



Bâtitseur
de données immobilières



*Étude JLR :
Influence de la proximité des stations de métro sur
le prix des condominiums à Montréal*

1^{er} septembre 2013
Montréal

Mise en contexte

Malgré que cela n'entre pas dans la définition officielle, bien souvent ce qui distingue une métropole d'une grande ville, c'est la présence d'un réseau de métro. Que l'on pense à New-York, Londres ou Toronto, ces villes sont toutes traversées par un réseau de métro et la région de Montréal ne fait pas exception à la règle avec ses quatre lignes qui s'étendent sur 71 km et qui est desservie par 68 stations¹. Avec une aussi grande portée, le métro de Montréal couvre un vaste territoire qui inclut une multitude d'arrondissements et qui s'étend même aux deux rives de l'île avec des stations à Longueuil et à Laval. Comme la proximité des services et la facilité de déplacement sont souvent des facteurs mis de l'avant par les différents promoteurs de projets de condominiums, cette étude vise à analyser l'impact de la proximité d'une station de métro sur le prix des condos.

Méthodologie

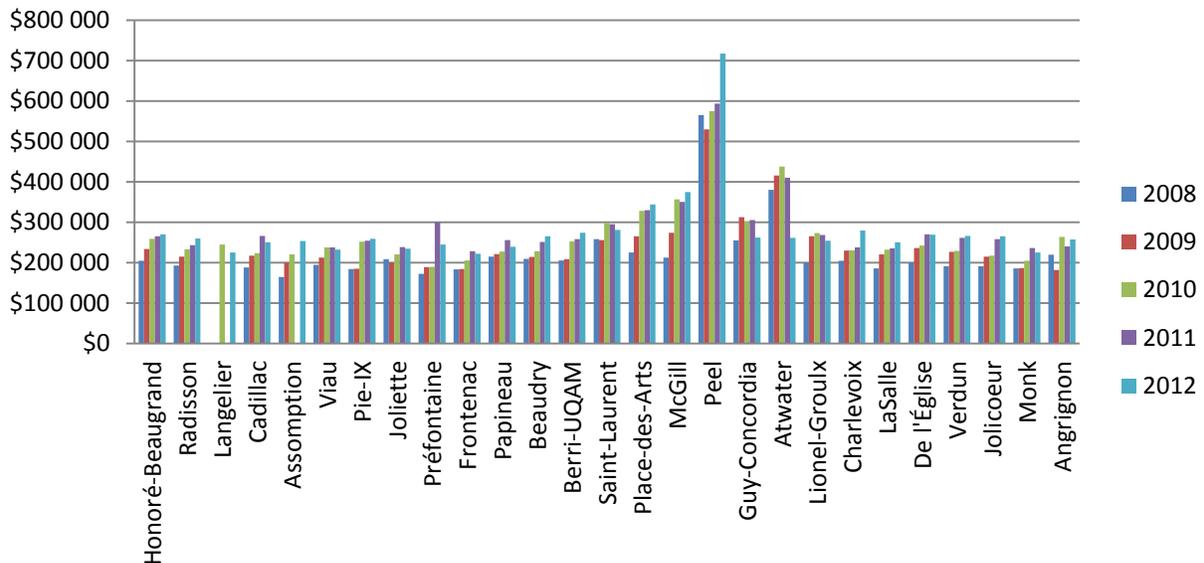
Pour réaliser cette étude, toutes les transactions de condominiums se situant dans un rayon de 500 mètres d'une station de métro ont été récoltées pour la période allant de 2008 à 2012. De ce nombre, ont été exclues les transactions impliquant les copropriétés indivises et les ventes liées, mais par contre, les nouvelles constructions ont été incluses. Pour chaque station, le prix médian plutôt que le prix moyen a été calculé, afin de réduire l'impact des transactions extrêmes et refléter un portrait plus juste de la situation. Il est important de noter que malgré tout le travail effectué, il est possible qu'une transaction ait été assignée à plus d'une station de métro. Ce genre de situation est notamment susceptible de survenir au centre-ville de Montréal où certaines stations sont relativement proches les unes des autres. Cela pourrait avoir comme conséquence de surestimer le nombre de transactions, tandis que l'impact sur le prix est plus difficile à évaluer. De plus, lorsque le nombre d'observations, c'est-à-dire de transaction, est faible, il est difficile de juger si le prix médian ou même le prix moyen est réellement et statistiquement représentatif de la situation prévalant dans ce marché.

¹ Rapport d'activité 2012, STM, p.8

Résultats

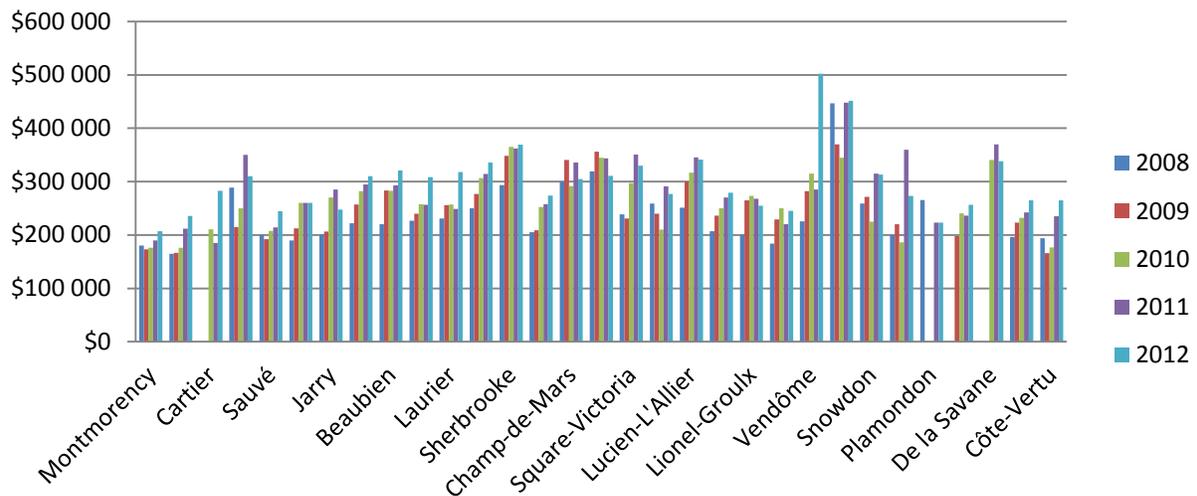
Dans un premier temps, il est intéressant de regarder le portrait de la situation de 2008 à 2012 pour y discerner les grandes tendances sur chaque ligne du métro de Montréal. Les trois graphiques ci-dessous illustrent l'évolution du prix médian pour les trois principales lignes : la ligne verte, la ligne orange et la ligne bleue. Les stations sont ordonnées selon leur emplacement géographique de sorte qu'elles suivent le plan du réseau affiché par la STM.

Évolution du prix médian de 2008 à 2012 - Ligne Verte



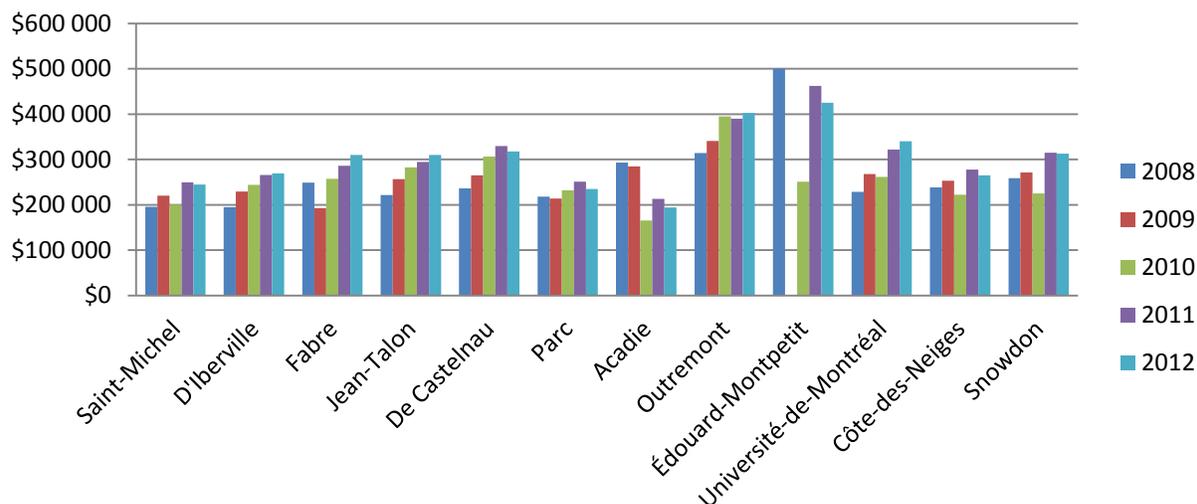
Au niveau de la ligne verte, on remarque que plus on s'approche du centre-ville de Montréal et plus le prix des condos semble augmenter. C'est d'ailleurs la station Peel qui affiche le prix médian le plus élevé suivie respectivement par la station Atwater et McGill. Au contraire, plus on s'éloigne du centre-ville et plus le prix des condos est faible, ce qui est conforme à ce à quoi on pourrait s'attendre. Dans les éléments à noter, on constate dans un premier temps qu'au cours des cinq dernières années, le prix des condos près de la station Guy-Concordia est beaucoup moins élevé que pour les stations avoisinantes (Peel, Atwater et McGill). Dans un deuxième temps, il faut souligner que la ligne verte contient deux stations permettant de changer de ligne, soit les stations Berri-UQAM et Lionel-Groulx. Il serait logique de s'attendre qu'habiter près de ce genre de station ait une certaine valeur, mais les données ne semblent pas vérifier cette hypothèse. Tant la station Berri-UQAM que la station Lionel-Groulx affichent un prix médian relativement similaire aux stations adjacentes.

Évolution du prix médian de 2008 à 2012 - Ligne Orange



Sur la ligne orange, la plus longue ligne de métro à Montréal, le portrait est un peu moins clair. Tout d'abord, on remarque que le prix médian des condos associés aux trois stations de métro de Laval est sensiblement inférieur à celui des stations situées sur l'île de Montréal, comme par exemple la station Henri-Bourassa qui est pourtant située à proximité. Contrairement aux prix médians des stations sur la ligne verte, on ne peut pas dire que plus on s'approche du centre-ville et plus le prix des condos est élevé. À preuve, lors des cinq dernières années, c'est la station Villa-Maria qui est la plus dispendieuse, suivie de la station Sherbrooke. Du côté des stations les moins chères, Place Saint-Henri, Sauvé et Côte-Vertu suivent en moyenne les trois stations de Laval. En plus de quatre stations permettant de changer de ligne (Jean-Talon, Berri-UQAM, Lionel-Groulx et Snowdon), la ligne orange comporte également trois stations intermodales, c'est-à-dire étant reliées à une gare pour trains de banlieue (Bonaventure, Lucien-L'Allier, Vendôme). À nouveau, cette proximité ne semble pas avoir un impact significatif sur le prix médian des condos. Dans le cas de la station Berri-UQAM, le prix médian est même significativement plus faible que les stations adjacentes. Il en va de même pour les stations intermodales, car hormis pour l'année 2012, le prix médian pour la station Vendôme n'était pas plus élevé que les stations situées à proximité.

Évolution du prix médian de 2008 à 2012 - Ligne Bleue



Au niveau la ligne bleue, il y a peu d'élément à signaler si ce n'est que les condos les plus chers semblent être situés à Outremont, soit près des stations Édouard-Montpetit et Outremont. Quant aux condos les plus abordables, il faut se tourner vers les stations Parc et Acadie qui sont celles affichant le prix médian le plus faible de 2008 à 2012. Comme pour les deux lignes précédentes, il n'y a pas de différence majeure et positive dans le prix médian des condos qui sont situés à proximité d'une station intermodale ou d'une station permettant de changer de ligne. Ainsi, le prix médian pour les stations Jean-Talon et Snowdon n'est pas significativement plus élevé que pour les stations avoisinantes.

On peut également changer le niveau de l'analyse pour regarder l'ensemble du réseau et voir ce qu'on peut en ressortir. Le Tableau 1 contient pour chacune des trois principales lignes de métro la station avec le prix médian le plus élevé entre 2008 et 2012. On y constate tout d'abord que la station Peel est celle où le prix médian est le plus élevé de tout le réseau pour la période allant de 2008 à 2012. Le tableau suivant présente d'ailleurs la prime de la station Peel par rapport aux deuxièmes et troisièmes stations les plus chères du réseau.

Position	Prime de la station Peel					Moyenne
	2008	2009	2010	2011	2012	
2	13%	43%	46%	28%	43%	35%
3	27%	55%	58%	32%	69%	48%

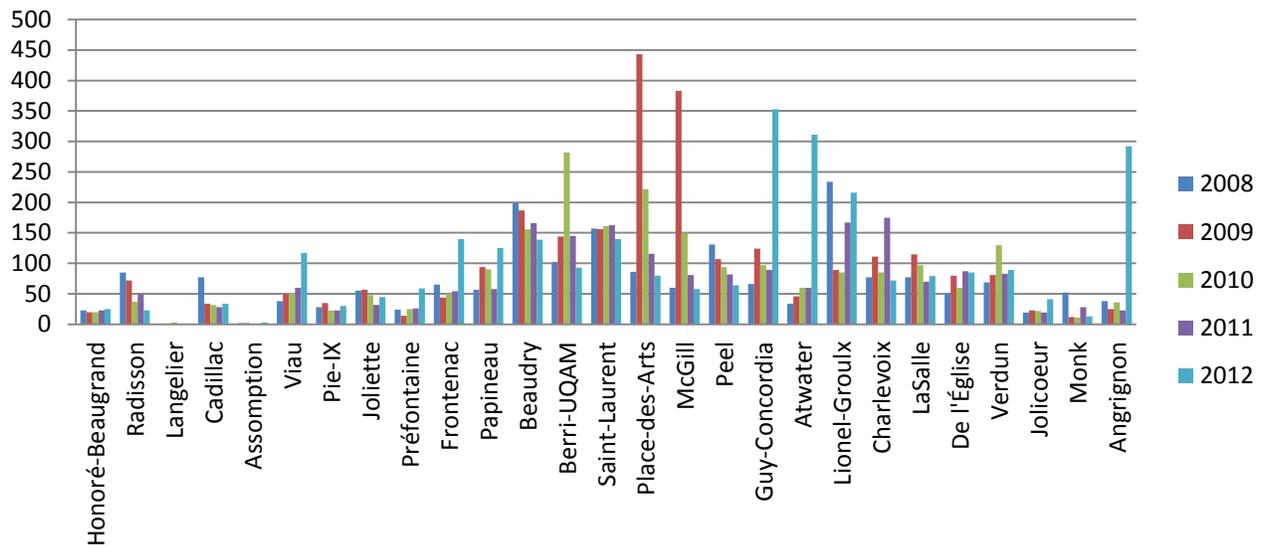
Sur cette période de cinq ans, on remarque que le prix médian des condos situés à proximité de la station Peel est 35% plus élevé que celui des condos affiliés aux deuxièmes et troisièmes stations les chères, ce qui est considérable. Il est difficile avec ces données de déterminer si cette prime est causée par l'offre de condos du secteur ou encore par la proximité du centre-ville, mais il en ressort que ce secteur de l'île de Montréal est le plus dispendieux et cette tendance ne semble pas prête de s'inverser. La même analyse peut être faite sur les stations les moins chères du réseau, dont les résultats sont présentés dans le tableau 2. Dans ce cas-ci, pour la période

allant de 2008 à 2012, on peut voir qu'aucune station ne se démarque de façon systématique comme étant la moins chère, même si au cours des trois dernières années la station Acadie apparaît comme étant celle où le prix médian y est le plus faible. De plus, contrairement à la station Peel qui affiche constamment une importante prime sur ses paires, ce ne semble pas être le cas parmi les stations les moins chères, où les prix médians sont relativement similaires.

Comme les données dont on dispose remontent jusqu'en 2008, il est aussi intéressant de regarder quelles stations de métro affichent la croissance la plus élevée du prix médian sur cette période. Les trois plus grandes augmentations du prix médian en pourcentage pour chacune des lignes de métro, incluant la ligne jaune, sont présentées au Tableau 3. On a cependant retranché la station Berri-UQAM de la ligne jaune pour isoler l'augmentation du prix médian pour la station Longueuil-Université de Sherbrooke comme il n'y a évidemment aucune transaction pour la station Jean-Drapeau située sur l'Île-Sainte-Hélène. Ces résultats confirment la grande tendance haussière de l'immobilier en général, mais surtout du marché des condominiums depuis la crise financière de 2007-2008. Sur la période allant de 2008 à 2012, le prix médian des condos situés sur la ligne orange a augmenté en moyenne de 28%, alors que pour la ligne verte et bleue l'augmentation a été respectivement de 27% et 19%. Parmi les stations, les plus grandes augmentations sont venues du côté des stations Vendôme et McGill. Le prix médian des condos situés à proximité de la station Vendôme est d'ailleurs passé de 225,751\$ en 2008 à 502,000\$ en 2012, soit une augmentation de 122%. Quant à la station McGill, le prix médian est passé de 212,304\$ à 375,000\$ une croissance de près de 77%. La station Place-des-Arts a aussi connu une augmentation considérable de 53% au cours de cette période. On peut se demander si les récentes améliorations apportées à ce quartier dans le but de le transformer en un véritable quartier des spectacles ont eu un impact sur cette augmentation.

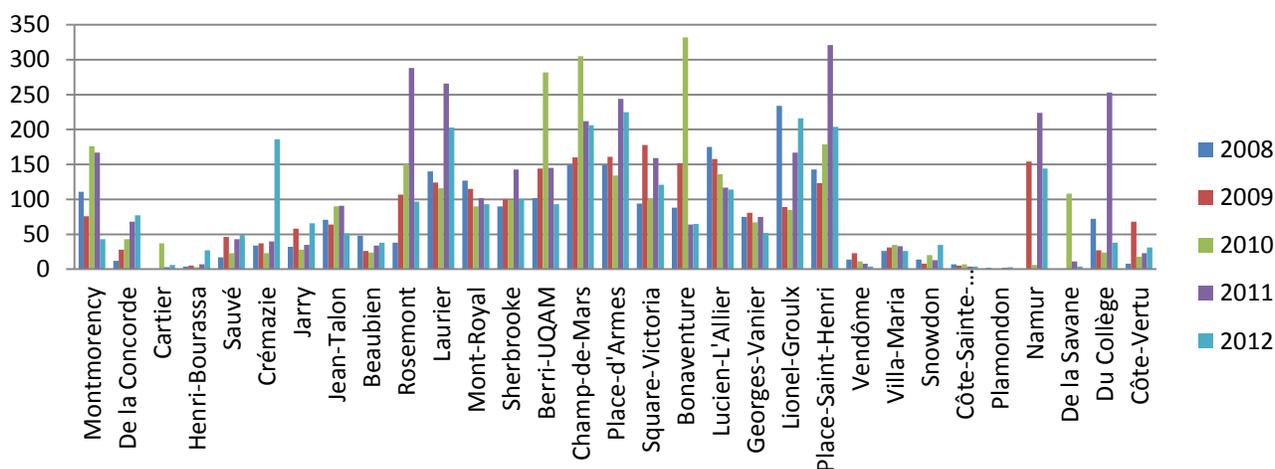
Un autre aspect qui a été omis jusqu'à maintenant, mais qui est intéressant d'examiner, concerne le nombre de transactions effectué pendant la période. Sans être parfaite, cette mesure permet de déterminer la vigueur du marché, mais aussi les secteurs de la ville où l'offre de condominiums est la plus abondante. Les trois graphiques ci-dessous représentent d'ailleurs l'évolution du nombre de transactions de 2008 à 2012 pour les lignes orange, verte et bleue.

Évolution du nombre de transactions de 2008 à 2012 - Ligne Verte



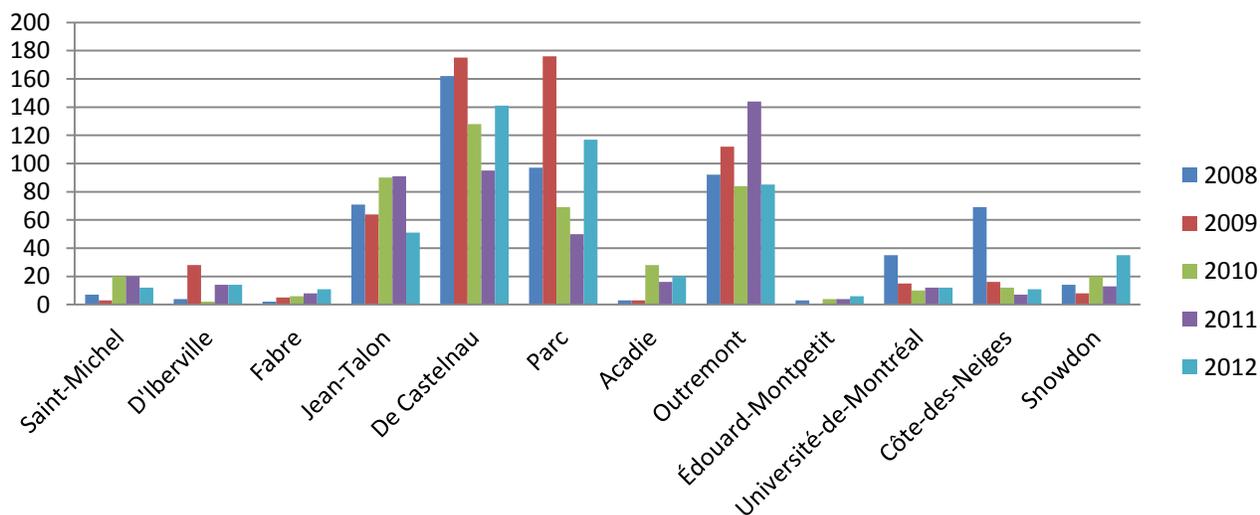
Pour la ligne verte, on constate que le nombre de transactions est plus élevé entre les stations Beaudry et Charlevoix, avec notamment la station Place-des-Arts où il y a eu 947 transactions entre 2008 et 2012. Le Tableau 4 contient d'ailleurs les trois stations de chaque ligne affichant le plus grand nombre de transactions depuis 2008. Étonnamment, le nombre de transactions pour la station Peel, qui affiche le prix médian le plus élevé depuis 5 ans, est relativement faible en comparaison avec les stations avoisinantes. On y observe même un déclin continu du nombre de transactions au cours des cinq dernières années, peut-être à cause du prix élevé de cette station ou encore d'un ralentissement dans la construction de nouvelles unités. On remarque aussi que le nombre de transactions impliquant des condominiums situés à proximité de stations de métro dans l'est de Montréal est plus faible ce qui laisse suggérer que l'offre de condos y est moins importante qu'ailleurs.

Évolution du nombre de transactions de 2008 à 2012 - Ligne Orange



Sur la ligne orange, on discerne clairement quelques tendances. Dans un premier temps, on constate qu'à partir de la station Rosemont jusqu'à la station Place-Saint-Henri le nombre de transactions lors des cinq dernières années est beaucoup plus élevé que partout ailleurs sur cette ligne. C'est toutefois près du Vieux-Port que le nombre de transaction est le plus élevé avec 1032 transactions rattachées à la station Champ-de-Mars de 2008 à 2012. Elle est suivie par Place-Saint-Henri avec 970 et Place-D'Armes avec 913. À l'inverse, les stations Plamondon, Côte-Sainte-Catherine, Cartier et Henri-Bourassa ont été les moins actives pendant cette période. À l'instar de la station Peel, on constate que malgré son prix médian élevé lors des cinq dernières années, la station Ville-Maria affiche un nombre relativement peu important de transactions. Cela pourrait signifier des projets haut de gamme ou encore un certain effet de rareté conjugué à une volonté d'habiter dans ce secteur.

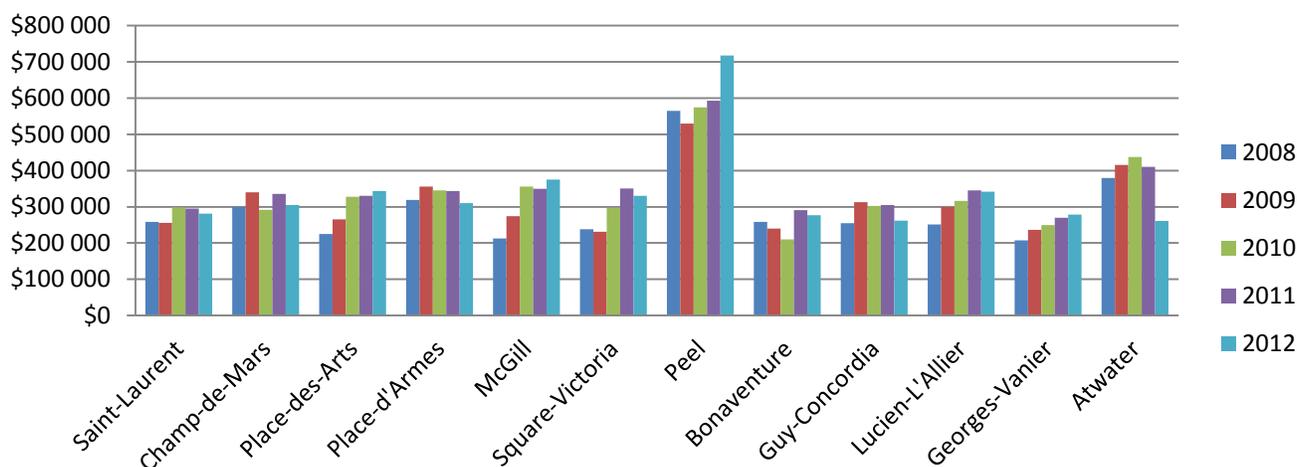
Évolution du nombre de transactions de 2008 à 2012 - Ligne Bleue



Au niveau de la ligne bleue, encore une fois la station avec le prix médian le plus élevé de 2008 à 2012, soit la station Édouard-Montpetit, est celle où le nombre de transactions y est le plus faible. On remarque également que les stations Jean-Talon, De Castneau, Parc et Outremont constituent la majorité des transactions sur la ligne bleue au cours des cinq dernières années. En moyenne, on constate aussi que le nombre de transactions sur cette ligne est beaucoup plus faible que pour les lignes verte et orange, alors que rarement plus de 150 transactions ont lieu pour une station chaque année.

Le cas plus spécifique du centre-ville de Montréal mérite également d'être étudié de plus près puisque l'offre d'habitation qui y est offerte est presque exclusivement constituée de condominiums et que trois des stations les plus achalandées en 2012, McGill, Guy-Concordia et Bonaventure, s'y trouvent². D'ailleurs, de 2008 à 2012, le nombre de transactions relié à des stations de métro situées au centre-ville³ a constitué près de 34% de toutes les transactions sur le réseau, alors que ces douze mêmes stations représentent à peine 18% du réseau. Le graphique ci-dessous illustre l'évolution du prix médian des condos situés à proximité des stations de métro du centre-ville avec un ordonnancement géographique.

Évolution du prix médian de 2008 à 2012 - Centre-Ville de Montréal



On remarque que pour les stations McGill et Peel, situées sur la ligne verte, le prix médian est respectivement plus élevé que pour les stations Square-Victoria et Bonaventure qui sont pourtant leur équivalent sur la ligne orange en termes de positionnement. L'ampleur de cette différence peut être considérable. En moyenne, de 2008 à 2012, la différence entre le prix médian de la station Peel et celui de la station Bonaventure a été de 340,938\$ ce qui représente une prime de près 134%.

Finalement, un dernier élément de comparaison se doit d'être apporté pour étudier la relation entre le prix des condominiums et la proximité d'une station de métro. Comme il a été mentionné précédemment, le métro de Montréal couvre un vaste territoire et traverse un nombre important d'arrondissements qui pour la plupart affichent un prix médian des condos différent. Pour tester s'il existe véritablement une relation entre le

² Rapport d'activité 2012, STM, p.32

³ Les stations incluses sont: Saint-Laurent, Place-des-Arts, McGill, Peel, Guy-Concordia, Atwater, Champ-de-Mars, Place-d'Armes, Square-Victoria, Bonaventure, Lucien-L'Allier et Georges-Vanier

prix des condos et la proximité d'une station de métro, il est possible de contrôler pour l'arrondissement. Ainsi, en comparant le prix médian de tous les condos à celui des condos situés dans un rayon de 500 mètres d'une station de métro, et ce par arrondissement, on peut déterminer si cette proximité a une valeur. À partir des prix couvrants les douze mois se terminant le 31 juillet 2013, le tableau ci-dessous illustre justement cette différence.

Arrondissements	Global	Sans les condos à moins de 500 m	Différence
Ahuntsic/Cartierville	\$241,009	\$240,500	\$509
Cote-Des-Neiges/Notre-Dame-De-Grace	\$289,900	\$300,328	-\$10,428
Mercier/Hochelaga-Maisonneuve	\$230,107	\$225,000	\$5,107
Outremont	\$435,000	\$503,000	-\$68,000
Plateau Mont-Royal	\$328,000	\$325,500	\$2,500
Rosemont/Petite-Patrie	\$298,147	\$292,000	\$6,147
Saint-Laurent	\$272,890	\$274,000	-\$1,110
Sud-Ouest	\$253,303	\$249,874	\$3,429
Verdun	\$340,750	\$385,496	-\$44,746
Ville-Marie	\$294,409	\$320,000	-\$25,591
Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension	\$241,900	\$216,700	\$25,200

On y constate que ce n'est pas très clair, à l'intérieur même des arrondissements, de déterminer si la proximité d'une station de métro ajoute ou non de la valeur à une propriété. Dans cinq des onze arrondissements possédant une station de métro sur leur territoire, le prix médian des condos situés à proximité d'une station de métro est inférieur à celui des autres condos. Le cas le plus frappant concerne l'arrondissement Outremont où le prix médian augmente de près de 68,000\$ lorsqu'on exclue les transactions impliquant les condos affiliés à une station de métro. Dans l'arrondissement Ville-Marie, qui couvre le territoire du centre-ville, cette différence est supérieure à 25,000\$, ce qui laisse entendre que les condominiums les plus dispendieux dans cet arrondissement ne sont pas situés à proximité d'une station. Pour les six autres arrondissements, la relation est inverse. Les condominiums près des stations de métro ont un prix médian plus élevé avec notamment l'arrondissement Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension où l'inclusion de ces condos augmente de 25,200\$ le prix médian des condos.

Si la relation entre le prix des condominiums et la proximité d'une station de métro semble donner des résultats mitigés, le volume de transactions amène une autre perspective à cette analyse. Dans le tableau suivant, on présente le nombre total de transactions de condominiums pour chaque arrondissement possédant une station de métro.

Arrondissements	Volume Global	Volume Sans les condos à moins de 500 m	% de transactions à proximité d'une station
-----------------	---------------	---	---

Ahuntsic/Cartierville	922	844	8.5%
Cote-Des-Neiges/Notre-Dame-De-Grace	747	509	31.9%
Mercier/Hochelaga-Maisonneuve	976	674	30.9%
Outremont	157	70	55.4%
Plateau Mont-Royal	899	534	40.6%
Rosemont/Petite-Patrie	999	777	22.2%
Saint-Laurent	853	785	8.0%
Sud-Ouest	1257	792	37.0%
Verdun	902	682	24.4%
Ville-Marie	1856	501	73.0%
Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension	558	157	71.9%

Pour trois de ces onze arrondissements : Outremont, Ville-Marie et Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension, c'est plus de la moitié des transactions qui représentent des condos situés à proximité d'une station de métro. Cette proportion grimpe même jusqu'à 73% pour Ville-Marie et près de 72% pour Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension. Hormis pour les arrondissements Saint-Laurent et Ahuntsic/Cartierville, cette proportion est supérieure à 20% et se chiffre en moyenne à 36.7%. Cela implique que pour ces onze arrondissements, plus d'une vente sur trois implique un condo situé près d'une station de métro, ce qui en relation avec la taille de ces arrondissement peut vouloir dire que l'offre de condos est concentrée à proximité de stations de métro.

Conclusion

En 2012, 78.2 millions de kilomètres ont été parcourus par les voitures de la STM et 895 milles déplacements ont été effectués par jour moyen de semaine par le réseau de métro de la région de Montréal⁴. Avec le coût de l'essence qui ne cesse d'augmenter, il ne va sans dire que le transport en commun et particulièrement le métro est un mode de transport voué à prendre de plus en plus d'importance au fil des ans. La proximité d'une station de métro est donc un critère de choix lorsque vient le temps de se magasiner un condo. Toutes les stations ne semblent toutefois pas avoir la même valeur aux yeux des acheteurs. Comme on a pu le constater, le centre-ville de Montréal a la cote et cela se reflète d'ailleurs dans le prix des unités qui y est généralement plus élevé. Mais même au centre-ville, on a pu voir qu'il existait des différences notables entre les lignes orange et verte ce qui implique d'importantes économies pour les acheteurs prêts à aller s'établir à quelques centaines de mètres plus loin de la ligne verte. Pour ceux à la recherche du condo le moins cher, il faudra se rabattre à s'éloigner du centre-ville et favoriser les stations situées dans l'est de Montréal, à Laval ou encore près des stations Parc et Acadie. Finalement, la valeur monétaire d'habiter à proximité d'une station de métro ne semble pas être identique dans tous les arrondissements. Alors que des arrondissements comme Outremont ou Verdun accordent une valeur négative à cette proximité, d'autres arrondissements comme Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension et Rosemont/Petite-Patrie y accordent une valeur positive.

⁴ Rapport d'activité 2012, STM, p.12 et 32

Tableau 1 : Station la plus chère selon chaque ligne

Lignes	Station la plus chère (en \$) ⁵									
	2008		2009		2010		2011		2012	
Orange	Villa-Maria	446,500	Villa-Maria	370,000	Sherbrooke	365,000	Villa-Maria	448,000	Vendôme **	502,000
Verte	Peel	565,000	Peel	530,000	Peel	575,000	Peel	593,500	Peel	717,500
Bleue	Édouard-Montpetit **	500,000	Outremont	341,000	Outremont	395,000	Édouard-Montpetit **	462,500	Édouard-Montpetit **	425,000

Tableau 2 : Station la moins chère selon chaque ligne

Lignes	Station la moins chère (en \$)									
	2008		2009		2010		2011		2012	
Orange	De la Concorde	165,000	Côte-Vertu	165,876	Montmorency	175,829	Cartier **	185,000	Montmorency	207,000
Verte	Assomption	164,250	Angrignon	182,000	Préfontaine	189,900	Frontenac	228,000	Frontenac	222,025
Bleue	D'Iberville	195,000	Fabre **	193,000	Acadie	165,366	Acadie	213,385	Acadie	194,367

Tableau 3 : Stations affichant l'augmentation du prix médian la plus importante depuis 2008

Top 3	Station avec la plus grande augmentation du prix médian depuis 2008									
	Orange		Bleue		Verte		Jaune (excluant Berri-UQAM)			
1	Vendôme **	122%	Université-de-Montréal	48%	McGill	77%	Longueuil-Université de Sherbrooke			13%
2	Beaubien	46%	Jean-Talon	40%	Assomption **	54%				
3	De la Concorde	43%	D'Iberville	38%	Place-des-Arts	53%				

** indique que le nombre de transactions enregistré pour cette station lors de cette année est inférieur à 10

Tableau 4 : Station affichant le plus grand nombre de transactions depuis 2008

Top 3	Station avec le plus grand nombre de transactions depuis 2008							
	Orange		Bleue		Verte		Jaune (excluant Berri-UQAM)	
1	Champ-de-Mars	1032	De Castelnau	701	Place-des-Arts	947	Longueuil-Université de Sherbrooke	383
2	Place-Saint-Henri	970	Outremont	517	Beaudry	847		
3	Place-D'Armes	913	Parc	509	Lionel-Groulx	791		

