

Rapport de recherche



OBSERVATOIRE
IVANHOË CAMBRIDGE
DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ET IMMOBILIER



***Tendances récentes des projets immobiliers en
milieu périurbain dans le Grand Montréal***

Rapport de recherche



Janvier 2026

Pour citer ce rapport :

Lessard, G. (2026). Tendances récentes des projets immobiliers en milieu périurbain dans le Grand Montréal. Observatoire Ivanhoé-Cambridge du développement urbain et immobilier. 67 p. DOI: 10.13140/RG.2.2.16587.04645

Pour nous contacter

Par courriel :

observatoire-ivanhoe-cambridge@umontreal.ca

Site web de l'Observatoire :

<https://observatoire-ivanhoe-cambridge.umontreal.ca/>

Adresse postale :

Université de Montréal
Pavillon de la Faculté de l'aménagement
CP 6128 Succursale Centre-ville
Montréal (Québec) H3C 3J7

Adresse civique :

Faculté de l'aménagement
Université de Montréal
2940, chemin de la Côte-Sainte-Catherine
Montréal (Québec) H3T 1B9

Tendances récentes des projets immobiliers en milieu périurbain dans le Grand Montréal

Par Guillaume Lessard, PH.D.

Professeur invité

Faculté de l'aménagement, Université de Montréal
Chercheur à l'Observatoire Ivanhoé Cambridge du développement urbain et immobilier

Résumé

Ce rapport de recherche analyse les dynamiques récentes de développement immobilier dans les périphéries du Grand Montréal. Les principaux objectifs sont de discuter des logiques des acteur.trices de l'immobilier et de contraster les tendances de densification récentes avec les objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Ce travail s'appuie sur une base de données de 111 grands projets réalisés entre 2016 et 2024, représentant près de 28 000 logements, et sur des entretiens avec des acteur.trices clés du secteur.

Le rapport discute des rôles et logiques respectifs des grandes, moyennes et petites firmes immobilières et souligne la place grandissante des investisseurs.euses privés et institutionnels dans le système de production du logement. L'étude révèle aussi un écart persistant entre les objectifs de planification métropolitains et la réalité du terrain. Bien que générant une forte densité, la majorité des mises en chantier récentes se concentre sur des terrains vacants en périphérie urbaine, le long des grands boulevards et près des centres commerciaux destinés à une clientèle motorisée. Ces environnements sont caractérisés par une faible accessibilité piétonne et leur dépendance à l'automobile. Les tendances de densification récentes répondent donc davantage à une logique d'opportunité foncière plutôt qu'à une planification intégrée de l'aménagement et du transport telle que prônée par le PMAD.

En conclusion, le rapport souligne la nécessité d'une meilleure prise en compte des logiques du secteur privé dans l'élaboration des stratégies de développement à l'échelle métropolitaine. Toutefois, les nouvelles stratégies mises de l'avant par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PMADR) sont encourageantes.

Table des matières

06	Tendances récentes du développement immobilier dans le Grand Montréal <hr/>
	<ul style="list-style-type: none">□ La vision du PMAD : densifier autour du transport collectif□ Les zones TOD et le développement immobilier□ Les tendances récentes du développement immobilier dans le Grand Montréal : densification et logement locatif□ La place centrale des grandes firmes immobilières
18	Méthodes – aborder l’immobilier par le projet <hr/>
21	Localisation des projets immobiliers <hr/>
24	Principaux constats <hr/>
	<ul style="list-style-type: none">□ Qu’est-ce qu’un projet immobilier?□ Des projets de grande taille et de grande hauteur□ Priorité au localif et apparition du condo locatif□ Développement et investissement – Qui construit en banlieue ?□ Les zones TOD attirent surtout les grands projets□ Développement en terrain vacants□ Proximité aux limites du périmètre d’urbanisation et aux autoroutes□ Accessibilité et marchabilité□ L’émergence du marché des « retraités actifs, 55+ »
57	Conclusion <hr/>
	<ul style="list-style-type: none">□ L’attrait pour le développement immobilier en périphérie□ Les succès et limites de la stratégie TOD□ La nouvelle approche du PMADR□ Tendances émergentes et prochaines étapes
63	Références <hr/>

Tendances récentes du développement immobilier dans le Grand Montréal



Tendances récentes du développement immobilier dans le Grand Montréal

Ce rapport de recherche s'inscrit dans le cadre de la programmation de recherche 2022-2024 de l'Observatoire Ivanhoé-Cambridge. L'objectif du projet est d'approfondir notre compréhension des logiques et des modalités de transformation des villes et de l'habitat, telles qu'exprimées dans les stratégies de développement immobilier du Grand Montréal. Il est plus concrètement question d'analyser les relations entre la part grandissante des grands immeubles locatifs dans les constructions neuves, la montée en puissance de grand.es investisseurs nationaux et internationaux dans le financement de l'immobilier et, en même temps, le fractionnement et la dispersion spatiale des projets et des acteurs. L'objectif est de mettre en évidence les dynamiques de métropolisation, notamment dans les différentes couronnes de banlieues.

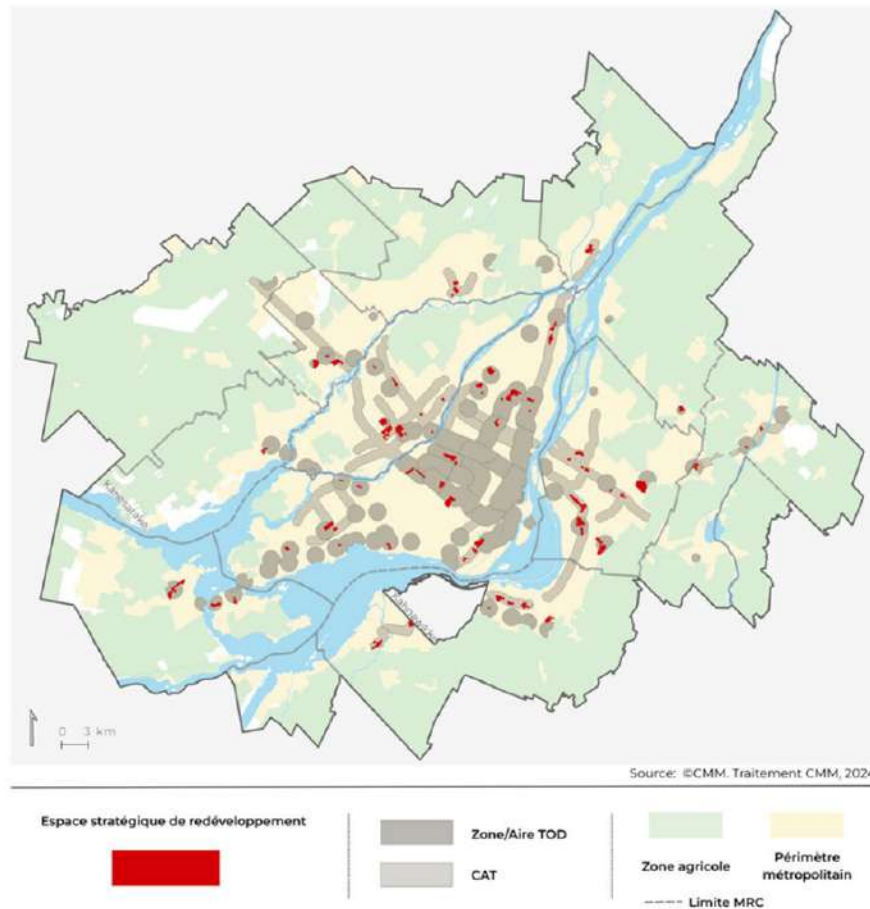
métropolitaine de Montréal (CMM), cette section inclut aussi un bilan des études empiriques sur les effets de la planification TOD sur les tendances de développement immobilier en secteur périurbain. Pour terminer cette section, nous discutons de certaines évolutions récentes de l'écosystème immobilier qui pourraient avoir une incidence sur les phénomènes discutés. Le reste du rapport est dédié à une présentation des résultats du projet de recherche. Ce rapport s'appuie sur une base de données des projets immobiliers récents dans les périphéries du Grand Montréal, sur des entretiens semi-dirigés avec des acteurs du secteur de l'immobilier et sur une analyse des sites web des projets. Nous présentons nos constats au travers d'une série d'analyses descriptives soutenues par des citations clés issues des entretiens ainsi que par des cartes représentant les résultats d'analyses de point d'intérêt et des photographies tirées des analyses de marchabilité. En conclusion, nous discutons des résultats en fonction de l'objectif initial.

La vision du PMAD : densifier autour du transport collectif

Pour ce faire, il est nécessaire de dresser un portrait détaillé des façons de concevoir, monter et d'exécuter le développement immobilier dans le Grand Montréal d'aujourd'hui. Spécifiquement, ce rapport vise à mettre en discussion les intentions de planification territoriale à l'échelle métropolitaine et les priorités récentes des acteurs du développement immobilier participant à la densification du Grand Montréal périurbain.

La première partie du rapport comprend un retour sur l'approche du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) quant à la gouvernance du développement immobilier dans les périphéries du Grand Montréal. Comme la stratégie du transit-oriented development (TOD) agit comme projet territorial dans la Communauté

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) se trouve en trame de fond de cette analyse. La vision de développement urbain pour le Grand Montréal promue par le PMAD s'appuie sur le concept de planification territoriale du développement orienté vers le transport collectif, mieux connu sous l'appellation transit-oriented development (TOD). Dans la conception initiale, le TOD vise à favoriser le transfert modal de l'automobile individuelle vers le transport collectif et actif et participer à l'émergence d'un milieu de vie complet. En théorie, pour ce faire, le cadre bâti d'une zone TOD doit répondre à cinq critères, les « 5Ds », soit : 1) être en mesure d'attirer un



développement immobilier de haute densité;
 2) être accompagné d'une diversité fonctionnelle;
 3) faire usage d'un design centré sur les déplacements actifs; 4) comprendre une courte distance d'accès au transport collectif et; 5) comprendre un haut niveau d'accessibilité aux différentes destinations (Cervero et al., 2009; Cervero et Kockelman, 1997).

À l'heure actuelle, 159 aires TOD sont reconnues dans la CMM. Selon le type de transport collectif disponible à proximité, les aires TOD doivent respecter des seuils minimaux de densité résidentielle supérieurs aux autres secteurs. À l'intérieur comme à l'extérieur des aires TOD, la CMM prescrit une augmentation graduelle des seuils de densité minimaux au fil des ans. Autrement, et bien qu'il existe un guide sur les principes et le design des aires TOD, les municipalités peuvent aménager ces secteurs à leur guise. Tel que relevé dans plusieurs articles académiques et rapports de recherche, étant donné la nature très locale et le processus graduel par lequel les TOD se construisent (Paulhiac Scherrer, 2019), ici comme ailleurs, on constate un décalage entre le

Image 1. Secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) et espaces stratégiques de redéveloppement (ESR) du Grand Montréal. Source : CMM, 2024.

concept initial du TOD tel que décrit dans le plan métropolitain et la réalité sur le terrain (Birkenfeld et al., 2023; Cournoyer-Gendron, 2017; Ibraeva et al., 2020; Maulat et al., 2021; Roy-Baillargeon, 2017; Soliz et al., 2023). Ce sujet est d'ailleurs déjà traité en détail dans un précédent rapport de l'Observatoire Ivanhoë-Cambridge (Maulat, 2016). Dans le cas de la CMM, on peut déjà souligner que le nombre de zones TOD est très élevé et que plusieurs d'entre elles sont excentrées. Puis, comme aucun prérequis ou norme de design ou d'usages ne doivent être respectés par les municipalités, plusieurs zones TOD périurbaines se limitent à combiner un point d'accès au transport collectif à un stationnement incitatif. Le projet de PMAD révisé, adopté et non en vigueur (CMM, 2024), apporte plusieurs mod-

ifications à l'approche métropolitaine quant au développement immobilier. La nouvelle stratégie privilégie notamment une planification intégrée de l'aménagement et du transport (PIAT). Les PIAT (Carte 1) incluent trois composantes principales : les zones et les aires TOD, les corridors aménagement-transport (CAT) et les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR).

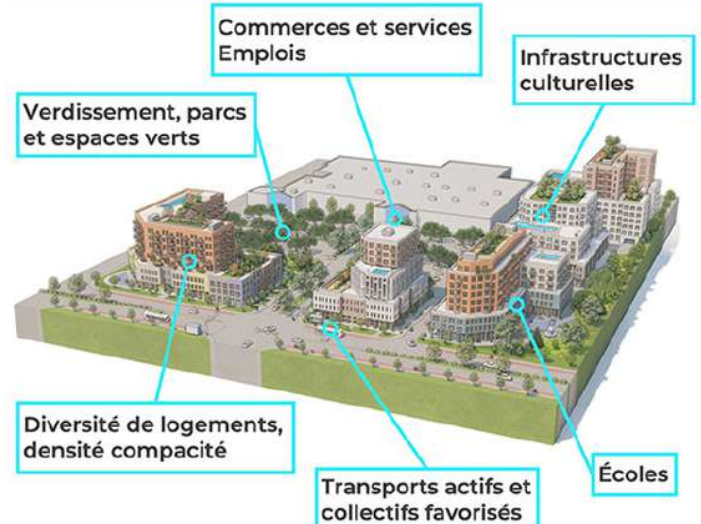
La stratégie TOD demeure à peu près inchangée. À cela s'ajoutent les CAT, des espaces situés à 500 mètres de part et d'autre des axes de transport collectif présentant un bon potentiel de développement et de redéveloppement. Ces corridors sont généralement des boulevards empruntés par des lignes d'autobus présentant une fréquence de service relativement élevée avec un rabattement vers un mode de transport de haute capacité (métro, REM, train de banlieue). Dans le PMADR, la CMM s'est donné un objectif de fréquence de passage aux 15 minutes ou moins, de 6 h à 20 h dans les deux sens. Quant à eux, les ESR regroupent principalement les grands centres commerciaux situés dans des secteurs possédant des stationnements incitatifs dédiés au transport collectif (CMM, 2024, p. 75-76). Finalement, la nouvelle stratégie reconnaît l'existence de centralités locales présentant un bon potentiel de densification et de consolidation des milieux de vie hors des secteurs PIAT. Cela inclut notamment les centres-villes existants, les grandes artères, les rues commerciales et les noyaux urbains ou villageois. Le PMADR augmente par ailleurs les seuils de densité résidentielle minimaux en et hors zone TOD, de même que dans les CAT et ESR. À terme, la stratégie vise à accueillir 70 % de la croissance des nouveaux ménages dans les secteurs PIAT d'ici 2046.

Comme ces nouvelles orientations ne se sont pas encore matérialisées en changements réglementaires et en projets immobiliers, notre recherche se positionne davantage en complément des connaissances sur la manière dont le développement immobilier s'est ajusté à la stratégie TOD et à la hausse généralisée des seuils de densité dans les secteurs périurbains. La question à laquelle tente de répondre ce rapport n'est donc pas si la stratégie TOD répond aux définitions initiales, mais plutôt comment le développement immobilier et la densification se sont récemment déployés dans le Grand Montréal, en reconnaissance du fait que les zones TOD périurbaines présentent certaines lacunes. Notre objectif était ici surtout d'informer les ajustements futurs de

ESPACES STRATÉGIQUES DE REDÉVELOPPEMENT



Avant



Après

Figure 1. Espaces stratégiques de redéveloppement. Source : CMM, 2024.

la stratégie d'encadrement du développement immobilier dans la CMM en reconnaissance du fait que son succès dépend fortement de la capacité d'identifier les secteurs à fort potentiel et d'attirer l'investissement privé dans des secteurs jugés prioritaires. Étant donné que la plupart des projets immobiliers récents en zone TOD ont été autorisés sous un Projets particuliers d'urbanisme (PPU), cette étude permet aussi de mieux cerner le rôle des réglementations locales dans la matérialisation des objectifs métropolitains. Étant donné que les milieux d'insertion des projets immobiliers analysés dans ce rapport de recherche chevauchent les nouveaux secteurs PIAT, les résultats de nos analyses pourront aussi informer la prise de décision dans les nouveaux secteurs CAT et ESR.

Les zones TOD et le développement immobilier

Cette recherche s'intéresse au décalage entre les intentions de planification territoriale et les priorités des actrices du développement immobilier. Ce sujet a amplement été discuté depuis les années 1970 en raison de la dépendance accrue aux forces du marché pour atteindre les objectifs de planification suite au retrait du financement accordé au logement public (Gurran et Bramley, 2017). Néanmoins, deux éléments permettent de circonscrire la littérature pertinente au contexte des périphéries du Grand Montréal. D'une part, le TOD agit comme le projet territorial à l'échelle de la CMM (Cournoyer-Gendron, 2017; Dushina et al., 2015; Maulat, 2016; Paulhiac Scherrer, 2019; Roy-Baillargeon, 2017; Soliz et al., 2023). D'autre part, les périphéries du Grand Montréal sont caractérisées par une urbanisation diffuse, une forte séparation des fonctions, une faible densité résidentielle, et, sauf exception, un transport collectif lacunaire et une augmentation de la dépendance à l'automobile (Birkenfeld et al., 2023; CMM, 2023; Laviolette et al., 2020). Ce bilan des écrits se concentrera donc sur les études empiriques documentant l'efficacité de la stratégie TOD pour influencer les tendances de développement immobilier dans les périphéries d'aires métropolitaines caractérisées par une urbanisation diffuse.

Dans les faits, les recherches sur le transit-oriented development constate qu'il existe une vaste typologie de zones TOD, celles-ci n'ont pas toutes les mêmes caractéristiques et elles ne réussissent pas toutes à offrir un milieu de vie complet. De longue date, les expert.es ont souligné que les zones TOD ne réussissaient pas toutes aussi bien à favoriser le transfert modal vers les transports publics, à créer un environnement favorable aux piétons, à combiner densité résidentielle et densité d'emploi et à offrir un niveau élevé de diversité. Bertolini (1999) propose une typologie des zones TOD basée sur l'approche nœud-lieu qui décrit la variété et la fréquence de l'offre de transport en commun, ainsi que la mixité fonctionnelle de la zone autour de la gare. Cette approche est toujours utilisée, souvent complétée par des mesures représentant la marchabilité et le confort des piétons (Vale, 2015), ainsi que par des caractéristiques de design urbain (Lyu et al., 2016). D'autres typologies prennent en compte la demande latente de TOD au niveau de l'agglomération (Singh et al., 2014), soit les secteurs où il existe un potentiel d'améliorer la connectivité du transport collectif étant donné les caractéristiques urbaines. D'autres typologies considèrent plutôt les performances réelles des gares en termes de transfert modal (Kamruzzaman et al., 2014) et les performances des gares au niveau régional en considérant la répartition modale, la demande latente et les 5D (Higgins et Kanaroglou, 2016). En particulier, la typologie développée par Higgins et Kanaroglou pour la région de Toronto semble utile pour notre objet d'étude. Cette typologie considère que les quartiers suburbains de densité moyenne et les sous-centres avec des niveaux de densité et un niveau d'utilisation des transports en commun satisfaisants présentent certains éléments de TOD. Cependant, les auteurs considèrent que les quartiers périphériques, les zones commerciales et les parcs industriels de banlieue peuvent difficilement être classés comme TOD, car ils présentent un environnement axé sur la voiture, de faibles niveaux de densité et une mauvaise connectivité piétonne (Higgins et Kanaroglou, 2018).

Pour simplifier, de manière générale, les zones TOD en milieu urbain et périurbain ne remplissent pas les mêmes fonctions (Ibraeva et al., 2020). En milieu urbain présentant déjà une trame urbaine dense et un haut niveau de mixité fonctionnelle, on s'attend à ce qu'une zone TOD soutienne un haut niveau d'usage du transport collectif, qu'elle présente un haut niveau de connectivité et qu'elle participe à un environnement bâti accessible pour les piétons. Dans ce que Gordon (2022) nomme les banlieues de transit, tel qu'aux abords du métro Longueuil ou Montmorency, à LaSalle, ou aux abords de la dernière station du REM à Brossard, on s'attend à ce qu'elles participent au transfert modal, qu'elles encouragent le développement résidentiel de haute densité à proximité, et qu'elles contribuent à l'émergence ou au renforcement d'une centralité secondaire. Enfin, dans les zones plus excentrées, on s'attend surtout à ce qu'une zone TOD contribue à attirer certains projets immobiliers de haute ou moyenne densité près de points d'accès au transport collectif, favorisant ainsi le navettage entre la résidence et le lieu d'emploi. Autrement, réalistement, on s'attend à ce que l'offre commerciale du secteur soit adaptée aux déplacements en automobiles, avec des magasins de grande surface, et il est attendu qu'il est rare que ces TOD comprennent des emplois bien rémunérés à distance de marche, quoique des pôles industriels sont souvent à proximité. Ceci dit, on reconnaît la difficulté d'offrir un milieu de vie complet, en reconnaissance de la dispersion actuelle des emplois, des lieux de consommation et des services, de l'accessibilité élevée au réseau routier supérieur, ainsi que la prédominance d'un mode de vie centré sur l'automobile (Bolleter et Ramalho, 2020; Ibraeva et al., 2020; Lee et Guhathakurta, 2018; Moos et al., 2018; Tao et Cao, 2024).

En reconnaissance des résultats variables du TOD selon le contexte d'insertion, reste à savoir s'il existe un fossé entre les intentions de la planification métropolitaine s'exprimant principalement au travers de la stratégie TOD et les préférences du développement immobilier. En théorie, les densités supérieures permises en zone TOD, la présence d'un point d'accès au transport collectif, et la mixité d'usage du secteur sont suffisantes pour attirer le développement résidentiel de haute

densité. Dans les faits, on constate des résultats variés selon les caractéristiques initiales du secteur.

Pour conceptualiser cette question, nous appuyons notre réflexion sur des études empiriques menées dans des villes canadiennes et américaines caractérisées par une urbanisation diffuse et possédant une stratégie TOD. À l'analyse des écrits pertinents, trois principaux prérequis semblent essentiels pour qu'une zone TOD localisée en périphérie réussisse à attirer davantage de développement immobilier que les secteurs avoisinants, soit : 1) un système de transport collectif à haute fréquence et présentant une bonne connectivité; 2) la présence d'usagers de transport collectif dans le secteur et; 3) une dynamique commerciale de proximité (Dong, 2016; Higgins et Kanaroglou, 2018; Loukaitou-Sideris, 2010; Ratner et Goetz, 2013; Searle et Filion, 2011; Thomas et al., 2018; Thomas et Bertolini, 2017). Selon cette perspective, une déréglementation ciblée n'est pas toujours suffisante pour attirer le développement immobilier de haute densité dans les zones TOD périurbaines. Pour réussir à attirer davantage de développement que les autres secteurs, certaines conditions préalables structurelles, économiques, sociales et culturelles doivent être réunies. Évidemment, il est préférable d'éviter les généralisations, car la gestion de la croissance, les systèmes de transport, l'histoire du zonage et les régimes de production du logement présentent d'importantes variations locales. Ceci dit, un bilan des écrits permet d'identifier certains points communs.

Dans une banlieue de Minneapolis, on a démontré que l'investissement dans le transport ferroviaire n'avait pas influence sur les changements d'usage du sol dans des zones circulaires autour des stations. Cependant, la probabilité de changement d'usage du sol le long des artères qui croisent les stations était plus élevée (Agustini et West, 2023). À Portland, en Oregon, Dong (2016) a analysé 57 stations de train de banlieue entre 2004 et 2014. Seules les stations construites avant 2004 ont connu un taux de développement résidentiel supérieur à la moyenne régionale. L'étude a aussi montré que les zones ayant une utilisation antérieure plus élevée

du transport en commun, davantage de terrains vacants zonés pour l'habitation et l'usage mixte, et une plus grande part de terrains non résidentiels étaient associées à un développement plus important (Dong, 2016, p. 317). À Los Angeles, les stations de la ligne légère « Blue/A » n'ont pas attiré davantage de développement, car elles étaient caractérisées par un manque de population et d'activités. Pour Loukaitou-Sideris, il s'agit d'un cas clair d'antécédents manquants ou d'absence de conditions préalables à la réussite des TOD (2010, p. 52). En revanche, certaines stations de la ligne « Gold/L » ont connu un afflux de développement en raison de leur proximité avec des équipements urbains existants, des pôles d'activités, ainsi que de modifications proactives du zonage. À Toronto, Higgins et Kanaroglou (2017) observent que la plus-value foncière varie selon le contexte et le type de station TOD (urbaine centrale, urbaine, ou suburbaine), ainsi que selon leur capacité à offrir les bénéfices attendus des TOD. Dans les banlieues, l'effet du TOD sur la valeur des terrains décroît plus rapidement avec la distance et leur appréciation dans le temps est moindre comparativement aux TOD urbains, ce qui suggère une capacité plus limitée à attirer de nouveaux ménages et du développement. Aussi, on peut ressortir que les projets immobiliers se déploient parfois le long d'artères plutôt qu'autour des stations de transport collectif, reflétant le peu d'attractivité de la zone TOD concentrique dans les secteurs de banlieue dépendants à l'automobile. Le développement immobilier peut aussi prendre plus d'une décennie à suivre l'adoption de la stratégie TOD. Enfin, le développement tend à se concentrer dans les secteurs présentant déjà les bénéfices attendus du TOD et les TOD de banlieues présentent une attractivité limitée dans le temps.

Enfin, d'un point de vue métropolitain, Filion, Leanage et Harun (2020) ont constaté que, malgré les succès apparents du plan de croissance de Toronto en matière d'intensification suburbaine et de reconcentration près du transport collectif, le développement s'est surtout concentré dans les lieux et selon des modalités les plus commodes pour le secteur privé. Ces dernières années, les terrains vacants à proximité des réseaux de transport collectifs structurants sont de-

venus plus rares et les prix des terrains ont augmenté. En conséquence, le développement s'est presque exclusivement tourné vers des logements de forte densité destinés à des ménages à hauts revenus. Ceux-ci sont généralement combinés à des magasins à grande surface ou à des centres commerciaux dotés de vastes stationnements et les cibles d'emplois de Toronto pour ces secteurs n'ont pas été atteintes. Cela a eu pour effet de nuire à la marchabilité, d'affaiblir la synergie entre les usages, d'entretenir la dépendance à l'automobile individuelle et d'engendrer de la congestion dans ces secteurs (Filion et al., 2020, p. 315-316; Filion et Saboonian, 2019, p. 314-315). Ces résultats rappellent le phénomène du « paradoxe de l'intensification » décrit par Melia, Parkhurst et Barton (2011) en référence à la hausse locale des volumes de trafic et de la congestion automobile dans les secteurs où la densification résidentielle se concentre. Cela s'explique en partie en raison de leur attractivité pour les secteurs adjacents qui dépendent de l'automobile. Toutefois, ces auteurs suggèrent que des mesures de design urbain, tel que limiter la place de l'automobile dans ces secteurs, et une meilleure synergie entre les usages peuvent pallier au problème. Ceci dit, dans le contexte où le deux tiers du territoire du Grand Montréal est constitué de banlieues dépendantes à l'automobile (Gordon, 2022), on peut s'attendre à retrouver un phénomène similaire.

En fonction des trois prérequis précédemment identifiés, soit : 1) la qualité du transport collectif; 2) la présence d'usagers de transport collectif et; 3) la présence d'une dynamique commerciale de proximité et, éclairé par les études empiriques sur la densification résidentielle, nous tenterons une caractérisation générale de l'attractivité des zones TOD périphériques du Grand Montréal pour les acteurs.trices de l'immobilier.

Premièrement, égard au transport collectif, outre les banlieues de transit (Gordon, 2022), soit les secteurs autour des stations de métro Montmorency, de la Concorde, Cartier, Longueuil, certains secteurs de LaSalle, et plus récemment les stations du REM à Brossard, les zones TOD périurbaines possèdent seulement un service de train de banlieue ou une gare d'autobus. Le train

possède une faible fréquence et une faible connectivité et ne connecte pas adéquatement les pôles résidentiels et les pôles d'emploi locaux, ce qui en fait un mode de transport inflexible sauf pour des usages précis. Les lignes d'autobus de banlieue ont quant à elle généralement une fréquence adéquate en heure de pointe et connectent assez bien les milieux résidentiels aux lieux d'emplois et d'études (Birkenfeld et al., 2023). Toutefois, le besoin d'effectuer plusieurs transferts pour arriver à destination et l'absence de voie réservée limitent leur fiabilité, surtout en hiver. Deuxièmement, en dehors des secteurs situés à proximité de stations de métro, bien qu'elles soient en croissance, la part modale et le niveau d'accessibilité piétonne au transport collectif demeurent très faibles (CMM, 2023, p. 26-29; Gordon, 2022). Troisièmement, au niveau de la dynamique commerciale de proximité, la CMM rapporte qu'outre le métro Longueuil, les zones TOD périurbaines présentent un degré d'accessibilité piétonne aux commerces et services extrêmement faible (CMM, 2023, p. 12). De même, en utilisant les données de l'enquête Origine-Destination (OD) de 2018 ainsi que des données WalkScore, Birkenfeld et co-auteurs (2023) concluent donc que pour la quasi-totalité des ménages vivant dans les périphéries, il est impossible de satisfaire ses besoins essentiels en 15 minutes de déplacement actif et qu'il est plus probable d'y arriver en 30 minutes. Cette recherche constate aussi que le WalkScore (WS) reflète assez bien la probabilité de pouvoir remplir ses besoins essentiels en déplacement actif en 15 et de 30 minutes (Birkenfeld et al., 2023, p. 56). Toutefois, ces données font fi des récents aménagements autour de la station de métro Montmorency et du nouveau développement Solar Uniquartier à Brossard.

De manière générale, cette situation est due à la localisation de plusieurs zones TOD en bordure d'autoroute, près de grandes superficies commerciales entourées de vastes espaces de stationnement. Selon Roy-Baillargeon (2017), ce type de développement répond davantage à la définition du transit-adjacent development (TAD). Ce parent pauvre du TOD se définit par le maintien d'une majorité de déplacements quotidiens effectués en automobiles (Hale, 2014).

L'environnement bâti d'un TAD est généralement caractérisé par un point d'accès au transport collectif entouré d'un stationnement incitatif, par de grandes superficies commerciales destinées aux automobilistes et par des pochettes de densité résidentielles isolées par les infrastructures routières (Renne, 2009).

Dans ce contexte, il n'est pas surprenant que, lors de l'adoption de la stratégie du TOD, malgré leur intérêt à développer des projets à haute densité avec un faible coefficient de stationnement, plusieurs promoteur.trices interrogés considéraient que les secteurs TOD offraient peu d'avantages et représentaient probablement un risque accru (Feldman et al., 2012). Les critiques des promoteur.trices du Grand Montréal rejoignent celles d'autres études qui soulignent une réticence à investir dans ces secteurs en raison du prix plus élevé du foncier, des systèmes de transport inadéquats, du manque de terrains disponibles à proximité des stations en raison de l'espace réservé à l'automobile, et du zonage plus exigeant qui mène à des périodes de maturité plus longue pour les projets (Guthrie et Fan, 2016; Levine et Inam, 2004; Noland et al., 2017; Searle et Fillion, 2011; Staricco et Vitale Brovarone, 2018). Dans le contexte où l'implémentation réussie du TOD dépend en bonne partie de l'interprétation locale du concept et est tributaire des changements au niveau politique (Roy-Baillargeon, 2017), on craint aussi que la vision et que les priorités ne changent au fil du temps, rendant l'investissement plus risqué (Bolleter et Ramalho, 2020).

Pour pallier à ces problèmes réels et perçus, on considère qu'il est avantageux de rendre le maximum de terrains disponibles pour le développement à proximité de la station (Dumbaugh, 2004; Thomas et al., 2018), d'assurer un leadership clair pour le développement du secteur, d'augmenter les densités permises, de faire appel à un modèle de planification collaboratif et de préparer des plans spécifiques pour les différentes stations (Guthrie et Fan, 2016; Searle et al., 2014; Staricco et Vitale Brovarone, 2018; Thomas et Bertolini, 2017). De fait, la CMM a développé des outils d'accompagnement pour la planification des zones TOD en offrant un financement pour

la création de plans et le modèle semble désormais faire davantage consensus au sein des élus (Maulat et al., 2021). Qui plus est, plusieurs zones TOD périurbaines possèdent désormais des PPU clairs, voire des plans d'ensemble développés par de grandes firmes immobilières. Aussi, plusieurs des bonnes pratiques mentionnées dans les écrits académiques semblent avoir été mises en place au fil des ans. Ceci dit, des changements majeurs dans l'écosystème immobilier ont aussi une influence déterminante sur les tendances de développement récentes.

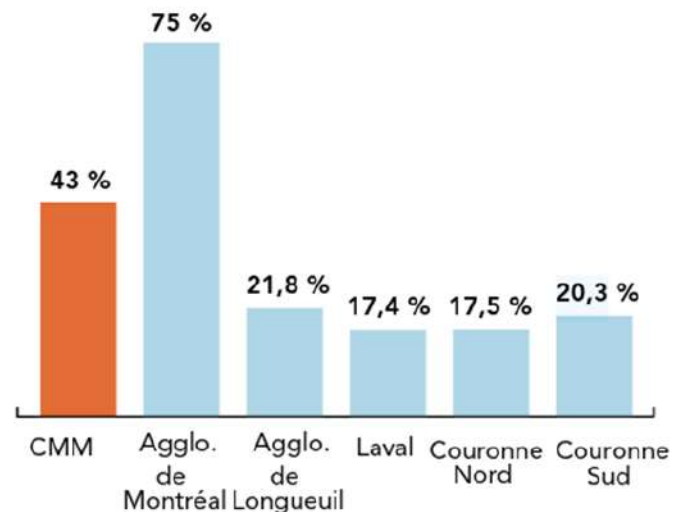
Les tendances récentes dans le Grand Montréal : densification et logement locatif

L'état des lieux actuel sur le développement immobilier dans le Grand Montréal s'appuie principalement sur les enquêtes sur le logement de Statistiques Canada, les analyses de la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) et les données du rôle d'évaluation foncière colligées par le Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH). De manière générale, on peut constater qu'une part significative de la croissance démographique (Canada, 2022; Gordon, 2022) et du développement immobilier se concentrent désormais dans les secteurs périphériques (CMM, 2022, 2025). Quoique l'attrait des périphéries pour le développement immobilier n'est pas nouveau, depuis 2023, avec la reprise immobilière post-pandémie, le déplacement de l'activité immobilière de l'Agglomération de Montréal vers ces secteurs s'est accéléré (CMM, 2025).

Les analyses régulièrement publiées par la CMM dans les rapports sur les cibles d'avancement du PMAD font état de certains succès de la planification par TOD dans le Grand Montréal en fait de densification (CMM, 2020, 2022, 2023). Entre 2011 et 2021, une proportion non négligeable des mises en chantier des nouveaux logements a eu lieu dans les aires TOD. Cette proportion est très forte dans l'agglomération de Montréal (75 %). Toutefois, elle chute drastiquement dans les agglomérations de Longueuil et de Laval et dans les couronnes nord et sud (Graphique 1). Toutefois, en incluant les logements construits dans les nouvelles zones CAT définies par le

PMADR entre 2011 et 2021, cette proportion double à Longueuil et Laval, et augmente de plus de 50 % dans les Couronnes Nord et Sud (CMM, 2024, p. 53).

Selon les données colligées par la CMM, la quasi-totalité des logements construits récemment dans les zones TOD se trouve dans des immeubles d'appartement de cinq logements ou plus. Parmi les 159 aires TOD, 110 se sont densifiées au-delà des seuils minimaux de densité brute initialement prévus par le PMAD et seulement 17 d'entre elles n'ont pas atteint leur objectif (CMM, 2024, p. 54). Témoin de l'implémentation des normes de densification, en 2021, les édifices d'appartement représentent 87,3 % des mises



Graphique 1. Part des logements construits entre 2011 et 2021 dans les aires TOD dans les cinq secteurs de la CMM. Sources : MAMH, Rôles d'évaluation foncière 2022; SCHL, Relevés des mises en chantier. Traitement : CMM, 2023.

en chantier, comparativement à 41,5 % en 2002. En fait de mode de tenure, depuis 2017, le logement locatif a surpassé les copropriétés dans les mises en chantier, pour s'établir à plus de 63 % en 2021 (CMM, 2022, p. 64-65). De manière concomitante, la part totale des logements construits dans des édifices à appartements de cinq étages et plus augmente d'année en année (Graphique 2 et Tableau 1), de même que la proportion des grands projets immobiliers dans le nombre total de logements construits (CMM, 2022, p. 64-67).

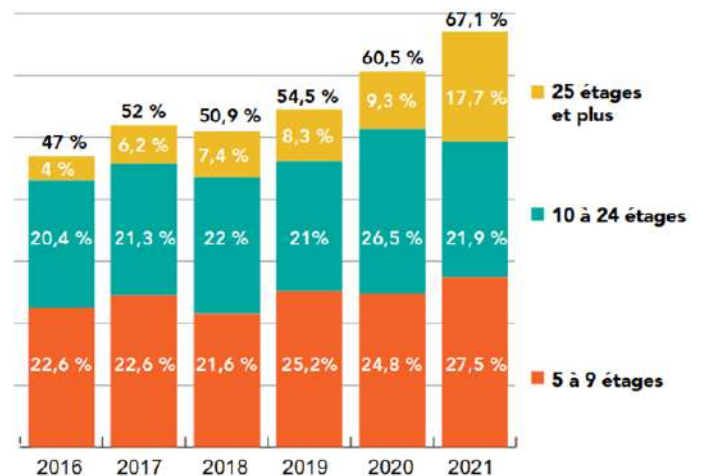
Bien que ces données permettent de rendre compte des tendances générales et de la situation du logement dans les différents secteurs de la CMM, elles offrent peu de détails sur les caractéristiques des projets, sur leurs milieux d'insertion et sur les acteur.trices à l'œuvre. Seule la Commission de la construction du Québec (CCQ) aborde l'immobilier d'un point de vue de projet, plutôt qu'au travers des données sur le logement. En effet, le CCQ collige bisannuellement des informations sur les chantiers importants par région. Toutefois, le niveau de détail est très limité et seuls les projets d'une valeur supérieure à vingt millions sont colligés.

La place centrale des grandes firmes immobilières

Du côté des écrits académiques, l'histoire du développement immobilier dans les secteurs périphériques est bien documentée (Beaudet, 2021; Bérubé, 2017; Harris, 2004) et des controverses récentes au sujet de la densification ont été documentées (Simard, 2023; Van Neste et Royer, 2022). Toutefois, comparativement aux quartiers centraux et péri-centraux, l'analyse des tendances immobilières récentes dans les périphéries a bénéficié de peu d'attention. En puisant dans les recherches portant sur les quartiers centraux, on peut néanmoins identifier certaines tendances qu'on pourrait retrouver dans les périphéries. Dans les secteurs centraux, la période 2000-2017 est caractérisée par la conversion des secteurs industriels désaffectés et la montée de l'industrie du condo. Pour cette période, des études relatent des inquiétudes de la population face à la densification rapide de ces secteurs qui se fait parfois au détriment de la qualité du


design urbain (Darchen et Poitras, 2018, 2020). Plusieurs recherches soulèvent aussi des craintes face aux conséquences de la gentrification dans les secteurs qui se densifient (Behrens et al., 2020; Bélanger, 2010; Gaudreau et al., 2021).

En fait de méthodes, le projet de recherche de Gaudreau, Fauveaud et Houle (2021) offre une des analyses les plus exhaustive des logiques du développement. Leur échantillon repose sur une analyse des permis de construction résidentiels accordés entre 2000 et 2015 dans les arrondissements du Sud-Ouest de Montréal ainsi que dans Ville-Marie. Cette méthode a permis d'obtenir un haut niveau de détail en ce qui a trait aux profils



Source : SCHL, *Relevés des mises en chantier 2016 à 2021*.
Traitement : CMM, 2022.

Graphique 2. Part des logements construits dans des édifices à appartements de 5 étages et plus, entre 2016 et 2021 dans la CMM. Source : CMM, 2022, p.64.



	% des logements construits dans un immeuble à appartements de :					% total des logements construits dans un immeuble à appartements
	Moins de 3 étages	3 ou 4 étages	5 à 9 étages	10 à 24 étages	25 étages et plus	
Agglomération de Montréal	2,3 %	14 %	29,5 %	29,3 %	20,4 %	95,4 %
Agglomération de Longueuil	18,9 %	24,1 %	25,3 %	17,9 %	0 %	86,2 %
Laval	3,7 %	14,3 %	19,6 %	47,1 %	3,3 %	88 %
Couronne Nord	9,8 %	26,4 %	21,4 %	10,5 %	2,5 %	70,6 %
Couronne Sud	12,5 %	26,2 %	18 %	7,5 %	0 %	64,2 %
CMM	7,6 %	19,7 %	24,6 %	22,3 %	9,5 %	83,7 %

Source : SCHL, Relevés des mises en chantier 2016 à 2021. Traitement : CMM, 2022.

et aux logiques des acteur.trices de l'immobilier. Le rapport souligne notamment que la plupart des projets construits dans ces secteurs étaient de petite taille, avec une moyenne de 36 logements et la plupart des individus ou entreprises ayant demandé des permis n'ont fait qu'un seul projet. Toutefois, à elles seules, douze firmes sont responsables 64,3 % des unités pour la période et chacune de ces firmes a construit plus de 500 logements dans le secteur (Gaudreau et al., 2021, p. 28). Aux fins de ce rapport, comme les permis de construction sont gérés localement, mener une analyse similaire à l'échelle métropolitaine sur une longue période s'avérerait complexe et coûteux.

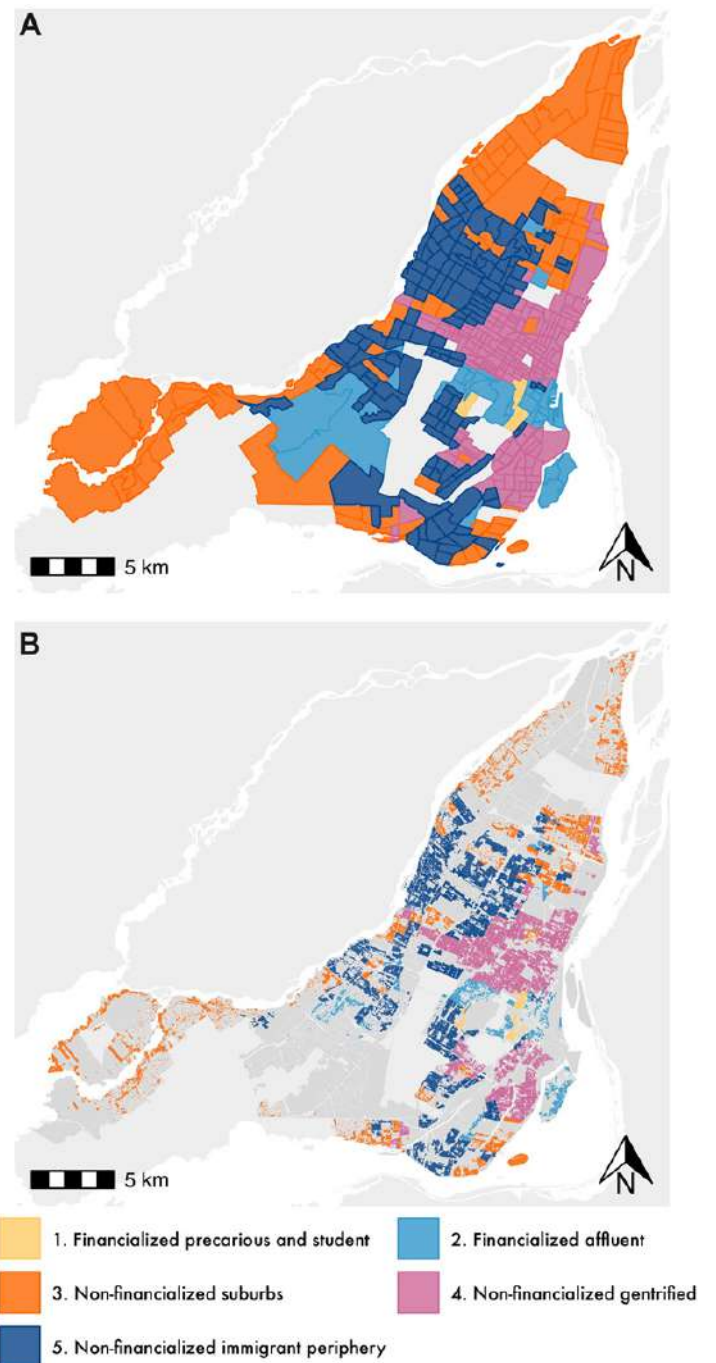
Du côté de la gestion et de l'acquisition immobilières et des structures d'actionariat sur l'île de Montréal, l'étude de St-Hilaire, Mikael et Wachsmuth (2023) a croisé les données du rôle foncier avec une analyse approfondie des structures d'actionnaire dans le Registraire des entreprises du Québec (REQ). Ce faisant, leur recherche a su distinguer quels propriétaires immobiliers répondent aux critères d'un acteur financier. Selon leur définition, un propriétaire financier adopte une structure corporative complexe permettant l'anonymat à travers plusieurs niveaux d'actionariat. Le schéma typique est un immeuble possédé par une société en commandite, dont les actionnaires principaux sont des compagnies à numéro, qui sont elles-mêmes possédées par des compagnies à numéro, et ain-

Tableau 1. Part des logements construits dans des édifices à appartements, entre 2016 et 2021, selon le nombre d'étages, par secteur de la CMM. Source : CMM, 2022, p. 64.

si de suite, jusqu'à des personnes physiques et des fiducies familiales. Cette étude démontre que bien qu'ils ne représentent que 0,46 % du nombre total de propriétaires en 2020, les 600 plus grands propriétaires immobiliers possédaient 31,7 % du stock de logements et possédaient en moyenne 300 unités. Cette recherche conclut que les propriétaires financiarisés concentrent principalement leurs activités dans les secteurs Ville-Marie, Plateau-Mont-Royal, Île-des-Sœurs, Sud-Ouest, Outremont et Saint-Laurent où ils possèdent entre 47 % et 18 % des unités locatives (Carte 2).

Dans les secteurs où se concentrent la densification et la construction de grands immeubles locatifs dans les dernières années, comme le Sud-Ouest et L'Île-des-Sœurs, cette proportion se situe environ à 32 %. Considérant que les tendances récentes de développement immobilier favorisent les immeubles locatifs de grand gabarit et de haute à moyenne densité en périphérie (CMM, 2022), on peut poser l'hypothèse qu'il existe une corrélation entre la financiarisation et le

développement immobilier. Toutefois, il est pour l'instant difficile de vérifier cette hypothèse. En effet, en dehors de l'Agglomération de Montréal, le rôle foncier est géré localement. Puis, suite aux modifications récentes au site web du REQ, la collecte de donnée sur les structures d'actionnariat est plus ardue. De ce fait, l'analyse de la gestion immobilière et des structures d'actionnariat dans le Grand Montréal fera l'objet d'une publication ultérieure.



Carte 2. Distribution spatiale des grappes par (A) unités de recensement et (B) immeubles locatifs. Source : St-Hilaire, Mikael et Wachsmuth (2023).

Méthodes - aborder l'immobilier par le projet



Méthodes - aborder l'immobilier par le projet

Considérant les défis méthodologiques et notre objet de recherche, nous avons pris le parti de constituer une base de données à partir des forums web documentant les annonces et mises à jour des projets immobiliers récents dans le Grand Montréal.

Cette recherche s'est principalement concentrée sur les tendances récentes dans la production du logement dans le secteur privé. Nous nous sommes focalisés sur les grands projets immobiliers en zone périurbaine (en dehors des quartiers centraux) dans les milieux d'urbanisation diffuse caractérisés par une séparation des fonctions et une forte dépendance à l'automobile. Nous avons donc exclu les projets localisés au centre-ville de Montréal, de même que la plupart des projets se trouvant dans les périphéries urbaines rapprochées ayant un tissu urbain dense et compact ainsi qu'une part modale élevée de déplacements en transport collectif et actif (Plateau Mont-Royal, Hochelaga-Maisonneuve, Rosemont, Griffintown, etc.). Selon la classification de Gordon (2022), nous avons exclu les centres actifs pour nous concentrer sur les banlieues de transit (ex. le centre-ville de Laval et le métro Longueuil), les banlieues automobiles (qui représentent la vaste majorité du territoire) et les milieux exurbains plus éloignés. Selon les découpages de la CMM, nous avons principalement considéré les projets immobiliers localisés à Laval, dans l'Agglomération de Longueuil et dans les Couronnes Nord et Sud. Toutefois, en reconnaissance des critères de forme urbaine dispersée et de dépendance à l'automobile, nous avons aussi analysé des projets localisés à LaSalle, à Lachine, dans l'Est de l'Île de Montréal et sur L'Île-des-Sœurs.

Pour constituer l'échantillon, nous avons d'abord consulté le forum web Agora Montréal¹ ainsi que la recension annuelle des chantiers importants par région de la CCQ. Nous avons ensuite confirmé les détails de chaque projet en consultant le rôle foncier, les sites web des promoteur.ices, ainsi que Google Maps et Google Street View. Pour être inclus dans l'échantillon, les projets devaient :

- être situés en dehors des quartiers centraux de l'Île de Montréal;
- inclure plus de 50 unités;
- être en construction ou avoir été complété entre 2016 et 2024 (exclusion des projets à l'étape de planification).

Ces critères visent à permettre de se concentrer sur le phénomène de la densification périurbaine et sur les projets immobiliers d'une certaine taille. Aux fins de ce rapport, 111 grands projets immobiliers ont été analysés, pour un total d'environ 28 000 unités. En fait de représentativité, l'échantillon inclut environ 15,5 % des logements construits dans des bâtiments multilogements (plus de cinq unités) dans la CMM pour la période 2016-2024. L'analyse des données publiées par la CMM pour la période 2016-2021 (CMM, 2022) permet de constater que l'exclusion des bâtiments de moins de trois étages mène à l'exclusion de seulement 7,6 % des mises en chantier, un chiffre qui diminue d'année en année. Pour la même période, les immeubles de moins de 50 logements représentent quant à eux 32 % des mises en chantiers de logement locatif. Néanmoins, notre méthode considère l'ensemble des logements compris dans un projet immobilier, peu importe le nombre d'immeubles. Aussi, les projets immobiliers de plus de 50 logements

¹ Les projets immobiliers de grande envergure annoncés dans le Grand Montréal et ses environs y sont répertoriés de manière assez systématique. Entre-temps, la firme Bounds a géoréférencé une grande partie des projets immobiliers se trouvant sur le forum : <https://paillason.bounds.earth/>

répartis dans plusieurs petits bâtiments sont aussi représentés dans l'échantillon.

Nous avons recueilli des informations sur chaque projet dans un tableur, notamment : les coordonnées géospatiales, l'année de construction, le nombre d'étages et d'unités, l'usage précédent du terrain, la localisation en zone TOD et/ou PPU, la proximité aux autoroutes, la proximité aux limites du périmètre d'urbanisation, les options de transport collectif et les formes commerciales à proximité. À l'aide d'ArcGIS (Carte 3), nous avons géoréférencé ces projets et généré des analyses. Nous avons aussi acquis les données WalkScore (WS) pour chaque projet. Pour identifier les publics ciblés dans ces projets et les éléments mis de l'avant pour faire leur promotion, assistés par le logiciel d'analyse qualitative Quirkos, nous avons aussi effectué une analyse du matériel écrit et visuel des sites web des projets immobiliers.

Une fois l'analyse des grandes tendances de forme et localisation effectuées, nous avons sélectionné un échantillon de onze projets représentatifs des différentes formes de densification en fait d'envergure de projet et de localisation pour mener des analyses de point d'intérêt (API). Pour ce faire, nous avons effectué des recherches sur Google Maps pour plusieurs catégories d'usage (épicerie, pharmacie, centre communautaire, restaurant, etc.). Dans le cadre d'un travail dirigé, une étudiante à la maîtrise en urbanisme à l'Université de Montréal a aussi mené des études de marchabilité sur ces onze sites.

En complément, entre septembre 2023 et décembre 2024, nous avons mené dix-huit entretiens semi-directifs avec des acteur.trices impliqués dans le développement immobilier de la région métropolitaine de Montréal. Les participants comprenaient : douze promoteur.trices et investisseur.euses; deux acteur.trices du secteur à but non lucratif; et quatre urbanistes municipaux. Ces données ont été analysées et codifiées à l'aide d'un logiciel d'analyse qualitative (Quirkos). Au fil de ce rapport, nous éclairerons les analyses descriptives de notre base de données par des citations tirées des entretiens.

Localisation des projets immobiliers



Localisation des projets immobiliers

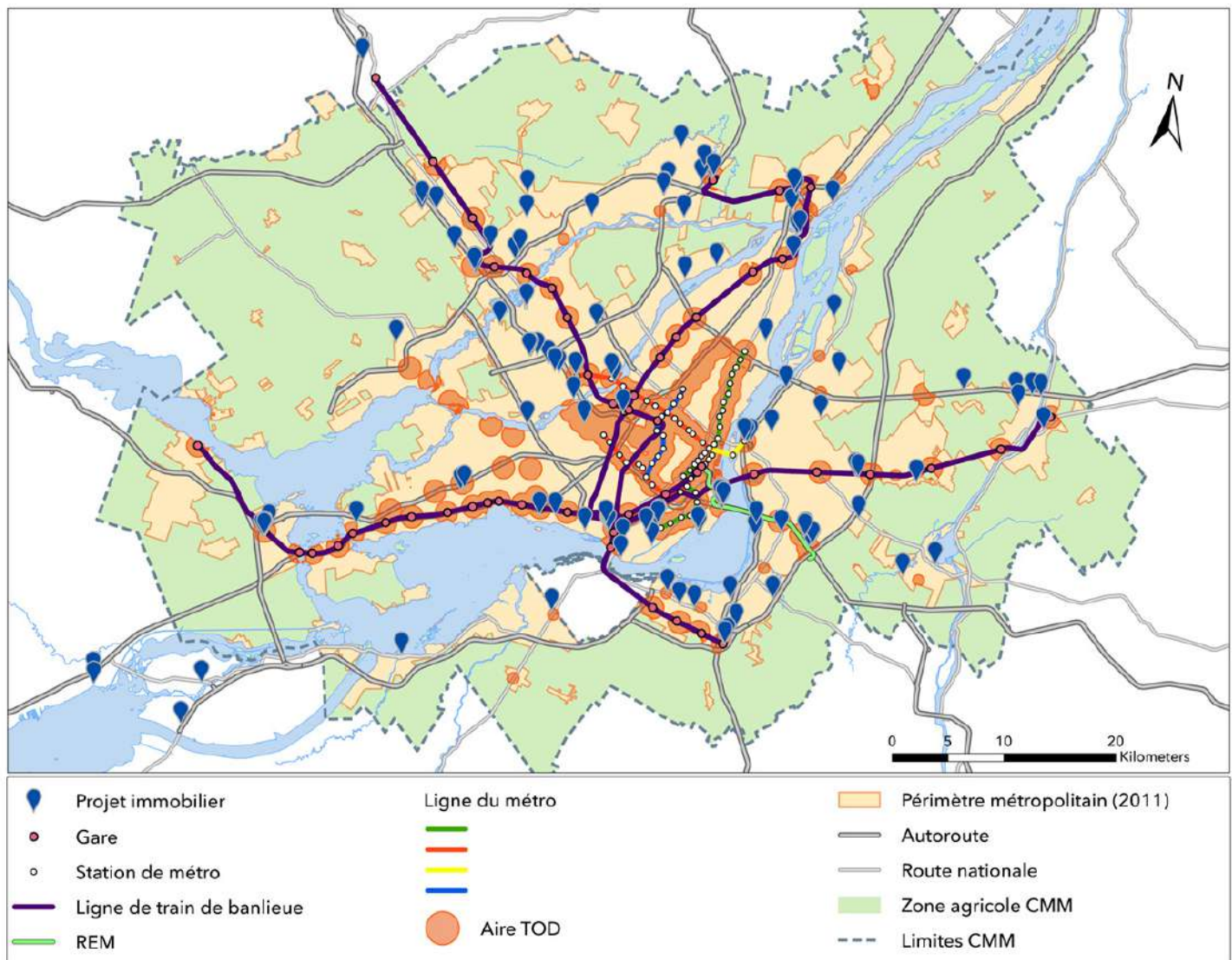
En fait de localisation, l'échantillon analysé dans ce rapport de recherche compte des projets sur tout le territoire de la CMM (Tableau 2 et Carte 3), ainsi que cinq projets aux pourtours de l'aire métropolitaine.

On peut déjà constater que la taille des projets varie grandement selon les secteurs. Avec seulement 11 projets, Laval compte seulement 1 000 unités de moins que la Couronne Sud malgré le fait qu'elle présente plus du double de projets immobiliers.

La base de données compte des projets se trouvant dans différents contextes d'implantation, dont les aires TOD à proximité des dernières stations de métro, du REM, de gares de train de banlieue et de gare d'autobus. On peut aussi remarquer qu'un nombre significatif de projets se trouvent hors des secteurs TOD et un nombre significatif de projets localisés à proximité des infrastructures autoroutières. De même, plusieurs projets se situent à la limite des périmètres d'urbanisation, près des terres agricoles protégées et de milieux naturels. Les projets de très haute densité plus luxueux tendent aussi à se concentrer le long des cours d'eau, témoignant d'une quête de perspectives.

Secteur CMM	Nombre de projets	Nombre de logements
Agglomération de Montréal	29	7 115
Agglomération de Longueuil	15	3 609
Laval	11	3 047
Couronne Sud	23	4 097
Couronne Nord	27	6 828
Hors CMM	5	995

Tableau 2. Répartition de l'échantillon selon les secteurs de la CMM. Source : Lessard, 2025.



Carte 3. Localisation des projets immobiliers étudiés. Source des données : Lessard, 2025. Carte : Rabellino, 2025.

Principaux constats



Principaux constats

Qu'est-ce qu'un projet immobilier?

Ce projet de recherche adopte le développement immobilier du point de vue du projet. Chaque projet constitue une entrée dans la base de données. Ce choix méthodologique vise à refléter le fait qu'un projet immobilier est généralement planifié comme un tout séparé en plusieurs phases de construction. Cela permet aux promoteur.trice.s de s'adapter aux changements économiques en cours de projet, tel qu'une hausse du taux directeur et d'échelonner les ventes et la location, limitant limiter le risque de se retrouver avec des logements vides.

Une participante à l'étude relatait par exemple que depuis une dizaine d'années, le marché a légèrement ralenti, influençant le phasage de ses projets :

« L'absorption est plus lente donc je peux pas faire d'un coup un 200 ou 300. Oui je peux acheter le terrain, dormir dessus. [Pour une première phase], 120 logements, ça fait du sens, la prochaine c'est je rajoute un 100-150 logements et tous dans le même secteur, donc je vais avoir des projets d'à peu près 200-300 unités (40d, un.e promoteur.trice) »

Aux fins de ce rapport, nous considérerons la plupart des projets multi-phase comme une seule entrée composée de plusieurs étapes. Par exemple, le Sir Charles à Longueuil est décrit par la firme Devimco comme comprenant deux phases, soit deux tours de 25 étages. Ces tours sont situées sur un même lot, sont unies par un basilaire et sont construites sans interruption sur une courte période. Au niveau du montage de projet, celui-ci a visiblement été planifié comme un tout.

Pour d'autres projets, la question de la forme est plus ambiguë. Par exemple, le projet les Cours Bellerive du Groupe Prével comprend officiellement six-cents unités, réparties en sept phases sur des lots contigus. Le projet est séparé en plusieurs immeubles à condominium aux typologies variant entre cinq et dix étages et inclut des maisons de ville (Figure 2). Toutefois, le projet possède un plan d'aménagement d'ensemble géré par un seul promoteur.trice, les immeubles ont été dessinés par la même firme d'architecte et le projet est construit sans interruption sur une courte période de temps. Aux fins de notre analyse, les Cours Bellerive sont considérées comme un seul projet multi-phase.



Figure 2. Plan d'implantation, Les Cours Bellerive. Source : Groupe Prével (développeur), Forme Studio (architecte).

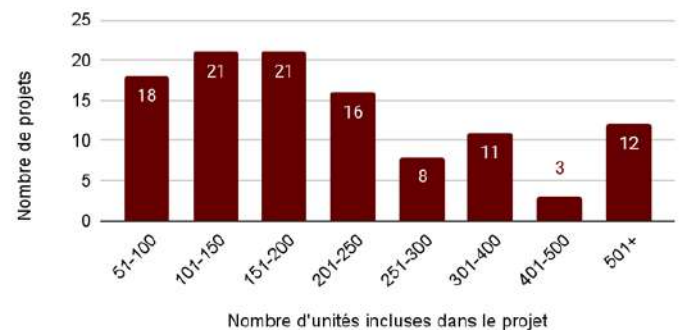
A contrario, le Lib Pointe-Claire est un projet de 197 logements achevé en 2018 par le Groupe EMD Batimo. Le projet a par la suite été racheté par le Groupe Torontois Realstar et rebaptisé La Voile. En novembre 2024, la construction d'une deuxième phase comprenant 202 logements a débuté sur un lot voisin. Considérant l'absence d'un plan directeur, les années séparant les deux projets et le changement de propriétaire, nous avons choisi de les considérer comme deux projets distincts. Pour chaque projet de l'échantillon, nous avons dû effectuer ce genre de distinction.

Puis, pour les projets comprenant un plan directeur ou un plan d'aménagement d'ensemble comprenant des milliers de logements, par exemple le projet Solar Uniquartier à Brossard (4 300 unités), nous avons créé une entrée distincte pour chaque immeuble et les relier à un projet global où le total d'unités et de bâtiments est compilé. En effet, dans les très grands projets, le développement peut se faire sur une dizaine d'années. Plusieurs immeubles faisant partie de ces projets sont encore à l'étape de planification et les modes de tenure varient fréquemment entre les différentes phases. Étant donné la longueur de l'échéancier, les conditions de marché et de taux d'emprunt évoluent, forçant des ajustements au nombre d'étages, au nombre de logements et au mode de tenure des immeubles initialement annoncés. Au total, dix-neuf projets recensés se trouvent dans ce genre de situation, totalisant environ 19 350 unités dont seules 11 157 sont considérées dans notre analyse. En d'autres mots, 8 193 unités sont liées aux projets de notre échantillon par un plan directeur, mais sont exclues des données présentées dans ce rapport.

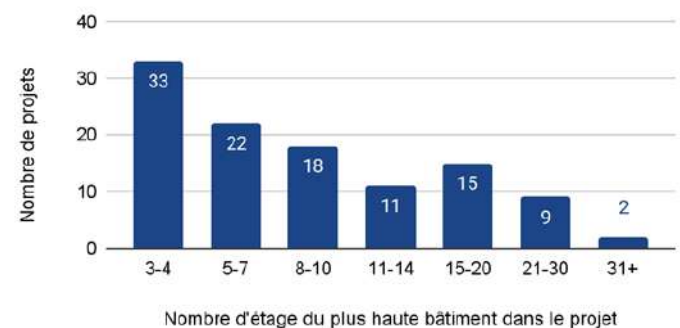
Des projets de grande taille et de grande hauteur

En fait de nombre de projets, notre base de données est principalement composée de projets de petite taille comprenant entre 51-100 logements et de projets de taille intermédiaire comprenant entre 150 et 250 logements (Graphique 2). La plupart des projets sont composés de bâtiments de faible gabarit (entre 3 et 4 étages) et de gabarit moyen (de 5 à 7 et 8 à 10 étages) (Graphique 3). Malgré le nombre élevé de petits projets, l'importance de ces projets dans le nombre de logements construits est limitée. Pour représenter cette réalité, pour la suite, le présent rapport fera usage de graphiques et de tableaux présentant les données empilées de logements.

Nombre de projets (Y) classés par brochette de nombre d'unités dans chaque projet (X)



Nombre de projets (Y) classés par brochette de nombre d'étage du plus haut bâtiment par projet (X)



Graphique 3. Répartition des projets immobiliers selon le nombre de logements. Source : Lessard, 2025.

Graphique 4. Répartition des projets immobiliers selon le nombre d'étages du plus haut bâtiment. Source : Lessard, 2025.

Bâtiment le plus élevé dans le projet	Nombre de logements totaux inclus dans le projet								Total	Proportion
	51-100	101-150	151-200	201-250	251-300	301-400	401-500	501+		
3-4	1072	832	1086	725	294	648	0	0	4657	16,66%
5-7	175	776	899	470	565	1084	0	1446	5415	19,37%
8-10	91	673	705	897	0	399	0	1778	4543	16,25%
11-14	82	285	773	473	254	0	500	0	2367	8,47%
15-20	0	145	172	442	831	720	873	3040	6223	22,26%
21-30	0	0	200	221	257	1092	0	2533	4303	15,39%
31+	0	0	0	447	0	0	0	0	447	1,60%
Total	1420	2711	3835	3675	2201	3943	1373	8797	27955	100,00%

Tableau 3. Répartition des projets immobiliers selon le nombre d'étages du plus haut bâtiment et le nombre de logements inclus dans le projet. Source : Lessard, 2025.

Comme notre souci est de comprendre la manière dont les projets sont structurés du point de vue du développement et de l'investissement, nous avons principalement ventilé les données selon les catégories de taille de projet et/ou selon le nombre d'étages. Le Tableau 3 présente une répartition du nombre total d'unités résidentielles selon le nombre d'étages du plus haut bâtiment dans le projet (de 3 à 4 jusqu'à 31 étages et plus) ainsi que le nombre de logements total inclut dans celui-ci (de 51 à 100 jusqu'à 501 unités et plus). À noter que l'analyse des plans globaux des grands projets révèle que les projets incluent généralement une grande diversité de typologies de cadre bâti ainsi qu'une gradation des hauteurs, ce qui n'est pas reflété dans ce tableau.

De manière générale, les projets de très grande hauteur et contenant plusieurs centaines d'unités contribuent de manière disproportionnée au nombre total d'unités résidentielles. La tendance générale montre une relation directe entre la taille d'un projet et la hauteur des bâtiments qu'il inclut. Les petits projets (51-100 unités) se limitent principalement aux bâtiments de faible hauteur (3-4 étages). Les bâtiments de hauteur moyenne (entre 5 et 10 étages) représentent une part significative des unités construites et sont utilisés dans les projets de gabarit intermédiaire (151-250 unités), de grande taille (300-500 logements) et de très grande taille (500+). Finalement, les

projets qui incluent des bâtiments de plus de 15 étages sont presque systématiquement de très grande taille.

Selon les entretiens, le facteur le plus critique pour la viabilité financière d'un projet est le nombre de logements qu'il est possible de construire sur l'espace disponible. Des participant.es affirment qu'à moins de nécessiter plusieurs étages de stationnement souterrain, un projet incluant un plus grand nombre de logements présentera une meilleure rentabilité au mètre carré et permettra d'offrir plus de services et d'inclusions (piscine, gym, sauna et autres espaces communs) aux futurs résident.es, ce qui a l'avantage de le rendre plus attractif. Aussi, pour la suite, notre analyse se focalisera davantage sur le nombre de logements par projet que sur la hauteur de ceux-ci.

	Nombre de logements inclus dans le projet								
Mode de tenure	51-100	101-150	151-200	201-250	251-300	301-400	401-500	501+	Total
Condo	511	944	1672	1363	825	1364	0	2839	9518
Locatif	696	1748	1974	1831	1396	2903	500	5058	16 106
Condo locatif	285	658	549	714	280	687	873	1805	5851
Total	1492	3350	4195	3908	2501	4954	1373	9702	31 475

Tableau 4. Répartition des modes de tenure selon le nombre de logements inclus dans le projet. Source : Lessard, 2025.

Priorité au locatif et apparition du condo locatif

Le Tableau 4 montre la répartition d'unités résidentielles selon trois modes de tenure : condo, locatif et condos locatifs. Pour déterminer le mode de tenure, nous avons croisé l'enregistrement officiel du mode de tenure dans le rôle foncier avec la manière dont les unités sont mises en marché sur le site web du promoteur ou du gestionnaire immobilier. Nous avons distingué le condo du condo locatif en cela qu'au rôle foncier, les condos locatifs sont enregistrés comme condominiums. Toutefois, la totalité ou la quasi-totalité des unités en condo locatif sont des unités possédées par des investisseurs résidant ailleurs et sont mises en location sur un site de gestion immobilière, généralement sur la plateforme de Cogir Immobilier. Bien que les condos locatifs puissent éventuellement être vendus comme condos, le processus systématique par lequel ils sont loués et traités comme un investissement justifie leur classification en tant que mode de tenure distinct. Le total d'unités selon le mode de tenure dépasse le total d'unités de l'échantillon étant donné que chaque projet peut inclure plusieurs modes de tenure, sans toutefois que nous ayons les détails de la répartition exacte pour les projets en construction ou pour les projets qui comptent à la fois des condos et des condos locatifs.

On peut cependant constater que les projets de petite taille et de taille intermédiaire représentent une plus grande proportion des projets de condo, alors que les grands et très grands projets représentent une proportion plus significative des projets locatifs. La prédominance des grands ensembles immobiliers locatifs de haute densité dans les constructions neuves pourrait indiquer que les tendances observées par St-Hilaire, Mikael et Wachsmuth (2023) sur l'île de Montréal pour le stock locatif existant s'observent aussi en périphérie. Une analyse des schémas d'actionnariat serait cependant nécessaire pour confirmer si ces projets sont effectivement liés à un petit nombre de propriétaires financiarisés.

Nous constatons aussi une forte présence du modèle du condo locatif. Selon une personne interviewée, le condo locatif serait peut-être une manière de sauver les meubles pour un projet faisant face à des difficultés : « c'est les gens qui sont pas capables de vendre leur unité, qui ont dû faire un deal avec une personne pour se débarrasser de leur inventaire. [...] Parce que c'est absolument pas logique parce que ça coûte beaucoup plus cher. Il faut que tu payes ton autocotisation, mais ça représente 15 % de plus si tu fais du condo que tu finis par louer. Fait que,

PROGRAMME
RENTABILITÉ

Pendant 12 mois, vous profitez*:

- de frais de condo payés;
- de droits de mutation payés;
- d'une remise mensuelle.

Tout cela en plus de vos revenus de location.
La solution parfaite pour les investisseurs!

EXEMPLE D'APPLICATION DU PROGRAMME À UN STUDIO.

POUR LES INVESTISSEURS



c'est une façon de te débarrasser de ton inventaire » (1d, PDG d'une firme de développement). Cette hypothèse est plausible, surtout dans le contexte de hausse du taux directeur qui a ralenti les ventes de condo lorsque nous avons constitué l'échantillon. Cependant, à Toronto, Grisdale et Walks (2022) ont documenté un phénomène similaire. Depuis plusieurs années, les mises en chantier sont orientées vers le marché des très petits condos vendus comme produit d'investissement. Dans ce modèle, l'achat d'un condo et sa location temporaire jusqu'à une revente à profit par de petits investisseurs fait donc partie intégrante du montage du projet. Aussi, la présence d'un segment de condo locatif dans le Grand Montréal pourrait indiquer la présence d'un marché spéculatif destiné à l'investissement. L'analyse des publicités et brochures immobilières confirme par ailleurs cette hypothèse, avec des projets comme le Sir Charles Condominium (Figure 3).

En ciblant explicitement le marché des investisseurs en leur offrant une réduction de coût de 5 % à l'achat comparativement aux propriétaires occupants, cette publicité témoigne que ce segment de marché est considéré dans le montage des projets de condo récents. La montée de cette catégorie d'investisseurs s'alignerait par ailleurs aux hypothèses de August, Cohen et Roseman (2023) qui argumentent que les mesures d'assouplissement quantitatives mises en place par la Banque du Canada en

réponse à la pandémie ont surtout bénéficié aux propriétaires existants en leur donnant accès à davantage de capital pouvant être réinvesti en immobilier.

Développement et investissement – Qui construit en banlieue ?

Notre étude constate qu'une poignée de firmes est responsable de la majorité du logement produit dans l'échantillon, faisant ainsi écho aux tendances observées par Gaudreau, Fauveaud et Houle (2021) dans le Sud-Ouest de Montréal. Les cinq plus grandes firmes : Cogir, le Groupe Devimco, le Groupe Danam, Ray Junior Investissement et le Groupe Sélection sont responsables du quart des unités construites. Puis, quinze firmes ayant chacune construit plus de 400 unités totalisent près de la moitié des logements de l'échantillon. Néanmoins, la cinquième plus grande firme Groupe Sélection a fait faillite en raison des difficultés rencontrées par le marché des résidences pour personnes âgées au lendemain de la pandémie. La plupart de ses actifs ont été rachetés par le Fonds immobilier de solidarité FTQ, un fonds de pension. Ce faisant, la moitié de l'échantillon est construit par des firmes de moyenne et petite taille qui construisent entre cent et deux cents logements par année,

Figure 3. Capture d'écran du site web du Sir Charles Condominium, 11 novembre 2024. <https://www.sircharlescondominiums.com/>

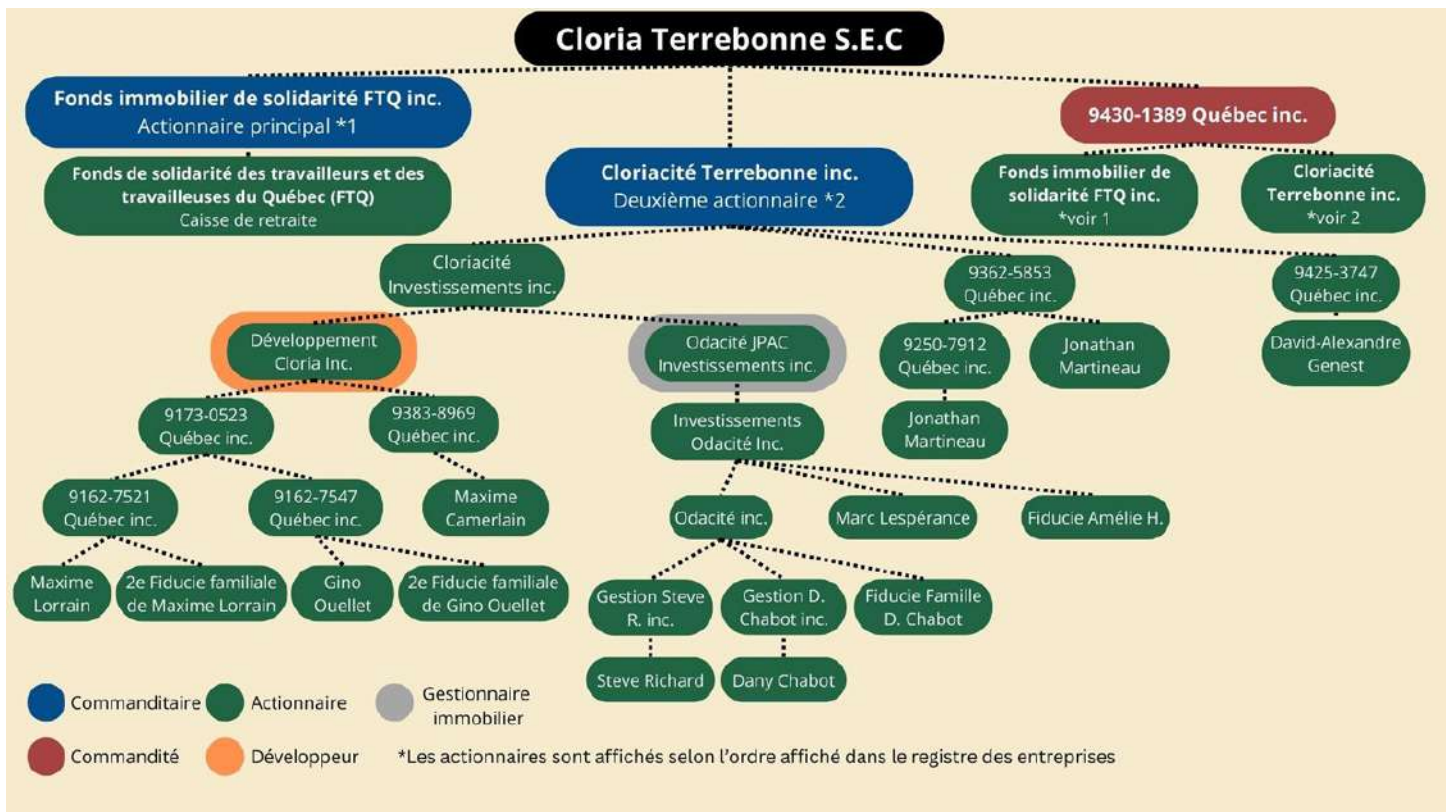


Figure 4. Structure financière du Cloria Terrebonne. Source : Lessard, 2025 à partir des données du rôle foncier et du Registraire des entreprises du Québec.

ou par de plus grandes firmes procédant par « modèle répété », c'est-à-dire en construisant des immeubles d'une centaine de logements un peu partout à travers le territoire, comme la compagnie Cloriacité dont nous discuterons sub-séquemment. Aussi, contrairement aux secteurs centraux où quelques firmes possèdent parfois une grande part du foncier et sont responsables de la grande majorité des nouvelles mises en chantier, le développement des banlieues à l'échelle métropolitaine implique encore un grand nombre de petites et moyennes firmes.

En raison du resserrement des critères de financement des institutions financières et témoins des transformations dans la production du logement, la plupart des projets de plus d'une centaine de logements nécessitent que les promoteur.trices avancent le capital manquant :

« Bien, ça passe encore par les banques, c'est le ratio qui change. T'sais disons la banque elle va dire ok, tu fais un projet de 100 millions, ton ratio fait que je peux pas te

prêter plus que 80 millions. Fait que toi mets 20 millions. Puis ça, le ratio, c'est basé sur le taux d'intérêt, puis les revenus. Revenu, dépenses, intérêt, tout le package des finances (65d, un.e promoteur.trice) ».

La part manquante peut aussi être fournie par des partenaires institutionnels tels que les fonds de pension québécois (FTQ, CDPQ), mais elle est plus généralement fournie par de partenaires privés, tels que les grandes fortunes familiales et les fonds de placement immobilier privés tels qu'Ipso Facto et Claridge, des compagnies basées à Montréal ou Realstar, une compagnie basée à Toronto. Dans tous les cas, lorsque plusieurs partenaires financiers sont impliqués, une structure d'actionnariat complexe doit être mise en place. Au fil des négociations menant à la signature de la convention d'actionnaire qui formalise les termes de l'association, les investisseurs clarifient les exigences de l'association et peuvent exiger d'avoir certains droits de regard sur le projet (Gaudreau et al., 2021). Aussi, la structure habituelle des projets recensés

dans notre échantillon est la société en commandite (S.E.C). Cette structure permet de répartir les bénéfices entre les actionnaires et leur laisse généralement certains droits de regard. Par exemple, le projet de 124 logements Coria Terrebonne est une S.E.C présentant une structure à sept niveaux (Figure 4). L'actionnaire principal est le Fonds immobilier de solidarité FTQ, un fonds de pension syndical qui gagne en importance en immobilier au Québec depuis quelques années. Le deuxième partenaire est Cloriacité, un groupe privé qui semble inclure la firme de développement, la firme de gestion immobilière, ainsi que des investisseurs privés. Vu la taille du projet et le fait qu'il ne comporte qu'un immeuble, ce montage est relativement simple comparativement à des projets de plus grande envergure comprenant davantage de partenaires de premier niveau, tels que le projet Maestria de Devimco relaté par Gaudreau, Fauveaud et Houle (2021, p.88).

Lors des entretiens, à divers degrés, les firmes de taille moyenne, capables de mettre en chantier 200 à 300 unités, relataient leur dépendance envers ce genre de montage de projet reposant sur un ensemble de partenaires financiers. De l'avis des participant.es, seules les firmes possédant un bon historique et avec des montages de projet (pro forma) convaincants sont en mesure d'établir et de maintenir des partenariats avec les fonds institutionnels :

« Tout le monde veut s'en aller vers de l'institutionnel en ce moment parce que c'est les seuls qui prête encore de l'argent, qui veulent encore embarquer dans des projets, mais ils sont deux fois plus sélectifs avec qui ils vont le faire. Puis les banques aiment ça avoir des institutionnels, ça donne de meilleures conditions.

Parce qu'aujourd'hui quand tu arrives dans un projet, ben, ils te demandent de grandes cautions, ils te demandent tu sais d'avoir des bilans solides. Quand t'as pas des investisseurs à côté de toi qui sont solides, bien, un moment donné y a des limites à cautionner 200-300 unités par année tout seul. [...] dans un deal le promoteur, il va mettre entre 5 %

et 15 % de son cash. Puis à travers de ça, ils peuvent même se faire un petit fond pour les "Friends and Family" là-dedans, ils veulent juste qu'il y ait un alignement d'intérêt, puis qu'il y ait de l'argent qui fait mal (36d, un.e promoteur.trice) ».

Les participant.es à l'étude expliquent que les partenaires institutionnels et privés influencent notamment l'échéancier des projets, car ceux-ci désirent généralement vendre leurs parts après quelques années pour réinvestir ce capital dans d'autres projets :

« Dans le cas de FTQ, c'était une entente sur 10 ans, c'est sûr qu'il y avait un an d'avant-projet puis une coupe d'année de réalisation. Mais je pense qu'ils sont à 6-7 ans dans la détention de l'immeuble, c'était pas des choses qu'on voyait auparavant. Les investisseurs institutionnels sont souvent dans une durée d'investissement plus courte. Parce qu'ils veulent réutiliser leurs capitaux, ils ont des obligations de créer de l'emploi pour le fond FTQ ou même la Caisse de dépôt (37d, un.e promoteur.trice) ».

Au total, la FTQ est partenaire de plus de 15 % de l'échantillon, soit 4,242 unités. Comme le fonds de pension est aussi actionnaire dans le mégaprojet Solar Uniquartier, son implication dans les tendances immobilières récentes est indéniable. De l'avis des participant.es, le FTQ concentre désormais davantage ses investissements dans quelques partenaires produisant un gros volume de logement comme Cogir Immobilier, Groupe Montoni et Devimco. Ceci dit, comme plusieurs participant.es l'ont noté lors des entretiens, les investisseurs privés supplantent largement l'institutionnel, une impression qui semble confirmée par la part limitée de l'institutionnel dans notre échantillon.

Le projet Quartier 7 à Mascouche, un complexe de 610 logements locatifs en immeubles de sept étages, est représentatif d'un projet financé par le secteur privé. Développé par une firme locale, Gestion Danam Lacourse, le projet a été financé et est ultimement possédé par Skyline Real Estate Holdings, une firme privée de gestion d'actifs

basée en Ontario. Dans une deuxième phase de ce projet de recherche, nous prévoyons combiner une analyse du rôle foncier à une collecte de données automatisée sur le Registre des entreprises du Québec pour analyser plus en détail les structures d'actionnariat.

Selon les entretiens, l'attractivité des secteurs périphériques s'explique d'une part par la disponibilité des terrains vacants, puis par la facilité relative d'y développer de grands projets immobiliers comparativement aux quartiers centraux où les exigences réglementaires et les demandes d'ajustement au projet allongent parfois l'échéancier.

« Alors on va regarder des endroits comme ceux-là parce que c'est plus facile à développer qu'à Montréal. Des fois, t'as un bon terrain, mais t'as zéro prévisibilité dans quand tu vas pouvoir le développer (36d, un.e promoteur.trice) ».

« Fait que le fait qu'on est ici à Laval, le 4 et demi à Montréal va coûter beaucoup plus cher, écoutez 15-20 % plus cher. Fait que j' imagine que avec la conjoncture économique aujourd'hui, les gens ont moins d'argent. Fait que, les gens bougent. (65d, un.e promoteur.trice) ».

« À Lasalle [...] je montrais ça à un développeur il y a 10 ans, il a dit "t'es complètement fou, rentres chez toi". [...] La plus grosse différence il y a 10 ans quand j'ai commencé, pis maintenant, c'est que là on, personne regarde de haut, le territoire global québécois. Tout le monde sait qu'il y a de l'argent à faire, puis que le développement, il est possible. Puis en plus, c'est même facile. C'est bien plus facile parce qu'à Montréal, où on se casse les dents tout le temps (13.5d, un.e promoteur.trice) ».

Toutefois, certain.es intervenant.es précisent que l'accueil qu'ils reçoivent est hautement tributaire des élu.es en place et peut donc changer en fonction des résultats des élections. En réponse, ils soulignent qu'avoir la capacité d'attendre le moment propice pour développer ainsi que la possibilité de déplacer ses activités ailleurs sur

le territoire est important. Aussi, selon les entretiens, l'interprétation qu'on entend souvent dans les médias où on remet entièrement le blâme du déplacement de l'activité immobilière en périphérie sur les arrondissements plus centraux mérite d'être nuancée par les facteurs macroéconomiques. Tous les participant.es ont mentionné que la hausse du taux directeur au lendemain de la pandémie a été un facteur décisif dans la localisation et la forme des projets :

« Comme on a eu des périodes où ce que les taux d'intérêt étaient bas pendant extrêmement longtemps, les gens ont pas réalisé que c'était risqué de faire des projets de 60 étages. Mais ce matin ils s'en aperçoivent et ils s'en aperçoivent à la dure. Ça fait déjà 2 faillites significatives là qu'on a au Québec (37d, un.e promoteur.trice) ».

Dans ce contexte, plusieurs participant.es relatent aussi avoir retardé leurs projets de développement pour concentrer leur capital dans la gestion et l'acquisition immobilière.

Les changements dans l'écosystème d'acteurs impliqués dans le développement immobilier et les impératifs de rentabilité à court terme des partenaires financiers ont aussi été mentionnés à plusieurs reprises comme influençant la localisation et la forme des projets :

« Je crée de la valeur, puis au bout de 10 ans ou 20 ans, le retour sur investissement était beaucoup plus élevé. Alors que des gens, et c'est très dur à inculquer ça. Donc quelqu'un de l'ancienne génération, il va comprendre, il va être patient, mais les gens ne sont pas patients, ils veulent NOW, tout de suite et beaucoup. Et c'est là où réside aussi une, la plus grosse différence (40d, un.e promoteur.trice) ».

Faisant écho aux tendances observées à l'international et dans le reste du Canada (Aalbers, 2019; Walks, 2014), les participant.es à l'étude relatent que depuis la crise financière de 2008, les investisseurs privés ont une influence non négligeable sur les localisations qui seront priorisées en fonction des conditions et des

	Nombre de logements inclus dans le projet								
TOD/PPU	51-100	101-150	151-200	201-250	251-300	301-400	401-500	501+	Total
TOD	124	1144	1675	920	825	1492	1373	4907	12460
Hors TOD	1296	1567	2160	2755	1376	2451	0	3890	15 495
PPU	215	835	2020	1576	814	1891	1373	6107	14 831
Hors PPU	1205	1876	1815	2099	1387	2052	0	2690	13 124

Tableau 5. Répartition des logements selon leur localisation en zone TOD et en secteur PPU selon le nombre de logements inclus dans le projet. Source : Lessard, 2025.

échéanciers de financement. S'adaptant aux priorités des investisseurs, il semble que les promoteur.trices priorisent désormais des sites pouvant être développés rapidement et avec une meilleure prévisibilité. Selon les participants à l'étude, le contexte post-pandémie suite à la hausse rapide des valeurs foncières, l'augmentation du taux directeur, et la popularité grandissante du télétravail auraient accentué et accéléré cette tendance. Dans le marché du Grand Montréal, cela amène à prioriser des secteurs périphériques plus éloignés.

Du point de vue des intervenants municipaux, l'attractivité de ces secteurs s'explique en partie par le travail effectué pour offrir un contexte propice au développement immobilier :

« Faut le dire d'entrée de jeu, il y a rien de pire que d'arriver en fin de parcours, puis d'exiger encore quelque chose, ça, ça froisse tout le monde, c'est ça met les gens dans des positions inconfortables puis ça compromet des projets. On établit les règles du jeu d'entrée, puis après ça, on s'en tient à ça qu'on évolue à l'intérieur. Puis on garde le cap (10m, un.e urbaniste) ».

« On veut pas que ce soit notamment le promoteur qui aille rencontrer les citoyens, mais ça va être plutôt la ville qui va être l'intermédiaire [...] on leur dit "ah bien on peut approuver votre projet d'ici 3 à 4 mois", alors que

dans d'autres villes ont leur dit que c'est 2 ans avant d'approuver un projet [...] et le fait qu'on a énormément encore de terrain voué à du développement (8m, un.e urbaniste) ».

Dans ce contexte, une opinion qui fait consensus au sein des personnes interviewées est que le risque encouru par les promoteur.trices et investisseurs est moindre comparativement à des quartiers plus centraux. Puis, comme les municipalités interrogées, les villes doivent prioriser les secteurs où les infrastructures ont déjà été construites, tels que les quartiers TOD excéntrés, ainsi que les secteurs avec moins de friction potentielle avec les résidents, comme les abords d'autoroutes près des secteurs commerciaux et industriels. Considérant les déficits d'infrastructures et le risque d'opposition citoyenne dans les banlieues plus matures, du point de vue de l'investissement immobilier, l'attrait des secteurs périphériques plus récents est indéniable. Le cas de Brossard illustre bien ces enjeux. Avec l'arrivée du REM, les opportunités de densification sont nombreuses et une vision pour la requalification du boulevard Taschereau près de la station Panama est portée par la Ville, avec l'objectif d'en faire le nouveau centre-ville de Brossard. Toutefois, l'instauration d'un moratoire sur le développement, puis d'un règlement provisoire a été nécessaire en raison du manque de capacité en infrastructure pour accueillir une densification importante.

	Nombre d'étages du plus haut bâtiment dans le projet							
TOD/PPU	3-4	5-7	8-10	11-14	15-20	21-30	31+	Total
TOD	1124	1674	2363	1181	3436	2682	0	12460
Hors TOD	3533	3741	2180	1186	2787	1621	447	15 495
PPU	1501	1854	2925	1145	3303	4103	0	14 831
Hors PPU	3156	3561	1618	1222	2920	200	447	13 124

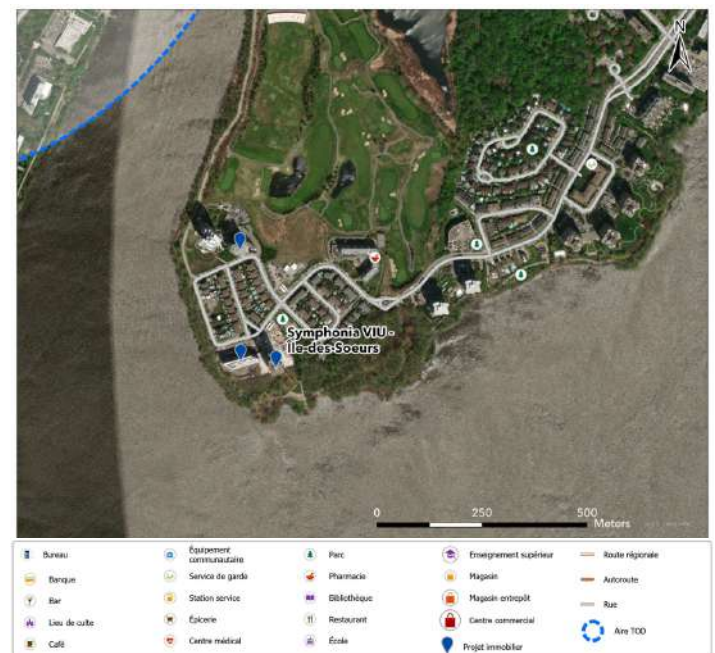
Tableau 6. Répartition des logements selon leur localisation en zone TOD et en secteur PPU selon le nombre d'étages du plus haut bâtiment dans le projet. Source : Lessard, 2025.

Carte 4. Les projets Symphonia, Île-des-Soeurs. Auteur : Hugues Rabellino. Source des API : Google Maps, 2023.

Les zones TOD attirent surtout les grands projets

Le Tableau 5 illustre le nombre total d'unités résidentielles selon la localisation relative à deux types de zones : les zones TOD et les secteurs où un Projet particulier d'urbanisme (PPU) est en vigueur. Le Tableau 6 fait de même avec le nombre d'étages. Au total, environ 44 % de l'échantillon se trouve en zone TOD, avec près du deux tiers des unités faisant partie de grands projets de plus de 300 unités et le trois quarts comprenant des bâtiments de huit étages ou plus. Ces résultats suggèrent certains succès de la planification par TOD dénotés par le dépassement des seuils minimaux du PMAD dans plusieurs secteurs (CMM, 2023). De même, on constate que sauf exception, comme La Voile à Boisbriand ou Condo Pointe Est à Pointe-aux-Trembles, les projets en zone TOD sont presque toujours couverts par un PPU. Aussi, les projets construits dans ces secteurs devraient, en théorie, mener à un design urbain respectant les intentions du PMAD.

Hors zone TOD, les projets intermédiaires et de plus petites tailles (250 unités et moins) représentent plus de la moitié des unités¹. Les projets de 3 à 4 étages et de 5 à 7 étages sont davantage localisés hors zone TOD et ne sont généralement pas couverts par un PPU. Cela pourrait suggérer que certains secteurs se densifient sans encadrement réglementaire plus



fin permettant d'assurer une certaine qualité de forme architecturale et de design urbain.

Enfin, un nombre non négligeable de projets de gabarit intermédiaire et de grande hauteur se trouvent hors des secteurs TOD et PPU. À l'analyse des localisations de ces projets et de leurs sites web, ce genre d'immeubles visent généralement à se distinguer auprès d'une clientèle à haut revenu en mettant l'accent sur le luxe et le prestige dans des secteurs plus tranquilles avec vue sur le fleuve ou une rivière. C'est notamment le cas des projets Aquablu à Sainte-Dorothée (21 étages) ou les projets Symphonia Pop et Symphonia Viu (Carte 4 et Photographies 1) sur L'Île-des-Sœurs (respectivement 32 et 43 étages).

¹ Les plus petits projets peuvent inclure des phases subséquentes qui ne sont pas encore autorisées, comme le suggère parfois la présence de terrains vacants possédés par le ou la même promoteur.trice, ce qui ne se reflète pas dans notre échantillon.



Photographie 1. Symphonia Viu. Photographie par Mathilde Tardio.

Développement en terrains vacants

Les deux tiers des projets de l'échantillon ont été développés sur des sites précédemment vacants (Tableau 7). Un cinquième des projets a été construit sur d'anciennes emprises commerciales et environ 14 % sont localisés sur des emprises industrielles. Autrement, si ce n'est que les redéveloppements commerciaux et industriels comprennent majoritairement de grands et très grands projets immobiliers, la répartition des projets en fonction de leur taille est équilibrée.

À partir de ces données, il semble que la présence de grands terrains vacants contribue grandement à l'attrait des milieux périurbains. Cependant, les terrains vacants couvrent une grande diversité de situations. Certains terrains sont localisés en milieux fortement urbanisés et sont prêts à être construits depuis une vingtaine d'années. Par exemple, le projet de 700 logements locatifs « Espace Montmorency » de la firme Armco, en partenariat avec le Fonds immobilier de solidarité FTQ qui a racheté les parts du Groupe Sélection après sa faillite, est entouré

d'aménités urbaines et est situé à un pas de la dernière station de métro de la ligne orange de la STM (Carte 5, Photographies 2). De fait, bien qu'il ait été construit en terrain vacant, ce projet participe à la vision du centre-ville de Laval.

D'autres projets sont excentrés et ont nécessité la coupe plus récente de zones boisées, comme c'est le cas pour SkyBlü à Mirabel, un vaste projet de 530 condos par Investissement Ray Junior ou Logiluxx à Saint-Hubert, un projet de 118 logements locatifs par le Groupe Immobilier Cleary. Un des projets les plus représentatifs de cette tendance est Citéa à Terrebonne (Carte 6, Photographies 3) par le Groupe Grilli Samuel. Ce projet comprend plusieurs immeubles de taille moyenne faisant partie de la première phase du mégaprojet Urbanova. Ce projet impliquant plusieurs firmes se développe sur 1220 hectares d'anciennes emprises agricoles, sablonnières et milieux boisés au sud de l'autoroute 640. Le projet entend ultimement accueillir 35 000 résidents et se déploie en treize secteurs possédant chacun un plan d'aménagement d'ensemble et com-

	Nombre de logements inclus dans le projet								
Usages précédents	51-100	101-150	151-200	201-250	251-300	301-400	401-500	501+	Total
Vacant	912	1869	2286	2538	1339	1769	1373	6309	18 395
Commercial	412	558	719	679	0	2174	0	1320	5862
Industriel	73	149	512	233	862	0	0	2068	3897
Parc	96	0	331	225	0	735	0	0	1387
Résidentiel	56	281	344	0	0	0	0	0	681

Tableau 7. Répartition des logements selon les usages précédents et le nombre de logements inclus dans le projet. Source : Lessard, 2025.

Photographies 2. Espace Montmorency, Laval.
Photographies par Mathilde Tardio, 2024.

binant des maisons isolées et en rangées avec des immeubles à logement de petit et de moyen gabarit. Finalement, dans certains cas, ces projets sont issus de dézonages agricoles ayant été effectués au début des années 2000, comme le Cloria Beloeil, un projet de 125 logements de Cloriacité en partenariat avec le Fonds immobilier de solidarité FTQ en bordure de l'autoroute 20.

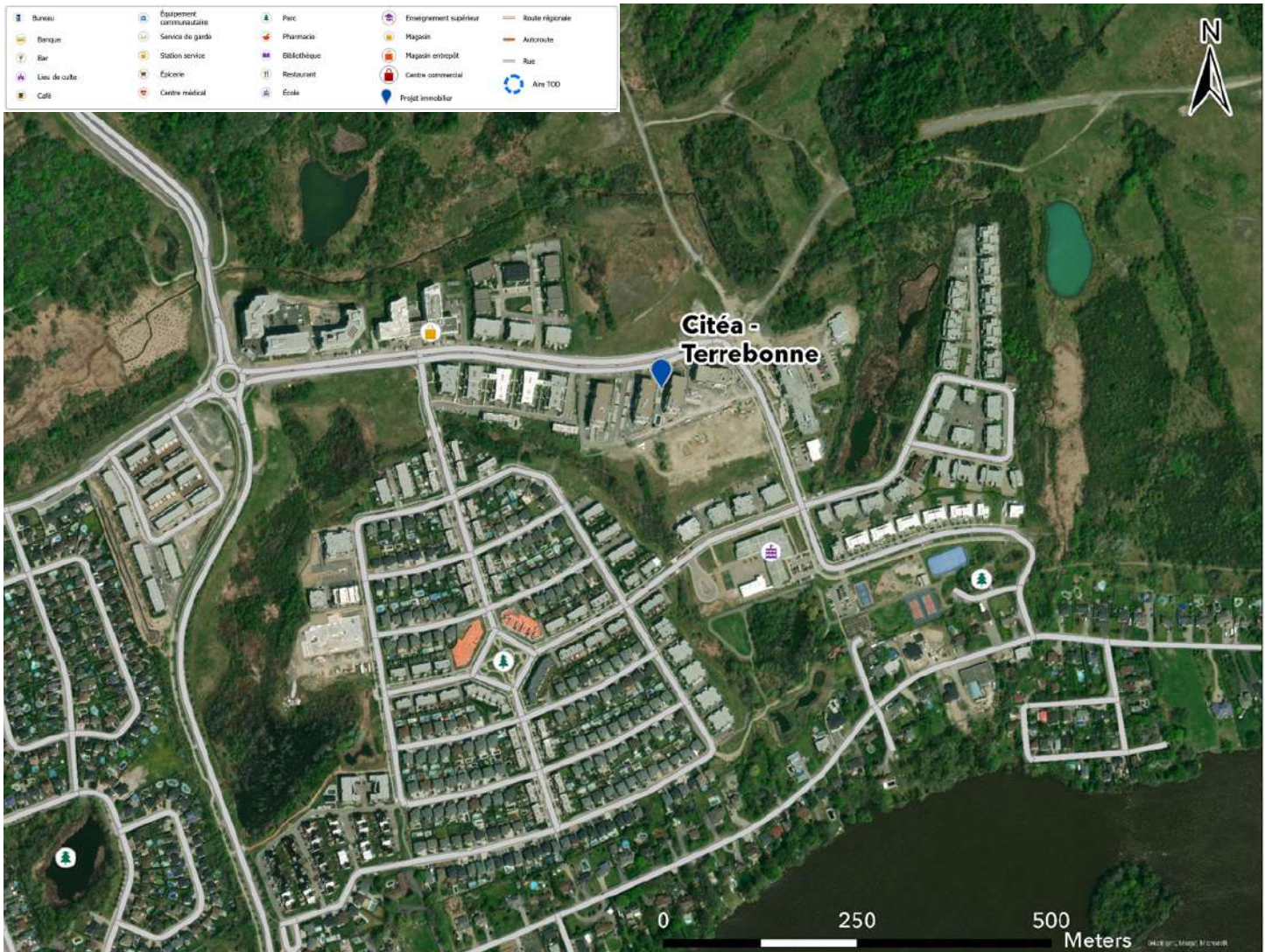
Lors des entretiens, à plusieurs reprises les grandes firmes de développement ont relaté que leur attrait pour les terrains vacants en secteur périurbain est en partie tributaire de la rentabilité et de la possibilité d'un retour rapide sur investissement, répondant ainsi aux attentes des partenaires financiers. Dans presque tous les cas, la rhétorique des participant.es consiste à contraster la possibilité de développer ces terrains rapidement en comparaison des projets en milieux urbains qui nécessitent généralement un processus de négociation et d'autorisation de plus longue haleine :





Carte 5. Espaces Montmorency, Laval. Auteur : Hugues Rabellino. Source des API : Google Maps, 2023.

Photographies 2. Espace Montmorency, Laval. Photographies par Mathilde Tardio, 2024.



« Alors on va regarder des endroits comme ceux-là parce que c'est plus facile à développer qu'à Montréal. Des fois, t'as un bon terrain, mais t'as zéro prévisibilité quand tu vas pouvoir le développer (36d, un.e promoteur. trice) ».

« C'est des terrains qui sont les derniers milieux naturels, t'sais qu'il n'y a pas de contamination, il n'y a pas de bâtiments à démolir, il n'y a pas rien. Puis, c'est un grand, un grand lopin de terre avec deux, trois milieux humides, un cours d'eau. Puis là ils disent "ben, écoute là-dessus, je peux densifier, puis on va faire 3000 unités" (20ua, Urbaniste spécialisé dans l'accompagnement des promoteur. trices). »



Carte 6. Citéa, Terrebonne. Auteur : Hugues Rabellino. Source des API : Google Maps, 2023.

Photographie 3. Citéa, Terrebonne. Photographies par Mathilde Tardio, 2024.

	Nombre de logements inclus dans le projet								
Usages et TOD/PPU	51-100	101-150	151-200	201-250	251-300	301-400	401-500	501+	Total
Vacant & TOD	124	567	1163	920	257	781	1373	3019	8204
Vacant & hors TOD	788	1302	1123	1618	1082	988	0	3290	10 191
PPU & Vacant	124	407	1351	1102	520	781	1373	4219	9877
Vacant & hors PPU	788	1462	935	1436	819	988	0	2090	8518
Commercial & TOD	0	428	0	0	0	711	0	1320	2459
Commercial & hors TOD	412	130	719	679	0	1463	0	0	3403
Commercial & PPU	91	428	0	249	0	1110	0	1320	3198
Commercial & hors PPU	321	130	719	430	0	1064	0	0	2664

Tableau 8. Répartition des logements selon les usages précédents, la localisation en zone TOD et en secteur PPU et le nombre de logements inclus dans le projet. Source : Lessard, 2025.

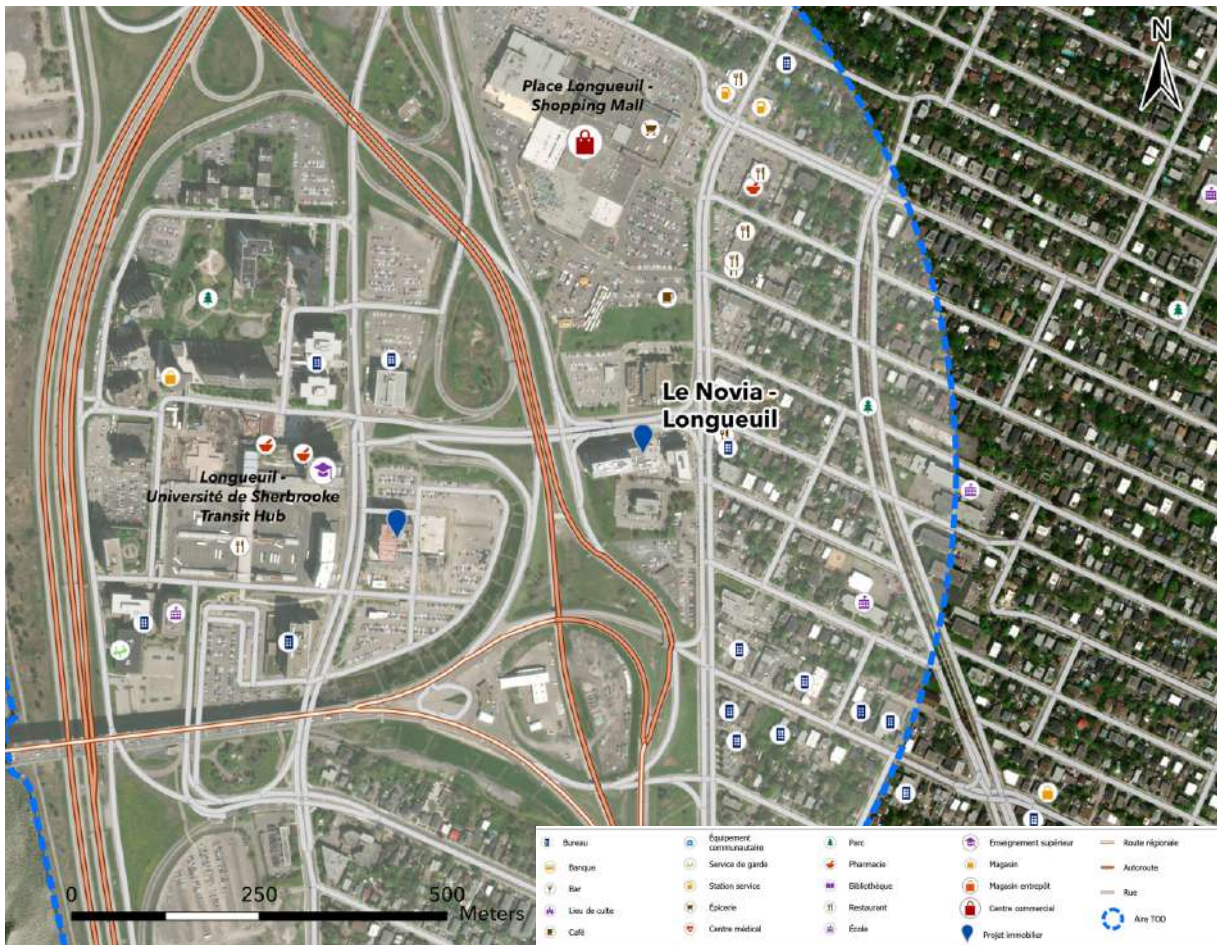
Dans une moindre mesure, notre échantillon semble aussi témoigner du déclin de certains usages commerciaux et des opportunités de redéveloppement qui en découlent. Par exemple, le Novia à Longueuil (Carte 7, Photographie 4) est issu d'une requalification commerciale juste au sud du boulevard Taschereau, près du métro Longueuil.

De même, issu d'une consolidation de lots résidentiels et commerciaux, le Vivacité Beauharnois (Carte 8, Photographies 5) est un projet de 179 logements sur le bord de l'eau visant une clientèle de « retraités actifs » de 50 ans et plus. Par ailleurs, ce projet est le seul de l'échantillon étant situé à proximité d'une rue commerciale traditionnelle.

Le Tableau 8 décompose la répartition des logements selon les usages précédents et selon la localisation en zone TOD et la présence d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU). On peut constater le plus grand nombre de petits

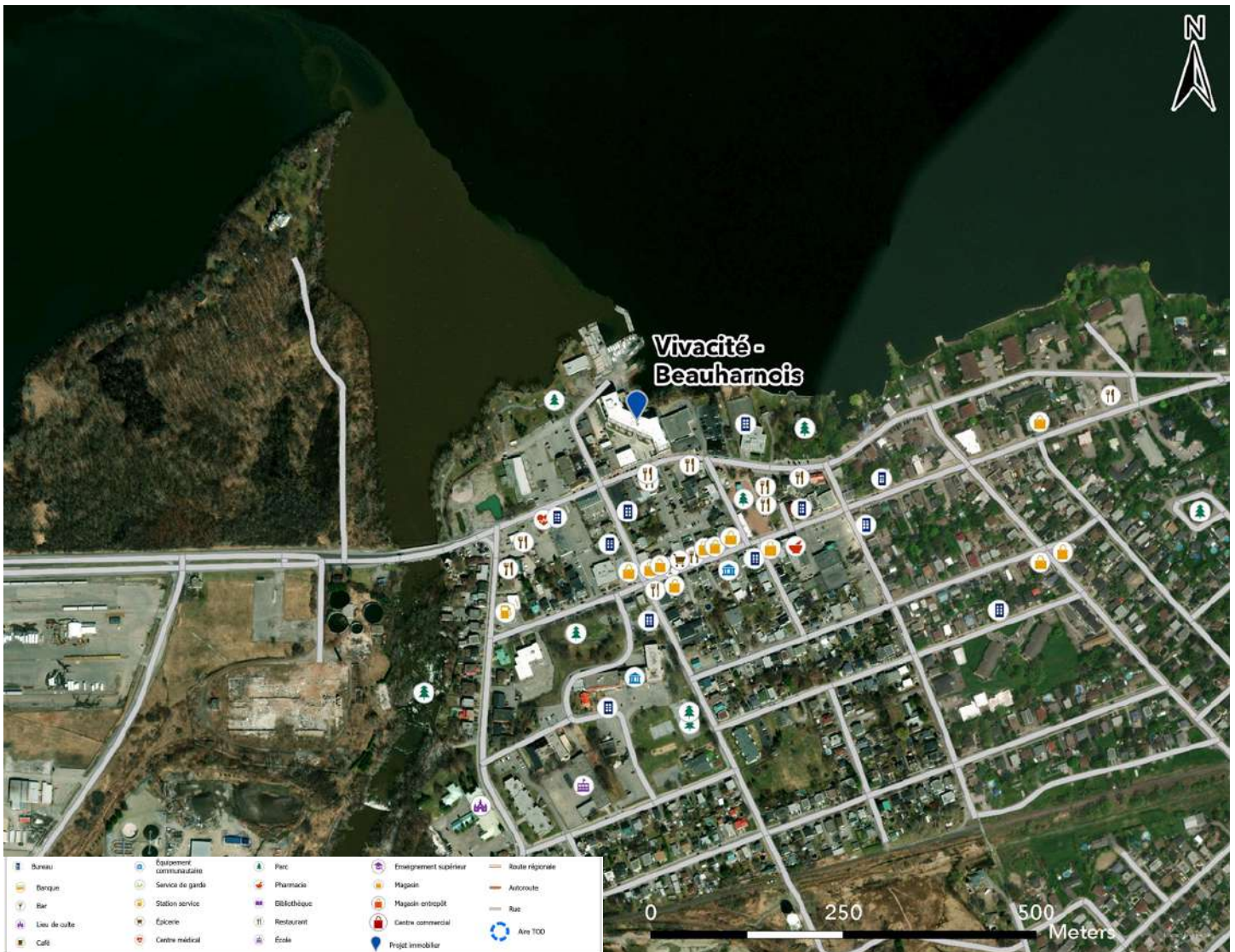
projets et de projets de taille intermédiaire en terrains vacants hors zone TOD, sans PPU, mais aussi une présence marquée du développement en terrain vacant en zone TOD.

À notre avis, cela pourrait témoigner de deux choses. D'une part, les zones TOD périurbaines ont été créées dans des secteurs possédant un grand nombre de grands terrains vacants permettant une haute densité, comme en témoigne la prévalence des projets comprenant des bâtiments de grande hauteur (Tableau 9). Hors zone TOD, bien qu'on retrouve des projets en terrains vacants de grande superficie, les contraintes de gabarit de bâtiment et de ratio d'occupation du sol font en sorte que les projets sont de densité moindre, comme en témoigne la prédominance



Carte 7. Novia, Longueuil. Auteur : Hugues Rabellino.
Source des API : Google Maps, 2023.

Photographie 4. Novia, Longueuil. Photographie par
Mathilde Tardio, 2024.



Carte 8. Vivacité, Beauharnois. Auteur : Hugues Rabellino. Source des API : Google Maps, 2023.

Photographie 5. Vivacité, Beauharnois. Photographies par Mathilde Tardio, 2024.



Usages précédents, zones TOD et secteurs PPU	Nombre d'étages du plus haut bâtiment dans le projet							Total
	3-4	5-7	8-10	11-14	15-20	21-30	31+	
Vacant & TOD	961	838	1304	1181	2723	1197	0	8204
Vacant & No TOD	1798	3319	604	713	1689	1621	447	10191
PPU & Vacant	819	1014	1544	896	2986	2618	0	9877
Vacant & No PPU	1940	3143	364	998	1426	200	447	8518
Commercial & TOD	0	687	142	0	145	1485	0	2459
Commercial & No TOD	752	91	976	658	926	0	0	3403
Commercial & PPU	0	687	632	249	145	1485	0	3198
Commercial & No PPU	752	91	486	409	926	0	0	2664

Tableau 9. Répartition des logements selon les usages précédents, la localisation en zone TOD et secteur PPU et selon le nombre d'étages du plus haut bâtiment dans le projet. Source : Lessard, 2025.

des projets de 3 à 4 étages et de 5 à 7 étages. En lien avec les orientations du PMAD, deux principaux cas de figure pour le développement en terrain vacant en zone TOD semblent se distinguer. Dans le premier cas, dont les projets Espace Montmorency à Laval et le Conrad ou les Tours Serenity à LaSalle sont représentatifs, les milieux étaient déjà fortement urbanisés et une station de métro se trouve à proximité. Aussi, le développement des derniers terrains vacants en projets de haute densité suit globalement les visées du PMAD et les principes évoqués dans le guide AECOM commandé par la CMM. En cela, ces projets partagent une forte ressemblance avec les projets Novia et Sir Charles à Longueuil, bien que ceux-ci soient issus de redéveloppement commerciaux. Dans le même ordre d'idée, l'arrivée d'une station du REM à proximité du Dix30 à Brossard a créé une opportunité de développement. La construction par Devimco du mégaprojet Solar Uniquartier comprenant 4 300 unités, dont les tours Nobel (559 unités) et Oria 1 et 2 (331 unités) suit aussi globalement les orientations du PMAD pour la création de nou-

velles centralités, bien que ces terrains vacants étaient encore en usage agricole au début des années 2000. Néanmoins, pour prévenir la pression foncière sur les terres agricoles adjacentes, la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) a établi une fiducie foncière agricole aux pourtours de la dernière station du REM.

Dans le second cas de figure, plus représentatif des gares de train de banlieue, en raison de leur localisation excentrée par rapport au noyau urbanisé, tout le secteur était généralement à construire. Dans ce contexte, le TOD aura finalement servi un projet de développement immobilier de haute densité dans des secteurs comprenant un grand nombre de terrains vacants, sans toutefois nécessairement contribuer à l'émergence d'une nouvelle centralité. Par exemple, la zone TOD de Mascouche comprend près de 1 700 unités de notre échantillon dont 1 100 ont été construites en terrain vacant. Couvert par le « PPU pôle multifonctionnel - Gare de Mascouche », on y trouve notamment le projet Liveo Mascouche, un grand développement de haute densité de 500 loge-

	Nombre de logements inclus dans le projet								
Distance PU et autoroute	51-100	101-150	151-200	201-250	251-300	301-400	401-500	501+	Total
-500m du PU	371	244	561	905	285	381	969	2283	5999
+500m du PU	1049	2467	3274	2770	1916	3562	404	6514	21 956
-200m d'une autoroute	0	892	719	725	774	1055	0	1943	6108
+200m d'une autoroute	1420	1819	3116	2950	1427	2888	1373	6854	21 847
-500m d'une autoroute	325	1521	1864	1378	774	1836	969	5021	13 688
+500m d'une autoroute	1095	1190	1971	2297	1427	2107	404	3776	14 267

Tableau 10. Répartition des logements selon la proximité aux limites du périmètre d'urbanisation (PU) et la proximité aux autoroutes, selon le nombre de logements inclus dans le projet.
Source : Lessard, 2025.

ments et Quartier 7, un projet multi-phase comprenant neuf bâtiments pour un total de 610 unités. Avant l'adoption du PMAD, seuls des usages industriels étaient présents. Le projet Station G de quatre bâtiments de huit étages totalisant près de 600 unités est d'ailleurs issu d'une des rares requalifications industrielles. Au final, l'établissement de la zone TOD aura favorisé la construction d'une mince bande de haute densité enclavée entre l'autoroute 25, le chemin de fer et des terres agricoles encore en usage. En raison de sa localisation, bien que dense, ce quartier est isolé et favorise la dépendance à l'automobile.

Un autre exemple représentatif est le TOD de la gare Candiac, localisé dans un triangle formé des autoroutes 15, 30 et 930 qui comprend plus de 700 unités de notre échantillon, toutes construites en terrain vacant, sur une zone boisée. En raison de son isolation et comme le reste du triangle est déjà occupé par des maisons isolées de grand gabarit et de maisons en rangée, le TOD a très peu de chance de générer une nouvelle centralité. Le TOD de la gare Vaudreuil au coin de l'autoroute 30 et 40 comprend quant à lui près de 1 400 unités de notre échantillon, toutes constru-

ites en terrain vacant. Toutefois, dans ce cas, la présence de grandes superficies commerciales offre certaines opportunités de redéveloppement sur le long terme. Contrairement à Mascouche et Candiac où l'obstacle est structurel, dans le cas de Vaudreuil, les obstacles seront plutôt d'ordre économique, social et culturel, comme pour plusieurs zones TOD en Ontario (Moos et al., 2015, 2018).

Proximité aux limites du périmètre d'urbanisation et aux autoroutes

En analysant le Tableau 10, on peut constater que dans l'ensemble, la majorité des projets de densification sont situés à plus de 500 mètres d'une autoroute. Toutefois, la majorité des projets de grande taille sont situés à proximité de celles-ci. Les projets de plus de 500 logements sont aussi pour la plupart situés à moins de 500 mètres des limites d'urbanisation (ex. Station G à Mascouche et Vivacité Châteauguay).

Les projets de 250 logements et moins sont plus rarement situés à proximité des limites des périmètres d'urbanisation. Il est assez fréquent

	Nombre de logements inclus dans le projet								
Mode de transport collectif	51-100	101-150	151-200	201-250	251-300	301-400	401-500	501+	Total
250m Metro, REM	0	425	0	0	257	336	0	1259	2277
250m, Train	51	0	180	210	0	0	500	1952	2893
250m, Bus	1048	1981	2242	2766	1373	2952	1373	8267	22 002
250m, Aucun	372	615	1413	470	828	991	0	530	5219
250m, Taxibus	0	115	0	229	0	0	0	0	344
750m, Metro, REM	0	855	0	0	825	1092	469	3183	6424
750m, Train	124	0	1310	210	0	400	904	2078	5026
750m, Bus	1324	2456	3447	3430	1921	2952	1373	8267	25 170
750m, Aucun	96	140	388	0	0	344	0	0	968
750m, Taxibus	0	115	0	245	534	647	0	530	2071

de retrouver ces projets au sein d'un quartier résidentiel de faible densité près des infrastructures autoroutières. Les Tours Cachemire, à Terrebonne, un projet de deux immeubles de moyenne hauteur comprenant au total 192 unités par le Groupe Bourgouin, (Carte 9, Photographies 6) en est un bon exemple.

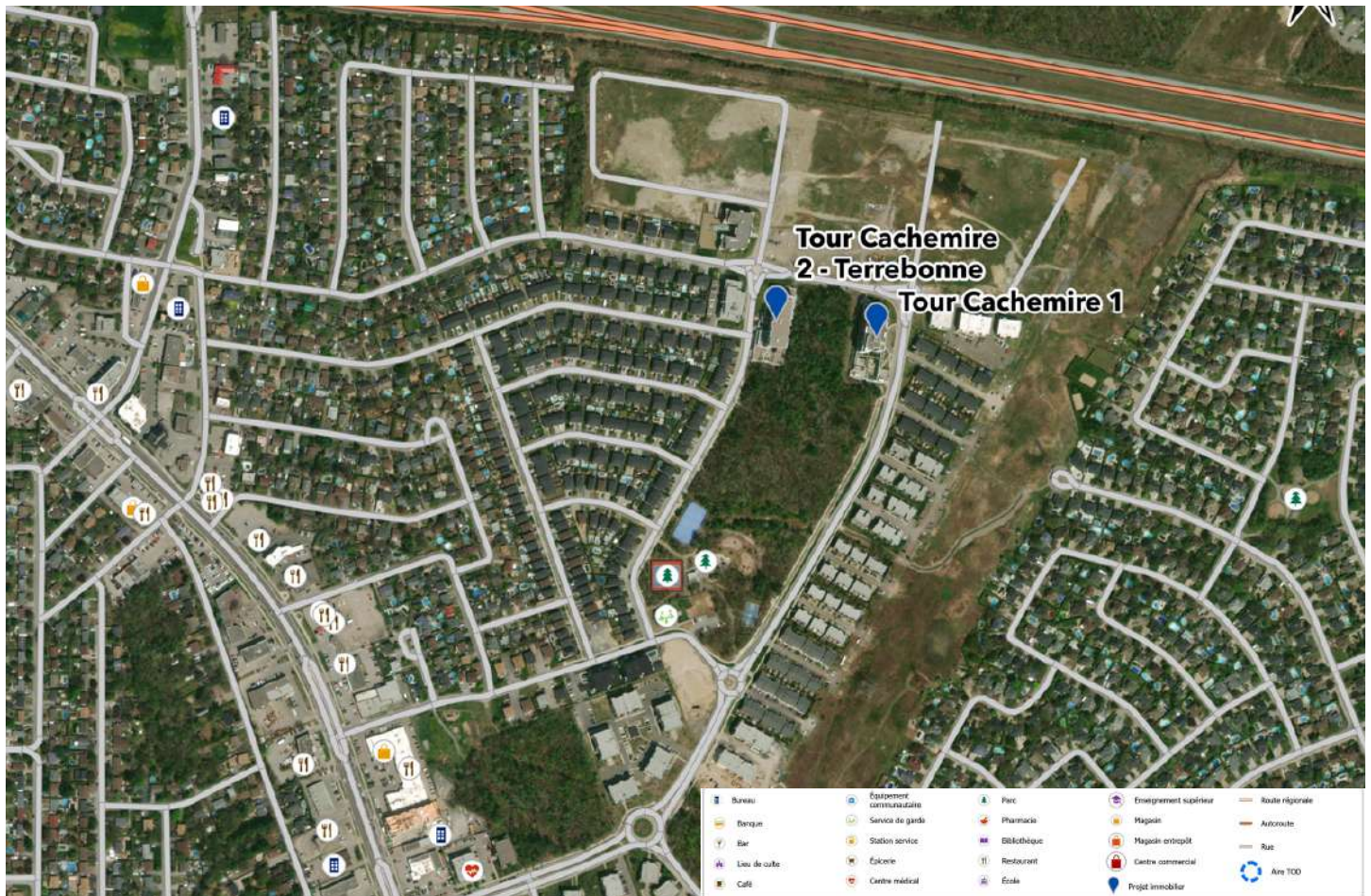
Accessibilité et marchabilité

Dans cette section, nous traiterons d'abord de l'accès aux différents modes de transport collectif. Puis, nous ferons usage du pointage Walk Score² (WS) qui fournit un raccourci utile pour comparer le niveau d'accessibilité aux commerces et services pour un grand ensemble de données. Nous croiserons notamment ce pointage avec la localisation en zone TOD et en secteur PPU. Enfin, nous aborderons l'enjeu de l'accessibilité dans les projets ciblant une cli-

² Le pointage WS est indicatif de la proximité de commerces et services, de la taille des blocs (la note augmente avec des blocs plus petits), et de la densité d'intersection (la note augmente avec la densité). De fait, ce pointage ne reflète pas la convivialité des déplacements actifs (facilité d'accès, sécurité, confort, présence d'infrastructures piétonnes adéquates, etc.), ni les déplacements effectifs (si les résidents satisfont effectivement leurs besoins à pied).

Tableau 11. Options de transport collectif dans un rayon de 250m et de 750 du projet selon le nombre de logements inclus dans le projet. Source : Lessard, 2025.

entèle vieillissante en secteur périphérique. La vérification de la disponibilité de différentes options de transport collectif dans un rayon de 250 et de 750 mètres des projets (Tableau 11) suggère certaines lacunes. Moins de 10 % de l'échantillon est situé dans un rayon de 250 mètres du métro, du REM. De même, seulement 10 % de l'échantillon a accès à un train de banlieue à moins de 250 mètres. En élargissant le rayon à 750 mètres, l'accessibilité grimpe à près de 23 % pour le métro et le REM et à un peu moins de 20 % pour le train de banlieue. La grande majorité des unités ayant accès à ces modes de transport sont situées dans des projets de grande et très grande taille. Cela pourrait indiquer un besoin de rentabiliser le coût



Carte 9. Les Tours Cachemire I et II, Terrebonne.
Auteur : Hugues Rabellino. Sources des API : Google Maps, 2023.

Photographie 6. Tours Cachemire 1 et 2, Terrebonne.
Photographies par Mathilde Tardio, 2024.



	Nombre de logements inclus dans le projet								
Walk Score	51-100	101-150	151-200	201-250	251-300	301-400	401-500	501+	Total
100-91	280	0	0	0	0	375	0	0	655
90-81	0	571	0	430	568	1455	0	3224	6248
80-71	0	534	541	233	294	0	0	2100	3702
70-61	211	354	1238	240	0	400	0	0	2443
60-51	232	414	958	710	285	722	0	1105	4426
50-41	0	244	345	481	257	687	873	660	3547
40-31	96	124	0	450	797	304	0	530	2301
30-21	229	240	0	443	0	0	500	1178	2590
20-11	276	0	573	210	0	0	0	0	1059
10-1	96	230	180	478	0	0	0	0	984
Total	1420	2711	3835	3675	2201	3943	1373	8797	27 955

Tableau 12. Répartition des logements selon le WalkScore et selon le nombre de logements inclus dans le projet. Source : Lessard, 2025 à partir des données de WalkScore.

d'achat plus élevé des terrains par des montages de projets plus ambitieux, ce que seules les firmes d'une certaine taille sont en mesure d'effectuer. On constate cependant que dans un rayon de 750 mètres des stations de train de banlieue, les projets sont plus généralement de petit et de moyen gabarit. Cela pourrait indiquer que l'attractivité de ces terrains décline plus rapidement dans ces secteurs que près des stations de métro et de REM, permettant l'implantation de plus petits projets qui ne seraient pas rentables dans d'autres contextes.

Enfin, la grande majorité des projets ont accès à une ou plusieurs lignes d'autobus dans un rayon de 250 mètres. Toutefois, une quantité considérable d'unités (5,219) n'ont aucune option de transport public ou ont uniquement accès à un taxibus à 250 m. En élargissant le rayon à 750 mètres, près de 1000 unités n'ont toujours aucune option de transport collectif et plus de 2000 logements ont seulement accès à un taxibus, ce qui est loin de constituer un mode de transport collectif structurant. Ces résultats in-

diquent un manque de cohérence au niveau de la localisation de la densification résidentielle, et une absence de coordination entre le développement immobilier et l'offre en transport collectif dans certaines municipalités. En particulier, des projets de très grande envergure comme Citéa, qui se trouve dans le projet Urbanova à Terrebonne, ainsi que plusieurs projets localisés à Mirabel dont Sky Blü, M3 Condos, 7 sens et Espace W combinent un faible niveau d'accessibilité WS et une absence de transport collectif structurant. Cela pourrait indiquer que certaines municipalités n'appliquent pas les principes de planification intégrée de l'aménagement et du transport demandés par le PMAD.

	Nombre de logements inclus dans le projet								
WalkScore & TOD	51-100	101-150	151-200	201-250	251-300	301-400	401-500	501+	Total
100-81 WS, TOD	0	571	0	0	568	711	0	2624	4474
100-81 WS, hors TOD	280	0	0	430	0	1119	0	600	2429
80-51 WS, TOD	73	573	1297	710	0	781	0	1105	4539
80-51 WS, hors TOD	370	729	1440	473	579	341	0	2100	6032
50- WS, TOD	51	0	378	210	257	0	1373	1178	3447
50- WS, hors TOD	646	838	720	1852	797	991	0	1190	7034

Tableau 13. Répartition des logements selon le WalkScore, en et hors zone TOD, et selon le nombre de logements inclus dans le projet. Source : Lessard, 2025.

Le Tableau 12 illustre la distribution des unités résidentielles selon leur WS (organisé en déciles sur l'axe des X de 100-91 à 10-1, où 100 est le meilleur score et 1 le pire). Seuls quatre projets totalisant 655 unités obtiennent un pointage supérieur à 90. Puis, la très grande majorité des projets avec un WS entre 81 et 90 sont issus de grands (301-400) et très grands projets (501+) immobiliers. Néanmoins, la moitié des logements de l'échantillon se situent dans des environnements ayant un niveau d'accessibilité piétonne très faible caractérisé par une forte dépendance à l'automobile, soit des pointages sous la barre de 60. Cela indique que malgré un tissu urbain qui se densifie, des enjeux d'accessibilité aux commerces et services persistent.

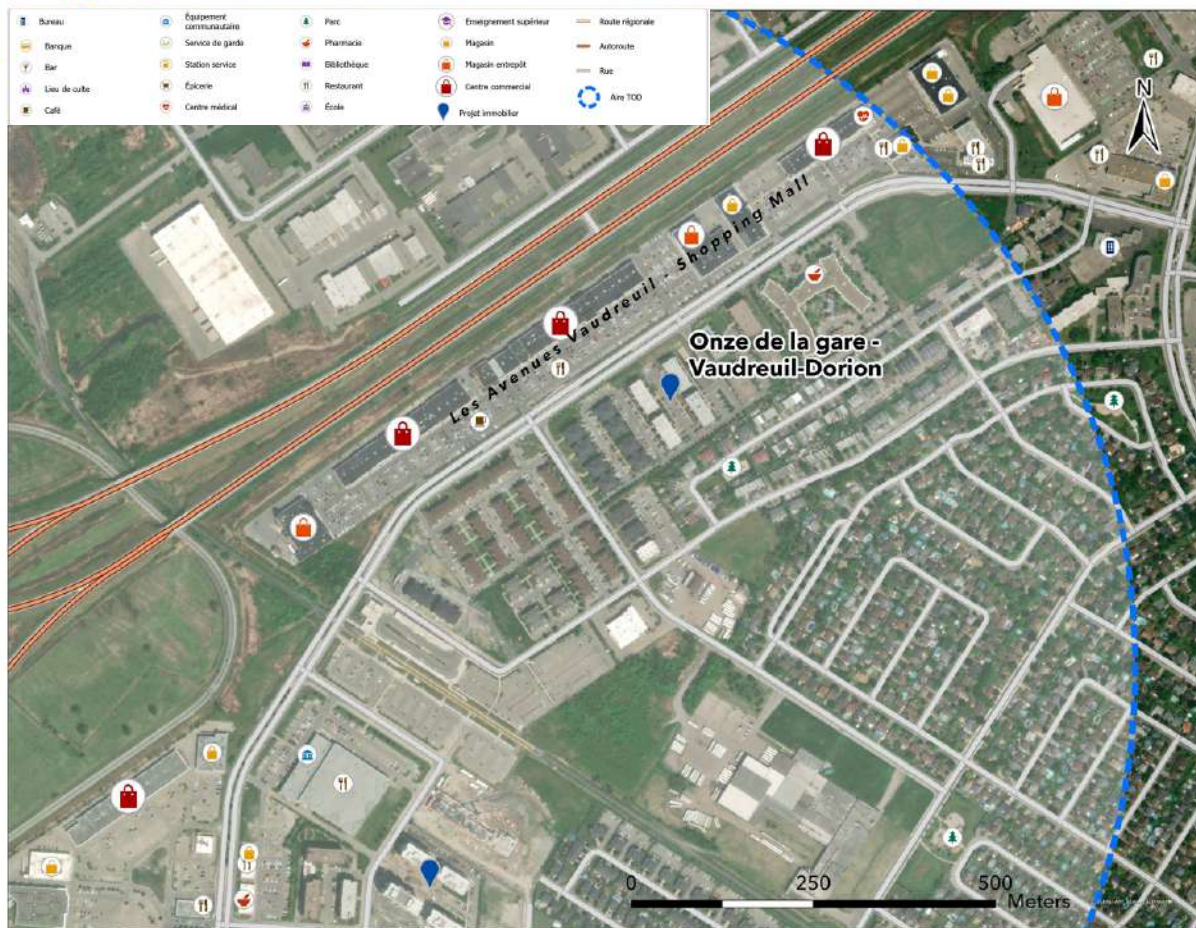
Une limitation de l'usage du WS pour caractériser le niveau d'accessibilité aux commerces et services des nouveaux (re)développements est le fait que l'absence d'aménités à proximité est attendue lorsqu'on étudie de nouveaux quartiers. Toutefois, ces constats sont globalement cohérents avec ceux de la CMM dans le dernier rapport d'avancement sur les cibles du PMAD (CMM, 2023, p. 29), où on constate qu'en dehors des quartiers centraux, le degré d'accessibilité est extrêmement faible³, de même qu'avec les résultats de Birkenfeld et coauteurs (2023) qui

³ À noter que l'outil d'accessibilité développé par Local Logic pour la CMM est plus exigeant que celui de WS, dans la mesure où le pointage est basé sur deux facteurs : 1) dans quelle mesure il est possible de satisfaire tous les besoins quotidiens à pied et; 2) dans quelle mesure il est convivial de le faire, alors que WS se focalise sur le premier critère.

étudiaient la possibilité de vivre un style de vie de 15 minutes dans la CMM.

Pour mieux saisir l'effet de la planification par TOD et des PPU sur l'accessibilité aux commerces et aux services, le Tableau 13 présente la distribution des unités résidentielles en fonction de leur taille de projet et de leur localisation par rapport aux zones TOD. Le Tableau 14 fait de même avec les secteurs PPU. Pour simplifier la présentation des données, nous avons utilisé trois intervals : les projets ayant une bonne accessibilité (WS de 100 à 81 WS), les projets avec une accessibilité moyenne à faible (WS de 80 à 51) et les projets dépendants à l'automobile (WS de 50 et moins). À l'analyse de ces tableaux, nous avons pu ressortir quelques constats.

D'abord, un peu moins de 25 % des projets obtiennent des WS supérieurs à 81. Dans les zones TOD avec un WS élevé (100-81), la grande majorité des unités sont issues de projets de grande et de très grande taille localisés à proximité de centres commerciaux, de « strip » commerciales



Carte 10. Onze de la gare, Vaudreuil-Dorion. Auteur : Hugues Rabellino. Source des API : Google Maps, 2023.

et de magasins de type « big box » et entrepôt. Trois projets emblématiques de cette tendance sont situés à distance de marche des édicules de métro à Laval (Espaces Montmorency) et à Longueuil (Novia et Sir Charles). Les projets de plus petit gabarit possédant un WS élevé en zone TOD s'insèrent principalement autour du métro Cartier à Laval, notamment Unilia Laurentides (141 unités locatives) et O Cartier (145 condos). Hors des zones TOD, les projets de taille intermédiaire et de grande taille (entre 201 et 400 unités) sont plus présents dans la catégorie des WS élevés. La plupart de ceux-ci sont localisés dans l'arrondissement de LaSalle (Les Tours Serenity, Le Conrad, Areve condo, le Newman et Univert Lasalle) bien que ce secteur ne possède pas de PPU.

Un peu plus du tiers de l'échantillon, soit 38 % des unités, possède des WS moyens à faibles. Pour ce segment, la distribution des tailles de projets est assez équilibrée à l'intérieur comme à

l'extérieur des zones TOD et des secteurs PPU. Deux exemples représentatifs de cette tranche sont le Onze de la Gare à Vaudreuil-Dorion (Carte 10, WS de 64) qui se situe en zone TOD/PPU et qui comprend 400 unités réparties en onze bâtiments de cinq étages et le Mostra à Candiac (Carte 11, WS de 56) qui se situe hors zone TOD/PPU et qui inclut 183 unités dans un bâtiment de sept étages.

Finalement, près de la moitié de l'échantillon, soit environ 37 % des unités sont considérées comme dépendantes à l'automobile avec un WS inférieur à 51. Dans ce segment, deux fois plus de logements dépendants à l'automobile se trouvent hors zone TOD. Avec un WS respectif de 35 et de 10, les projets Cloria (Carte 11, Photogra-

	Nombre de logements inclus dans le projet								
WalkScore & PPU	51-100	101-150	151-200	201-250	251-300	301-400	401-500	501+	Total
100-81 WS, PPU	91	286	0	0	0	1110	0	2624	4111
100-81 WS, hors PPU	189	285	0	430	568	720	0	600	2792
80-51 WS, PPU	73	424	1489	442	294	781	0	2305	5808
80-51 WS, hors PPU	370	878	1248	741	285	341	0	900	4763
50- WS, PPU	51	125	531	1134	520	0	1373	1178	4912
50- WS, hors PPU	646	713	567	928	534	991	0	1190	5569

Tableau 14. Répartition des logements selon le WalkScore, en et hors secteur PPU, et selon le nombre de logements inclus dans le projet. Source : Lessard, 2025.

phies 9) et Citéa (Carte 5, Photographies 4), tous deux localisés à Terrebonne, sont emblématiques de ce segment. Ces résultats semblent indiquer qu'outre certains secteurs clés comme le métro Montmorency, le métro Longueuil et certains secteurs de l'arrondissement LaSalle où se concentrent les projets avec des WS élevés, les zones TOD ne sont pas fortement corrélées à un haut niveau d'accessibilité. Toutefois, la corrélation inverse semble vraie, soit que les projets hors zone TOD comptent pour la grande majorité des WS très faibles.

L'analyse de la répartition des unités selon la présence d'un PPU dans le secteur (Tableau 14) indique elle aussi une corrélation positive pour les projets présentant un WS élevé. Autrement, la répartition est équilibrée pour les WS intermédiaires et faibles. Cela pourrait indiquer qu'outre les secteurs identifiés précédemment, les PPU n'ont pas d'emprise significative sur le degré d'accessibilité en secteur périurbain. De fait, les onze analyses de point d'intérêt effectuées semblent indiquer que le contexte d'insertion (taille des blocs, largeur des routes, types de fonction commerciale) a une influence déterminante sur le niveau d'accessibilité.

En complément des données WS et des analyses de point d'intérêt, le Tableau 15 présente une caractérisation de l'offre commerciale dans

un rayon d'un kilomètre pour l'ensemble de l'échantillon. Les données colligées dans ce tableau démontrent qu'au moment de l'analyse, la quasi-totalité de l'offre commerciale dans ces secteurs est composée de magasins de grande surface destinés à une clientèle motorisée. En effet, les magasins de très grande surface tels que Wal-Mart, Canadian Tire, Best Buy, Winners, IGA Extra sont entourés de vastes stationnements minéralisés qui limitent grandement la sécurité des piétons et l'intérêt pour s'y rendre à pied.

La deuxième forme commerciale dominante, surtout auprès des grands et très grands projets, est les magasins entrepôts tels que Costco, Réno-Dépôt, Rona, Home Depot. Tout comme

	Nombre de logements inclus dans le projet								
Forme commerciale dans un rayon d'un km	51-100	101-150	151-200	201-250	251-300	301-400	401-500	501+	Total
Entrepôt	154	250	977	925	0	2166	904	4058	9434
Big box	825	2240	3131	2496	1667	3258	1373	8797	23787
Strip commerciale	341	637	363	224	568	1119	0	2880	6132
Centre d'achat	129	284	153	663	1105	2211	469	3143	8157
Aucune	326	224	519	950	254	685	0	0	2958

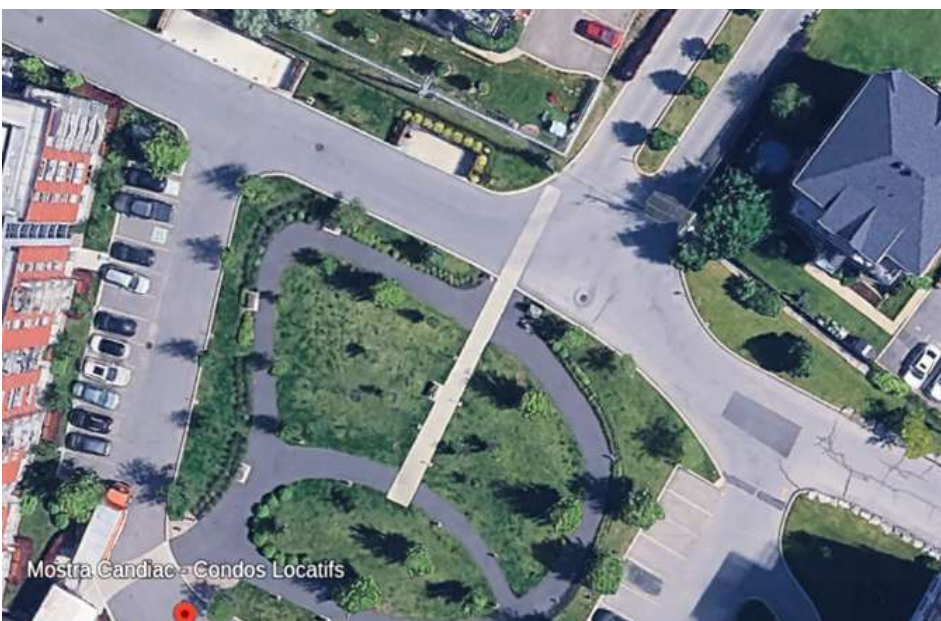
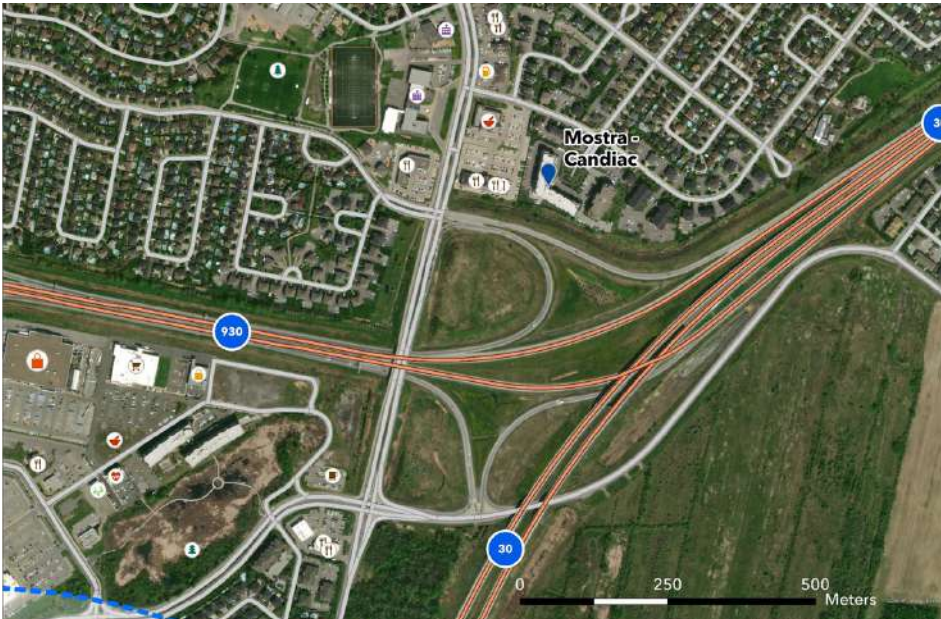
les grandes surfaces, ceux-ci sont entourés de vastes stationnements. Un peu plus du quart de l'échantillon a accès à un centre commercial à proximité, ce qui a l'avantage d'offrir un environnement sécuritaire et pour les piétons ainsi qu'un meilleur degré d'accessibilité universelle une fois à l'intérieur du centre commercial. Toutefois, les stationnements possèdent rarement d'infrastructures piétonnes protégées pour atteindre l'intérieur, ce qui présente un risque accru pour les personnes âgées et à mobilité réduite.

Moins du quart des unités ont accès à des strips commerciales comme les Tours Cachemire (Carte 9) ou le Mostra Candiac (Carte 11) ou des centres commerciaux, comme la Voile Boisbriand, ou le Novia à Longueuil (Carte 7). Tel que mentionné ultérieurement, seul un projet, Vivacité Beauharnois, a accès à une rue commerciale traditionnelle présentant un haut niveau de marchabilité à proximité. Puis, près de 3000 unités n'ont accès à aucune offre commerciale, un enjeu qui est limité aux projets de petits et de moyens gabarits. Le développement immobilier de haute densité dans les périphéries du Grand Montréal semble donc suivre les tendances observées en Ontario (Filion et Saboonian, 2019; Moos et al., 2015) où on combine la densité résidentielle à une offre commerciale de grande superficie destinée aux automobilistes. Toutefois, à la différence de l'Ontario, outre les projets autour des stations de métro Longueuil, Montmorency et Cartier ainsi que les projets autour des nouvelles

Tableau 15. Forme de l'offre commerciale dans un rayon d'un kilomètre du projet selon le nombre de logements inclus dans le projet. Source : Lessard, 2025.

stations du REM, ces secteurs ne possèdent généralement pas de transport sur rail de forte capacité et de haute fréquence.

Comme l'illustrent les analyses de point d'intérêt et photographies intégrées à ce rapport, nous avons pu constater que dans les périphéries, un WS élevé n'est pas garant d'un environnement convivial aux déplacements actifs. En effet, même dans le cas des projets avec les WS les plus élevés, tels que le Georges Henri Condominiums (WS 93) ou encore le Novia à Longueuil (WS 91), des enjeux emblématiques du reste de l'échantillon sont présents. Comme pour la majorité de l'échantillon, le Novia est situé en bordure de routes comprenant plusieurs voies où les véhicules circulent à haute vitesse. Comme pour la quasi-totalité de l'échantillon, on note une absence de bande de protection entre les piétons et les véhicules sur presque tous les segments de trottoirs menant du projet jusqu'à la station de métro de Longueuil (Photographies 7).



Photographies 7. Novia, Longueuil. Photographies par Mathilde Tardio, 2024.

Carte 11. Mostra, Candiac, Auteur : Hugues Rabellino. Source des API : Google Maps, 2023.

Carte 12. Mostra, Candiac. Source : Google Earth, 2024.



Photographies 8. Mostra, Candiac. Photographies par Mathilde Tardio, 2024 et Google, 2022.

De même, on constate une absence de mobilier urbain et de verdure qui contribuerait à créer de l'ombrage et couper les vents, ce qui rendrait les déplacements actifs plus agréables. En sus, les traverses piétonnes sont rarement accompagnées d'aménagements forçant le ralentissement des véhicules aux intersections. Dans le cas du Novia, l'état des trottoirs est très bon ou acceptable sur la totalité des segments jusqu'au métro et au centre commercial la Place Longueuil. Toutefois, le trottoir s'interrompt à quelques reprises à proximité du centre commercial la Place Longueuil.

Les trottoirs interrompus ou inégaux et endommagés sont assez répandus dans l'échantillon, surtout sur le terrain même des projets. Par exemple, le Mostra Candiac (Carte 11 et 12) et le Cloria Terrebonne (Carte 14, Photographies 9) prévoient des trottoirs continus sur les modélisations soumises aux Villes. Dans les faits, les trottoirs débouchent souvent dans des stationnements ou dans une rue privée ou au milieu d'un terrain gazonné.

Nous avons aussi pu observer que les trottoirs et les infrastructures vertes initialement prévus dans le plan d'aménagement et dans les modélisations



Carte 13. Onze de la Gare. Source : Google Earth, 2024.

Figure 5. Onze de la Gare. Source : Quorum Immobilier [S.D.].

sont fréquemment réduits au profit de cases de stationnement et d'élargissement des rues. C'est notamment le cas dans le Onze de la Gare. Comme on peut le constater en comparant la capture d'écran Google Earth (Carte 12) aux modélisations initiales (Figure 5), les phases plus récentes remplacent des espaces gazonnés et passages piétons par davantage de stationnements de surface. Cette tendance soulève des questionnements par rapport à la capacité des municipalités à assurer le respect des plans d'aménagement approuvés.

Dans la quasi-totalité de l'échantillon, bien que la voie publique dans ces secteurs est généralement bien pourvue en trottoirs, une fois sur les

terrains privés, il est extrêmement rare que des infrastructures soient en place pour protéger les piétons et les vélos de la voie publique jusqu'aux commerces et services. Si des infrastructures sont présentes, elles sont généralement interrompues, forçant ainsi la marche dans le stationnement au travers des véhicules. C'est notamment du Mostra Candiac (Photographies 8), du Cloria Terrebonne (Photographies 9) et du Quartier Laval qui se trouve à proximité d'Espace Montmorency et des condos Urbania. De fait, l'autorisation de projets de haute et moyenne densité dans des secteurs qui ne possédaient pas encore

un grand nombre de piétons soulève des défis de sécurité et d'infrastructures piétonnes pour les municipalités. On peut notamment souligner l'absence fréquente de trottoirs le long des terrains vacants ou en construction, la présence de trottoirs d'un seul côté sur plusieurs rues comme à proximité des Tours Cachemire, ainsi que les dangers pour les piétons et les cyclistes que présentent les larges entrées de stationnement des immeubles. Dans les cas les plus flagrants, comme le projet Cloria à Terrebonne, l'absence de trottoirs à l'intersection et sur plusieurs segments de route menant à la pharmacie et à l'épicerie contribuent à un environnement hostile où les véhicules menacent très clairement la sécurité des piétons, dissuadant les déplacements actifs.

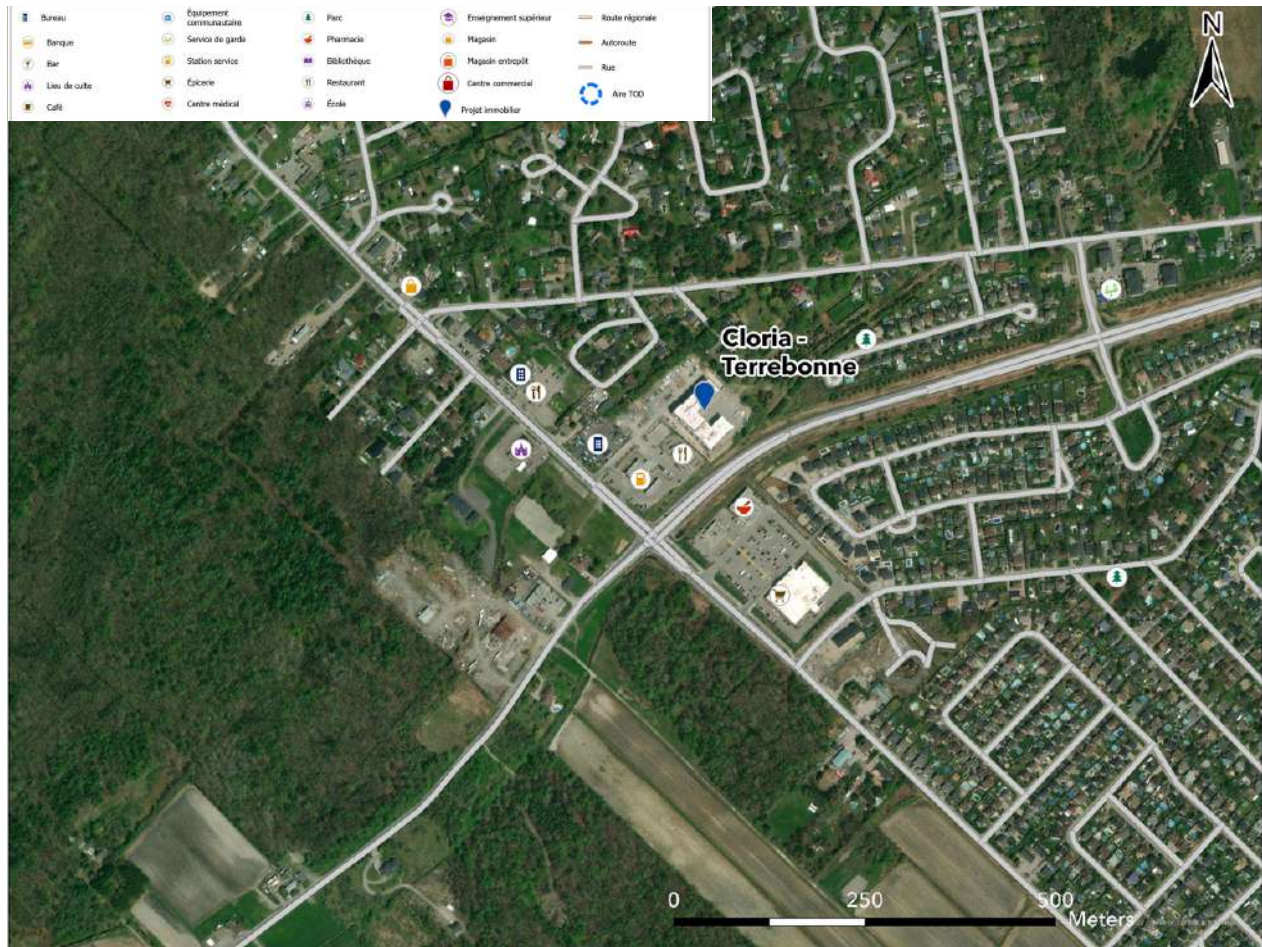
L'émergence du marché des « retraités actifs, 55+ »

À partir de l'analyse des communiqués de presse, des sites web des projets et des entretiens avec les promoteur.trices, nous avons constaté l'émergence récente d'un sous-marché visant spécifiquement les ménages de 55 ans et plus. Sans être une résidence privée pour aînés (RPA), le marché « 50 ou 55+ » se positionne comme une alternative dans le marché locatif pour les retraités autonomes. Par exemple, développé par EMD Batimo et racheté par le fonds d'investissement torontois Realstar, le projet la Voile Boisbriand indique être dédié « aux adultes, retraités et aînés actifs qui apprécient les plaisirs simples de la vie ». L'émergence de ce marché pourrait aider à répondre à l'évolution des tendances en logement, avec des ménages qui désirent vivre dans un immeuble locatif neuf, sans pour autant déménager en RPA où ils auraient accès à davantage de services, dans un logement de plus petite taille, à un coût considérablement plus élevé. En effet, une analyse exploratoire révèle que le coût des logements privés 55+ est similaire à celui d'unités neuves comparables dans le secteur et qu'il se situe environ 20 % en deçà du coût d'un logement en RPA pour personne autonome. Comme la plupart des immeubles locatifs, ces projets incluent généralement un service de conciergerie et de sécurité. Ils incluent souvent une cuisine communautaire ainsi qu'une salle

de réception pouvant être réservée. Toutefois, ils n'offrent aucun service requis dans les RPA, soit l'accès à des soins de santé, la présence d'un.e récréologue, ou un service de traiteur. Outre la présence d'ascenseur, l'analyse des caractéristiques formelles des projets révèle qu'ils ne respectent pas non plus les principes de l'accessibilité universelle en fait de largeur des cadres de portes et du design des salles de bain.

Au total, environ 12 % de l'échantillon a été développé selon ce modèle. Trois firmes de promotion immobilière se spécialisent dans ce marché : EMD Batimo, Cloriacité et Habitations Trigone/Espace Lokalia. Ces compagnies possèdent respectivement les bannières Lib, Cloria et Vivacité et développent des projets un peu partout au Québec, ainsi qu'en Ontario. Toutefois, la plupart de ces projets ne se trouvent pas dans notre échantillon. Par ailleurs, la bannière Cloria bénéficie systématiquement de l'investissement du Fonds immobilier de solidarité FTQ, alors que la bannière Vivacité a reçu son soutien pour la majorité de ses projets. Cela indique que cet investisseur institutionnel est un acteur clé de ce segment de marché.

Selon une analyse exploratoire menée spécifiquement sur ce segment de marché, le modèle semble du logement privé 55+ semble avoir émergé quelques années avant la pandémie, avec les premiers projets construits entre 2017 et 2019. La pandémie a mené à une baisse drastique dans le nombre de chantiers dans le segment des RPA et semble aussi avoir ralenti l'élan du modèle du logement privé 55+. Plusieurs projets en cours ou construits ont alors été réorientés vers du locatif sans restriction. Par exemple, entre 2020 et 2024, Vivacité semble avoir réorienté une partie de son stock sous la bannière Vivaxcès possédée par les mêmes actionnaires et qui se positionne comme accessible pour tous types de ménages. Cela pourrait témoigner de la stabilité ténue de ce type de projet. Après tout, sans différences dans le design des unités ou dans les services offerts, l'engagement du gestionnaire immobilier de sélectionner ou prioriser des locataires de plus de 55 ans peut être sujet à modification sans préavis en fonction des aléas du marché. Toutefois, ces change-



Carte 14. Cloria, Terrebonne, Auteur : Hugues Rabellino. Source des API : Google Maps, 2023.

ments pourraient aussi être dus aux difficultés internes rencontrées par l'entreprise durant cette période. Après s'être vu révoquer ses licences de construction par la Régie du bâtiment du Québec en 2021, Habitation Trigone a fait face à des difficultés financières provoquant la vente d'une partie de ses actifs à Cogir. Alors que la bannière Vivacité était associée à environ 2 500 unités dans le Grand Montréal vers 2020, elle n'en possède aujourd'hui qu'un peu plus de 1 000.

Du point de vue de l'accessibilité, certains de ces projets, comme le Vivacité Beauharnois (Carte 8, Photographies 5), sont bien localisés, à proximité des services et aménités du secteur. A contrario, d'autres projets présentent des enjeux

d'accessibilité majeurs. Par exemple, le projet Cloria Terrebonne (Carte 14) est localisé derrière une station-service et un McDonald et seulement accessible par une rue privée. À la limite du périmètre d'urbanisation, au coin de deux routes provinciales, sans trottoirs continus et encadré par un secteur de maisons unifamiliales de faible densité, ce projet ne présente pas de réelle possibilité d'évoluer vers un milieu de vie complet avec un niveau d'accessibilité élevé.

Par ailleurs, l'étude de marchabilité dans le cadre du travail dirigé d'une étudiante à la maîtrise en urbanisme à l'Université de Montréal dénote que, bien que le Cloria se trouve à distance de marche d'une épicerie et d'une pharmacie, en raison du



Photographies 9. Cloria, Terrebonne. Photographies par Mathilde Tardio, 2024.

manque d'infrastructure piétonne (Photographies 9), la traversée des intersections est dangereuse, surtout pour des personnes à mobilité réduite. Loin d'être un cas isolé, les projets de la bannière Cloria à Beloeil, dans la Vallée-du-Richelieu et à Trois-Rivières, présentent des caractéristiques similaires.

Comme ce type de projet s'adresse à une clientèle plus âgée et susceptible de connaître des limitations d'autonomie, on peut prévoir que des services tels que des navettes à la demande ou des taxis-bus seront nécessaires dans un avenir proche. Étant donné que ces localisations sont dépendantes à l'automobile, cette population risque de voir sa mobilité compromise à terme

en raison des difficultés dans l'utilisation de l'automobile qui surviennent avec le vieillissement. Certains projets immobiliers comprennent déjà des services de navette privée, mais cela représente des coûts supplémentaires inclus dans le loyer et plusieurs ménages qui dépendent de revenus limités n'auront pas les moyens de s'offrir ces coûts supplémentaires. Avec les besoins de développer et d'améliorer l'offre de transport sur demande dans des secteurs excentrés, ce sont potentiellement des coûts additionnels significatifs pour les municipalités.

Conclusion



Conclusion

L'objectif principal de ce projet de recherche était de mettre en discussion les intentions de planification territoriale à l'échelle métropolitaine et les priorités récentes des acteur.trices du développement immobilier participant à la densification du Grand Montréal périurbain.

Ce rapport s'est principalement appuyé sur une base de données comprenant 111 projets immobiliers récents de plus de 50 logements et de plus de 3 étages, pour un total d'environ 28 000 logements, ainsi que sur des entretiens semi-dirigés avec des acteur.trices de l'immobilier et sur des analyses de point d'intérêt. Cette recherche a notamment pu mettre en évidence dans quels contextes on constate davantage un alignement entre les intentions de planification territoriale et les priorités des acteur.trices du développement immobilier et inversement, quels facteurs semblent contribuer à un décalage plus important entre ceux-ci. Dans cette dernière section, nous discuterons de nos résultats en fonction de deux perspectives, soit : l'alignement de facteurs et d'intérêt expliquant l'attrait des acteur.trices de l'immobilier pour les périphéries; et les succès et limites de la stratégie TOD dans le Grand Montréal. Nous terminerons en ouvrant la discussion sur les tendances émergentes et les perspectives futures.

L'attrait pour le développement immobilier en périphérie

D'abord, nous avons pu constater que, comme dans les quartiers de l'Agglomération de Montréal (Gaudreau et al., 2021), quelques grandes firmes de développement produisent désormais la majorité des logements situés dans les projets immobiliers de plus de trois étages et de plus de cinquante unités dans les périphéries. Au

niveau de l'investissement immobilier, selon les personnes interviewées, étant donné la dépendance à l'investissement privé et institutionnel et les nouvelles structures de financement menant généralement à la création d'une société en commandite (SEC) pour chaque projet, les préférences et les échéanciers des investisseur.euses exercent une influence significative sur le développement immobilier. Toutefois, inspiré du travail effectué par St-Hilaire, Brunila et Wachsmuth (2023) sur l'île de Montréal, une étude ultérieure sera nécessaire pour analyser les structures d'actionnariat dans le Grand Montréal en combinant les informations du rôle foncier aux données du Registraire des entreprises du Québec.

Ensuite, notre étude constate qu'à l'échelle du Grand Montréal, les deux tiers des logements de l'échantillon sont localisés sur des terrains précédemment vacants. Cela suggère que la disponibilité de terrains vacants est déterminante dans la localisation des projets immobiliers de haute et moyenne densité et que la densification semble surtout procéder au gré des opportunités foncières. Qui plus est, un alignement entre les intérêts des municipalités périurbaines, des investisseur.euses et des promoteur.trices contribue à créer un environnement propice aux grands projets immobiliers en périphérie. Pour répondre aux exigences du PMAD, augmenter leur assiette fiscale et renouveler leur stock de logements, les municipalités périurbaines ont tout avantage à créer un environnement favorable au développement immobilier de haute densité et de grande envergure. Comme l'ont exprimé plusieurs personnes interviewées, en vue de recevoir des projets répondant aux attentes et d'une émission rapide des permis, les municipalités de la périphérie de Montréal tendent à adopter une stratégie d'accompagnement des promoteur.trices qui va au-devant des soumissions de pro-

jet. Du point de vue des promoteur.trices, étant donné les priorités et échéanciers relativement courts des investisseur.euses et les taux d'intérêt élevés, la plupart des personnes interviewées ont relaté qu'elles priorisaient généralement des terrains pouvant être développés rapidement, à plus faible coût, sans trop de risque et avec une gestion de chantier plus simple. Dans ce contexte, les grands terrains vacants constituent un lieu privilégié pour plusieurs projets de haute densité dans le Grand Montréal tant du point de vue des municipalités, que des investisseur.euses et des promoteur.trices.

Sur la base de notre échantillon et de nos entretiens, il semble donc nécessaire de nuancer l'analyse simpliste souvent présentée dans les médias selon laquelle le déplacement du développement immobilier des quartiers centraux et péri-centraux vers les périphéries est entièrement dû aux exigences réglementaires plus contraignantes des arrondissements montréalais. À notre avis, ce déplacement de l'activité immobilière relève d'un alignement de facteurs et d'intérêts qui participent à créer un environnement propice aux grands projets immobiliers de haute et moyenne densité dans les périphéries du Grand Montréal depuis quelques années.

Les succès et limites de la stratégie TOD

Selon les écrits mobilisés dans la première partie de ce rapport, trois éléments semblent nécessaires pour attirer le développement immobilier en zone TOD, soit : 1) un système de transport collectif de qualité; 2) des usagers de transport collectif et; 3) une dynamique commerciale de proximité (Agustini et West, 2023; Dong, 2016; Higgins et Kanaroglou, 2018; Loukaitou-Sideris, 2010). Sans revenir en détail sur les lacunes de la stratégie TOD dans les banlieues du Grand Montréal (Maulat, 2016), il convient de rappeler qu'outre les environs des dernières stations de métro et, plus récemment, autour les nouvelles stations du REM, les zones TOD périurbaines ne possèdent pas d'accès au transport collectif de qualité, ni une forte présence d'usagers du transport collectif. Puis, outre aux alentours du métro Longueuil, les TOD périurbains présentent un degré d'accessibilité piétonne aux commerces

et services extrêmement faible (Birkenfeld et al., 2023; CMM, 2023, p. 12), des constats partagés par les analyses effectuées dans le cadre de ce rapport.

La question était donc plutôt de savoir comment le développement immobilier et la densification se sont récemment déployés dans le Grand Montréal, en reconnaissance du fait que les zones TOD périurbaines présentent ces lacunes. Notre objectif était ici surtout d'informer les ajustements futurs de la stratégie d'encadrement du développement immobilier dans la CMM en reconnaissance du fait que son succès dépend fortement de la capacité d'identifier les secteurs à fort potentiel et d'attirer l'investissement privé dans des secteurs jugés prioritaires.

En analysant les projets immobiliers récents dans les périphéries du Grand Montréal, nous avons pu constater que depuis 2016, les zones TOD comprenant un PPU attirent surtout les grands et très grands projets immobiliers. En particulier, les zones TOD possédant un accès à une station de métro ou de REM à Longueuil, Laval et Brossard, de même qu'à LaSalle présentent une forte concentration de grands et très grands projets immobiliers de haute densité. Cela pourrait indiquer que seules les plus grandes firmes ont le désir et la capacité d'investir dans ces secteurs, une tendance qui devrait se renforcer si l'on se fit aux phénomènes observés dans les quartiers centraux de Montréal (Gaudreau et al., 2021; St-Hilaire et al., 2023). Nous avons aussi pu constater que les zones TOD ont généralement une meilleure accessibilité aux commerces et services, ce qui pourrait indiquer l'émergence de centralités. Toutefois, l'analyse des formes commerciales révèle que ceux-ci sont presque entièrement destinés à une clientèle motorisée, faisant ainsi écho au « paradoxe de l'intensification » décrit par Melia et coauteurs (2011) et à l'expérience de Toronto (Filion et Saboonian, 2019; Moos et al., 2018).

En dehors des zones TOD avec accès à un transport sur rail à haute fréquence, on peut aussi noter le développement du secteur du PPU du ruisseau de feu à Terrebonne où sont localisés les projets de District Union. Ce cas

est intéressant en cela que malgré et peut-être en raison d'une certaine distance avec la station de train de Terrebonne qui est encadrée par l'autoroute 640 et un quartier de maisons unifamiliales, la Ville semble avoir réussi à attirer une masse critique de développement immobilier, d'emplois et de commerces dans un secteur adjacent à la station. Cet exemple illustre à notre avis qu'une interprétation moins rigide de la stratégie TOD par les municipalités peut être préférable lorsqu'elle permet d'attirer davantage de développement immobilier tout en favorisant une meilleure synergie entre les fonctions.

Autrement, comme la plupart des zones TOD périurbaines ne remplissant pas les trois prérequis pour attirer le développement, il n'est pas surprenant que la densification semble procéder de manière plutôt fragmentée, en fonction des terrains vacants disponibles et de la proximité des autoroutes. En effet, notre échantillon suggère que la majorité du développement immobilier de plus de cinquante logements et de plus de trois étages a eu lieu dans des secteurs plus excentrés et dépendants à l'automobile, souvent hors zone TOD, et sans PPU en vigueur. De fait, du point de vue des promoteur.trices et investisseur.es, l'avantage comparatif des densités supérieures permises de plein droit en zones TOD où un PPU est en vigueur peut sembler limité face à la possibilité de développer de grands terrains inoccupés à faible coût ailleurs sur le territoire. Autrement dit, à l'heure actuelle, la densification semble uniquement se concentrer en zone TOD lorsque certains prérequis sont présents, autrement les tendances de développement s'alignent aux préférences des promoteur.trices et investisseur.es. Ces résultats rejoignent ainsi globalement les conclusions de Filion, Leanage et Harun (2020) sur les tendances de développement du Grand Toronto.

Ensuite, nos résultats font aussi écho aux craintes émises par de précédentes recherches (Cournoyer-Gendron, 2017; Roy-Baillargeon, 2017) qui considéraient que l'adoption du PMAD a été l'occasion pour certaines municipalités de favoriser le développement de nouveaux secteurs sous le couvert de l'appellation TOD, et ce, malgré leur potentiel limité pour renforcer ou générer de

nouvelles centralités. C'est notamment le cas des zones TOD comprises entre des milieux agricoles, des autoroutes ou des secteurs de maisons isolées et en rangées (ex. Mascouche, Vaudreuil-Dorion, Candiac, Lachenaie). En analysant les tendances récentes, notre étude a aussi permis de constater que plusieurs nouveaux développements hors zone TOD et sans PPU se font à la limite des périmètres d'urbanisation et sans accès au transport collectif (ex. les projets Cloria et les quartiers Urbanova, Luxxcité et SkyBlü). Ces milieux présentent peu de potentiel de correspondre à l'idéal des milieux de vie complet tel qu'énoncé dans le PMAD sans empiéter davantage sur les milieux agricoles et naturels. Malgré le fait que ces secteurs sont relativement denses, étant donné l'absence de transport collectif, à l'heure actuelle, les choix résidentiels et l'offre commerciale se structurent entièrement autour de l'automobile et comme l'ont démontré plusieurs études, il est beaucoup plus difficile d'encourager le transfert modal une fois les pratiques sociales et spatiales établies (Moos et al., 2018; Tao et Cao, 2024).

La nouvelle approche du PMADR

Avec l'adoption de la version révisée du PMAD (PMADR) (CMM, 2024), en sus de la stratégie TOD, la CMM privilégie désormais une planification intégrée de l'aménagement et du transport (PIAT) s'exprimant au travers de corridors aménagement-transport (CAT) et d'espaces stratégiques de redéveloppement (ESR). Comparativement au modèle TOD concentrique qui s'adapte mal aux réalités de la banlieue montréalaise où les stations de transport collectif sont souvent situées en bordure d'autoroutes et où les quartiers de faible densité entourent généralement déjà ces espaces, limitant ainsi les opportunités de redéveloppement, les CAT et les ESR semblent présenter certains avantages. En effet, pour l'instant, les CAT et ESR visent surtout à soutenir le (re)développement des secteurs où se trouvent des emprises commerciales possédant de vastes espaces de stationnement. Cette stratégie semble donc plus en phase avec les tendances de (re)développement observées ailleurs où la densification semble surtout procéder au gré des opportunités foncières identifiées par

le secteur privé le long des axes de transport (Agustini et West, 2023; Fillion et al., 2020). Au risque d'arriver à nouveau à un résultat mitigé en tentant d'attirer l'investissement immobilier dans des secteurs présentant peu d'attraits, nous espérons qu'au cours de l'exercice de conformité avec le PMAD révisé, les municipalités périurbaines prendront acte du fossé entre le concept initial du TOD et les tendances de développement observées et prioriseront des secteurs où certains prérequis essentiels au succès d'une telle stratégie sont déjà présents (Bolleter et Ramalho, 2020; Dong, 2016; Loukaitou-Sideris, 2010).

Tendances émergentes et prochaines étapes

Ce projet nous a aussi permis de documenter trois tendances émergentes qui méritent d'être approfondies tant dans le milieu de la recherche que du côté des élu.es et urbanistes. D'abord, nous avons noté l'existence d'un marché des condominiums locatifs et de publicités immobilières ciblant spécifiquement le marché des investisseurs.euses dans les propriétés secondaires. L'apparition de ce marché pourrait indiquer que les projets en condominium ont de la difficulté à atteindre leurs objectifs de prévente, les incitant ainsi à recourir à cette tactique. Bien que ce genre de pratique relève de décisions de la Banque centrale et du gouvernement fédéral ayant favorisé les propriétaires existants (August et al., 2023), l'effet spatial de celles-ci varie en fonction du contexte. Si l'on se fit à l'expérience de Toronto où l'industrie immobilière s'est structurée en fonction de ce marché, on pourrait s'attendre à ce que ce type de pratique participe à une augmentation du prix d'accès à la propriété de même qu'à une hausse du coût du logement locatif, car dans le contexte de taux de vacances extrêmement bas, ces unités finissent par agir comme valve de sûreté du marché locatif (CMHC, 2024; Grisdale et Walks, 2022). Sur le long terme, selon l'expérience de Toronto rapporté par CBC News (2025), les micro-unités construites dans ce type de projet ont souvent de la difficulté à trouver un propriétaire-occupant intéressé. Néanmoins, réglementer ce marché va au-delà des compétences traditionnellement associées à la CMM et aux municipalités. Un

monitorage du phénomène semble cependant nécessaire du côté de la CMM et des MRC. Puis, le gouvernement provincial pourrait déjà étudier les possibilités qui s'offrent à lui pour prévenir les effets négatifs associés à l'émergence de ce marché. Si aucune action n'est mise en place, dans quelques années, le Grand Montréal pourrait se retrouver avec un large stock de logements inabordables et peu désirables sur le marché, comme c'est le cas dans certains secteurs de Toronto et de Vancouver.

Deuxièmement, l'émergence d'un marché visant une clientèle de « retraités 55+ » pourrait poser problème en raison de la localisation et des caractéristiques des projets. De manière générale, les locataires aînés repoussent au plus tard le déménagement hors de leur propriété, une tendance qui s'est accentuée avec la COVID (Lord et al., 2024), comme en témoigne le déclin généralisé des RPA ici et ailleurs (Bowyer et al., 2024). La difficulté grandissante à utiliser l'automobile et la renonciation ou la perte éventuelle du permis de conduire nécessitent des adaptations importantes pour les personnes âgées. Dans ce contexte, il serait bénéfique que les projets ciblant cette population soient localisés dans des secteurs présentant un bon niveau d'accessibilité au transport en commun et aux services et commerces de proximité, ce qui n'est pas toujours le cas à l'heure actuelle selon les projets couverts dans notre échantillon. Aussi, dans le cadre d'étude ultérieure, l'OIC s'intéressera spécifiquement à ce nouveau marché. En attendant, les municipalités, MRC et la CMM devraient aussi tenter de suivre le phénomène dans le but d'anticiper les besoins à venir dans les secteurs où ces projets se concentrent.

Pour la suite, nous voyons aussi plusieurs possibilités de produire des analyses pertinentes pour la Communauté métropolitaine de Montréal et pour les municipalités en combinant notre base de données à d'autres sources d'information telles que le rôle foncier et les données sur les permis de construction. Une analyse des structures d'actionnariat par le Registre des entreprises du Québec permettrait aussi d'identifier les acteurs impliqués dans le financement, la possession et la gestion des immeubles. En

reconstruisant l'arbre d'actionnariat des projets, nous aurions une meilleure idée de l'influence de l'investissement immobilier privé dans les tendances récentes observées dans le développement immobilier dans le Grand Montréal. De même, il serait pertinent de combiner notre base de données aux données du rôle foncier dans une perspective longitudinale pour avoir une idée plus précise de l'impact différencié des projets immobiliers sur les valeurs des immeubles adjacents selon un ensemble de caractéristiques précises.

En conclusion, nous espérons que ces constats sauront informer les modifications réglementaires à venir suite à l'adoption du PMADR et soutenir les nouvelles tâches de monitoring attribuées à la CMM. Nous avons comme objectif de faire de la mise à jour de notre base de données sur le développement immobilier une des missions permanentes de l'Observatoire. Sur le long terme, le maintien et la bonification de cette base de données permettront d'asseoir des analyses plus poussées en permettant d'analyser le rôle de variables précises sur les tendances de développement dans une perspective comparative et historique.

Références



Références

- Aalbers, M. B. (2020). Financial geography III: The financialization of the city. *Progress in human geography*, 44(3), 595607.
- Agustini, K. A. V. et West, S. E. (2023). Redevelopment along arterial streets: The effects of light rail on land use change. *Real Estate Economics*, 51(4), 891930. <https://doi.org/10.1111/1540-6229.12407>
- August, M., Cohen, D. et Rose nman, E. (2023). Walls of capital: quantitative easing, spatial inequality, and the winners and losers of Canada's pandemic-era housing market. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 16(1), 225238. <https://doi.org/10.1093/cjres/rsac040>
- Beaudet, G. (2021). Banlieue, dites-vous ? La suburbanisation dans la région métropolitaine de Montréal. Presses de l'Université Laval.
- Behrens, K., Julien, M. et Mayneris, F. (2020). Analyse de la gentrification urbaine dans l'agglomération de Montréal et regard particulier sur les secteurs traversés par la ligne rose. CIRANO. <https://cirano.qc.ca/files/publications/2020RP-36.pdf>
- Bélanger, H. (2010). Pour qui et à qui ce parc? Gentrification et appropriation de l'espace public dans l'arrondissement du Sud-Ouest de Montréal (Canada). *Lien social et Politiques*, (63), 143154.
- Bérubé, H. (2017). Vendre la banlieue aux Montréalais : discours et stratégies publicitaires, 1950-1970. *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 71(12), 83112. <https://doi.org/10.7202/1042788ar>
- Birkenfeld, C., Victoriano-Habit, R., Alousi-Jones, M., Soliz, A. et El-Geneidy, A. (2023). Who is living a local lifestyle? Towards a better understanding of the 15-minute-city and 30-minute-city concepts from a behavioural perspective in Montréal, Canada. *Journal of Urban Mobility*, 3, 100048. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2023.100048>
- Bolleter, J. et Ramalho, C. E. (2020). Transit-Oriented Development (TOD) and Its Problems. Dans J. Bolleter et C. E. Ramalho (dir.), *Greenspace-Oriented Development: Reconciling Urban Density and Nature in Suburban Cities* (p. 1339). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-030-29601-8_2
- Bowyer, Z., Rasmussen, G. et Tenenbaum, S. (2024). Investor Survey and Trends Report: U.S. Senior Living & Care | US. Cushman & Wakefield. <https://www.cushmanwakefield.com/en/unit-ed-states/insights/senior-living-and-care-investor-survey-and-trends-report>
- Canada. (2022). Le Quotidien — La croissance et l'étalement des grands centres urbains du Canada se poursuivent. Statistics Canada. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/220209/dq220209b-fra.htm>
- CBC News. Why is rent falling in Canada's most expensive cities? (2025, 22 janvier). Dans About that. https://www.youtube.com/watch?v=lc8_dTeYqBc
- Cervero, R. et Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), 199219. [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(97\)00009-6](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(97)00009-6)
- Cervero, R., Sarmiento, O. L., Jacoby, E., Gomez, L. F. et Neiman, A. (2009). Influences of Built Environments on Walking and Cycling:

- Lessons from Bogotá. *International Journal of Sustainable Transportation*, 3(4), 203226. <https://doi.org/10.1080/15568310802178314>
- CMHC. (2024). Rental Market Report - January 2024. Canada Mortgage and Housing Corporation.
- CMM. (2020). La construction dans le Grand Montréal : 210 grands chantiers en cours et plus de 11 G\$ en permis de bâtir en 2019 (no 41). CMM. <https://observatoire.cmm.qc.ca/perspective-grand-montreal-no41/>
- CMM. (2022). Portrait de l'habitation dans le Grand Montréal (no 10). Communauté Métropolitaine de Montréal. https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2022/11/Politique_habitation_2022-11-24.pdf
- CMM. (2023). Les cibles du PMAD Bilan 2023 (no 11). Communauté Métropolitaine de Montréal. https://observatoire.cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2023/05/2023-05-05_CahiersMetropolitains-no11_F.pdf
- CMM. (2024). Projet de PMAD Révisé - Agir ensemble pour un aménagement durable. Communauté Métropolitaine de Montréal. https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2024/09/PMADR_SecondProjet_NON-EN-VIGUEUR.pdf
- CMM. (2025). Bilan 2024 des mises en chantier résidentielles dans le Grand Montréal. Communauté Métropolitaine de Montréal. <https://observatoire.cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2025/05/20250507noteMisesenchantier.pdf>
- Cournoyer-Gendron, M. (2017). The Transit-Oriented Development Model in Montreal (Canada): Mobilizing a Concept and Negotiating Urban Development at the Local and Metropolitan Scale. *Environnement Urbain / Urban Environment*, (Volume 12). <https://journals.openedition.org/eue/1871?lang=en>
- Darchen, S. et Poitras, C. (2018). Accommodating densification and social sustainability in the inner city: Case study of Griffintown in Montreal. Dans *Compulsory Property Acquisition for Urban Densification* (p. 6780). Routledge.
- Darchen, S. et Poitras, C. (2020). Delivering social sustainability in the inner-city: the transformation of South-West Montreal, Quebec (Canada). *Local Environment*, 25(4), 305319. <https://doi.org/10.1080/13549839.2020.1744117>
- Dong, H. (2016). If You Build Rail Transit in Suburbs, Will Development Come? *Journal of the American Planning Association*, 82(4), 316326. <https://doi.org/10.1080/01944363.2016.1215258>
- Dushina, A., Paulhiac, F. et Scherrer, F. (2015). Le TOD comme instrument territorial de la coordination entre urbanisme et transport : le cas de Sainte-Thérèse dans la région métropolitaine de Montréal. *Flux*, (101102), 6981.
- Feldman, S., Lewis, P. et Schiff, R. (2012). Transit-oriented Development in the Montreal Metropolitan Region: Developer's Perceptions of Supply Barriers. *Canadian Journal of Urban Research*, 21(2), 2544.
- Filion, P., Leanage, N. et Harun, R. (2020). Residential Intensification at the Interface of Market-Driven Development and Planning: Uneven Residential Intensification Outcomes in Toronto. *Urban Policy and Research*, 38(4), 307320. <https://doi.org/10.1080/08111146.2020.1824906>
- Filion, P. et Saboonian, S. (2019). Large multi-functional suburban centres and the transformation of the suburban realm. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 12(3), 296319. <https://doi.org/10.1080/17549175.2019.1576759>
- Gaudreau, L., Fauveaud, G. et Houle, Marc-André. (2021). L'immobilier, moteur de la ville néolibérale. Promotion résidentielle et production urbaine à Montréal. Collectif de recherche et d'Action sur l'Habitat (CRACH). https://archipel.uqam.ca/13870/1/ImmobilierMoteurVilleNeoliberale_GaudreauFaveaudHoule_2021_2.pdf
- Gaudreau, L., Houle, M.-A. et Fauveaud, G. (2021). L'action des promoteurs immobiliers dans le processus de gentrification du Sud-Ouest de Montréal. *Recherches sociographiques*, 62(1),

121147. <https://doi.org/10.7202/1082615ar>

Gordon, D. L. A. (2022). The Canadian Dream? Growth Trends in Canada's Suburban and Urban Neighbourhoods. Dans *Suburbia in the 21st Century*. Routledge.

Grisdale, S. et Walks, A. (2022). Rise Overrun: Condoization, Gentrification, and the Changing Political Economy of Renting in Toronto. *Urban Planning*, 7(4), 229244. <https://doi.org/10.17645/up.v7i4.5742>

Gurran, N. et Bramley, G. (2017). *Urban Planning and the Housing Market*. Palgrave Macmillan UK. <https://doi.org/10.1057/978-1-137-46403-3>

Hale, C. (2014). TOD Versus TAD: The Great Debate Resolved...(?). *Planning Practice & Research*, 29(5), 492507. <https://doi.org/10.1080/02697459.2012.749056>

Higgins, C. et Kanaroglou, P. (2017). Rapid Transit, Transit-oriented Development, and the Contextual Sensitivity of Land Value Uplift in Toronto. *Urban Studies*, 55. <https://doi.org/10.1177/0042098017712680>

Ibraeva, A., de Almeida Correia, G. H., Silva, C. et Antunes, A. P. (2020). Transit-oriented development: A review of research achievements and challenges. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 132, 110130.

Laviolette, J., Morency, C. et Waygood, E. O. D. (2020). Persistance de l'automobilité ? Analyse en trois perspectives. *Flux*, 119120(1), 142172.

Lee, Y. et Guhathakurta, S. (2018). An analysis of the effects of suburban densification on vehicle use for shopping: Do existing residents respond to land-use changes in the same way as recent movers? *Journal of Transport Geography*, 68, 193204.

Lord, S., Alves de Souza, M., Schnepf, E., Bou-tas, A. et Negron-Poblete, P. (2024). Quand la diversité culturelle des territoires métropolitains avance en âge. Est-ce que la forme urbaine des territoires influence le risque d'exclusion ? *Revue*

Interventions économiques. Papers in Political Economy, (71). <https://doi.org/10.4000/11qwi>

Loukaitou-Sideris, A. (2010). A New-found Popularity for Transit-oriented Developments? Lessons from Southern California. *Journal of Urban Design*, 15(1), 4968. <https://doi.org/10.1080/13574800903429399>

Maulat. (2016). Planifier et produire le TOD dans les banlieues du Grand Montréal. Observatoire Ivanhoé Cambridge. <https://observatoire-ivanhoe-cambridge.umontreal.ca/publication/planifier-et-produire-le-tod-dans-les-banlieues-du-grand-montreal-juliette-maulat-2016/>

Maulat, J., Paulhiac-Scherrer, F. et Scherrer, F. (2021). Public policy tools to implement transit-oriented development: The case of the Montreal city-region. *Canadian Journal of Urban Research*, 30(1), 8498.

Melia, S., Parkhurst, G. et Barton, H. (2011). The paradox of intensification. *Transport Policy*, 18(1), 4652. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2010.05.007>

Moos, M., Kramer, A., Williamson, M., Mendez, P., McGuire, L., Wyly, E. et Walter-Joseph, R. (2015). More continuity than change? Re-evaluating the contemporary socio-economic and housing characteristics of suburbs. *Canadian Journal of Urban Research*, 24(2), 64.

Moos, M., Woodside, J., Vinodrai, T. et Yan, C. (2018). Automobile Commuting in Suburban High-Rise Condominium Apartments: Examining Transitions toward Suburban Sustainability in Toronto. *Urban Planning*, 3(4), 1528. <https://doi.org/10.17645/up.v3i4.1645>

Paulhiac Scherrer, F. (2019). Assessing Transit-Oriented Development Implementation in Canadian Cities: An Urban Project Approach. *Journal of Planning Education and Research*, 39(4), 469481. <https://doi.org/10.1177/0739456X19873942>

Renne, J. L. (2009). From transit-adjacent to transit-oriented development. *Local Environment*,

14(1), 115.

Global Financial Crisis. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38(1), 256284. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2012.01184.x>

Roy-Baillargeon, O. (2017). Le TOD contre la ville durable? Utiliser le transport collectif pour perpétuer le suburbanisme dispersé dans le Grand Montréal. *Environnement Urbain / Urban Environment*, (Volume 12). <https://journals.openedition.org/eue/1876>

Searle, G. et Filion, P. (2011). Planning Context and Urban Intensification Outcomes: Sydney versus Toronto. *Urban Studies*, 48(7), 14191438. <https://doi.org/10.1177/0042098010375995>

Simard, M. (2023). La controverse sur la densification au Québec : un choc des valeurs sur la forme de l'habitat et des milieux de vie. *Revue Organisations & territoires*, 31, 111127. <https://doi.org/10.1522/revueot.v31n3.1523>

Soliz, A., Rodrigue, L., Peaker, C., Bernard, I. et El-Geneidy, A. (2023). Zoning In on Transit-Oriented Development. *Journal of the American Planning Association*, 0(0), 118. <https://doi.org/10.1080/01944363.2023.2239771>

St-Hilaire, C., Brunila, M. et Wachsmuth, D. (2023). High Rises and Housing Stress. *Journal of the American Planning Association*, 0(0), 115. <https://doi.org/10.1080/01944363.2022.2126382>

Tao, T. et Cao, J. (2024). Ineffective built environment interventions: How to reduce driving in American suburbs? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 179, 103924. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103924>

Thomas, R. et Bertolini, L. (2017). Defining critical success factors in TOD implementation using rough set analysis. *Journal of Transport and Land Use*, 10(1), 139154.

Van Neste, S. L. et Royer, J.-P. (2022). Contested densification: Sustainability, place and expectations at the urban fringe. *Frontiers in Sustainable Cities*, <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/frsc.2022.975130>

Walks, A. (2014). Canada's Housing Bubble Story: Mortgage Securitization, the State, and the