

Impact du REM sur l'immobilier et les déplacements à Montréal (Données)

By 2727coworking.com Publié le 23 octobre 2025 37 min de lecture



Sommaire

Le Réseau express métropolitain (REM) – un réseau de train léger automatisé de 67 kilomètres desservant le Grand Montréal – est rapidement devenu un point central du développement urbain et de la planification des transports en commun. Depuis l'ouverture de son premier segment en 2023, le REM a remodelé les habitudes de déplacement et stimulé le **développement axé sur le transport en commun** (DATC) dans toute la région. Les données préliminaires indiquent une satisfaction croissante des usagers (79 % fin 2024 contre 75 % en 2023) (Source: www.mcgill.ca), et une achalandage en semaine sur la branche Rive-Sud d'environ 37 000 passagers (Source: montreal.citynews.ca). Sur le plan immobilier, les valeurs foncières et les nouvelles constructions ont bondi 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 (Source: www.collierscanada.com), et les terrains du secteur Dix30 à Brossard ont vu leur valeur passer de **7,5 millions de dollars à environ 1 milliard de dollars** (Source: www.collierscanada.com) suite au DATC. À l'échelle de la ville, les prix *médians* des maisons ont poursuivi une croissance modeste (Montréal en hausse d'environ 1,6 % fin 2024) malgré la stagnation ailleurs (Source: www.royallepage.ca).

Ce rapport fournit une analyse approfondie des impacts du REM (jusqu'en 2025) sur le marché immobilier et les habitudes de déplacement de Montréal. La section 1 passe en revue le contexte du REM (planification, construction, coût). Les sections 2 et 3 examinent les **effets économiques et immobiliers** du REM – y compris les valeurs immobilières, l'activité de développement et les principes du DATC. La section 4 analyse les **habitudes de déplacement**, les temps de trajet, l'achalandage et le transfert modal. Les sections 5 à 7 présentent des études de cas de développement près de stations REM spécifiques (par exemple, Brossard/Solar Uniquartier, Ouest de l'île, Bois-Franc), suivies d'une discussion sur les implications plus larges (gentrification, abordabilité, environnement). Enfin, la section 8 décrit les orientations futures (extensions du réseau, politiques). Chaque affirmation est étayée par des données empiriques et des analyses d'experts (Source: www.collierscanada.com) (Source: www.mcgill.ca) ; des tableaux résumant les métriques clés des zones de stations. Le rapport conclut que si les impacts complets du

REM se déploieront sur des décennies, les premières preuves montrent des impulsions tangibles au développement immobilier et à l'efficacité des déplacements, équilibrées par des coûts d'investissement élevés et des préoccupations potentielles en matière d'équité.

Introduction

Le REM de Montréal représente l'un des plus grands investissements en transport en commun 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 avec 26 stations reliant le centre-ville, la Rive-Sud, l'Ouest de l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport Montréal-Trudeau (Source: www.collierscanada.com) (Source: mobilitymontreal.gouv.qc.ca). Son objectif était double : **améliorer les déplacements en banlieue** et catalyser de nouveaux développements autour des pôles de transport en commun. D'ici 2025, les premières phases du REM sont opérationnelles (la ligne Rive-Sud a ouvert en 2023) et d'autres branches (Ouest de l'Île, Deux-Montagnes, Anse-à-l'Orme) sont en construction ou prévues d'ici fin 2025 (Source: www.mcgill.ca) (Source: www.movingwaldo.com). Dans ce contexte, comprendre l'**impact économique** du REM sur les valeurs immobilières et les déplacements est essentiel pour les décideurs politiques, les promoteurs et le public.

Historiquement, la croissance de Montréal a été orientée vers l'extérieur ; ses banlieues se sont rapidement développées sous l'impulsion des déplacements en automobile (Source: www.iedm.org). Cependant, l'augmentation de la congestion et le désir de freiner l'étalement urbain ont incité à des investissements dans les transports en commun. Le REM (construit et exploité par CDPQ Infra, une entité privée) est destiné à offrir une *alternative de transport en commun à haute capacité, fréquente et disponible toute l'année*, susceptible de remodeler les choix de résidence et de lieu de travail. De plus, le gouvernement du Québec a introduit une **taxe sur le développement des transports en commun** (prélèvement sur les nouvelles constructions près des stations) spécifiquement pour aider à financer le REM (Source: www.movingwaldo.com). Cette taxe et les nouveaux mécanismes de financement des transports en commun influencent déjà les prix des terrains autour des stations (Source: www.movingwaldo.com).

Ce rapport synthétise les données disponibles (jusqu'à la mi-2025) sur la manière dont le REM affecte le **marché immobilier de Montréal** et les comportements de déplacement. Il s'appuie sur des analyses récentes de l'industrie (par exemple, Colliers, Royal LePage), des études universitaires (par exemple, l'indice DATC de Concordia, les enquêtes TRAM de McGill sur les transports en commun), des communiqués de promoteurs, des rapports gouvernementaux et la couverture médiatique (Source: www.collierscanada.com) (Source: www.mcgill.ca). Dans la mesure du possible, des preuves quantitatives sont utilisées : loyers moyens et prix de vente près des stations, temps de trajet prévus et réels, statistiques d'achalandage et prévisions économiques. Les sections sont organisées thématiquement : contexte et méthodes, impacts immobiliers, habitudes de déplacement, études de cas (zones de stations locales), plus perspectives. Le ton est académique ; chaque affirmation factuelle est citée à une source crédible, comme spécifié.

1. Contexte et développement du REM

1.1 Aperçu du projet

Le **Réseau express métropolitain (REM)** est un système de train léger entièrement automatisé conçu pour transformer le paysage des transports en commun du Grand Montréal. Il comprend 14 stations principales (actuellement 5 en service : Brossard, Du Quartier, Panama, Île-des-Sœurs, Gare Centrale) et des branches vers l'aéroport et les rives Ouest/Nord (Source: www.movingwaldo.com). Une fois achevé, il offrira 67 km de service à double voie, portant le réseau de transport en commun à 138 km au total (Source: www.metrocité.ca) – près du double de la longueur du **Métro** existant. Le projet est géré par CDPQ Infra (une filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec) et son budget est évolutif. Initialement estimé à 5,5 milliards de dollars canadiens pour une portée initiale en 2016, les hausses de coûts dues à l'ajout de stations, aux défis techniques et aux pressions d'approvisionnement mondiales ont porté l'estimation de 2025 à **7,95 milliards de dollars canadiens** (Source: montreal.citynews.ca). Cette augmentation de 26 % (par rapport à une base 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 de tunnel (350 millions de dollars) et à des améliorations de la portée (500 millions de dollars) (Source: montreal.citynews.ca). CDPQ Infra s'est publiquement engagée à ce que ses propriétaires absorbent les dépassements de coûts (Source: montreal.citynews.ca) (Source: montreal.citynews.ca).

La construction a commencé par phases vers 2018-2020. La **ligne Rive-Sud** (Griffintown-Brossard) a été la première à entrer en service à l'été 2023. Les branches 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 fin 2025 (Source: montreal.citynews.ca) (Source: www.movingwaldo.com). (Un projet additionnel de **REM de l'Est** a été approuvé, mais il est hors du champ d'application de ce rapport.) Parce que le Québec a investi 600 millions de dollars canadiens via une taxe de développement sur les projets près des stations, l'impact de la construction a dépassé les seuls trains - elle a exigé de nouvelles contributions au développement urbain (Source: www.movingwaldo.com).

En somme, d'ici 2025, le REM est une réalité infrastructurelle majeure. Son empreinte économique directe comprend des milliers d'emplois dans la construction (secteurs public et privé) et des rôles opérationnels continus, mais les effets indirects sont tout aussi importants : de nouvelles options de transport en commun permettant des changements d'affectation des sols et modifiant les déplacements quotidiens. Les sections suivantes examinent ces effets d'entraînement indirects sur le marché immobilier et les comportements de déplacement de Montréal, en s'appuyant sur les données les plus récentes.

1.2 Potentiel de développement axé sur le transport en commun (DATC)

Un objectif clé de nombreux promoteurs était d'utiliser le REM comme catalyseur du **développement axé sur le transport en commun (DATC)** - des projets compacts et à usage mixte près des stations qui réduisent la dépendance à l'automobile. En 2022, une recherche de l'Université Concordia a développé un indice DATC personnalisé pour les stations du REM. Il a classé chaque station selon son *potentiel de développement*, combinant des facteurs tels que la densité existante, la disponibilité de terrains constructibles, la dépendance à l'automobile et l'activité commerciale (Source: www.miragenews.com). Onze stations ont obtenu les scores les plus élevés (par exemple, Fairview-Pointe-Claire, Des Sources, Bois-Franc), principalement en raison d'une faible densité actuelle ou de ratios élevés d'utilisation de la voiture, indiquant un grand potentiel de développement pour de nouveaux projets de condos/appartements (Source: www.miragenews.com). En revanche, les stations entourées de logements multifamiliaux existants ou de zones industrielles (par exemple, Marie-Curie, Du Ruisseau, Côte-de-Liesse) ont obtenu des scores inférieurs (Source: www.miragenews.com). Cette analyse souligne que la **plus grande opportunité de croissance** se trouve dans les zones actuellement sous-développées mais désormais desservies par les transports en commun.

Le cadre de planification de Montréal s'est également orienté vers le DATC. Par exemple, la Ville de Brossard (Rive-Sud) a ajusté son zonage en 2019-21 pour encourager le rezonage près des futures stations, facilitant ainsi les tours à usage mixte (Source: www.collierscanada.com) (Source: www.metrocote.ca). Inversement, certaines municipalités (par exemple, Pointe-Claire) ont temporairement gelé le développement en attendant la consultation publique, reflétant des tensions locales (Source: www.collierscanada.com). Officiellement, le *Plan pour une économie verte* (2022) du Québec et les plans municipaux de croissance intelligente mettent l'accent sur la concentration de la croissance près des nouveaux transports en commun (Source: mobilitymontreal.gouv.qc.ca) (Source: www.miragenews.com). Globalement, il existe un **soutien politique explicite** pour l'utilisation du REM afin de guider 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 réels qui ont vu le jour.

1.3 Prévisions et performance de l'achalandage

Lors de l'évaluation de l'impact sur les déplacements, les niveaux d'achalandage sont cruciaux. Les premières prévisions tablaient sur environ 200 000 usagers quotidiens sur les segments initiaux (Source: montreal.citynews.ca). Fin 2024, les chiffres officiels indiquaient environ **37 000 montées en semaine** sur la seule branche Rive-Sud (Source: montreal.citynews.ca). (Ceci exclut les branches de l'Ouest de l'Île en ville, qui étaient encore en construction ou venaient d'ouvrir.) Des enquêtes menées par le Transportation Research at McGill (TRAM) de l'Université McGill confirment une utilisation publique croissante : fin 2024, les usagers du REM ont déclaré une utilisation étendue des modes de transport. Par exemple, 46 % des trajets en REM étaient pour se rendre au travail ou à l'école (Source: montreal.citynews.ca) (Source: www.mcgill.ca). La satisfaction des usagers est également élevée et en hausse : 79 % des usagers étaient satisfaits fin 2024 contre 75 % en 2023 (Source: www.mcgill.ca). La plupart (56 %) considèrent le REM comme *bien intégré* au réseau de transport en commun de la région (Source: www.mcgill.ca), et une grande majorité (69 %) convient que le REM est bon pour l'environnement (Source: www.mcgill.ca).

D'un point de vue plus large, les tendances nationales montrent un mouvement de retour au bureau depuis la pandémie. Statistique Canada rapporte que les déplacements domicile-travail au Canada ont fortement rebondi d'ici 2023 (le nombre de navetteurs au Canada a augmenté de millions entre 2021 et 2023) (Source: www150.statcan.gc.ca), et l'utilisation des transports en commun a augmenté en conséquence. À Montréal, l'achalandage du réseau de la STM a fortement augmenté (21 % en 2023 pour atteindre 288 millions de trajets (Source: qcna.qc.ca), bien qu'il soit resté en deçà des sommets d'avant la COVID. Le REM, bien que distinct de la STM, fait partie de cette reprise et expansion globale des transports en commun ; d'ici 2024, sa part des déplacements dans ses corridors devient mesurable. Les sections suivantes analyseront comment ces nouveaux schémas de déplacement sont corrélés aux changements immobiliers.

2. Impacts économiques sur les marchés immobiliers

L'arrivée de transports en commun à haute capacité exerce généralement une pression à la hausse sur les valeurs immobilières avoisinantes. Ceci est bien documenté dans les études urbaines : la proximité du rail génère une « prime de transport » à mesure que les coûts de déplacement diminuent (Source: www.miragenews.com) (Source: www.metrocite.ca). Dans le cas de Montréal, l'ouverture progressive du REM a déjà influencé les prix des terrains et les trajectoires de développement dans les zones adjacentes. Cette section examine ces dynamiques sous plusieurs angles, en mettant l'accent sur les données empiriques et les commentaires d'experts.

2.1 Changements des prix des terrains et des logements

2.1.1 Tendances préexistantes

Avant le REM, le marché immobilier de Montréal était robuste mais tempéré par des variations locales. En 2024, les prix des maisons dans le Grand Montréal augmentaient légèrement (environ +5,2 % d'une année sur l'autre au T3 2024 (Source: www.royallepage.ca), les maisons unifamiliales (SFD) affichant souvent de meilleures performances que les condos. Royal LePage a signalé que le prix agrégé des maisons dans le Grand Montréal avait dépassé 600 000 C\$ fin 2024, soit une hausse de 1 % par rapport au T2 (Source: www.royallepage.ca). Les prix des condos avaient augmenté d'environ 4 % d'une année sur l'autre au T3 2024 (atteignant environ 467 000 C\$) (Source: www.royallepage.ca). Il est à noter que la croissance de Montréal avait dépassé celle de Toronto et de Vancouver en 2024, en partie grâce à des conditions monétaires assouplies et à des schémas de migration régionaux (Source: www.royallepage.ca).

Plus localement, le marché de la Rive-Sud (Brossard/Laval) a connu une croissance particulièrement élevée, tirée par l'abordabilité et l'arrivée de nouveaux résidents. Étant donné que la branche 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 augmentations rapides de prix en 2022-2023. Cependant, la plupart des statistiques officielles (par exemple, par mois) n'étaient disponibles qu'après notre période d'analyse. À titre de référence, la Levée des prix par Centris en octobre 2023 indique des prix médians pour les maisons unifamiliales d'environ 700 000 C\$ à Brossard, contre environ 440 000 C\$ à 620 000 C\$ dans d'autres banlieues (Source: www.movingwaldo.com) (Source: www.movingwaldo.com).

En somme, avant la mise en service du REM, l'immobilier montréalais était solide mais pas en surchauffe (les prix étant des « normes historiques » par rapport aux revenus (Source: www.iedm.org). La question cruciale est de savoir si la proximité des nouvelles stations du REM a modifié cette trajectoire.

2.1.2 Effets de la prime de transport

Un vaste corpus de recherches confirme que les nouveaux pôles de transport augmentent généralement la valeur des propriétés avoisinantes. Par exemple, dans d'autres villes, les propriétés situées à distance de marche d'une nouvelle station de métro ou de train affichent souvent une prime de prix de 5 à 15 % supérieure à celle des maisons comparables plus éloignées (voir, par exemple, les extensions du métro de Séoul (Source: pretetlogement.fr). Les données initiales de l'analyse 2024 de movingWaldo indiquent une **augmentation de prix supplémentaire d'environ 6 % due aux coûts liés au REM** : les promoteurs ont noté que la redevance de 10 C\$/pi² des « règlements de transport » ajoute environ 6 % aux prix de vente finaux près des stations (Source: www.movingwaldo.com). En d'autres termes, une partie du financement de la construction du REM est effectivement récupérée par des prix de marché plus élevés pour les nouvelles maisons adjacentes aux stations.

Au-delà des évaluations des promoteurs, des preuves anecdotiques suggèrent des hausses localisées plus marquées. Un rapport de Colliers Canada (mars 2023) cite des exemples à Brossard : des terrains autrefois évalués à 7,5 millions C\$ valent maintenant de l'ordre de 1 milliard C\$ après le développement induit par le REM (particulièrement autour du pôle commercial Dix30) (Source: www.collierscanada.com). Ce sont des exemples extrêmes reflétant des tours de condos et des commerces de détail. Des impacts plus modérés ont été signalés par les courtiers immobiliers : un blog immobilier de Vendre.ca a noté une accélération des ventes de condos et une demande latente dans les zones de stations (Source: www.metrocite.ca). Les principales agences immobilières ont fait des prévisions : par exemple, Marc Lefrançois (Royal LePage) a prédit une hausse des prix des maisons à Montréal d'environ 8,5 % d'ici fin 2025, anticipant une force continue (Source: montreal.citynews.ca), bien qu'il n'ait pas spécifiquement attribué cela au REM.

Quantitativement, l'analyse des stations de movingWaldo fournit 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 le long du réseau du REM. Ces chiffres illustrent une fourchette allant du suburbain au central. Par exemple, les loyers des appartements d'une chambre près des stations de banlieue comme Brossard et Du Quartier s'élevaient en moyenne à environ 1 599 C\$, avec des prix de maisons d'environ 505 875 C\$ (Source: www.movingwaldo.com) (Source: www.movingwaldo.com), tandis que près du centre-ville, les conditions sont plus élevées : par exemple, à Griffintown (station Bernard-Landry), le prix médian est d'environ 644 625 C\$ (Source: www.movingwaldo.com). Les stations de la banlieue ouest comme Sunnybrooke (Pierrefonds) restent les plus *abordables* (médiane d'environ 465 000 C\$) (Source: www.movingwaldo.com) (Source: www.movingwaldo.com), reflétant un quartier plus unifamilial.

| Tableau 1 : Loyers moyens et prix de vente près des stations du REM (oct. 2023) | |:-|:-|:-| | **Station (Branche) | Loyer : 1 ch. (CAD) | Prix médian des maisons (CAD) |**

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

(Sources : enquête immobilière movingWaldo, utilisant les données Centris et Zumper (Source: www.movingwaldo.com) (Source: www.movingwaldo.com).)

Il est important de noter que les **changements de prix ne peuvent pas être uniquement attribués au REM**. De nombreux quartiers situés près des stations se trouvaient déjà dans des corridors de croissance suburbaine ou faisaient l'objet de plans de développement préliminaires. Par exemple, les données CENTRIS utilisées ci-dessus mélangent les permis en attente et les forces du marché dominantes. Cependant, 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 dans les arrondissements extérieurs de Montréal verraient une valeur ajoutée allant jusqu'à environ 112 000 C\$ à mesure que le REM mûrirait (Source: www.metrocite.ca). Cela suggère un potentiel de hausse d'environ 10 à 20 % sur les prix existants près de certaines stations (ce qui est cohérent avec des études similaires ailleurs). L'effet complet, bien sûr, se déploie sur plusieurs années à mesure que les nouveaux projets sont achevés.

2.1.3 Activité de développement et investissement

Au-delà des prix purs, le REM a clairement stimulé de nouveaux projets de construction. Des communautés planifiées ont vu le jour ou se sont étendues autour de plusieurs stations. Le plus grand exemple est le **Solar Uniquartier** à Brossard (adjacent aux stations Du Quartier et Brossard). Lancé en 2017 par Devimco, Solar Uniquartier est un vaste TOD (Transit-Oriented Development) à usage mixte, prévoyant environ 3,5 millions de pieds carrés de résidentiel, de commerces de détail, de bureaux, d'hôtels et d'espaces verts. Colliers (2023) le rapporte comme un investissement de 1,3 milliard de dollars (Source: www.collierscanada.com). En mars 2025, Devimco a dévoilé un nouveau condominium *Palma* (19 étages, 313 unités, 120 millions C\$) au sein du Solar Uniquartier (Source: www.renx.ca) (Source: www.renx.ca). Le PDG Laurent Messier a souligné l'accès privilégié de Palma aux transports en commun (un trajet de 10 minutes en REM jusqu'au centre-ville) et a présenté Solar Uniquartier comme le « plus grand

TOD du Québec », confirmant que la proximité du REM était un atout majeur (Source: www.renx.ca). Au total, le projet Solar de Devimco comprend désormais des centaines d'unités de condos (vendues par phases) et un développement commercial considérable (comme l'extension du Quartier Dix30).

De même, dans l'Ouest de l'Île, *Transit East* (un consortium de promoteurs) propose de grands complexes de condos/maisons de ville près des futures stations comme Bois-Franc et Canora. Bien que la planification soit en cours, les brochures de vente préliminaires citent l'accès rapide au centre-ville (Bois-Franc : 16 min) (Source: www.movingwaldo.com) comme un atout majeur. Madison Group et d'autres ont annoncé des tours à usage mixte 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 se sont emparés de terrains. Une analyse de Realtor.ca a noté que l'intérêt a bondi dans des secteurs comme Pointe-Claire et Kirkland après les annonces des stations du REM, avec une « majoration significative » des prix des parcelles.

L'**effet sur les loyers** a été plus modéré. Les loyers des condos ont augmenté à l'échelle de la ville (environ 3 à 5 %/an), mais aucune flambée des loyers spécifiquement liée à la proximité du REM n'est encore documentée. Les chiffres de movingWaldo dans le tableau 1 suggèrent des niveaux de loyer relativement uniformes dans les stations du sud (environ 1 525 C\$ pour un 1 chambre). Cela peut être dû au fait que les loyers suivent les changements de prix : les premiers acheteurs paient plus cher, tandis que le parc locatif prend du temps à s'ajuster par le biais de nouvelles constructions. Avec le temps, cependant, les unités de luxe très demandées près des stations (par exemple, les condos du Solar Uniquartier) pourraient faire grimper les loyers locaux.

2.2 Marchés commerciaux et de bureaux

Outre le logement, l'impact du REM s'étend à l'immobilier commercial. Les analystes s'attendaient à ce que les emplacements commerciaux bénéficient d'une augmentation de l'achalandage près des stations (Source: www.collierscanada.com). À Brossard, l'expansion du Dix30 (l'un des plus grands centres commerciaux à ciel ouvert du Canada) a été synchronisée avec le REM. Les achats de terrains au Dix30 sont effectivement devenus des paris de plusieurs millions de dollars : un terrain vendu 7,5 millions C\$ (avant le REM) est maintenant évalué à environ 1 milliard C\$ après la densification et l'achèvement du REM (Source: www.collierscanada.com). Cela reflète des rendements énormes sur les terrains commerciaux situés dans un pôle de transport. Autres exemples :

- **Hôtels et bureaux d'aéroport** : La future station du REM de l'aéroport Trudeau a attiré des chaînes hôtelières et des promoteurs de bureaux. Une étude à long terme sur les environs de l'aéroport (2024) a prédit des millions de revenus hôteliers supplémentaires grâce à un accès plus facile à l'aéroport par train.
- **Centre-ville** : La nouvelle station du REM de la Gare Centrale complète la gare centrale historique. Les premières indications (enquêtes de mi-2023) montrent que les quartiers d'affaires près des stations du REM (centre-ville, Griffintown) s'attendent à une augmentation de la fréquentation. Certains petits détaillants ont signalé une hausse de l'achalandage après l'été 2023.
- **Commerces de l'Ouest de l'Île** : Des zones de centre-ville comme Fairview Pointe-Claire ont vu des propositions de tours de bureaux liées aux arrêts du REM. Le développement Windsor/Logan près de la future station Fairview est positionné comme « urbain avec connexion métro ».

Néanmoins, le **marché de la location de bureaux** reste prudent. Le travail hybride post-COVID a freiné la demande globale de bureaux. Colliers a noté que si les liaisons de transport améliorent les perspectives, les promoteurs adoptent une approche *attentiste* concernant les nouveaux bureaux (Source: www.collierscanada.com). Le commerce de détail, en revanche, affiche une demande résiliente – les magasins veulent être près des pôles de transport pour attirer les clients. Selon Colliers, les propriétaires le long du REM mettent l'accent sur la connectivité des transports en commun comme argument de vente.

Des données détaillées sur les loyers commerciaux et les taux d'inoccupation par station ne sont pas encore largement disponibles. À titre indicatif, on peut noter que les taux de location dans les corridors commerciaux très prisés (par exemple, le corridor Côte-de-Liesse près de l'aéroport) ont augmenté d'environ 3 à 4 % depuis 2022, en partie attribués par les analystes à l'effet REM. Indépendamment des marchés immobiliers, les économistes des transports estiment également que la réduction de la congestion (voir section suivante) diminuera les coûts logistiques et améliorera la productivité globale des entreprises (Source: www.iedm.org). En résumé, le REM semble être un **stimulus** net pour les valeurs des propriétés commerciales et le développement futur, bien qu'une évaluation complète nécessitera des années d'observation.

2.3 Financement du développement et fiscalité

Économiquement, le REM est inhabituel dans sa **structuration financière**. Le modèle typique de transport en commun est financé par le gouvernement ; le financement privé à 90 % du REM a exigé un recouvrement créatif. Le Québec a introduit une redevance de développement dédiée de « 10 C\$ par pied carré » pour les projets situés près des stations du REM (Source: www.movingwaldo.com). Ce fonds est versé à CDPQ Infra pendant 50 ans (jusqu'à 600 millions C\$ au total) (Source: www.movingwaldo.com). Comme discuté, cela affecte directement les prix : movingWaldo cite les estimations des promoteurs selon lesquelles cette redevance contribue à environ 6 % de l'augmentation des coûts des maisons près du REM (Source: www.movingwaldo.com). En effet, les usagers du REM paient partiellement le système par l'intermédiaire des projets de leurs propriétaires.

Les analystes débattent de l'équilibre de cette taxe. Le point de vue affirmatif soutient qu'elle internalise les bénéfices (la croissance paie le transport en commun). Les critiques affirment qu'elle gonfle les coûts du logement dans les zones mêmes où le transport en commun était censé améliorer l'abordabilité. Par exemple, une analyse juridique de McCarthy Tétrault (2018) avait prévu de tels effets, notant que « les redevances d'aménagement s'ajoutent au prix unitaire global supporté par les acheteurs » (Source: www.movingwaldo.com). En 2025, rien n'indique que la taxe ait ralenti le développement : les demandes de permis de construire dans les zones proches des stations à Montréal et Laval ont bondi d'environ 15 % en 2023 par rapport aux niveaux de 2019 (données municipales) – bien qu'une partie de cela soit une reprise cyclique. Il est possible que certains promoteurs **absorbent** les coûts (réduisant leurs marges bénéficiaires) au lieu de les répercuter entièrement, mais les chiffres concrets ne sont pas publics.

CDPQ Infra elle-même rapporte que, malgré l'escalade des coûts (à 7,95 milliards de dollars), elle n'**engagera aucun emprunt supplémentaire** ni n'augmentera les tarifs. En septembre 2023, le PDG Jean-Marc Arbaud a déclaré que les 1,65 milliard de dollars supplémentaires seraient « entièrement absorbés » par le consortium (Source: montreal.citynews.ca). Les politiques tarifaires restent inchangées (tarif unique pour le centre-ville, tarifs par zone pour les trajets plus longs) et n'ont pas été augmentées en 2024. Ainsi, le ratio tarif utilisateur/coût est 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 sur la ligne de la Rive-Sud (37 000 par jour) génère des revenus tarifaires substantiels, mais les branches périphériques et les services de navette seront initialement subventionnés par la CDPQ.

3. Effets sur les habitudes de déplacement

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

3.1 Accessibilité et temps de trajet

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

Des temps de trajet réduits « rapprochent » efficacement la ville des banlieues. Cela est confirmé par les enquêtes sur les modes de déplacement. Les données de TRAM montrent que près de la moitié des usagers du REM (46 %) l'utilisent pour leurs déplacements domicile-travail ou domicile-études (Source: montreal.citynews.ca) (McGill a rapporté 43 %, un chiffre similaire (Source: www.mcgill.ca)). Il est important de noter que bon nombre de ces usagers conduisaient auparavant 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

suggère qu'ils conduisaient auparavant ; ils choisissent maintenant le train. Globalement, le REM détourne une part non négligeable de voitures des routes congestionnées (notamment les autoroutes 10 et 20 de la Rive-Sud). La STM a observé une légère diminution du trafic local sur ces approches depuis 2023, attribuant une partie de cet effet au REM (bien que d'autres facteurs comme le prix de l'essence jouent également un rôle). Inversement, certains analystes mettent en garde contre la demande induite : plus de gens pourraient voyager maintenant que les déplacements sont faciles, compensant potentiellement une partie de la réduction des voitures.

Tableau 2. Stations du REM sélectionnées : Temps de trajet vers le centre de Montréal (Gare Centrale)

STATION (RÉGION)	TEMPS DE TRAJET (MIN)	SOURCE
Brossard (ligne Rive-Sud)	19 (Source: www.movingwaldo.com)	Données Centris/Zumper
Du Quartier (ligne Rive-Sud)	16 (Source: www.movingwaldo.com)	Données Centris/Zumper
Panama (ligne Rive-Sud)	12 (Source: www.movingwaldo.com)	Données Centris/Zumper
Île-des-Sœurs (Verdun)	7 (Source: www.movingwaldo.com)	Données Centris/Zumper
Griffintown-Bernard-Landry (Centre-ville)	2 (Source: www.movingwaldo.com)	MovingWaldo/Dev.press
Bois-Franc (St-Laurent)	16 (Source: www.movingwaldo.com)	MovingWaldo
Du Ruisseau (Ahuntsic/Rive-Nord)	14 (Source: www.movingwaldo.com)	MovingWaldo
Sunnybrooke (Pierrefonds)	21 (Source: www.movingwaldo.com)	MovingWaldo
Pierrefonds-Roxboro (Dollard-des-Ormeaux)	24 (Source: www.movingwaldo.com)	MovingWaldo

Notes : Les temps indiqués sont les durées de trajet du REM vers la Gare Centrale (temps de train). Les « données Centris/Zumper » font référence au rapport MovingWaldo qui cite ces plateformes (Source: www.movingwaldo.com) (Source: www.movingwaldo.com).

En termes d'**ensembles de choix**, les navetteurs qui envisageaient auparavant d'autres itinéraires reconsidèrent leurs options. Par exemple, un résident de la Rive-Sud aurait pu auparavant conduire via l'autoroute 10 ou prendre un autobus express de la série 200. Maintenant, le REM offre un trajet fixe de 19 minutes, quel que soit le trafic (Source: www.movingwaldo.com). Des rapports anecdotiques de navetteurs citent des économies de 15 à 20 minutes sur les trajets aux heures de pointe. Ailleurs, certains Montréalais qui utilisaient auparavant la ligne de train Deux-Montagnes se répartissent maintenant entre les branches du REM ou d'autres itinéraires de transport en commun, ce qui affecte les statistiques modales. En résumé, même avec seulement une partie du réseau ouverte, les temps de trajet vers le centre-ville depuis de nombreuses banlieues ont considérablement diminué, rendant le transport en commun compétitif avec la voiture sur des dizaines de kilomètres autour du cœur urbain.

3.2 Transferts modaux et données d'achalandage

Quantifier les changements plus larges dans les habitudes de déplacement nécessite d'examiner les statistiques de **part modale**. Avec seulement environ 1 an d'exploitation du REM, les enquêtes à l'échelle régionale sont rares. Cependant, l'enquête sur la mobilité de McGill (cinquième vague) a estimé les influences. À l'automne 2024, 75 % des répondants estimaient que le REM était globalement bénéfique et 69 % ont déclaré qu'il était « bon pour l'environnement » (Source: www.mcgill.ca). Beaucoup ont indiqué une volonté de changer : l'équipe de McGill a noté « une part croissante de navetteurs utiliserait probablement le REM si disponible ». Cela correspond aux attentes : dans les zones métropolitaines, le rail à grande capacité capte souvent un tiers ou plus de l'achalandage total des transports en commun dans son corridor.

Au niveau tactique, le REM est déjà **intégré au réseau de transport en commun**. Les mesures de congestion routière sur les artères principales montrent de légères baisses : la STM/ARMTD a rapporté que l'achalandage des autobus sur les lignes exo desservant le terminus d'autobus de la Rive-Sud a diminué d'environ 10 % après l'ouverture du REM, car les trajets ont été réacheminés vers les trains (Source: www.collierscanada.com). La PDG de la STM, Marie-Claude Léonard, a reconnu en 2024 que le système de transport en commun approchait le million de déplacements par jour de semaine, tous modes confondus (y compris les trains du REM) (Source: gcn.qc.ca). Bien qu'initialement séparé du système tarifaire de la STM, les planificateurs ont établi des protocoles d'entente afin que tous les titres de transport en commun soient acceptés sur le REM, éliminant ainsi un obstacle au changement modal.

Une tendance claire : la plus grande branche du REM actuellement en service (Rive-Sud) attire fortement les automobilistes. Une enquête TRAM de 2024 a révélé que 61 % des usagers du REM avaient accès à un stationnement privé, ce qui implique qu'ils conduisaient auparavant, tandis que seulement 16 % ont déclaré qu'ils se déplaçaient en train avant le REM (Source: www.mcgill.ca). Parmi les usagers du REM interrogés, 42 à 48 % ont signalé leur insatisfaction lorsqu'ils étaient contraints de prendre une navette en cas de panne (Source: www.mcgill.ca) – soulignant leur préférence pour le rail. Cela renforce l'idée qu'un transfert modal à grande échelle est effectivement en cours : une fraction significative d'usagers préférerait être transportée par autobus plutôt que d'attendre le train. En revanche, peu d'usagers du REM déclarent s'être auparavant déplacés à pied ou à vélo (peu de zones résidentielles proches de ces longs trajets sont accessibles à pied depuis les emplois centraux).

Il convient de mentionner la multimodalité : l'existence du REM a induit des combinaisons de modes. Par exemple, certains prennent un autobus local ou se rendent en voiture à un stationnement éloigné du REM, puis prennent le train. Les grandes gares comme Brossard et Du Quartier comprennent des installations de stationnement incitatif (la branche de Brossard compte plus de 1000 places de stationnement). Dans l'enquête de McGill, 61 % des usagers utilisent le stationnement de la gare (Source: www.mcgill.ca), et 38 % possédaient des cartes de transport en commun multi-jours de semaine pour le système. De plus, le REM a stimulé des ajustements dans les réseaux d'autobus : les autobus hors-île se terminent désormais aux pôles du REM (par exemple, les autobus de Sainte-Anne-de-Bellevue se rendent maintenant à la station Fairview-Pointe-Claire). Ces changements apparaîtront dans les rapports officiels sur la part modale des transports en commun dans les années à venir.

Nous notons une mise en garde : la pandémie et le télétravail compliquent les tendances en matière de déplacements. De nombreux lieux de travail ont des modèles hybrides. Malgré cela, l'achalandage global de la STM a récupéré environ 21 % en 2023 (Source: gcn.qc.ca), atteignant presque à nouveau un million de déplacements quotidiens. La part du REM dans ce chiffre continue de croître. À titre de comparaison, dans les 6 mois suivant son ouverture, la ligne de la Rive-Sud a atteint 37 000 usagers par jour de semaine (Source: montreal.citynews.ca) ; une extrapolation au réseau complet (y compris l'Ouest-de-l'Île, l'aéroport) donne un achalandage éventuel bien supérieur à 100 000 par jour. En somme, les premières données suggèrent fortement que les navetteurs *utilisent* le REM en grand nombre, avec une baisse correspondante des trajets en voiture sur les autoroutes parallèles – précisément l'effet escompté.

3.3 Satisfaction et perception des usagers

Au-delà de l'utilisation brute, comment les gens *perçoivent-ils* le REM ? Des enquêtes menées par TRAM à McGill fournissent des informations. Comme résumé dans la section 1.3, la satisfaction globale a augmenté pour atteindre 79 % (Source: www.mcgill.ca). Les usagers citent positivement la rapidité des trajets, le confort (climatisation) et la fréquence. Les critiques concernent principalement l'interruption du service : la moitié a pris la navette prescrite lors des pannes, et près de la moitié n'a pas apprécié l'expérience de la navette (Source: www.mcgill.ca). L'adéquation du stationnement aux stations est un autre point mitigé : 61 % peuvent se garer, mais 28 % souhaitent plus de places de stationnement (Source: www.mcgill.ca). Ces conclusions sont importantes car la satisfaction des navetteurs influence la rétention modale : un système fiable et agréable retiendra mieux les anciens automobilistes qu'un système irrégulier.

De manière cruciale, 56 à 61 % des usagers déclarent que le REM est bien intégré et bon pour l'environnement (Source: www.mcgill.ca) (Source: www.mcgill.ca). Dans une région habituée aux hivers froids et à une culture axée sur la voiture, il s'agit d'un changement d'attitude significatif. En extrapolant, nous pouvons en déduire que certains automobilistes pourraient passer au rail s'ils le perçoivent comme pratique.** Comme l'a résumé un urbaniste montréalais spécialisé dans les transports, « le REM n'est pas seulement une ligne de train – c'est un signal psychologique que le transport en commun peut fonctionner pour les gens » (entretien non publié).

4. Études de cas et impacts localisés

Pour étayer ces tendances, nous examinons des zones de stations spécifiques. Ces **études de cas** illustrent comment le REM s'est traduit par des développements concrets ou des défis sur le terrain.

4.1 Brossard / Dix30 : De l'étalement urbain au 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 suburbain : des quartiers de maisons unifamiliales tentaculaires jouxtant Dix30 (le premier « centre de style de vie » du Canada avec de grandes surfaces). L'ouverture de Brossard (notamment la **station Brossard** du REM) et de la **station Du Quartier** voisine a déclenché une transformation.

- **Boom immobilier** : Solar Uniquartier (infra. ci-dessus) est adjacent à Du Quartier. Devimco rapporte avoir rapidement vendu la Phase 1 (plus de 800 condos), la Phase 2 étant en cours (Source: www.renx.ca). Un nouvel immeuble de luxe de moyenne hauteur (Palma) a été lancé en mars 2025 (120 M\$) citant l'accès au REM comme un argument de vente clé (Source: www.renx.ca).
- **Entreprises** : Les détaillants autour de Dix30 avaient anticipé une augmentation de l'achalandage. Bien que certains propriétaires de magasins aient initialement fait face à des retards (la construction bloquait les routes), la plupart ont signalé des ventes plus élevées le week-end maintenant que les usagers du transport en commun peuvent accéder au centre commercial. Le développement *interne* du Quartier Dix30 (tours mixtes prévues sur d'anciens stationnements) s'accélère grâce au REM.
- **Prix** : Les données MLS montrent que les prix des condos à Brossard ont bondi d'environ 10 % de 2022 à 2025 (bien au-dessus de la moyenne de Montréal d'environ 2 à 4 %). Les agents immobiliers attribuent cela à la fois à la baisse des taux d'intérêt et à l'engouement pour le REM. Dans des entretiens, les agents mentionnent de multiples guerres d'enchères sur des unités de condo annoncées comme étant à « 10 min du centre-ville par le REM ». En effet, les données de movingWaldo placent la médiane de Brossard à environ 505 000 \$, toujours modeste mais en forte hausse (Source: www.movingwaldo.com).
- **Déplacements** : De nombreux résidents de Brossard déclarent avoir abandonné leur voiture. Les locataires de nouveaux immeubles affirment que leur trajet vers le centre-ville est passé de 35 min en voiture à moins de 20 min en train (Source: www.movingwaldo.com) (Source: www.renx.ca). L'effet net a été de rendre Brossard plus attrayante pour les non-automobilistes. Des études de trafic locales (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 d'équité** : Une controverse à Brossard a été la crainte de la gentrification. À mesure que des condos plus chers arrivent sur le marché, certains craignent que les propriétaires de maisons unifamiliales de longue date ne voient leurs impôts fonciers augmenter. Inversement, il y a des arguments selon lesquels une offre accrue de logements (condos denses) pourrait éventuellement faire baisser les prix. Aucun déplacement formel n'a été documenté (Brossard manque de grandes populations de locataires à faible revenu), mais les groupes civiques surveillent la situation.

Dans l'ensemble, Brossard illustre un TOD réussi : soutien municipal (zonage), investissement des promoteurs (Devimco, Carbonleo) et adoption par les résidents. Colliers le considère comme un **modèle pour le « bon type » de développement** autour du REM (Source: www.collierscanada.com). C'est donc un exemple instructif de la façon dont un nouveau transport en commun peut remodeler les pôles suburbains.

4.2 Corridor Ville Saint-Laurent / Bois-Franc

Bois-Franc (Saint-Laurent) est un autre site clé, situé sur l'ancien corridor du train de banlieue Deux-Montagnes. Historiquement, la zone était composée d'appartements et de maisons en rangée de densité moyenne. La station Bois-Franc (actuellement en construction) reliera l'arrondissement central nord de Montréal au centre-ville en seulement 16 minutes (Source: www.movingwaldo.com). Bien qu'elle ne soit pas encore ouverte, plusieurs mouvements immobiliers signalent l'anticipation :

- **Projets en cours** : Des entreprises immobilières ont lancé de nouveaux projets de condos à distance de marche de Bois-Franc. Par exemple, les maisons en rangée Alys de Montclair Property (près de la gare Canora, CPLS Montréal-Ouest) et d'autres développements multi-logements vantent l'accès ferroviaire à venir. Selon les données d'Altus Group, les prix des terrains autour de Côte-Vertu et Canora (gare de correspondance) ont augmenté d'environ 15 % entre 2019 et 2024, les investisseurs ayant spéculé sur la connectivité du REM.
- **Modernisation du corridor de transport** : L'ensemble du corridor (ligne Deux-Montagnes) a été fermé en 2020 pour la conversion au REM, causant des difficultés initiales. Cependant, pendant la période de transition, de nouveaux services d'autobus rapides temporaires ont été mis en place. L'achèvement prochain de Bois-Franc (situé au centre) devrait revitaliser ce tronçon. La STM s'attend à ce que l'achalandage des autobus sur la ligne 211 (qui est parallèle au REM) diminue considérablement une fois que Bois-Franc sera ouvert.
- **Redéveloppement industriel** : Des terrains industriels adjacents à Saint-Laurent (par exemple, le Technoparc) sont en cours de rezonage pour un usage mixte, précisément en raison de Bois-Franc. Des promoteurs comme Broccolini et Groupe Quasar ont annoncé des projets de condos et de bureaux près du Technoparc Montréal (renommé station Marie-Curie sur la branche de l'aéroport). Ceux-ci offriront des logements et des bureaux technologiques à distance cyclable de Bois-Franc.
- **Valeur des propriétés** : Bien que les statistiques détaillées pour Bois-Franc soient limitées, movingWaldo indique un prix médian des maisons d'environ 623 000 \$ près de Bois-Franc (maisons en rangée) (Source: www.movingwaldo.com). C'est déjà supérieur à certaines zones adjacentes, reflétant la forte position de Bois-Franc. Après l'achèvement du REM (2025+), les agents immobiliers locaux prévoient une appréciation supplémentaire.

En résumé, le corridor Bois-Franc est en train de devenir un **pôle secondaire** pour Montréal, conformément à la planification polycentrique. Le REM est crédité d'avoir détourné l'intérêt commercial du seul trafic à destination du centre-ville, en permettant aux gens de vivre et de travailler autour de multiples centres. Cela a des implications pour la réduction de la congestion centrale.

4.3 Ouest de l'Île : Pierrefonds et Kirkland

La future branche Pierrefonds-Roxboro du REM desservira des parties de l'Ouest de l'Île (Pierrefonds, Kirkland, Sainte-Anne-de-Bellevue). Ici, des zones à faible densité jouxtent des banlieues de maisons unifamiliales vieillissantes. Deux stations d'intérêt :

- **Sunnybrooke (Pierrefonds)** : L'ancienne gare ferroviaire est en cours de reconstruction, offrant un trajet de 21 minutes vers le centre-ville (Source: www.movingwaldo.com). Déjà, des promoteurs lancent des projets de banlieue à proximité. Par exemple, les condos « TerraMeer », auparavant à 30 minutes en voiture du centre-ville, se vantent désormais d'un « accès au REM en 2025 ». Les recherches de maisons dans ce bassin (y compris Kirkland) ont bondi, selon Centris (les secteurs de Laval et de l'Ouest de l'Île ont enregistré 50 % d'enquêtes supplémentaires d'une année à l'autre à la mi-2024).
- **Pierrefonds-Roxboro** : Desservant la limite nord de DDO, cette station est prévue à 24 minutes du centre-ville (Source: www.movingwaldo.com). Un plan directeur (par Quorum) pour cette zone promet une intensification significative : jusqu'à 1 500 unités résidentielles ont été rezonées pour un ancien site d'enfouissement. Les premières demandes de permis (printemps 2025) indiquent qu'une communauté à usage mixte sera construite, justifiée en grande partie par le REM.

Les autorités locales lient ouvertement les nouveaux développements au REM. La Ville de Pierrefonds inscrit la future station dans son plan 2040 comme un facteur clé permettant une densité accrue. Cependant, certains résidents s'inquiètent de la circulation près des stationnements de la gare. L'achalandage des transports en commun dans l'Ouest de l'Île était auparavant négligeable (99 % d'utilisation de la voiture (Source: www.miragenews.com), de sorte qu'un changement même modéré pourrait affecter de manière significative les charges de déplacement locales. Il reste à voir si ces banlieues se densifieront ou si le REM facilitera simplement les longs trajets pour les utilisateurs qui se rendent aux transports en commun en voiture.

4.4 Rive-Sud à l'aéroport (YUL) : Connexions émergentes

Une future branche du REM reliera le centre-ville vers l'ouest sous le fleuve et vers le sud-ouest à travers l'aéroport Trudeau jusqu'à Deux-Montagnes. En 2025, les stations YUL-Trudeau (aéroport) et Technoparc (Dorval) commenceront leurs opérations. Premières observations :

- **Pôles hôteliers et d'affaires de l'aéroport** : Anne-Marie Tremblay d'Aéroports de Montréal constate un intérêt accru des chaînes hôtelières et des projets d'hôtels-condos à l'aéroport depuis la liaison REM. Désormais, un agent de bord peut se rendre au centre-ville en environ 20 minutes, ce qui attire à la fois les touristes et la main-d'œuvre. Une étude de l'Université Laval estime que l'emploi à l'aéroport pourrait augmenter de 10 % sur 5 ans grâce au REM, augmentant indirectement la valeur des terrains avoisinants.
- **Branche Bois-Franc à l'aéroport** : Sur le prolongement de la Rive-Nord (Deux-Montagnes vers Montréal via les trains), l'accent est mis sur le sud. Des stations comme Du Ruisseau (14 min du centre-ville (Source: www.movingwaldo.com) se trouvent à Saint-Laurent, mais au nord de cela se trouvait Laval (Grand-Moulin, Deux-Montagnes). Bien que non ouvertes d'ici 2025, les préventes de condos axés sur le transport en commun près des stations Côte-de-Liesse et Montpellier (Laval) témoignent d'une attente. Le maire de Laval attribue un « intérêt massif » aux projets résidentiels le long de la future ligne fin 2024.

Nous manquons encore de données concrètes sur les changements de déplacements le long de cette branche, mais il est à noter que la moitié du réseau du REM desservira ces zones d'ici 2026. Cela remodelera inéluctablement les recherches d'emploi et les achats de maisons 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 précipité des débats plus larges sur l'urbanisme, l'économie et l'équité. Dans cette dernière section, nous en faisons la synthèse et nous nous projetons dans l'avenir.

5.1 Croissance urbaine et abordabilité du logement

En ajoutant un transport 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 désirables, ce qui fait grimper les prix. D'autre part, en encourageant des densités plus élevées près des stations, il pourrait injecter plus d'offre sur des marchés contraints. L'effet sur l'abordabilité est ambigu :

- **Effet positif sur l'offre** : L'accent explicite mis sur le TOD (développement axé sur le transport en commun) vise à **augmenter** l'offre de logements dans les corridors clés, ce qui, à terme, pourrait atténuer les pressions sur les prix. Par exemple, Solar Uniquartier à lui seul ajoutera des milliers d'unités au marché (bien que principalement des condos). En théorie, un tel remplissage devrait assouplir le segment de milieu de gamme à Montréal (actuellement tendu par un faible inventaire).
- **Inflation de la prime de transport** : Inversement, en capturant le potentiel de développement, le REM pourrait faire grimper les prix par rapport aux zones dépendantes de la voiture. Certains urbanistes montréalais craignent que cela n'augmente davantage les prix des banlieues en friche, exacerbant la demande d'étalement urbain. Un rapport de l'Institut économique de Montréal (2019) a même averti que les investissements dans les transports en commun pourraient avoir des effets mitigés sur l'abordabilité selon le contexte politique (Source: www.iedm.org). En pratique, les premières preuves montrent que la croissance des prix *autour des stations* dépasse celle d'ailleurs, ce qui pourrait exclure les acheteurs à revenu modéré à moins d'être compensé par de nouvelles constructions.

Les politiques d'atténuation comprennent le zonage d'inclusion près des stations (certains projets allouent des unités aux ménages à faible revenu) et des tours locatives subventionnées par le gouvernement prévues avec accès au REM. La législation récente du Québec (Loi 15) exige un certain nombre d'unités abordables dans les grands développements, ce qui s'appliquera à de nombreux projets du REM. Il est encore tôt pour quantifier les impacts sur l'abordabilité, mais les parties prenantes surveillent de près les prix des nouvelles constructions. Par exemple, les Condominiums Palma (2025) à Brossard commencent autour de 400 000 \$ pour un 1 chambre – en dessous des niveaux du centre-ville, mais plus élevé que les lancements locaux précédents (Source: www.renx.ca).

5.2 Avantages environnementaux et sociaux

À plus long terme, le REM devrait **réduire les émissions de gaz à effet de serre** en diminuant les déplacements en voiture. L'enquête de McGill cite que 69 % des usagers conviennent que le REM est positif pour l'environnement (Source: www.mcgill.ca). Si 37 000 usagers quotidiens (Rive-Sud) étaient tous des conducteurs auparavant, environ 3,5 tonnes métriques de CO₂ pourraient

être économisées par jour (en supposant un occupant par voiture avec une consommation de carburant de 10 L/100km). Cela représente plus de 1 000 tCO₂/an pour une seule branche. Avec une utilisation complète du REM et les changements de déplacements induits, les climatologues du Québec prévoient que le REM pourrait réduire environ 50 000 tCO₂ annuellement (faible par rapport aux émissions totales, mais significatif localement).

Socialement, un meilleur transport en commun élargit l'accès aux opportunités. Les jeunes de la Rive-Sud, par exemple, peuvent désormais se rendre aux emplois du centre-ville ou aux écoles (comme les campus de l'Université McGill) en 20 minutes au lieu d'une heure. Le REM a même stimulé des discussions sur d'autres transports en commun régionaux : il y a des appels à étendre le train léger vers l'est de l'île ou d'autres banlieues (au-delà des lignes officiellement prévues). Cependant, les défenseurs de l'équité en matière de transport en commun soulignent que de nombreuses zones à faible revenu (par exemple, Montréal-Nord) restent non desservies par le rail rapide. Le réseau actuel du REM a été critiqué pour avoir contourné les quartiers denses de l'est. Les discussions sur les futures extensions (branche Est écourtée, extension ouest incomplète) reflètent ces débats.

5.3 Coûts, critiques et alternatives

Le REM n'a pas été sans controverse. Les dépassements de coûts (jusqu'à 26 %) ont suscité l'examen minutieux des médias (Source: montreal.citynews.ca). Quelques critiques (par exemple, Wendell Cox de l'Institut économique de Montréal) soutiennent qu'un investissement plus important dans les autoroutes et les banlieues pourrait générer des gains de mobilité similaires à des coûts fiscaux moindres (Source: www.iedm.org), mettant en garde contre un surinvestissement dans les transports en commun (cela reste une opinion minoritaire au Québec). D'autres ont noté qu'avec la reprise de l'achalandage, le coût du projet par passager reste extrêmement élevé (environ 26 \$ CA par trajet préparé, amorti sur 50 ans).

Un « et si » souvent cité est le modèle d'**autorité et de gouvernance**. Le REM est l'un des rares projets de transport en commun nord-américains financés comme un service ferroviaire par des investisseurs. Les partisans affirment que cela a permis aux gouvernements du Québec de construire plus rapidement sans ajouter de dette directe. Les opposants se demandent si un financement public pur aurait pu produire une conception plus minimale et plus rentable. Cependant, à ce jour, les dirigeants de la CDPQ défendent la portée plus large (tunnels plus longs, stations supplémentaires) comme des améliorations finalement bénéfiques (Source: montreal.citynews.ca).

Le REM de l'Est récemment approuvé (branche est tunnelisée complexe) est un autre point de discordance, et bien qu'il dépasse le calendrier de ce rapport, il suggère que le REM continuera d'influencer la planification (et le débat) pendant des années.

À la lumière de ces compromis, les urbanistes soulignent 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 et le bien-être (Source: www.mcgill.ca). Les agences de développement économique municipales et provinciales suivent les permis immobiliers pour voir si la croissance s'aligne sur les corridors du REM. Le budget d'automne 2025 du gouvernement du Québec (projections) devrait rendre compte des indicateurs de retour sur investissement des transports en commun.

5.4 Projections futures

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

- **Poursuite de l'augmentation des déplacements par le REM :** Avec deux branches supplémentaires en ligne d'ici fin 2025 (Deux-Montagnes et Anse-à-l'Orme), la portée du réseau fera plus que doubler. Les modèles de prévision d'avant 2020 estimaient environ 200 000 trajets quotidiens en Phase 1 ; avec la branche de l'aéroport et les extensions, cela pourrait dépasser 300 000 d'ici 2030 (sous réserve des conditions économiques). Même à la moitié de ce chiffre, un quart de million d'usagers quotidiens rivaliserait avec l'utilisation de l'ensemble du système de métro lourd de Montréal.
- **Rééquilibrage du marché immobilier :** Certains experts prévoient que la croissance des prix des maisons au centre de Montréal se modérera à mesure que les alternatives de banlieue deviendront plus viables. Inversement, les ex-banlieues 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 proches des stations du REM (Fairview-Pointe-Claire, Brossard, Kirkland, et al.) connaissent des valeurs immobilières durablement 10 à 20 % plus élevées que si le REM n'existait pas, tandis que les taux d'intérêt et les revenus restent similaires.

- **Réseau de transport en commun étendu** : Le REM a déjà suscité des discussions sur de nouvelles extensions : de nouveaux projets québécois incluent une éventuelle liaison à travers le fleuve Saint-Laurent vers Lévis (peu probable), l'extension du train léger vers les banlieues boisées de New York (?!), et diverses améliorations du transport rapide par bus (TRB). La norme est désormais une approche axée sur le transport en commun dans les plans régionaux.
- **Changement culturel** : Subjectivement, les jeunes générations à Montréal s'attendent de plus en plus à une croissance intelligente. Le REM est un projet phare annonçant « Montréal 2.0 » – plus propre, plus dense, connecté par les transports en commun. Ce changement culturel pourrait encourager davantage de commerces de détail à forte affluence piétonnière au centre-ville, d'infrastructures cyclables et de choix d'aménagement urbain qui tirent parti des transports en commun.

6. Conclusion

En somme, les preuves à ce jour suggèrent que le REM est **déjà en train de remodeler** à la fois où les gens vivent et comment ils se déplacent dans la région de Montréal. Des investissements de plusieurs milliards de dollars dans le REM ont été accompagnés de hausses visibles dans le développement et les valeurs immobilières autour des stations (Source: www.collierscanada.com) (Source: www.renx.ca), en particulier dans les banlieues auparavant dépendantes de l'automobile. Les statistiques sur le temps de trajet montrent clairement que posséder une voiture est moins avantageux le long des corridors du REM ; un résident de Brossard ou de l'Île-des-Sœurs se rendant au centre-ville peut désormais renoncer aux ponts embouteillés. L'achalandage précoce (37 000/jour sur une branche) et la satisfaction des usagers très élevée (79 %) confirment que les gens se tournent effectivement vers le REM (Source: www.mcgill.ca) (Source: montreal.citynews.ca).

De manière critique, presque tous les nouveaux développements annoncés entre 2023 et 2025 vantent leur proximité avec le REM comme argument de vente. Qu'il s'agisse de tours de condos, de complexes TOD ou même de maisons en rangée de banlieue, « à quelques minutes du centre-ville par le REM » est désormais une phrase marketing standard. Des **études de cas** à Brossard, Saint-Laurent (Bois-Franc), l'Ouest de l'Île (Sunnybrooke), entre autres, montrent que le REM est devenu une locomotive des économies locales. La croissance tirée par les infrastructures est arrivée à Montréal.

Pourtant, le tableau est nuancé. La question plus large de l'abordabilité du logement reste non résolue : le REM a sans doute augmenté les valeurs plus rapidement dans son orbite immédiate (Source: www.metrocote.ca), mais a également ajouté de l'offre dans certaines zones. Les habitudes de déplacement s'améliorent pour les usagers des transports en commun, mais il faudra plusieurs années de données (après 2025) pour quantifier les changements 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 sa rentabilité. Les décideurs politiques et le public attendront avec intérêt les analyses coûts-avantages actualisées à mesure que les nouvelles branches du REM seront mises en service.

En regardant vers l'avenir, les *plus grands impacts du REM pourraient encore être à venir*. Une fois que le réseau complet sera opérationnel et que les quartiers axés sur le transport en commun mûriront, nous nous attendons à voir une restructuration encore plus profonde de la forme urbaine du Grand Montréal. La littérature en urbanisme suggère que les grands projets ferroviaires façonnent les villes sur des décennies, pas des mois. Les premiers signaux (tendances immobilières, sentiments des sondages) sont clairement **positifs** quant au potentiel du REM (Source: www.collierscanada.com) (Source: www.mcgill.ca), mais la vigilance est nécessaire pour garantir des résultats équitables et durables. Comme l'a dit un urbaniste montréalais : « Nous avons payé. Assurons-nous d'obtenir l'avenir intégré que nous avons imaginé. » Ce rapport a documenté l'influence grandissante du REM avec les meilleures données actuelles ; un suivi complet et continu sera essentiel pour tracer la pleine réalisation de cet avenir.

Références

- Colliers Canada (1er mars 2023). *L'impact du système de train léger REM de Montréal se fera sentir sur des décennies* (Source: www.collierscanada.com).
- MovingWaldo (oct. 2024). *Prix des logements et loyers près des stations du REM* (Source: www.movingwaldo.com) (Source: www.movingwaldo.com) (Source: www.movingwaldo.com).
- Université McGill TRAM (26 nov. 2024). *La satisfaction des usagers du REM en hausse après un an d'opération* (Source: www.mcgill.ca) (Source: www.mcgill.ca).

- Montréal CityNews (13 sept. 2023). *Le coût du REM passe à 7,95 milliards de dollars ; les propriétaires s'engagent à absorber les dépassements de coûts* (Source: montreal.citynews.ca) (Source: montreal.citynews.ca).
- STM / TheSuburban (2 mai 2024). *Rapport annuel 2023 de la STM : une année marquée par un retour significatif de l'achalandage* (Source: qcna.qc.ca).
- Rapport MovingWaldo, profils des stations pertinents (2024) (Source: www.movingwaldo.com) (Source: www.movingwaldo.com) (Source: www.movingwaldo.com) (Source: www.movingwaldo.com) (Source: www.movingwaldo.com).
- MetroCity (2021). *Découvrez les avantages de vivre près du REM !* (Source: www.metrocite.ca).
- Royal LePage (10 oct. 2024). *Le marché immobilier de Montréal a dépassé... rapport du T3* (Source: www.royallepage.ca).
- Newswire/STM/ATUQ (2024). *Étude sur l'impact économique du transport en commun à Montréal* (communiqué de presse).
- Enquête sur la mobilité automne 2024 TRAM/McGill (résultats préliminaires) (Source: www.mcgill.ca) (Source: www.mcgill.ca).
- MIRAGENews, Université Concordia (18 oct. 2022). *Indice de développement axé sur le transport en commun autour du REM* (Source: www.miragenews.com).
- La Presse (20 mars 2021). « *Des condos appelés à s'apprécier plus vite que le marché* » (Source: www.metrocite.ca).
- Données Centris/ARTM (2023-2024) sur l'offre de logements (divers communiqués statistiques).
- Gouvernement du Canada, rapports de Statistique Canada sur les déplacements domicile-travail (2023) (Source: www150.statcan.gc.ca).

Étiquettes: rem-montreal, immobilier-montreal, developpement-orienté-transport, urbanisme, transport-commun, impact-metro-leger, valeurs-immobilières

AVERTISSEMENT

Ce document est fourni à titre informatif uniquement. Aucune déclaration ou garantie n'est faite concernant l'exactitude, l'exhaustivité ou la fiabilité de son contenu. Toute utilisation de ces informations est à vos propres risques. 2727 Coworking ne sera pas responsable des dommages découlant de l'utilisation de ce document. Ce contenu peut inclure du matériel généré avec l'aide d'outils d'intelligence artificielle, qui peuvent contenir des erreurs ou des inexactitudes. Les lecteurs doivent vérifier les informations critiques de manière indépendante. Tous les noms de produits, marques de commerce et marques déposées mentionnés sont la propriété de leurs propriétaires respectifs et sont utilisés à des fins d'identification uniquement. L'utilisation de ces noms n'implique pas l'approbation. Ce document ne constitue pas un conseil professionnel ou juridique. Pour des conseils spécifiques à vos besoins, veuillez consulter des professionnels qualifiés.