

IMPACT DU TRANSPORT EN COMMUN SUR LA RENTE FONCIÈRE : BIEN AU-DELÀ D'UN TRACÉ

Par Eugénie Andrianary, François Assad-Déry, Janie Poupart et Justine Simard

LE TRANSPORT EN COMMUN EST DE PLUS EN PLUS CONSIDÉRÉ COMME UN LEVIER AU DÉVELOPPEMENT. MAIS QU'EN EST-IL RÉELLEMENT ?



Illustration : © Katy Lemay

Les différents paliers de gouvernements accordent maintenant une place importante au transport en commun dans les documents de planification et les grandes stratégies de développement. Son intérêt est souvent justifié par ses multiples bienfaits sociaux et environnementaux.

Il est reconnu que le transport en commun possède des avantages environnementaux, mais également sociaux. D'une part, la diminution de la congestion routière et du nombre de véhicules impliqués dans la circulation engendre une réduction des émissions de gaz à effet de serre. D'autre part, le transport en commun permet à des ménages et individus moins fortunés de se déplacer plus facilement dans l'espace, augmentant ainsi leur mobilité.

L'argument économique en faveur du transport en commun est moins documenté et souvent mis de côté lorsque vient le temps de discuter des avantages. Pour plusieurs, les investissements publics dans le transport en commun représentent des pertes sèches, alors que plusieurs chercheurs ont montré que l'implantation d'un service de transport en commun peut mener à une augmentation des valeurs foncières et, par ricochet, amener des bénéfices économiques liés à des hausses de recettes foncières pour une municipalité.

Une étude menée avec mes anciens directeurs de thèse s'intéressait à l'impact économique du Métrobus dans la région de Québec. Cette étude montrait le potentiel lié au développement d'un nouveau système de transport commun rapide par bus (SRB).

Cette année, les étudiants de l'essai-laboratoire ont entrepris de pousser plus loin l'analyse en s'intéressant aux possibles effets liés à la proximité des nouveaux SRB implantés dans la région de Québec: les Métrobus 802 et 803 et les trajets Lévisiens L1, L2 et L3. Leur analyse confirme en partie ce que l'on savait déjà: l'implantation d'un nouveau type de transport en commun peut générer une rente foncière liée à la proximité du service. Or, elle montre également que ce n'est pas systématiquement le cas. Leur étude montre comment le potentiel foncier est lié en large partie à la caractérisation du milieu.

**Jean Dubé, Ph.D.,
professeur**

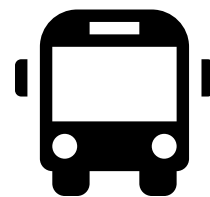
Le transport en commun peut également entraîner des impacts économiques importants, notamment sur la rente foncière. Dans ce contexte, la présente recherche tente de vérifier, par une analyse quantitative, si l'implantation de nouveaux systèmes d'autobus rapide dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec a un effet sur la valeur des propriétés résidentielles situées à proximité des trajets. Les impacts sont estimés en isolant la volonté de payer pour être situé près des services.

LE TRANSPORT EN COMMUN COMME VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT

L'émergence de nouvelles tendances mondiales en développement urbain durable préconise la réduction des dépenses énergétiques et de la pollution, de même que l'amélioration du bien-être et de l'expérience de vie des citoyens. Ces objectifs visent notamment à promouvoir les modes de transports collectifs. L'apparition de nouvelles villes et de nouveaux quartiers organisés en fonction du transport en commun (TC), notamment les *Transit-oriented development* (TOD), s'inscrit également dans ces nouvelles tendances.

En plus de ses bénéfices environnementaux, l'utilisation des transports en commun implique également des bénéfices économiques tels que la réduction des coûts de déplacement et la diminution de la congestion, impliquant une diminution des heures non productives. Une étude de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) a d'ailleurs démontré que l'impact économique du TC est près de trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile puisque les sommes investies demeurent plus longtemps dans la collectivité (CCMM, 2010). Des effets économiques se font également sentir sur les valeurs immobilières et certains plaident en faveur d'un financement du TC par la plus-value foncière générée par ce type de service.

Dans la présente étude, le terme *Service rapide par bus* (SRB) correspond à une ligne de TC qui bénéficie de voies réservées en tout ou en partie de son parcours, ayant une fréquence de passage élevée, des arrêts plus distancés et bénéficiant de feux prioritaires.



**L'utilisation
des transports
en commun
implique
également des
bénéfices
économiques.**

QU'EN EST-IL DE QUÉBEC ?

Une étude concernant l'effet de l'introduction d'un système de transport rapide par bus sur les valeurs foncières des immeubles résidentiels a démontré l'effet positif de l'arrivée des premiers Métrobus 800 et 801 (Dubé et al., 2011). L'expansion des SRB sur le territoire des villes de Québec et de Lévis amène à se poser la question si de tels ajouts ont également eu un impact sur les valeurs immobilières. La présente étude vise ainsi à vérifier si le même effet est observable sur les nouveaux parcours récemment implantés sur la Rive-Nord (Métrobus 802-803) et sur la Rive-Sud (Lévisien 1-2-3) (figure 1).

LE TRANSPORT EN COMMUN : UN CHOIX DE PLUS EN PLUS POPULAIRE

Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) a connu une hausse d'achalandage de 23 % entre 2005 et 2014 (RTC, 2015), tandis que la ville de Lévis a connu une hausse de l'achalandage de 14 % entre 2007 et 2013 (STL, 2015). Au même moment, les deux villes ont bonifié leur offre de service de TC en instaurant de nouveaux parcours. Sur la Rive-Nord, le Métrobus 802 fut implanté en 2008 et le Métrobus 803 en 2011. Sur la Rive-Sud, les parcours Lévisiens L1, L2 et L3 ont fait leur apparition en 2011. Les parcours de la Rive-Nord sont en moyenne plus courts et connectés aux Métrobus existants, alors que les parcours Lévisiens sont plus longs et permettent une connexion avec les parcours de la Rive-Nord via l'Université Laval (figure 2).

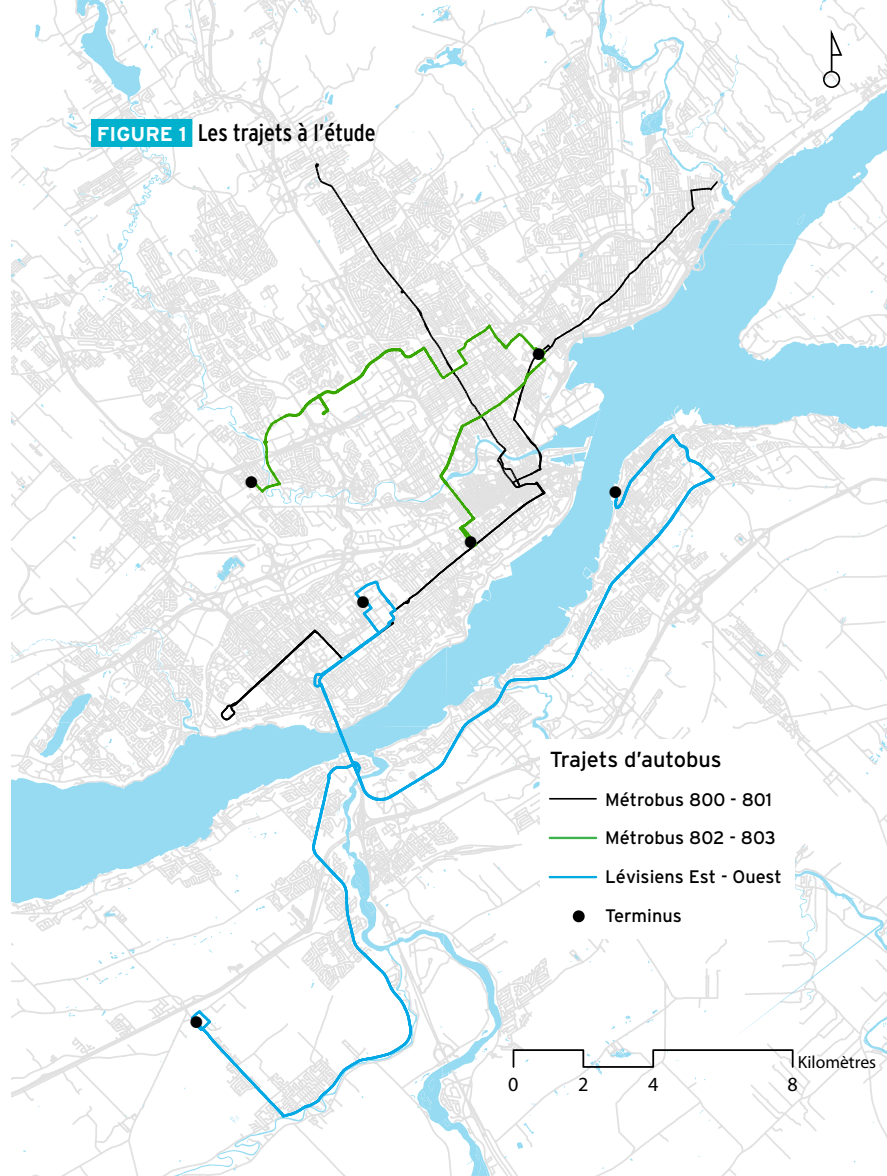


FIGURE 1 Les trajets à l'étude

Trajets d'autobus
 — Métrobus 800 - 801
 — Métrobus 802 - 803
 — Lévisiens Est - Ouest
 ● Terminus

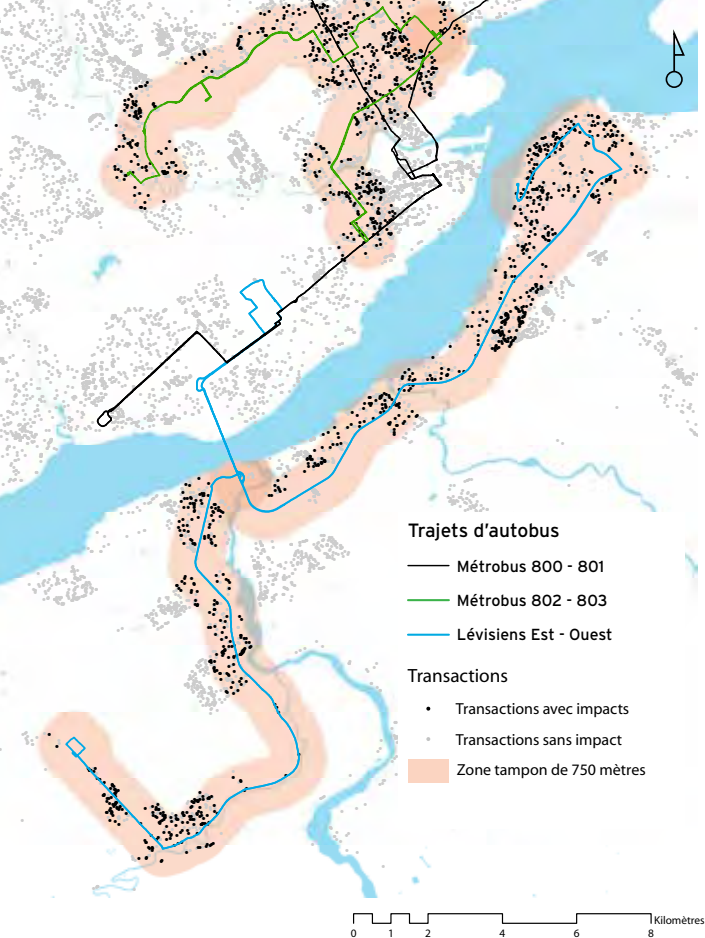
AME-6602 Essai-laboratoire, volet développement régional / 2015-2016 / ÉSAD, Université Laval / Source : Géoindex+, 2016.

⤴ L1 et L2 sont combinés pour former le Lévisien-Est et L1 et L3 sont combinés pour former le Lévisien-Ouest.

FIGURE 2 Caractéristiques des trajets à l'étude

CARACTÉRISTIQUES	TRAJETS			
	MÉTROBUS 802	MÉTROBUS 803	LÉVISIEN-EST	LÉVISIEN-OUEST
Entrée en service	8 août 2008	21 août 2011	27 juin 2011	31 octobre 2011
Secteurs desservis	D'Estimauville, Limoilou, Vanier, Saint-Sauveur et Saint-Sacrement	D'Estimauville, Limoilou, Lebourgneuf, Duberger-Les-Saules	Québec, Saint-Romuald, Lauzon, Lévis	Québec, Saint-Nicolas, Saint-Rédempteur, Saint-Étienne de Lauzon
Fréquence des passages	10 min. / 15 min.	10 min. / 15 min.	10 min. / 15 min. / 20 min.	15 min. / 30 min.
Nombre d'arrêts	23	36	65	44
Distance moyenne entre les arrêts	350 m	410 m	370 m	420 m
Longueur du parcours	9,2 km	13,5 km	28 km	26 km

AME-6602 Essai-laboratoire, volet développement régional / 2015-2016 / ÉSAD, Université Laval / Sources : RTC, 2015; STL, 2015.



AME-6602 Essai-laboratoire, volet développement régional / 2015-2016 / ÉSAD, Université Laval / Source: Géoindex+, 2016.

FIGURE 3 Localisation des transactions conservées dans l'échantillon

◀ Une zone tampon de 750 mètres identifie les transactions situées avant et après l'implantation d'un nouveau SRB (noir) des autres transactions (gris).

ÉVALUATION DE LA RENTE FONCIÈRE: UNE APPROCHE QUANTITATIVE

La recherche prend assise sur la théorie hédonique. Celle-ci exprime le prix de vente d'un immeuble résidentiel en fonction de ses différents attributs et permet ainsi d'en retracer le prix implicite. Afin d'isoler correctement l'effet lié aux changements dans l'offre de TC, l'approche du type Différence-en-Différences (DID) est utilisée.

L'application de la théorie hédonique en DID repose sur les transactions observées avant et après l'apparition d'un nouveau type de TC. Les bases de données renferment la liste des transactions immobilières effectuées sur le territoire à l'étude entre 2005 et 2015. La localisation des immeubles permet ainsi d'isoler les effets liés à l'implantation des nouveaux services (figure 3).

UN IMPACT RÉEL SUR LES PRIX DES RÉSIDENCES?

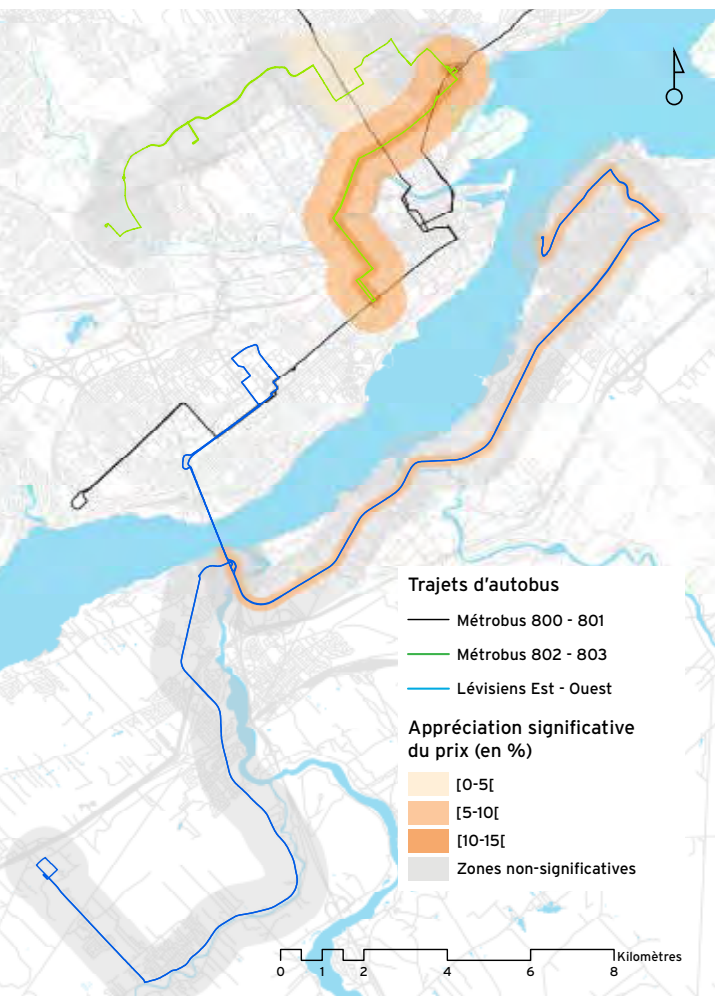
POUR LA RIVE-NORD...

Les analyses révèlent que l'implantation du parcours 802 a un effet positif sur le prix des résidences situées à moins de 750 mètres du trajet. La valeur des résidences situées autour du parcours 802 a augmenté plus rapidement qu'ailleurs sur le territoire de la ville de Québec. L'effet est plus marqué dans les 150 premiers mètres, où les prix ont augmenté plus rapidement de 14,8% alors que l'impact varie entre 7,8% et 8,6% pour la zone de 150 à 750 mètres.

À l'inverse, la valeur des résidences situées autour du parcours 803 n'a pas connu d'augmentation significative. Une seule exception est notée pour la zone qui croise le parcours 801, à l'intersection de la 1^{re} avenue et de la 41^e rue, où les résidences ont vu leur valeur majorée de 4,3% (figure 4).

...ET POUR LA RIVE-SUD

Le parcours Lévisien-Est est le seul pour lequel un effet significatif est noté. L'effet est cependant plus concentré spatialement. Seules les résidences situées à moins de 150 mètres du trajet ont vu leur valeur augmentée de 9%. Aucun effet n'a été mesuré pour le parcours Lévisien-Ouest, formé par le parcours L3 et une partie du parcours L1 (figure 4).



La valeur des résidences situées autour du parcours 802 a augmenté plus rapidement qu'ailleurs sur le territoire de la ville de Québec.

FIGURE 4 Les zones d'influences

◀ Zones d'influences des parcours d'autobus à l'étude et impacts sur la valeur résidentielle.

Le potentiel de marchabilité **FIGURE 5**

L'effet de l'implantation des SRB sur la valeur immobilière résidentielle est lié au potentiel piétonnier.

UN LIEN ENTRE LA RENTE FONCIÈRE ET LE MILIEU ?

En conclusion, les effets de l'implantation d'un nouveau SRB n'entraînent pas nécessairement une hausse des valeurs immobilières résidentielles. Les effets mesurés sont significatifs pour deux des quatre trajets et plus diffus et prononcés sur la Rive-Nord. Pourquoi les effets significatifs ne sont-ils pas les mêmes sur le territoire ?

Une analyse exploratoire révèle quelques constats intéressants. Les trajets où un effet significatif est noté sont associés à de meilleures accessibilités piétonnières, telles que mesurées par le *Walk Score* (figure 5). Une plus forte utilisation du sol, exprimée par une plus grande densité de population et une plus faible présence de terrains vagues le long des parcours, est également liée à la présence d'effet significatif (figure 6).

Ainsi, il pourrait y avoir des milieux plus susceptibles d'augmenter la volonté de payer pour être situé le long d'un parcours de TC, et plus particulièrement d'un SRB. Il ne s'agit donc pas d'implanter un SRB pour que son effet économique se fasse sentir : le choix du tracé demeure crucial si l'on souhaite influencer la rente foncière.

REMERCIEMENTS :

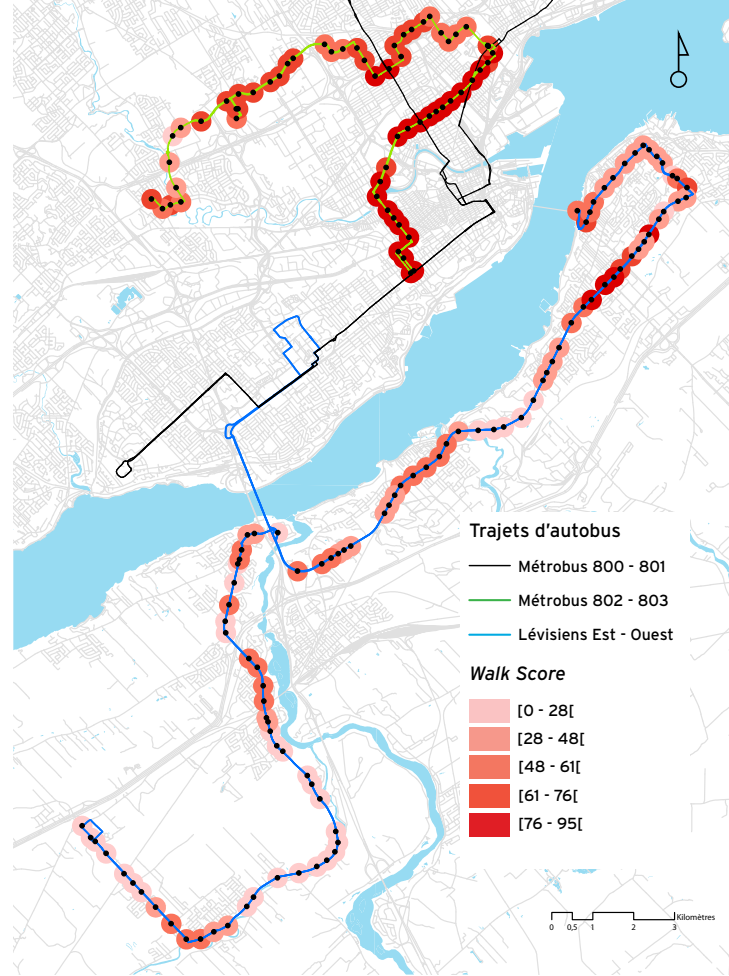
Nous tenons à remercier Mme Brindle de la Ville de Québec et M. Laroche de la Ville de Lévis pour avoir mis les données de transactions à notre disposition. Nous tenons également à remercier M. Langlois, M. Labonté et Mme Beaugard de la CMQ. L'équipe remercie également chaleureusement M. Jean Dubé pour ses précieux conseils et son enthousiasme pour les chiffres.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- CCMM (2010). « Le transport en commun : au cœur du développement économique de Montréal », *Chambre de commerce du Montréal Métropolitain*, Montréal, 54 p.
- Dubé, J. et al. (2011). « Economic impact of a supply change in mass transit in urban areas: A Canadian example », *Transportation Research Part A*, vol. 45, p. 46-62.
- RTC (2015). *C'est l'heure: Rapport d'activité 2014*. Québec, mars 2015, 58 p.
- STL, (2015). *Plan stratégique 2014-2015: Plan stratégique de développement du transport en commun*. Québec, 115 p.
- Statistiques Canada (2006). Lien URL : <http://www.statcan.gc.ca> [en ligne] (page consultée le 23 mars 2016).
- Ville de Québec, (2016). *Des modes de déplacement à rééquilibrer*, lien URL : https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/consultations_publicques/mobilite/document_consultation/transport.aspx [en ligne] (page consultée le 23 mars 2016)
- Walkscore, (2016). Lien URL : <https://www.walkscore.com/> [en ligne] (page consultée le 23 mars 2016).

La densité de population à proximité des trajets **FIGURE 6**

L'effet de l'implantation des SRB sur la valeur immobilière résidentielle est lié à la densité de population.



AME-6602 Essai-laboratoire, volet développement régional / 2015-2016 / ÉSAD, Université Laval / Source: Géoindex+, 2016.

