



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

**L'IMPACT DES MODES DE TRANSPORT
SUR LA VALEUR DES PROPRIÉTÉS**

CANQ
TR
GE
CA
480

555677

**L'IMPACT DES MODES DE TRANSPORT
SUR LA VALEUR DES PROPRIÉTÉS.**

Octobre 1991

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

CAWQ
TR
GE
CA
A80

Cette étude a été exécutée par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, sous la responsabilité de monsieur Claude Girard, économiste-urbaniste.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Suzie La Rue

Division du contrôle
de la pollution et recherche

Sous la supervision de:
Robert Montplaisir

chef (par intérim) de la Division du
contrôle de la pollution et recherche

Soutien technique
Ginette Gagnon
Hrant Khandjian

agente de secrétariat
technicien en cartographie

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|----|
| ÉQUIPE DE TRAVAIL | i |
| PRÉAMBULE | 1 |
| LISTE DES OUVRAGES RETENUS: | |
| The effect of the Tyne and Wear Metro on residential property values | 2 |
| The effect of the subway on residential property values in Toronto | 3 |
| Impact of rapid transit on suburban residential property values and land development analysis of the Philadelphia - Lindenwold High-Speed Line | 4 |
| Assessment of changes in property values in transit areas | 6 |
| Impact of highway improvements on property values in Washington | 9 |
| The effect of noise barriers on the market value of adjacent residential properties | 11 |
| Transmission line Rights of Way and residential value | 12 |
| Impact of Hydro Transmission lines on agricultural property values: Summary of findings and conclusions | 13 |

PRÉAMBULE

Dans le cadre de récentes directives du ministère de l'Environnement ainsi qu'à des préoccupations de certains publics, il appert que l'évaluation environnementale des projets situés principalement en région urbanisée devra tenir compte de l'impact des infrastructures de transport sur la valeur des propriétés.

De plus, il est probable que le ministère des Transports ait à discuter de cet aspect lors d'éventuelles audiences publiques notamment dans le cadre des projets de l'Estacade du pont Champlain et de l'autoroute 25.

Afin de développer une expertise à ce sujet nous avons procédé à une recherche bibliographique afin de circonscrire les effets que peuvent avoir l'amélioration des réseaux ou des modes de transport, la création de nouveaux liens de transport, la diminution du temps de parcours, la recrudescence de l'accessibilité, etc., et ce, sur la valeur des propriétés.

Après avoir parcouru une cinquantaine d'ouvrages, nous avons retenu les sujets suivants: l'impact de la présence des métros et des autoroutes et les effets du bruit; de plus, nous avons jugé pertinent d'inclure à ce rapport, l'article intitulé "L'impact des lignes de transport d'énergie sur la valeur foncière des propriétés" étant donné son caractère distinct et l'intérêt de ses conclusions.

Voici donc les résumés des documents répertoriés.

The effect of the Tyne and Wear Metro on residential property values Transport and road research laboratory. 1984

Les auteurs de cet article ont surveillé l'évolution des effets de l'ouverture de la nouvelle ligne de métro, sur la valeur des propriétés résidentielles et ce, à l'intérieur des deux comtés britanniques (Tyne et Wear) dans lesquelles la ligne passe.

L'échantillon est constitué de 28 maisons de différents types et situées à une distance de 200 mètres des stations de métro. Ces propriétés ont été associées à des maisons identiques (28) mais dans un secteur éloigné des stations de métro, c'est-à-dire de 1,5 à 3 kilomètres.

La méthodologie consistait à dresser une liste des valeurs des propriétés (56) en utilisant les prix de ventes. L'étude couvre la période entre janvier 1979 et janvier '83, soit 20 mois avant l'ouverture du métro et 28 mois après.

Les résultats de l'analyse indiquent que durant cette période les propriétés proches du métro ont augmenté leur valeur en moyenne de 1,7% de plus que celles éloignées du métro. De plus, on a remarqué que la date de mise en fonction du métro a un effet sur la valeur des résidences; elle a tendance à augmenter lorsque l'ouverture approche, et à diminuer lorsque l'ouverture est retardée¹.

Dans une seconde partie, les auteurs nous présentent également un bref résumé des résultats de recherche effectuées dans différentes villes desservies par un métro.

À San Francisco, l'impact du système de transport sur la valeur des propriétés diminue avec l'augmentation de la distance entre le métro et la résidence. À 1 000 pieds du métro l'influence sur les prix est de 0 à 4%. Cet effet ne dépasse pas les 5 000 pieds.

À Washington, on est arrivé aux mêmes conclusions que dans les comtés de Tyne et Wear.

À Philadelphie, une augmentation de 149\$ du prix de vente a été comptabilisée pour chaque dollar économisé par jour, dû au nouveau système de transport.

À Toronto, l'économie directe gagnée dans le coût journalier du transport est capitalisée sur la valeur des propriétés.

¹ Cette constatation figure souvent dans d'autres ouvrages.

The effect of the subway on residential property values in Toronto. Journal of urban economics. 1974

Cette étude examine la valeur des propriétés sur Bloor Street et Danforth Avenue avant et après la construction d'une ligne de métro (d'une longueur de 13 milles) remplaçant le service de tramway parcourant d'est en ouest la partie du centre de Toronto.

L'échantillon est représenté par quelques 2 000 propriétés vendues en 1961 et 1971 situées sur les deux (2) artères nommées ci-haut; ces dernières longent le corridor du métro.

La méthode de la régression multiple² est utilisée en séparant les effets du prix de vente de maisons et les caractéristiques du voisinage, des effets de localisation et d'accessibilité de transport.

Cette étude démontre que remplacer un tramway par un métro augmente la valeur du site perpendiculairement à la station, cependant cet effet disparaît après 1/3 de mille de marche de la station. De plus, les changements de parcours font du centre-ville une destination relativement plus importante, et par conséquent, augmentent directement la valeur des surfaces à louer près des stations.

² Approche statistique en évaluation foncière utilisant trois (3) variables et plus.

Impact of rapid transit on suburban residential property values and land development analysis of the Philadelphia-Lindenwold High-Speed Line. National technical information service. 1987.

Ce service examine si oui ou non la ligne Philadelphia-Lindenwold a un impact sur la valeur de propriétés résidentielles et si on peut en mesurer l'ampleur, et deuxièmement, si cette dite ligne a provoqué un développement rapide dans la banlieue métropolitaine.

Cette étude a été effectuée dans trois comtés du New-Jersey et de Philadelphie. Plusieurs méthodes statistiques sont exploitées, dont l'analyse de régression qui utilise les variables suivantes: type de propriétés, date de vente, valeur estimée, prix de vente, superficie etc.

Les résultats indiquent que la construction d'un système de transit rapide, en l'occurrence le métro, entraîne l'augmentation de la valeur des propriétés, davantage d'investissements aux endroits desservis par le système, un modèle de développement plus efficace avec un meilleur rendement, des taxes de base plus élevées et la réduction de la pollution atmosphérique.

Plus précisément, les points à retenir sont:

- . La ligne a eu un impact positif sur la valeur des propriétés résidentielles.
- . Cet impact correspond avec la théorie que le coût du voyage et l'économie de temps découlant de l'utilisation de la ligne rapide sont reflétés dans le prix des logements (à la hausse).
- . L'impact varie selon la classe socio-économique; il est plus apparent positivement chez les classes moyennes et inférieures que chez la classe supérieure et ce, en banlieue.
- . L'anticipation de l'ouverture de la ligne rapide a eu un impact positif sur le prix de vente des résidences avant même que la ligne entre en opération.
- . Les villes environnant les corridors de lignes rapides se sont développées très rapidement. La construction d'édifices à logements a supplanté la construction de maisons unifamiliales. Des centres commerciaux se sont développés à des endroits stratégiques le long du corridor. Les tests ont confirmé l'augmentation rapide de la valeur des propriétés dans la région, au-delà du terminus de la ligne.

- . La longue distance à parcourir jusqu'au centre-ville est une variable représentant la diminution de la valeur des terres et des propriétés à l'extérieur du centre-ville.
- . La construction de la ligne dans certaines villes a contribué à attirer l'attention vers ces villes, de la part des entrepreneurs ainsi que des acheteurs ou locataires.
- . La somme et l'étendue de l'impact apparaît être conséquent avec la valeur capitalisée des économies actuelles ou potentielles des usagers.

Assessment of changes in property values in transit areas. Joint Center for urban mobility research. 1987

Le but principal du centre Rice est de fournir des informations générales concernant l'impact de l'implantation des lieux de transit (d'autobus, de métros) et de la construction des autoroutes sur la valeur des propriétés.

Des méthodes variées sont utilisées dont l'analyse de régression (variables: caractéristiques des propriétés vendues avant et après l'ouverture d'un service de transport), et la méthode d'enquête visant à recueillir des commentaires auprès d'experts-évaluateurs, de promoteurs immobiliers et des propriétaires.

De façon générale, les spécialistes s'entendent pour dire qu'il y a plus d'avantages positifs que négatifs sur la valeur des propriétés. Quelques villes affichent des impacts négatifs quant à la valeur des propriétés et à la qualité de vie près des métros. Cependant, ce n'est pas l'avis de la majorité des spécialistes dans ce domaine aux États-Unis.

Onze études ont été réalisées dans des villes américaines (9) et canadiennes (2); voici les conclusions principales:

- . La valeur des propriétés près des stations augmente plus en ville que celle en banlieue. Une augmentation de 100 à 300% n'est pas rare.
- . L'augmentation de la valeur des terrains est directement reliée à la recrudescence de l'accessibilité spécialement dans les zones congestionnées.
- . Les changements dans la valeur des propriétés varient selon les villes et les types d'habitations.
- . La densité de population moyenne à élevée près des stations fait hausser la valeur des propriétés et la faible densité de population des banlieues fait diminuer la valeur des propriétés.
- . La construction d'un système majeur de transit rapide a des impacts d'une façon significative sur la situation d'un nouveau développement commercial; les stations de transit "attirent" les nouveaux développements comme par exemple à Toronto, 90% de toutes les nouvelles constructions et 36% à Washington ont été érigées autour des stations.
- . Un nouveau transit rapide majeur aide à maintenir la santé économique d'un centre-ville.

Dans la seconde partie de cet ouvrage, les auteurs nous présentent un résumé de la littérature existante dans chacune des villes suivantes:

Washington:

À Washington D.C., la valeur des propriétés près des stations de métro a augmenté de 300 à 400% à partir de l'ouverture en 1977 jusqu'à 1981. Les maisons de ville près du métro (à l'intérieur d'un rayon de 1 000 pieds) se sont vendues à un prix plus élevé que celles éloignées du métro. À l'intérieur d'un rayon de 100 pieds, le prix des propriétés commerciales a quasiment triplé.

Les spécialistes attribuent la hausse de la valeur des propriétés à la construction du métro et aux services offerts par la municipalité ainsi qu'au nouveau zonage encourageant une plus grande densité de population près des stations.

Atlanta:

Dans certains quartiers, la proximité des stations a fait hausser la valeur des propriétés avant même l'ouverture du métro, mais après, les effets négatifs se sont faits sentir par rapport principalement à l'augmentation du trafic, de la pollution et du nombre d'espaces de stationnement.

À Atlanta, on donne moins de crédit qu'ailleurs quant à l'impact des stations de métro sur la valeur des propriétés. L'augmentation apparaît être plus significative dans les banlieues que dans les régions urbaines. Certains spécialistes affirment même que la proximité à une station ne constitue pas un facteur important sur la valeur des propriétés³.

Miami:

Les changements dans la valeur des propriétés près des stations de métro ont augmenté de 1980 à 1983, de 1 à 160%, et ce, avant l'ouverture de la ligne en 1984.

³ C'est le seul endroit dans toute la littérature consultée qu'on affirme un énoncé semblable.

Glendale: (Californie)

Les résidences construites près de l'autoroute Venture ont augmenté de 40% entre 1959 et 1963 contre 20% dans le reste de la ville.

San-Francisco:

Les spécialistes sont unanimes pour affirmer que le métro a entraîné une hausse dans la valeur des propriétés; cependant après quelques temps, les prix se sont stabilisés.

Impact of highway improvements on property values in Washington.
Department of transportation - Washington State. 1980

Les auteurs analysent les impacts de la construction des autoroutes de grande envergure à Washington, et mesurent les effets qui engendrent la recrudescence de l'accessibilité et ce, sur la valeur des propriétés de quatre zones résidentielles situées à proximité des voies rapides.

La méthodologie employée consiste à comparer la tendance de la valeur des propriétés affectée par l'ouverture des autoroutes par rapport à des quartiers non-touchés par ces infrastructures, mais possédant des propriétés comparables (4 785 ventes sont retenues). L'étape la plus importante et la plus difficile est celle de sélectionner les secteurs de contrôle qui sont parfaitement comparables sur tous les points de vue (propriétés unifamiliales ou multifamiliales, dates de construction des maisons, prix des habitations etc.) sauf celui de ne pas être influencé par la présence d'une autoroute. Enfin, d'autres données proviennent d'interviews réalisées après des résidents afin de connaître leurs perceptions.

Les conclusions principales se résument à ceci:

- . Il a été prouvé que la hausse de l'accessibilité due à de nouvelles autoroutes se reflète par une augmentation de la valeur des propriétés, soit entre 12 et 15%.
- . Les effets négatifs créés par les autoroutes affectent certaines maisons. Le bruit est l'élément le plus important.
- . Les interviews révèlent que les gens sont au courant des impacts des autoroutes mais ils surestiment les dommages causés par le bruit sur la valeur des propriétés.
- . Les gens à hauts revenus accordent une place prépondérante au temps de déplacement comparativement à que ceux des autres classes sociales. Ainsi, ils possèdent des résidences situées plus proches des autoroutes, dû à la plus grande accessibilité.
- . Le temps économisé et l'accessibilité influencent la valeur des propriétés; si ces deux éléments ne sont pas significatifs lors de l'amélioration d'une autoroute, il n'y aura aucun effet sur la valeur des propriétés.

- Les impacts causés par le bruit sur la valeur des propriétés ont été isolés des autres effets; les études indiquent qu'ils s'expriment mieux en % que par un montant fixe. On note que le pourcentage de réduction diffère selon les villes; cependant, on peut avancer qu'en général, on accorde une baisse de 0,2 à 1,2% pour chaque 2½ dB de plus que le niveau toléré.
- Dans les villes étudiées, le pourcentage additionnel dû à une meilleure accessibilité est toujours plus élevé que le pourcentage de réduction dû au bruit donc, l'estimation "nette" de la valeur de la maison augmente inévitablement. Ceci s'applique seulement pour les maisons les plus près de l'autoroute; pour celles qui ont moins ou peu de bruit, la valeur augmente quand même moins que pour les maisons ne recevant aucun bruit et jouissant de l'amélioration de l'accessibilité à l'autoroute.

The effect of noise barriers on the market value of adjacent residential properties. Transport research board. 1987

La principale question à l'étude est de savoir si (et de quelle façon), les murs antibruit surmontent l'impact causé par le bruit des autoroutes, sur le prix des maisons.

Cette dite étude a été effectuée à partir de trois quartiers résidentiels dans la région de Toronto; le 1^{er} est situé le long de l'autoroute 427 (les données ont été recueillies avant et après l'érection du mur antibruit), les deux autres emplacements longent l'autoroute 401 et les auteurs n'ont utilisé que les données après la construction des murs antibruit.

La méthode d'analyse est la régression multiple et les données prix de vente, date de vente, prix original de la maison, date de construction et superficie du terrain ont été utilisées.

Il est évident que la construction de murs antibruit amenuise la baisse de valeur des propriétés, cependant les auteurs s'entendent pour dire qu'en général:

- . Lorsque le niveau de bruit est assez élevé, les effets négatifs sont reflétés dans le prix des maisons.
- . La dépréciation de la valeur de la maison causée par le bruit dans le sud de l'Ontario se traduisant par 0,5% de dépréciation par décibel.
- . La différence du niveau de bruit entre les deux premières rangées de maisons parallèles à une autoroute, et les maisons situées dans un lieu plus tranquille, entraîne une diminution de 3,5 à 8% pour les propriétés affectées par le bruit.

Transmission line Rights of Way and residential value. Kinnard & Stephens 1965.

Cette étude s'est attardée à l'analyse des terrains subdivisés à des fins résidentielles dans neuf banlieues de Hartford au Connecticut. Les terrains traversés par un droit de passage et les terrains à proximité dans une limite de 200 pieds furent considérés. L'information traitée contient le prix de vente, la date de vente, la comparabilité physique des propriétés et la période d'exposition au marché avant la vente.

Un questionnaire fut envoyé à 838 propriétaires ainsi qu'aux personnes impliquées dans les transactions immobilières. Douze hypothèses furent formulées quant à l'impact possible et la méthodologie consiste à vérifier chaque hypothèse par une analyse statistique des réponses obtenues.

Il en ressort que:

- . Les propriétés traversées ou touchées par un droit de passage ont substantiellement des lots d'une dimension moyenne plus grande et un prix moyen à l'unité plus bas.
- . Il semble aussi que ce différentiel de prix s'atténue dans le temps.
- . Ce sont les subdivisions où résident des gens à plus haut revenu qui subissent principalement l'impact négatif des dimensions plus grandes près des lignes.
- . La proximité à la ligne est un facteur plus important que la restriction d'usage des terrains due à la servitude; les propriétés interceptées et riveraines (touchées) sont affectées de façon égale.

Les propriétaires sont généralement satisfaits: 78% répondent qu'ils achèteraient encore au même endroit, mais 39% répondent que la présence de la ligne a influé sur leur décision ou sur le prix. Les auteurs notent cependant que la visibilité de la ligne et son bruit semblent plus importants que la présence physique de celle-ci.

Impact of Hydro Transmission lines on agricultural property values: Summary of findings and conclusions. Realty research group ltd. 1974.

Cet organisme a étudié l'impact des lignes sur les propriétés agricoles. Le prix de vente est observé, et on étudie l'impact en comparant des propriétés progressivement éloignées de la ligne. Les ventes retenues sont "bona fide" i.e. entre un vendeur volontaire et désireux de vendre et un acheteur volontaire et désireux d'acheter. En outre, les personnes impliquées sont engagées dans la production agricole et désirent poursuivre cette pratique. Les sites furent choisis de manière à ce que les propriétés soient les plus homogènes possible et afin d'éliminer l'influence d'autres éléments nuisibles tels un chemin de fer ou un pipeline, mais, d'inclure le plus de types d'activités agricoles possible.

La méthode de régression multiple fut employée et il appert que la présence et la proximité d'une ligne n'affectent pas la valeur de la ferme. Un sondage auprès de 26 fermiers dont la propriété est traversée par un droit de passage démontre que ceux-ci croient que dans l'évaluation d'une ferme, les avantages d'une terre, comme la qualité du sol, les bâtiments et leurs localisations surpassent les désavantages causés par un droit de passage. Ils croient cependant qu'il y a une perte en terme de production quand il y a présence de tours.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 132 587