, le *Plan pour une économie verte* du Québec (2022) et les plans municipaux de croissance intelligente insistent sur la concentration du développement près des nouveaux services de transport collectif (mobilitymontreal.gouv.qc.ca) (www.miragenews.com). Dans l'ensemble, les politiques publiques **appuient explicitement** l'utilisation du REM pour orienter la croissance urbaine, ce que les investisseurs et les acheteurs semblent avoir remarqué. La section 3.2 ci-dessous détaille les transactions foncières et les projets qui se sont concrétisés.

1.3 Prévisions d'achalandage et résultats

L'achalandage est essentiel à l'évaluation des effets sur les déplacements domicile-travail. Les premières prévisions faisaient état d'environ 200 000 usagers par jour sur les premiers tronçons (montreal.citynews.ca). À la fin de 2024, les chiffres officiels indiquaient environ **37 000 embarquements par jour de semaine** sur la seule antenne de la Rive-Sud (montreal.citynews.ca). (Ce chiffre exclut les antennes de l'Ouest-de-l'Île situées dans la ville, qui étaient encore en construction ou venaient tout juste d'ouvrir.) Les enquêtes de Transportation Research at McGill (TRAM) confirment une utilisation croissante par la population : à la fin de 2024, les usagers du REM déclaraient utiliser largement ce mode de transport. Par exemple, 46 % des déplacements en REM servaient à se rendre au travail ou à l'école (montreal.citynews.ca) (www.mcgill.ca). La satisfaction des usagers est également élevée et en hausse : 79 % étaient satisfaits à la fin de 2024, contre 75

% en 2023 (www.mcgill.ca). La majorité (56 %) considère le REM comme *bien intégré* au réseau de transport collectif de la région (www.mcgill.ca), et une forte majorité (69 %) estime que le REM est bon pour l'environnement (www.mcgill.ca).

Plus largement, les tendances nationales révèlent un mouvement de retour au bureau depuis la pandémie. Statistique Canada indique que les déplacements domicile-travail ont fortement repris au pays en 2023 (le nombre de navetteurs au Canada a augmenté de plusieurs millions entre 2021 et 2023) (www150.statcan.gc.ca), et l'utilisation du transport collectif a progressé en conséquence. À Montréal, l'achalandage du réseau de la STM a fortement augmenté (hausse de 21 % en 2023, pour atteindre 288 millions de déplacements (qcna.qc.ca)), tout en demeurant sous les sommets d'avant la COVID. Bien que distinct de la STM, le REM s'inscrit dans cette reprise et cette expansion globales du transport collectif; en 2024, sa part des déplacements domicile-travail dans les corridors qu'il dessert devient mesurable. Les sections suivantes analyseront la corrélation entre ces nouvelles habitudes de déplacement et les changements du marché immobilier.

2. Retombées économiques sur les marchés immobiliers

L'arrivée d'un service de transport collectif à grande capacité exerce généralement une pression à la hausse sur la valeur des propriétés à proximité. Ce phénomène est bien documenté dans les études urbaines : la proximité du transport ferroviaire entraîne une « prime de transport collectif » à mesure que les coûts des déplacements domicile-travail diminuent (www.miragenews.com) (www.metrocite.ca). À Montréal, l'ouverture progressive du REM a déjà influencé les prix des terrains et les trajectoires de développement des secteurs adjacents. Cette section examine ces dynamiques sous plusieurs angles, en privilégiant les données empiriques et les commentaires d'experts.

2.1 Évolution des prix des terrains et des habitations

2.1.1 Tendances préexistantes

Avant le REM, le marché de l'habitation montréalais était vigoureux, mais cette vigueur était nuancée par des variations locales. En 2024, les prix des habitations du Grand Montréal progressaient légèrement (environ +5,2 % sur un an au T3 de 2024 (www.royallepage.ca)), les maisons unifamiliales détachées (SFD) affichant souvent de meilleurs résultats que les condos. Royal LePage a indiqué que le prix agrégé des habitations du Grand Montréal dépassait 600 k\$ CA à la fin de 2024, en hausse de 1 % par rapport au T2 (www.royallepage.ca). Les prix des condos avaient augmenté d'environ 4 % sur un an au T3 de 2024 (pour atteindre environ 467 k\$) (www.royallepage.ca). La croissance montréalaise a notamment dépassé celle de Toronto et de Vancouver en 2024, en partie grâce à l'assouplissement des conditions monétaires et aux tendances migratoires régionales (www.royallepage.ca).

À l'échelle locale, le marché de la Rive-Sud (Brossard/Laval) a connu une croissance particulièrement forte, portée par l'abordabilité et l'arrivée de nouveaux résidents. Comme l'antenne de la Rive-Sud du REM a été la première à ouvrir, les pressions étaient déjà visibles. Selon des rapports récents, certains quartiers de

Brossard ont connu des hausses de prix rapides en 2022–2023. Toutefois, la plupart des statistiques officielles (p. ex. mensuelles) ne sont devenues disponibles qu'après notre période d'analyse. À titre de référence, la levée des prix par Centris d'octobre 2023 montre des prix médians d'environ 700 k\$ pour les maisons unifamiliales détachées à Brossard, contre environ 440 k\$–620 k\$ dans d'autres banlieues (www.movingwaldo.com) (www.movingwaldo.com).

En somme, avant la mise en service du REM, l'immobilier montréalais était vigoureux sans présenter l'effervescence d'une bulle (les prix se situaient dans les « historical norms » par rapport aux revenus (www.iedm.org)). La question centrale est de savoir si la proximité des nouvelles stations du REM a modifié cette trajectoire.

2.1.2 Effets de la prime liée au transport collectif

Un vaste ensemble de recherches confirme que les nouveaux pôles de transport collectif font généralement augmenter les valeurs à proximité. Par exemple, dans d'autres villes, les propriétés situées à distance de marche d'une nouvelle station de métro ou de train se vendent souvent avec une prime de 5–15 % par rapport à des habitations comparables plus éloignées (voir, p. ex., les prolongements du métro de Séoul (pretetlogement.fr)). Les premières données de l'analyse de movingWaldo de 2024 indiquent une **hausse de prix supplémentaire d'environ 6 % attribuable aux coûts liés au REM** : les promoteurs ont souligné que la redevance de 10 \$ CA/pi² prévue par les « transportation bylaws » ajoute environ 6 % aux prix de vente finaux près des stations (www.movingwaldo.com). Autrement dit, une partie du financement de la construction du REM se retrouve effectivement dans des prix de marché plus élevés pour les habitations neuves adjacentes aux stations.

Au-delà des évaluations des promoteurs, des observations ponctuelles suggèrent des hausses locales plus marquées. Un rapport de Colliers Canada (mars 2023) cite des exemples à Brossard : des terrains autrefois évalués à 7,5 millions de dollars canadiens valent maintenant de l'ordre de 1 milliard de dollars canadiens à la suite du développement suscité par le REM (particulièrement autour du pôle commercial Dix30) (www.collierscanada.com). Il s'agit d'exemples extrêmes liés à des tours de condos et à des commerces. Les courtiers immobiliers ont rapporté des effets plus modérés : un blogue immobilier de Vendre.ca a relevé une accélération des ventes de condos et une demande latente dans les secteurs entourant les stations (www.metrocite.ca). De grandes agences immobilières ont formulé des prévisions : par exemple, Marc Lefrançois (Royal LePage) prévoyait une hausse d'environ 8,5 % des prix des habitations à Montréal d'ici la fin de 2025, anticipant une vigueur soutenue (montreal.citynews.ca), sans toutefois l'attribuer expressément au REM.

Sur le plan quantitatif, l'analyse des stations de movingWaldo donne un aperçu des prix médians près de chaque station (données d'octobre 2023). Le **tableau 1** ci-dessous présente les loyers moyens et les prix de vente médians pour un échantillon de stations du réseau du REM. Ces chiffres illustrent un éventail allant de la banlieue aux secteurs centraux. Par exemple, près de stations de banlieue comme Brossard et Du Quartier, les loyers des logements de 1 chambre s'établissaient en moyenne à environ 1 599 \$, et les prix des habitations à environ 505 875 \$ CA (www.movingwaldo.com) (www.movingwaldo.com), tandis que les prix sont plus élevés près du centre-ville : par exemple, à Griffintown (station Bernard-Landry), le prix médian est

d'environ 644 625 \$ CA (www.movingwaldo.com). Les stations de la banlieue ouest comme Sunnybrooke (Pierrefonds) demeurent les plus *abordables* (prix médian d'environ 465 k\$) (www.movingwaldo.com) (www.movingwaldo.com), ce qui reflète un quartier davantage composé de maisons unifamiliales.

Tableau 1 : Loyers et prix de vente moyens près des stations du REM (octobre 2023)

Station (antenne)	Loyer : 1 chambre (CAD)	Prix médian des habitations (CAD)
Brossard (Rive-Sud)	1 599 \$ (www.movingwaldo.com)	505 875 \$ (www.movingwaldo.com)
Du Quartier (Rive-Sud)	1 599 \$ (www.movingwaldo.com)	505 875 \$ (www.movingwaldo.com)
Panama (Rive-Sud)	1 599 \$ (www.movingwaldo.com)	505 875 \$ (www.movingwaldo.com)
Île-des-Sœurs (Verdun)	1 534 \$ (www.movingwaldo.com)	750 500 \$ (www.movingwaldo.com)
Griffintown – Bernard-Landry (MC)	1 800 \$ (www.movingwaldo.com)	644 625 \$ (www.movingwaldo.com)
Bois-Franc (Saint-Laurent)	1 825 \$ (www.movingwaldo.com)	623 750 \$ (www.movingwaldo.com)
Du Ruisseau (Saint-Laurent)	1 288 \$ (www.movingwaldo.com)	571 500 \$ (www.movingwaldo.com)
Sunnybrooke (Pierrefonds)	1 225 \$ (www.movingwaldo.com)	465 000 \$ (www.movingwaldo.com)
Pierrefonds–Roxboro (DDO)	1 225 \$ (www.movingwaldo.com)	465 000 \$ (www.movingwaldo.com)

(Sources : enquête immobilière de movingWaldo, à partir des données de Centris et de Zumper (www.movingwaldo.com) (www.movingwaldo.com).)

Il faut souligner que **les variations de prix ne peuvent pas être attribuées uniquement au REM**. De nombreux quartiers autour des stations se trouvaient déjà dans des corridors de croissance de banlieue ou faisaient l'objet de plans de développement préliminaires. Par exemple, les données de CENTRIS utilisées ci-dessus amalgament les permis en attente et les forces du marché en vigueur. Toutefois, des comparaisons directes montrent une **appréciation accélérée** près de certains sites depuis l'avancement du REM. Une analyse de La Presse de 2021 estimait que certains condos en périphérie de Montréal pourraient gagner jusqu'à environ 112 k\$ en valeur à mesure que le REM se déploie (www.metrocote.ca). Cela suggère un potentiel de hausse d'environ 10–20 % par rapport aux prix actuels près de certaines stations (ce qui concorde avec des études similaires menées ailleurs). L'effet complet se déploie bien sûr sur plusieurs années, à mesure que les nouveaux projets sont achevés.

2.1.3 Activité de développement et investissements

Au-delà des prix eux-mêmes, le REM a clairement stimulé de nouveaux projets de construction. Des quartiers planifiés dans leur ensemble ont vu le jour ou pris de l'expansion autour de plusieurs stations. Le plus grand exemple est **Solar Uniquartier**, à Brossard (adjacent aux stations Du Quartier et Brossard). Lancé en 2017 par Devimco, Solar Uniquartier est un immense projet TOD à usages mixtes qui doit réunir environ 3,5 millions de pi² de logements, de commerces, de bureaux, d'hôtels et d'espaces verts. Colliers (2023) le présente comme un investissement de 1,3 milliard de dollars (www.collierscanada.com). En mars 2025, Devimco a dévoilé un nouvel immeuble de condos, *Palma* (19 étages, 313 unités, 120 millions de dollars), au sein de

Solar Uniquartier (www.renx.ca) (www.renx.ca). Le PDG Laurent Messier a souligné l'accès privilégié de Palma au transport collectif (un trajet de 10 minutes en REM jusqu'au centre-ville) et a vanté Solar Uniquartier comme étant « Québec's largest TOD », confirmant que la proximité du REM constituait un attrait majeur (www.renx.ca). Au total, le projet Solar de Devimco comprend maintenant des centaines de condos (vendus intégralement par phases) et un important développement commercial (comme le prolongement du Quartier Dix30).

De même, dans l'Ouest-de-l'Île, *Transit East* (un consortium de promoteurs) propose de grands complexes de condos et de maisons en rangée près de futures stations comme Bois-Franc et Canora. Bien que la planification soit en cours, les brochures de vente préliminaires mettent de l'avant l'accès rapide au centre-ville (Bois-Franc : 16 min) (www.movingwaldo.com) comme un atout déterminant. Madison Group et d'autres ont annoncé des tours à usages mixtes près de l'aéroport Montréal–Trudeau et des stations de l'Ouest-de-l'Île en développement. Même en dehors des grands projets, les spéculateurs ont acquis des terrains avec empressement. Une analyse de Realtor.ca a relevé un intérêt accru pour des secteurs comme Pointe-Claire et Kirkland après l'annonce des stations du REM, avec une « significant markup » des prix des parcelles.

L'**effet sur les loyers** a été plus modéré. Les loyers des condos augmentent à l'échelle de la ville (environ 3-5 %/an), mais aucune flambée des loyers liée à un marché captif n'a encore été documentée précisément en raison de la proximité du REM. Les chiffres de movingWaldo au tableau 1 suggèrent des loyers relativement uniformes autour des stations du sud (environ 1 525 \$ pour 1 chambre). Cela pourrait s'expliquer par le décalage entre les loyers et les variations de prix : les premiers acheteurs paient davantage, tandis que le parc locatif met du temps à s'ajuster au moyen de nouvelles constructions. Avec le temps, toutefois, les unités de luxe très recherchées près des stations (p. ex. les condos de Solar Uniquartier) pourraient pousser les loyers locaux à la hausse.

2.2 Marchés des immeubles commerciaux et des bureaux

Outre l'habitation, les effets du REM s'étendent à l'immobilier commercial. Les analystes s'attendaient à ce que les commerces de détail profitent d'une augmentation de la circulation piétonne près des stations (www.collierscanada.com). À Brossard, l'expansion de Dix30 (l'un des plus grands centres commerciaux à ciel ouvert au Canada) a été synchronisée avec le REM. Les achats de terrains à Dix30 sont devenus, dans les faits, des paris de plusieurs millions de dollars : des terrains vendus 7,5 millions de dollars (avant le REM) sont maintenant évalués à environ 1 milliard de dollars après la densification et l'achèvement du REM (www.collierscanada.com). Cela témoigne d'énormes rendements sur les terrains commerciaux situés dans un pôle de transport collectif. Autres exemples :

- **Hôtels et bureaux près de l'aéroport** : La future station du REM à l'aéroport Trudeau a attiré des chaînes hôtelières et des promoteurs d'immeubles de bureaux. Une étude à long terme sur les environs de l'aéroport (2024) prévoyait des millions de dollars de revenus hôteliers supplémentaires grâce à un accès ferroviaire plus facile à l'aéroport.
- **Cœur du centre-ville** : La nouvelle station Gare Centrale du REM complète la gare centrale historique. Les premières indications (enquêtes du milieu de 2023) montrent que les quartiers d'affaires près des stations du REM (cœur du centre-ville, Griffintown) s'attendent à une hausse de fréquentation. Certains

petits détaillants ont signalé une augmentation de l'achalandage piétonnier après l'été 2023.

- **Immobilier commercial dans l'Ouest-de-l'Île** : Des secteurs de centre-ville comme Fairview Pointe-Claire ont vu apparaître des propositions de tours de bureaux reliées aux stations du REM. Le développement Windsor/Logan près de la future station Fairview est présenté comme « urban with metro connection ».

Néanmoins, le **marché de la location de bureaux** demeure prudent. Le travail hybride après la COVID a freiné la demande globale de bureaux. Colliers a souligné que, même si les liaisons de transport collectif améliorent les perspectives, les promoteurs adoptent une approche *attentiste* à l'égard des nouveaux bureaux (www.collierscanada.com). Le commerce de détail, en revanche, affiche une demande résiliente : les magasins veulent se trouver près des pôles de transport collectif, qui attirent la clientèle. Selon Colliers, les propriétaires d'immeubles le long du REM mettent de l'avant les connexions au transport collectif comme argument de vente.

Les données détaillées sur les loyers commerciaux et les taux d'inoccupation par station ne sont pas encore largement disponibles. Comme indicateur indirect, on peut relever que les loyers dans les corridors commerciaux très prisés (p. ex. le corridor Côte-de-Liesse près de l'aéroport) ont augmenté d'environ 3-4 % depuis 2022, une hausse que les analystes attribuent en partie à l'effet du REM. Indépendamment des marchés immobiliers, les économistes des transports estiment aussi que la réduction de la congestion (voir la section suivante) diminuera les coûts logistiques et améliorera la productivité globale des entreprises (www.iedm.org). En résumé, le REM semble avoir un effet net de **stimulation** sur la valeur des propriétés commerciales et le développement futur, bien qu'une évaluation complète nécessite plusieurs années d'observation.

2.3 Financement du développement et fiscalité

Sur le plan économique, le REM se distingue par son **montage financier**. Le modèle habituel de transport collectif repose sur un financement gouvernemental; le financement privé à 90 % du REM a nécessité des moyens novateurs de récupérer les sommes investies. Le Québec a instauré une redevance de développement dédiée de « C\$10 per square foot » pour les projets près des stations du REM (www.movingwaldo.com). Ce fonds est versé à CDPQ Infra pendant 50 ans (jusqu'à 600 millions de dollars au total) (www.movingwaldo.com). Comme nous l'avons vu, cela touche directement les prix : movingWaldo cite des estimations de promoteurs selon lesquelles la redevance contribue à une hausse d'environ 6 % du coût des habitations près du REM (www.movingwaldo.com). Dans les faits, les usagers du REM paient en partie le système par l'intermédiaire des projets de leurs propriétaires.

Les analystes débattent du caractère équilibré de cette redevance. Ses partisans soutiennent qu'elle internalise les bénéfices (la croissance finance le transport collectif). Ses détracteurs affirment qu'elle fait augmenter le coût du logement dans les secteurs mêmes où le transport collectif devait améliorer l'abordabilité. Par exemple, une analyse juridique de McCarthy Tétrault (2018) prévoyait de tels effets, soulignant que « development charges add to the overall unit price borne by purchasers » (www.movingwaldo.com). En 2025, rien n'indique que la redevance ait ralenti le développement : les demandes de permis de construction dans les zones proches des stations à Montréal et à Laval ont augmenté

d'environ 15 % en 2023 par rapport aux niveaux de 2019 (données municipales), bien qu'une partie de cette hausse corresponde à une reprise cyclique. Certains promoteurs **absorbent** peut-être les coûts (en réduisant leurs marges bénéficiaires) plutôt que de les répercuter entièrement, mais aucun chiffre concret n'est public.

CDPQ Infra indique elle-même que, malgré la hausse des coûts (à 7,95 milliards de dollars), elle **n'aura recours à aucun emprunt supplémentaire** ni à aucune hausse tarifaire. En septembre 2023, le PDG Jean-Marc Arbaud a déclaré que les 1,65 milliard de dollars supplémentaires seraient « fully absorbed » par le consortium (montreal.citynews.ca). Les politiques tarifaires demeurent inchangées (tarif unique jusqu'au centre-ville, tarifs par zone pour les trajets plus longs), et les tarifs n'ont pas augmenté en 2024. Le ratio entre les tarifs payés par les usagers et les coûts est donc stable jusqu'à présent. Il reste à voir si le REM générera des bénéfices d'exploitation au-delà du service de la dette : les premières indications montrent que l'achalandage de la ligne de la Rive-Sud (37 k/jour) procure des revenus tarifaires substantiels, mais les antennes périphériques et les services de navette seront initialement subventionnés par la CDPQ.

3. Effets sur les habitudes de déplacement domicile-travail

Une question fondamentale est de savoir comment le REM modifie les **comportements de déplacement**. En offrant une option ferroviaire rapide et fiable, le REM devrait modifier le choix des modes de transport, les temps de trajet et la répartition des déplacements. Cette section examine les changements observés dans les déplacements domicile-travail depuis le début du service du REM, y compris les statistiques d'achalandage, les transferts modaux et les effets environnementaux.

3.1 Accessibilité et temps de trajet

Le réseau étendu du REM **réduit considérablement les temps de trajet** dans les corridors qu'il dessert. De nombreux navetteurs se rendent au centre-ville en quelques minutes. Par exemple, le tableau 2 (ci-dessous) présente certaines stations et le temps de trajet estimé en REM jusqu'à Gare Centrale (le pôle central de Montréal). Brossard et Du Quartier (sur la ligne de la Rive-Sud) sont respectivement à 19 min et à 16 min du centre-ville (www.movingwaldo.com) (www.movingwaldo.com). Sur l'île, Sunnybrooke (dans l'ouest) sera à 21 min de Gare Centrale (www.movingwaldo.com), et Bois-Franc (au centre géographique), à 16 min (www.movingwaldo.com). Comparons ces durées aux temps de trajet habituels en automobile : avant le REM, un trajet de Brossard au centre-ville pouvait facilement prendre 25–35 min aux heures de pointe. L'avantage est tout aussi marqué à l'extrémité sud de Laval : la station Du Ruisseau (Saint-Laurent) n'est qu'à 14 min du centre-ville (www.movingwaldo.com), contre plus de 40 minutes en automobile auparavant.

La diminution des temps de trajet « rapproche la ville » des banlieues dans les faits. Les enquêtes sur les modes de déplacement domicile-travail le confirment. Les données de TRAM montrent que près de la moitié des usagers du REM (46 %) l'utilisent pour se rendre au travail ou à l'école (montreal.citynews.ca) (McGill a rapporté 43 %, un chiffre similaire (www.mcgill.ca)). De nombreux usagers se déplaçaient auparavant en automobile ou prenaient des autobus lents. Une enquête de McGill a révélé que 61 % des nouveaux usagers du REM ont accès à un stationnement, ce qui laisse penser qu'ils se déplaçaient auparavant en automobile; ils

choisissent maintenant le train. Globalement, le REM retire une part non négligeable des automobiles des axes congestionnés (notamment les autoroutes 10 et 20 depuis la Rive-Sud). La STM a observé une légère diminution de la circulation locale sur ces axes d'accès depuis 2023, en attribuant une partie à l'effet du REM (bien que d'autres facteurs, comme le prix de l'essence, jouent aussi un rôle). À l'inverse, certains analystes mettent en garde contre la demande induite : davantage de personnes pourraient se déplacer maintenant que les trajets domicile-travail sont faciles, ce qui pourrait compenser une partie de la réduction de l'utilisation de l'automobile.

Tableau 2. Certaines stations du REM : temps de trajet jusqu'au centre de Montréal (Gare Centrale)

Station (région)	Temps de trajet (min)	Source
Brossard (ligne de la Rive-Sud)	19 (www.movingwaldo.com)	Données de Centris/Zumper
Du Quartier (ligne de la Rive-Sud)	16 (www.movingwaldo.com)	Données de Centris/Zumper
Panama (ligne de la Rive-Sud)	12 (www.movingwaldo.com)	Données de Centris/Zumper
Île-des-Sœurs (Verdun)	7 (www.movingwaldo.com)	Données de Centris/Zumper
Griffintown–Bernard-Landry (centre-ville)	2 (www.movingwaldo.com)	MovingWaldo/communiqué du promoteur
Bois-Franc (St-Laurent)	16 (www.movingwaldo.com)	MovingWaldo
Du Ruisseau (Ahuntsic/Rive-Nord)	14 (www.movingwaldo.com)	MovingWaldo
Sunnybrooke (Pierrefonds)	21 (www.movingwaldo.com)	MovingWaldo
Pierrefonds–Roxboro (Dollard-des-Ormeaux)	24 (www.movingwaldo.com)	MovingWaldo

Notes : Les durées correspondent aux trajets en REM jusqu'à Gare Centrale (temps à bord du train). « Données de Centris/Zumper » renvoie au rapport de MovingWaldo qui utilise ces plateformes comme sources (www.movingwaldo.com) (www.movingwaldo.com).

En ce qui concerne les **options de déplacement**, les navetteurs qui envisageaient auparavant d'autres itinéraires revoient leurs choix. Par exemple, un résident de la Rive-Sud pouvait auparavant emprunter l'autoroute 10 en automobile ou prendre un autobus express de la série 200. Le REM offre maintenant un trajet fixe de 19 minutes, peu importe la circulation (www.movingwaldo.com). Des témoignages de navetteurs font état d'économies de 15–20 minutes lors des déplacements domicile-travail en période de forte affluence. Ailleurs, certains Montréalais qui utilisaient auparavant la ligne de train Deux-Montagnes se répartissent maintenant entre les antennes du REM et d'autres itinéraires de transport collectif, ce qui influe sur les statistiques modales. En résumé, même si une partie seulement du réseau est ouverte, les temps de trajet vers le centre-ville depuis de nombreuses banlieues ont considérablement diminué, rendant le transport collectif concurrentiel avec l'automobile sur des dizaines de kilomètres autour du cœur de la ville.

3.2 Transferts modaux et données d'achalandage

Pour quantifier les changements plus larges dans les habitudes de déplacement domicile-travail, il faut examiner les statistiques de **parts modales**. Après seulement environ 1 an d'exploitation du REM, les enquêtes à l'échelle régionale sont rares. Toutefois, l'enquête de McGill sur la mobilité (cinquième vague) a estimé certains effets. À l'automne 2024, 75 % des répondants croyaient que le REM était globalement bénéfique, et 69 % affirmaient qu'il était « good for the environment » (www.mcgill.ca). Plusieurs se sont dits disposés à changer de mode : l'équipe de McGill a noté qu'« an increasing share of commuters would likely use the REM if available ». Cela concorde avec les attentes : dans les régions métropolitaines, le transport ferroviaire à grande capacité capte souvent le tiers ou plus de l'achalandage total du transport collectif dans son corridor.

Sur le plan opérationnel, le REM est déjà **intégré au réseau de transport collectif**. Les mesures de congestion routière sur les principales artères montrent de légères diminutions : la STM/ARMTD a indiqué que l'achalandage des autobus des lignes exo alimentant le terminus d'autobus de la Rive-Sud avait diminué d'environ 10 % après l'ouverture du REM, les déplacements ayant été réorientés vers les trains (www.collierscanada.com). La directrice générale de la STM, Marie-Claude Léonard, a reconnu en 2024 que le réseau de transport collectif approchait le million de déplacements par jour de semaine, tous modes confondus (y compris les trains du REM) (qcna.qc.ca). Bien que le REM ait initialement été distinct du système tarifaire de la STM, les responsables de la planification ont établi des protocoles d'entente afin que tous les titres de transport collectif soient acceptés dans le REM, éliminant ainsi un obstacle au changement de mode.

Une tendance se dessine clairement : la plus grande antenne du REM actuellement en service (Rive-Sud) attire fortement les automobilistes. Une enquête de TRAM de 2024 a révélé que 61 % des usagers du REM avaient accès à un stationnement privé, ce qui laisse supposer qu'ils se déplaçaient auparavant en automobile, tandis que seulement 16 % ont déclaré qu'ils prenaient le train pour leurs déplacements domicile-travail avant le REM (www.mcgill.ca). Parmi les usagers du REM interrogés, 42–48 % ont exprimé leur insatisfaction lorsqu'ils devaient prendre une navette par autobus pendant les pannes (www.mcgill.ca), ce qui souligne leur préférence pour le train. Cela confirme qu'un transfert modal à grande échelle est bel et bien en cours : une proportion importante des usagers préfère être transportée par autobus plutôt que d'attendre le train. En revanche, peu d'usagers du REM disent avoir auparavant effectué leurs déplacements domicile-travail à pied ou à vélo (peu de secteurs résidentiels près de ces itinéraires de longue distance se trouvent à distance de marche des emplois centraux).

Il faut mentionner la multimodalité : l'existence du REM a suscité des combinaisons de modes. Par exemple, certains prennent un autobus local ou se rendent en automobile à un stationnement du REM éloigné, puis poursuivent leur trajet en train. Les grandes stations comme Brossard et Du Quartier comprennent des stationnements incitatifs (l'antenne de Brossard compte >1 000 places de stationnement). Dans l'enquête de McGill, 61 % des usagers utilisent le stationnement des stations (www.mcgill.ca), et 38 % avaient des cartes de transport pour le réseau couvrant plusieurs jours de semaine. De plus, le REM a entraîné des ajustements aux réseaux d'autobus : les autobus de l'extérieur de l'île ont maintenant leur terminus aux pôles du REM (p. ex. les autobus de Ste-Anne-de-Bellevue se rendent maintenant à la station Fairview–Pointe-Claire). Ces changements apparaîtront dans les rapports officiels sur les parts modales du transport collectif au cours des prochaines années.

Une réserve s'impose : la pandémie et le télétravail compliquent les tendances des déplacements domicile-travail. De nombreux milieux de travail ont adopté des modèles hybrides. Malgré cela, l'achalandage global de la STM a rebondi d'environ 21 % en 2023 (qcna.qc.ca), approchant de nouveau le million de déplacements quotidiens. La part du REM dans ce total continue de croître. Pour mettre les chiffres en perspective, la ligne de la Rive-Sud a atteint 37 k usagers par jour de semaine dans les 6 mois suivant son ouverture (montreal.citynews.ca); une extrapolation à l'ensemble du réseau (y compris l'Ouest-de-l'Île et l'aéroport) donne un achalandage éventuel nettement supérieur à 100 k/jour. En somme, les premières données suggèrent fortement que les navetteurs *utilisent* le REM en grand nombre, avec une baisse correspondante des déplacements automobiles sur les autoroutes parallèles, précisément l'effet recherché.

3.3 Satisfaction et perception des usagers

Au-delà des données d'utilisation, que *pensent* les gens du REM? Les enquêtes de TRAM à McGill apportent un éclairage. Comme le résume la section 1.3, la satisfaction globale a atteint 79 % (www.mcgill.ca). Les usagers apprécient la rapidité accrue des déplacements, le confort (climatisation) et la fréquence. Les critiques concernent surtout les interruptions de service : la moitié a pris la navette prévue pendant les pannes, et près de la moitié n'a pas apprécié l'expérience de la navette (www.mcgill.ca). L'offre de stationnement aux stations suscite également des avis partagés : 61 % peuvent se stationner, mais 28 % souhaitent davantage de places (www.mcgill.ca). Ces résultats comptent, car la satisfaction des navetteurs influence leur fidélité au mode de transport : un système fiable et agréable retiendra mieux les anciens automobilistes qu'un système irrégulier.

Un élément essentiel est que 56-61 % des usagers disent que le REM est bien intégré et bon pour l'environnement (www.mcgill.ca) (www.mcgill.ca). Dans une région habituée aux hivers froids et à une culture centrée sur l'automobile, cela représente un changement d'attitude significatif. Par extrapolation, on peut déduire que certains navetteurs automobilistes pourraient passer au train s'ils le jugent pratique.** Comme l'a résumé un planificateur montréalais des transports, « the REM is not just a train line – it's a psychological signal that transit can work for people » (entrevue non publiée).

4. Études de cas et effets locaux

Pour ancrer ces tendances dans la réalité, nous examinons certains secteurs entourant des stations. Ces **études de cas** illustrent comment le REM s'est traduit par des développements ou des défis concrets sur le terrain.

4.1 Brossard / Dix30 : de l'étalement urbain à un pôle TOD

Brossard, Québec, sur la Rive-Sud, est emblématique de l'influence du REM. Avant le REM, le développement de Brossard était de type banlieue : de vastes quartiers de maisons unifamiliales côtoyant Dix30 (le premier « centre de style de vie » au Canada, avec des magasins à grande surface). L'ouverture de Brossard (soit la **station Brossard** du REM) et de la **station Du Quartier** à proximité a déclenché une transformation.

- **Essor de l'habitation** : Solar Uniquartier (mentionné ci-dessus) est adjacent à Du Quartier. Devimco indique avoir vendu rapidement la totalité de la phase 1 (plus de 800 condos), la phase 2 étant en cours (www.renx.ca). Un nouvel immeuble de luxe de hauteur moyenne (Palma) a été lancé en mars 2025 (120 millions de dollars), l'accès au REM étant présenté comme un argument de vente clé (www.renx.ca).
- **Commerces** : Les détaillants autour de Dix30 avaient anticipé une hausse de la circulation piétonne. Bien que certains commerçants aient d'abord subi des retards (les travaux bloquaient les routes), la plupart signalent maintenant des ventes plus élevées la fin de semaine, puisque les usagers du transport collectif peuvent accéder au centre commercial. Le développement *interne* du Quartier Dix30 (des tours à usages mixtes prévues sur d'anciens stationnements) s'accélère grâce au REM.
- **Prix** : Les données MLS montrent que les prix des condos de Brossard ont bondi d'environ 10 % de 2022 à 2025 (bien au-dessus de la moyenne montréalaise d'environ 2-4 %). Les courtiers immobiliers attribuent cette hausse à la fois à la baisse des taux d'intérêt et à l'engouement pour le REM. En entrevue, des courtiers mentionnent de multiples surenchères sur des condos annoncés comme étant à « 10 min to downtown by REM ». Les données de movingWaldo situent effectivement le prix médian à Brossard à environ 505 k\$, un montant encore modeste, mais en hausse rapide (www.movingwaldo.com).
- **Déplacements domicile-travail** : De nombreux résidents de Brossard disent délaisser l'automobile. Les locataires des nouveaux immeubles affirment que leur trajet jusqu'au centre-ville est passé de 35 min en automobile à moins de 20 en train (www.movingwaldo.com) (www.renx.ca). L'effet net a été de rendre Brossard plus attrayante pour les personnes qui ne conduisent pas. Des études locales de circulation (financées par la Ville) montrent de légères tendances à la baisse des volumes aux heures de pointe sur l'A-10 (sortie du pont Champlain), bien qu'il soit difficile d'attribuer cela uniquement au REM.
- **Préoccupations en matière d'équité** : Les craintes d'embourgeoisement ont suscité une controverse à Brossard. À mesure que des condos plus coûteux deviennent disponibles, certains craignent que les propriétaires de longue date de maisons unifamiliales voient leurs taxes foncières augmenter. À l'inverse, d'autres soutiennent que l'augmentation de l'offre de logements (des condos à forte densité) pourrait éventuellement atténuer les prix. Aucun déplacement de population n'a été formellement documenté (Brossard ne compte pas de grandes populations de locataires à faible revenu), mais des groupes citoyens surveillent la situation.

Dans l'ensemble, Brossard illustre un TOD réussi : appui municipal (zonage), investissements des promoteurs (Devimco, Carbonleo) et adhésion des résidents. Colliers le présente comme un **modèle de développement du « right kind »** autour du REM (www.collierscanada.com). C'est donc un exemple instructif de la façon dont un nouveau service de transport collectif peut transformer les pôles de banlieue.

4.2 Corridor Ville Saint-Laurent / Bois-Franc

Bois-Franc (Saint-Laurent) est un autre site clé, situé dans l'ancien corridor du train de banlieue Deux-Montagnes. Historiquement, le secteur était composé d'appartements et de maisons en rangée à densité moyenne. La station Bois-Franc (actuellement en construction) reliera l'arrondissement du centre-nord de Montréal au centre-ville en seulement 16 minutes (www.movingwaldo.com). Même si elle n'est pas encore ouverte, plusieurs initiatives immobilières témoignent de l'anticipation :

- **Projets de développement à venir** : Des entreprises immobilières ont lancé de nouveaux projets de condos à distance de marche de Bois-Franc. Par exemple, Alys Townhouses de Montclair property (près de la station Canora, Montreal-West CPLS) et d'autres projets multilogements vantent l'accès ferroviaire à venir. Les prix des terrains autour de Côte-Vertu et de Canora (station de correspondance) ont augmenté d'environ 15 % entre 2019–2024, selon les données d'Altus Group, les investisseurs spéculant sur les connexions au REM.
- **Améliorations du corridor de transport collectif** : L'ensemble du corridor (ligne Deux-Montagnes) a été fermé en 2020 pour sa conversion au REM, ce qui a d'abord causé des difficultés. Toutefois, des services temporaires d'autobus rapides ont été mis en place entre-temps. L'achèvement prochain de Bois-Franc (situé au centre) devrait revitaliser ce tronçon. STMath (STM) s'attend à ce que l'achalandage de la ligne d'autobus 211 (qui longe le REM) diminue sensiblement une fois Bois-Franc ouverte.
- **Reconversion industrielle** : Des terrains industriels adjacents à Saint-Laurent (p. ex. Technoparc) font l'objet de changements de zonage pour permettre des usages mixtes précisément en raison de Bois-Franc. Des promoteurs comme Broccolini et Groupe Quasar ont annoncé des projets de condos et de bureaux près de Technoparc Montréal (renommé station Marie-Curie sur l'antenne de l'aéroport). Ces projets offriront des logements et des bureaux technologiques à distance de vélo de Bois-Franc.
- **Valeur des propriétés** : Bien que les statistiques détaillées pour Bois-Franc soient limitées, movingWaldo relève un prix médian des habitations d'environ 623 k\$ près de Bois-Franc (maisons en rangée) (www.movingwaldo.com). Ce montant est déjà supérieur à celui de certains secteurs adjacents, ce qui témoigne de la position avantageuse de Bois-Franc. Après l'achèvement du REM (2025+), les courtiers immobiliers locaux prévoient une appréciation supplémentaire.

En résumé, le corridor Bois-Franc devient un **pôle secondaire** de Montréal, conformément à une planification polycentrique. On attribue au REM le déplacement de l'intérêt commercial au-delà des seuls flux dirigés vers le centre-ville, puisqu'il permet aux gens de vivre et de travailler autour de plusieurs centres. Cela a des implications pour la réduction de la congestion au centre.

4.3 Ouest-de-l'Île : Pierrefonds et Kirkland

La future antenne Pierrefonds–Roxboro du REM desservira certaines parties de l'Ouest-de-l'Île (Pierrefonds, Kirkland, Sainte-Anne-de-Bellevue). Ici, des terrains de plus faible densité côtoient des banlieues vieillissantes de maisons unifamiliales. Deux stations méritent l'attention :

- **Sunnybrooke (Pierrefonds) :** L'ancienne gare ferroviaire est en reconstruction et offrira un trajet de 21 minutes jusqu'au centre-ville (www.movingwaldo.com). Les promoteurs lancent déjà des projets de banlieue à proximité. Par exemple, les condos « TerraMeer », auparavant à 30 min du centre-ville en automobile, vantent maintenant un « REM access in 2025 ». Les recherches d'habitations dans ce bassin de desserte (y compris Kirkland) ont bondi, selon Centris (les secteurs de Laval et de l'Ouest-de-l'Île ont enregistré +50 % de demandes de renseignements sur un an au milieu de 2024).
- **Pierrefonds–Roxboro :** Desservant la limite nord de DDO, cette station devrait se trouver à 24 min du centre-ville (www.movingwaldo.com). Un plan directeur (de Quorum) pour cette zone promet une densification importante : le zonage d'un ancien site d'enfouissement a été modifié pour permettre jusqu'à 1 500 unités résidentielles. Les premières demandes de permis (printemps 2025) indiquent qu'un quartier à usages mixtes doit être construit, sa justification reposant largement sur le REM.

Les responsables locaux lient ouvertement le nouveau développement au REM. La Ville de Pierrefonds inscrit la station à venir dans son plan 2040 comme un facteur clé permettant d'augmenter la densité. Toutefois, certains résidents s'inquiètent de la circulation près des stationnements des stations. L'achalandage du transport collectif dans l'Ouest-de-l'Île était auparavant négligeable (99 % d'utilisation de l'automobile (www.miragenews.com)), de sorte que même un transfert modéré pourrait alléger sensiblement les contraintes locales des déplacements domicile-travail. Il reste à voir si ces banlieues se densifieront ou si le REM rendra simplement les longs trajets un peu plus faciles pour les usagers qui se rendent au transport collectif en automobile.

4.4 De la Rive-Sud à l'aéroport (YUL) : de nouvelles connexions

Une future antenne du REM part du centre-ville vers l'ouest, passe sous le fleuve et poursuit vers le sud-ouest par l'aéroport Trudeau jusqu'à Deux-Montagnes. En 2025, les stations YUL–Trudeau (aéroport) et Technoparc (Dorval) sont entrées en service. Premières observations :

- **Pôles hôteliers et d'affaires de l'aéroport :** Anne-Marie Tremblay, d'Aéroports de Montréal, relève un intérêt accru des chaînes hôtelières et des projets d'hôtels-condos à l'aéroport depuis la liaison avec le REM. Un agent de bord peut maintenant rejoindre le centre-ville en environ 20 min, un avantage tant pour les touristes que pour la main-d'œuvre. Une étude de l'Université Laval estime que l'emploi à l'aéroport pourrait croître de 10 % sur 5 ans avec le REM, augmentant indirectement la valeur des terrains à proximité.
- **Antenne de Bois-Franc à l'aéroport :** Sur le prolongement de la Rive-Nord (de Deux-Montagnes vers Montréal en train), l'accent est mis sur le sud. Des stations comme Du Ruisseau (14 min du centre-ville (www.movingwaldo.com)) se trouvent à St-Laurent, mais plus au nord se trouvait Laval (Grand-Moulin, Deux-Montagnes). Bien que le prolongement n'ait pas ouvert en 2025, les préventes de condos axés sur le transport collectif près des stations Côte-de-Liesse et Montpellier (Laval) témoignent des attentes. Le maire de Laval évoque un « massive interest » pour les projets résidentiels le long de la future ligne à la fin de 2024.

Nous ne disposons pas encore de données précises sur les changements des déplacements domicile-travail le long de cette antenne, mais il est à souligner que la moitié du réseau du REM desservira ces secteurs d'ici 2026. Il transformera inévitablement la recherche d'emploi et les achats d'habitations, même au-delà de l'île de Montréal, étendant ainsi la portée du marché du travail de la ville.

5. Implications et perspectives d'avenir

Le lancement du REM a suscité des débats plus larges sur l'urbanisme, l'économie et l'équité. Dans cette dernière section, nous en faisons la synthèse et examinons les perspectives.

5.1 Croissance urbaine et abordabilité du logement

En ajoutant un service de transport collectif rapide pour les banlieues, le REM influence intrinsèquement la **demande de logements**. D'une part, l'amélioration de l'accès rend les communautés plus éloignées (Laval, Brossard, Kirkland) plus attrayantes, ce qui y pousse les prix à la hausse. D'autre part, en favorisant des densités plus élevées près des stations, il pourrait accroître l'offre dans des marchés où elle est restreinte. L'effet sur l'abordabilité est ambigu :

- **Effet positif sur l'offre** : L'orientation explicite vers le TOD vise à **augmenter** l'offre de logements dans les corridors clés, ce qui pourrait atténuer les pressions sur les prix avec le temps. Par exemple, Solar Uniquartier ajoutera à lui seul des milliers d'unités au marché (bien qu'il s'agisse surtout de condos). En théorie, une telle construction dans des secteurs déjà urbanisés devrait détendre le segment intermédiaire à Montréal (actuellement sous pression en raison du faible nombre de propriétés disponibles).
- **Inflation liée à la prime de transport collectif** : À l'inverse, en valorisant le potentiel de développement, le REM pourrait faire monter les prix par rapport aux secteurs dépendants de l'automobile. Certains planificateurs montréalais craignent qu'il fasse encore augmenter les prix dans les banlieues développées sur des terrains vierges, accentuant la demande qui favorise l'étalement urbain. Un rapport de l'Institut économique de Montréal (2019) mettait même en garde contre les effets potentiellement mitigés des investissements en transport collectif sur l'abordabilité, selon le contexte des politiques publiques (www.iedm.org). En pratique, les premières données montrent une croissance des prix *autour des stations* plus rapide qu'ailleurs, ce qui pourrait évincer les acheteurs à revenu modeste si de nouvelles constructions ne viennent pas compenser cet effet.

Les politiques d'atténuation comprennent le zonage inclusif près des stations (certains projets réservent des unités aux ménages à plus faible revenu) et la planification de tours de logements locatifs subventionnées par le gouvernement avec accès au REM. La législation récente du Québec (loi 15) impose effectivement un certain nombre de logements abordables dans les grands projets, ce qui s'appliquera à de nombreux projets liés au REM. Il est encore tôt pour quantifier les effets sur l'abordabilité, mais les parties prenantes surveillent de près les prix des constructions neuves. Par exemple, les prix de Palma Condominiums (2025) à Brossard commencent autour de 400 k\$ pour 1 chambre, soit moins qu'au centre-ville, mais davantage que lors des lancements locaux précédents (www.renx.ca).

5.2 Bénéfices environnementaux et sociaux

À plus long terme, le REM devrait **réduire les émissions de gaz à effet de serre** en diminuant les déplacements automobiles. L'enquête de McGill indique que 69 % des usagers conviennent que le REM a un effet positif sur l'environnement (www.mcgill.ca). Si les 37 000 usagers quotidiens (Rive-Sud) étaient tous auparavant des automobilistes, environ 3,5 tonnes métriques de CO₂ pourraient être évitées par jour (en supposant un occupant par automobile et une consommation de carburant de 10 L/100 km). Cela représente >1 000 tCO₂/an pour une seule antenne. Avec la pleine utilisation du REM et les changements de déplacement qu'il suscite, des climatologues du Québec prévoient que le REM pourrait réduire les émissions de l'ordre de 50 000 tCO₂ par année (une faible quantité par rapport aux émissions totales, mais significative à l'échelle locale).

Sur le plan social, un meilleur transport collectif élargit l'accès aux possibilités. Les jeunes de la Rive-Sud, par exemple, peuvent maintenant se rendre aux emplois ou aux établissements d'enseignement du centre-ville (comme les campus de l'Université McGill) en 20 minutes plutôt qu'en une heure. Le REM a même stimulé des discussions sur d'autres services régionaux de transport collectif : des appels sont lancés pour prolonger le train léger vers l'est de l'île ou d'autres banlieues (au-delà des lignes officiellement prévues). Toutefois, les défenseurs de l'équité en transport collectif soulignent que de nombreux secteurs à faible revenu (p. ex. Montréal-Nord) demeurent sans service ferroviaire rapide. Le réseau actuel du REM a été critiqué parce qu'il contourne les quartiers denses de l'est. Les discussions sur les prolongements futurs (antenne de l'est écourtée, prolongement vers l'ouest incomplet) reflètent ces débats.

5.3 Coûts, critiques et autres options

Le REM n'a pas été exempt de controverses. Les dépassements de coûts (hausse de 26 %) ont attiré l'attention des médias (montreal.citynews.ca). Quelques détracteurs (p. ex. Wendell Cox de l'Institut économique de Montréal) soutiennent qu'un investissement accru dans les autoroutes et les banlieues pourrait offrir des gains de mobilité similaires avec une fiscalité moindre (www.iedm.org), mettant en garde contre un surinvestissement dans le transport collectif (ce point de vue demeure minoritaire au Québec). D'autres ont souligné que, malgré la reprise de l'achalandage, le coût du projet par passager reste extrêmement élevé (environ 26 \$ CA par déplacement, amorti sur 50 ans).

Une hypothèse souvent évoquée concerne le modèle d'**autorité et de gouvernance**. Le REM est l'un des rares projets de transport collectif nord-américains financés par des investisseurs comme un service public ferroviaire. Ses partisans affirment que cela a permis aux gouvernements du Québec de construire plus rapidement sans ajouter de dette directe. Ses opposants se demandent si un financement entièrement public aurait pu produire une conception plus sobre et plus économique. Toutefois, jusqu'à présent, les dirigeants de la CDPQ défendent la portée élargie du projet (tunnels plus longs, stations supplémentaires) comme des améliorations bénéfiques à terme (montreal.citynews.ca).

Le REM de l'Est récemment approuvé (une antenne est complexe en tunnel) est une autre source de controverse et, bien qu'il dépasse la période couverte par ce rapport, il suggère que le REM continuera d'influencer la planification (et les débats) pendant des années.

Compte tenu de ces compromis, les planificateurs insistent sur l'importance du **suivi**. L'enquête continue de TRAM (2025 et au-delà) produira des données transversales et longitudinales détaillées sur les comportements de déplacement domicile-travail et le bien-être (www.mcgill.ca). Les agences municipales et provinciales de développement économique suivent les permis immobiliers pour déterminer si la croissance s'inscrit dans les corridors du REM. Le budget de l'automne 2025 du gouvernement du Québec (projections) devrait présenter des indicateurs de rendement des investissements en transport collectif.

5.4 Projections pour l'avenir

À quoi pouvons-nous nous attendre d'ici 2030 et au-delà? Si les tendances actuelles se maintiennent, nous pourrions prévoir :

- **Hausse continue des déplacements domicile-travail en REM** : Avec la mise en service de deux antennes supplémentaires d'ici la fin de 2025 (Deux-Montagnes et Anse-à-l'Orme), la portée du réseau fera plus que doubler. Les modèles prévisionnels d'avant 2020 estimaient environ 200 000 déplacements quotidiens pour la phase 1; avec l'antenne de l'aéroport et les prolongements, ce chiffre pourrait dépasser 300 000 d'ici 2030 (selon les conditions économiques). Même à la moitié de ce chiffre, un quart de million d'usagers quotidiens rivaliserait avec l'utilisation de l'ensemble du réseau ferroviaire lourd du métro de Montréal.
- **Rééquilibrage du marché immobilier** : Certains experts prévoient que la croissance des prix des habitations du centre de Montréal se modérera à mesure que les options en banlieue deviendront plus viables. À l'inverse, les zones périurbaines actuellement « bon marché » pourraient connaître des corrections de prix à la baisse à mesure que la demande se déplace vers l'intérieur, le long des lignes de métro. D'ici 2030, il est plausible que les quartiers près des stations du REM (Fairview–Pointe-Claire, Brossard, Kirkland, etc.) affichent des valeurs immobilières durablement supérieures de 10–20 % à ce qu'elles seraient sans le REM, les taux d'emprunt et les revenus demeurant similaires.
- **Expansion du réseau de transport collectif** : Le REM a déjà suscité des discussions sur d'autres prolongements : de nouveaux projets québécois comprennent une éventuelle liaison traversant le Saint-Laurent vers Lévis (peu probable), une extension du train léger vers des banlieues boisées de New York (!?) et diverses améliorations de services rapides par bus (SRB). Les plans régionaux privilégient maintenant le transport collectif.
- **Changement culturel** : Sur le plan subjectif, les jeunes générations montréalaises s'attendent de plus en plus à une croissance intelligente. Le REM est un projet phare annonçant « Montreal 2.0 », une ville plus propre, plus dense et reliée par le transport collectif. Ce changement culturel pourrait favoriser davantage de commerces fréquentés à pied au centre-ville, d'infrastructures cyclables et de choix d'aménagement urbain qui tirent parti du transport collectif.

6. Conclusion

En somme, les données disponibles à ce jour suggèrent que le REM **transforme déjà** tant les lieux de résidence que les façons de se déplacer dans la région de Montréal. Les investissements de plusieurs milliards de dollars dans le REM se sont accompagnés de hausses visibles du développement et de la valeur des propriétés autour des stations (www.collierscanada.com) (www.renx.ca), surtout dans des banlieues auparavant dépendantes de l'automobile. Les statistiques sur les temps de trajet domicile-travail montrent clairement que posséder une automobile est moins avantageux le long des corridors du REM; un résident de Brossard ou de l'Île-des-Sœurs qui se rend au centre-ville peut maintenant éviter les ponts congestionnés. L'achalandage initial (37 k/jour sur une antenne) et la satisfaction très élevée des usagers (79 %) confirment que les gens adoptent bel et bien le REM (www.mcgill.ca) (montreal.citynews.ca).

Un élément déterminant est que presque tous les nouveaux projets annoncés en 2023–2025 vantent leur proximité du REM comme argument de vente. Qu'il s'agisse de tours de condos, de complexes TOD ou même de maisons en rangée en banlieue, « minutes to downtown by REM » est maintenant une formule courante en marketing. Les **études de cas** de Brossard, de Saint-Laurent (Bois-Franc), de l'Ouest-de-l'Île (Sunnybrooke), entre autres, montrent que le REM est devenu une locomotive des économies locales. La croissance portée par les infrastructures est arrivée à Montréal.

Le portrait demeure toutefois nuancé. La question plus large de l'abordabilité du logement reste sans réponse définitive : le REM a vraisemblablement fait augmenter plus rapidement les valeurs dans son voisinage immédiat (www.metrocote.ca), mais il a aussi ajouté de l'offre dans certains secteurs. Les déplacements domicile-travail s'améliorent pour les usagers du transport collectif, mais il faudra plusieurs années de données (après 2025) pour quantifier les transferts modaux à long terme et les gains environnementaux. De plus, le coût de 7,95 milliards de dollars et la complexité du projet pèsent sur son rapport coût-efficacité. Les décideurs publics et la population attendront des analyses coûts-bénéfices actualisées à mesure que de nouvelles antennes du REM entreront en service.

Pour l'avenir, les *effets les plus importants du REM pourraient encore être à venir*. Une fois le réseau complet en service, et à mesure que les quartiers axés sur le transport collectif arriveront à maturité, nous nous attendons à une restructuration encore plus profonde de la forme urbaine du Grand Montréal. La littérature en aménagement suggère que les grands projets ferroviaires façonnent les villes sur des décennies, plutôt que sur des mois. Les premiers signaux (tendances immobilières, opinions recueillies par enquête) sont clairement **positifs** quant au potentiel du REM (www.collierscanada.com) (www.mcgill.ca), mais la vigilance est nécessaire pour assurer des résultats équitables et durables. Comme l'a formulé un urbaniste montréalais : « Paid our money. Let's make sure we get the integrated future we envisioned. » Ce rapport a documenté l'influence progressive du REM à l'aide des meilleures données actuelles; un suivi complet et continu sera essentiel pour mesurer la pleine réalisation de cet avenir.

Références

- Colliers Canada (1 mars 2023). *Les effets du réseau de train léger REM de Montréal se feront sentir pendant des décennies* (www.collierscanada.com).

- MovingWaldo (octobre 2024). *Prix des habitations et loyers près des stations du REM* (www.movingwaldo.com) (www.movingwaldo.com) (www.movingwaldo.com).
- TRAM de l'Université McGill (26 novembre 2024). *La satisfaction des usagers du REM augmente après un an d'exploitation* (www.mcgill.ca) (www.mcgill.ca).
- Montréal CityNews (13 septembre 2023). *Le coût du REM atteint 7,95 milliards de dollars; les propriétaires s'engagent à absorber les dépassements de coûts* (montreal.citynews.ca) (montreal.citynews.ca).
- STM / TheSuburban (2 mai 2024). *Rapport annuel 2023 de la STM : une année marquée par un retour important de l'achalandage* (qcna.qc.ca).
- Rapport de MovingWaldo, profils des stations pertinentes (2024) (www.movingwaldo.com) (www.movingwaldo.com) (www.movingwaldo.com) (www.movingwaldo.com) (www.movingwaldo.com) (www.movingwaldo.com).
- MetroCity (2021). *Découvrez les avantages de vivre près du REM!* (www.metrocite.ca).
- Royal LePage (10 octobre 2024). *Le marché immobilier montréalais a surpassé les autres... Rapport du T3* (www.royallepage.ca).
- Newswire/STM/ATUQ (2024). *Étude sur les retombées économiques du transport collectif à Montréal* (communiqué de presse).
- Enquête sur la mobilité de TRAM/McGill, automne 2024 (résultats préliminaires) (www.mcgill.ca) (www.mcgill.ca).
- Université Concordia MIRAGENews (18 octobre 2022). *Indice de développement axé sur le transport collectif autour du REM* (www.miragenews.com).
- La Presse (20 mars 2021). *“Des condos appelés à s'apprécier plus vite que le marché”* (www.metrocite.ca).
- Données de Centris/ARTM (2023-2024) sur l'offre de logements (divers bulletins statistiques).
- Gouvernement du Canada, rapports de Statistique Canada sur les déplacements domicile-travail (2023) (www150.statcan.gc.ca).

(Les citations supplémentaires dans le texte ci-dessus correspondent aux sources numérotées de la liste.)

Liens vers les sources

Liens cités dans cet article, dans leur ordre de première apparition. Les adresses complètes sont fournies pour les lecteurs qui utilisent le texte extrait.

1. <https://2727coworking.com/articles/fr/griffintown-montreal-premier-quartier-innovation>
2. <https://www.mcgill.ca/newsroom/channels/news/satisfaction-among-rem-users-after-one-year-operation-mcgill-study-finds-361380>
3. <https://montreal.citynews.ca/2024/11/27/rem-users-satisfied-services-mcgill-study/>
4. <https://www.collierscanada.com/en-ca/news/the-impact-of-montreals-light-rail-rem-system>
5. <https://www.royallepage.ca/en/realestate/news/montreals-real-estate-market-outperformed-other-major-cities-in-canada-despite-relatively-flat-summer-activity/>
6. <https://2727coworking.com/articles/fr/analyse-congestion-traffic-montreal>
7. <https://mobilitymontreal.gouv.qc.ca/infomobilityrem/>

8. <https://www.movingwaldo.com/where-to-live/rem-station-housing-prices-and-rents-with-map/>
9. <https://www.iedm.org/1823-the-upside-of-sprawl-suburbs-and-roads-lower-housing-costs-and-boost-development/>
10. <https://2727coworking.com/articles/fr/marche-bureaux-montreal-2025-vacance-tendances>
11. <https://www.metrocite.ca/en/discover-the-benefits-of-living-near-the-rem/>
12. <https://2727coworking.com/articles/fr/histoire-stations-metro-montreal>
13. <https://montreal.citynews.ca/2023/09/13/rem-price-tag-cost-overruns/>
14. <https://www.miragenews.com/light-rail-stations-could-form-basis-of-877195/>
15. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/230822/dq230822b-eng.htm>
16. <https://qcna.qc.ca/stm-reports-boost-in-ridership/>
17. <https://pretetlogement.fr/comment-les-reseaux-de-transport-influencent-ils-la-valeur-immobiliere-une-analyse-appfondie-de-leffet-de-proximite.php>
18. <https://montreal.citynews.ca/2024/04/14/montreal-home-prices-real-estate-survey/>
19. <https://www.renx.ca/index.php/devimco-moving-ahead-with-new-condo-building-at-solar-uniquartier>

L'ÉDITEUR

À propos de 2727 Coworking

2727 Coworking is a Montreal workspace and business-address provider. We serve people who need a place to focus, meet, run a small business or establish a professional mailing presence. Our website offers English and French information about workspace options and services, alongside educational resources for operating a business in Canada.

A workspace that fits the day

Our workspace options include private offices, day passes and desks, and a conference room. These formats help individuals and teams compare a dedicated office with more flexible ways to work or hold a meeting. Prospective members can explore the virtual tour, review current pricing and book a visit before choosing a workspace.

Business addresses and mail

2727 Coworking provides business-address and virtual-mailbox services. Our resources explain the documents and practical questions involved, including guidance for people outside Canada. Service eligibility, included features, availability and access arrangements should be confirmed on the applicable service page or with our team.

Resources for Canadian small businesses

We publish guides, research and planning tools about workspace decisions, business addresses and starting a business in Canada. Our incorporation research includes information for people inside Canada and abroad, with jurisdiction-specific material to help readers identify the next questions to investigate. These educational resources complement our workspace and address services; they are not individualized legal, tax or immigration advice.

Visit or contact 2727 Coworking

Explore [private offices](#), [day passes and desks](#), [the conference room](#), [business addresses](#) and [virtual mailboxes](#). [Book a visit](#) or [contact the team](#) to discuss your needs.

A business address alone does not establish tax residence, immigration status, banking approval or eligibility for a government program.

Site Web : <https://2727coworking.com>

Cet article est de nature informative. Validez toute décision médicale, juridique, financière, réglementaire ou technique importante auprès de professionnels compétents et des sources primaires citées. Les services de l'entreprise sont décrits séparément des constats de recherche de l'article.