



LE LOGEMENT EN JEU

Comment le transport collectif peut à résoudre la crise du logement au Canada.

Remerciements

L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) souhaite remercier les 96 organisations, soit des agences de transport, des municipalités, des gouvernements provinciaux, le gouvernement fédéral, des promoteurs, des organismes communautaires et du milieu universitaire, qui ont apporté leur expertise sur les recommandations de politiques décrites dans ce rapport. Pour la liste complète des parties prenantes ayant participé et des membres du conseil consultatif de projet, veuillez-vous référer à la section 2.0 Méthodologie.

PERSONNEL DE L'ACTU

Simon Minelli

Directeur, Recherche, services techniques et programmes de l'industrie
minelli@cutaactu.ca

Jon MacMull

Directeur, Communications et Affaires Publiques
macmull@cutaactu.ca

ÉQUIPE DE PROJET

CHEF DE PROJET

David Cooper MPL., MCIP, RPP

Principal, Leading Mobility Consulting
david@leadingmobility.com

CONSEILLER STRATÉGIQUE

Don Iveson

Ancien président du Caucus des maires des grandes villes de la Fédération canadienne des municipalités, maire de la Ville d'Edmonton (2013-2021)

ÉQUIPE TECHNIQUE

Julianna Charchun

Alex Gaio

William Li

Ce rapport a été élaboré dans le cadre du programme La mobilité dans la ville du futur de Leading Mobility Consulting.

SOUTIEN À LA FACILITATION

Aucoin Stratégie & Communication

Julie Dionne

Leading Housing Consulting

Matthew Derohanessian

Toop Consulting

Traxxion Stratégies



Ce rapport a-t-il été utile ? Faites-le nous savoir!

Si vous utilisez ce rapport pour appuyer les objectifs stratégiques de votre organisation, l'ACTU aimerait le savoir. Cela nous permettra de comprendre la portée et l'impact de nos publications.

Vous pouvez nous le faire savoir par courriel : techservices@cutaactu.ca

Illustration de la couverture par Daniel Downey

Sommaire des recommandations



1: ACTIVER LES TERRAINS

- Faciliter l'acquisition des terrains pour des aménagements axés sur le transport collectif (AATC)
- S'attaquer à la spéculation visant les terrains AATC
- Prioriser l'intensification des zones où le transport collectif est accessible



2: FAIRE ÉVOLUER LE MANDAT DES AGENCES DE TRANSPORT

- Développer les terrains du transport collectif
- Bâtir sur les stationnements incitatifs
- Bâtir au-dessus des stations
- Créer un indice d'abordabilité du logement et du transport



3: GARANTIR L'INCLUSION

- Prioriser les logements locatifs et hors marché à proximité du transport collectif
- Empêcher les déménagements reliés au transport collectif.



4: RATIONALISER LES PROCESSUS D'APPROBATION

- Prioriser les demandes d'AATC
- Rezoner proactivement
- Réformer les mécanismes d'appel
- Maintenir les redevances d'aménagement pour le transport collectif.



5: MAXIMISER LES INVESTISSEMENTS

- Encourager la collaboration régionale
- Allouer les fonds en se basant sur la performance
- Étudier les prêts hypothécaires adaptés à l'efficacité de l'emplacement
- Répondre aux inquiétudes sur les coûts d'exploitation du transport collectif

Table des matières

Résumé	iv
1.0 Préparer le terrain	8
La crise du logement au Canada : Comment en sommes-nous arrivés là ?	9
Quel est donc le problème ? Clarté des rôles, coordination et financement prévisible	16
Le nouveau Fonds permanent pour le transport en commun	18
Abordabilité, logement et crises climatiques : Dans tous les cas, la solution réside dans l'amélioration du transport collectif	19
2.0 Méthodologie	22
3.0 Recommandations de politiques	26
Thème 1 : Activer les terrains	27
Thème 2 : Faire évoluer le mandat des agences de transport pour y inclure l'augmentation de l'offre et de l'accessibilité des logements	32
Thème 3 : Assurer l'inclusivité	40
Thème 4 : Rationaliser les processus d'approbation	44
Thème 5 : Maximiser les investissements	49
4.0 Mise en œuvre par niveau de gouvernement	58
5.0 Conclusion	62
Références	64



Résumé

Le transport et le logement sont deux des principaux générateurs de coût auxquels sont confrontées les familles canadiennes. Le climat économique actuel, aggravé par un problème notable d'offre de logements, a entraîné une crise de l'abordabilité au Canada, en particulier dans le sillage de la pandémie. Le besoin continu du Canada d'attirer et de retenir les talents ne fait qu'exacerber le problème. Plus précisément, les objectifs du Canada en matière d'immigration et ses aspirations économiques ne pourront être atteints si les modes de développement ne sont pas modifiés pour favoriser une installation réussie et la mobilité de la main-d'œuvre. Enfin, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, en particulier dans le secteur des transports, reste un facteur essentiel dans la lutte contre la crise climatique actuelle.

Dans un même temps, le gouvernement fédéral a récemment fait part de son intérêt à lier le financement du transport collectif aux résultats en matière d'offre de logements. Cette démarche s'inscrit sans doute dans le cadre d'un effort plus large visant à résoudre la crise du logement au Canada, alors que les coûts d'accession à la propriété et les loyers moyens ont augmenté beaucoup plus rapidement que les revenus des ménages.

En général, la planification du logement et la planification du transport collectif n'ont pas été menées de manière intégrée. Cette situation est en train de changer dans certaines villes et régions, mais la tendance dominante depuis la Seconde Guerre mondiale est que de nombreux Canadiens s'éloignent des quartiers centraux, desservis par du transport collectif fréquent, à la recherche d'un logement plus abordable, se retrouvant loin des lieux d'emploi et d'autres commodités, et dans des quartiers où les services de transport collectif sont limités. Plus récemment, les agences de transport ont encore du mal à se remettre de la pandémie ; de nombreuses lignes de transport rapide ayant bénéficié d'investissements importants de la part du gouvernement opèrent avec un nombre insuffisant de passagers. Un moyen efficace de remédier à cette inadéquation serait de construire davantage de logements à proximité du transport collectif, afin que davantage de Canadiens puissent accéder à des moyens de transport abordables et à faible émission de carbone, et que la société puisse bénéficier de meilleurs retours sur les investissements nécessaires en infrastructures de transport collectif.

Ce rapport présente 17 recommandations pour tous les niveaux de gouvernement, ainsi qu'aux agences de transport, sur la manière de mieux intégrer le transport collectif et l'offre de logements. Ces recommandations ont été élaborées dans le cadre d'un processus national d'engagement multisectoriel avec des planificateurs municipaux, des gestionnaires de transport collectif, des fournisseurs de logements, des promoteurs, des fonctionnaires provinciaux et d'autres intervenants clés de partout au Canada.



Les recommandations sont les suivantes :

- **Activer les terrains** en facilitant l'acquisition par les municipalités de terrains autour des stations de transport collectif, en s'attaquant à la spéculation à proximité, et en donnant la priorité à l'intensification dans les zones où le transport collectif est déjà accessible ;
- **Faire évoluer le mandat des agences de transport** pour qu'elles encouragent de manière proactive le développement de logements sur les terrains dédiés au transport collectif, y compris les stationnements incitatifs et directement au-dessus des stations de transport collectif en construisant par-dessus, et pour qu'elles jouent un rôle plus important dans la promotion de l'intégration du transport collectif et du logement au sein de leurs municipalités respectives ;
- **Garantir l'inclusion** en incitant les promoteurs à donner la priorité aux logements locatifs et aux logements hors marché dans les zones accessibles par transport collectif, ainsi qu'en s'attaquant au problème des déménagements reliés au transport collectif ;
- **Rationaliser les processus d'approbation** afin d'accélérer la construction d'aménagements axés sur le transport collectif (AATC), notamment en donnant la priorité aux demandes de ce type, en réagissant proactivement et en réformant les mécanismes d'appel ; et
- **Maximiser les investissements** en encourageant la collaboration intermunicipale, en utilisant une allocation basée sur la performance, en explorant les prêts hypothécaires adaptés à l'efficacité de l'emplacement et en répondant aux préoccupations concernant les coûts d'exploitation du transport collectif reliés à l'expansion des réseaux.

Prise ensemble, la mise en œuvre de ces recommandations créera des communautés plus durables, inclusives et prospères, où les familles pourront se permettre de vivre à proximité du transport collectif et d'accéder facilement aux emplois et aux autres services. L'augmentation de l'offre de logements et de l'utilisation du transport collectif sont les principaux résultats, mais ces recommandations sont également conçues pour répondre aux besoins en matière d'accessibilité, d'équité et d'atténuation des effets du changement climatique.

Depuis des générations, le transport collectif relie nos villes. Les recommandations de ce rapport vont encore plus loin en démontrant que le transport collectif peut également jouer un rôle central dans l'aménagement de nos villes afin de répondre aux défis urgents, aujourd'hui et à l'avenir.



NAME	NO	NAME	NO	NAME	NO	NAME	NO
ABDULLAH	101	ABDULLAH	102	ABDULLAH	103	ABDULLAH	104
ABDULLAH	105	ABDULLAH	106	ABDULLAH	107	ABDULLAH	108
ABDULLAH	109	ABDULLAH	110	ABDULLAH	111	ABDULLAH	112
ABDULLAH	113	ABDULLAH	114	ABDULLAH	115	ABDULLAH	116
ABDULLAH	117	ABDULLAH	118	ABDULLAH	119	ABDULLAH	120
ABDULLAH	121	ABDULLAH	122	ABDULLAH	123	ABDULLAH	124
ABDULLAH	125	ABDULLAH	126	ABDULLAH	127	ABDULLAH	128
ABDULLAH	129	ABDULLAH	130	ABDULLAH	131	ABDULLAH	132
ABDULLAH	133	ABDULLAH	134	ABDULLAH	135	ABDULLAH	136
ABDULLAH	137	ABDULLAH	138	ABDULLAH	139	ABDULLAH	140
ABDULLAH	141	ABDULLAH	142	ABDULLAH	143	ABDULLAH	144
ABDULLAH	145	ABDULLAH	146	ABDULLAH	147	ABDULLAH	148
ABDULLAH	149	ABDULLAH	150	ABDULLAH	151	ABDULLAH	152
ABDULLAH	153	ABDULLAH	154	ABDULLAH	155	ABDULLAH	156
ABDULLAH	157	ABDULLAH	158	ABDULLAH	159	ABDULLAH	160
ABDULLAH	161	ABDULLAH	162	ABDULLAH	163	ABDULLAH	164
ABDULLAH	165	ABDULLAH	166	ABDULLAH	167	ABDULLAH	168
ABDULLAH	169	ABDULLAH	170	ABDULLAH	171	ABDULLAH	172
ABDULLAH	173	ABDULLAH	174	ABDULLAH	175	ABDULLAH	176
ABDULLAH	177	ABDULLAH	178	ABDULLAH	179	ABDULLAH	180
ABDULLAH	181	ABDULLAH	182	ABDULLAH	183	ABDULLAH	184
ABDULLAH	185	ABDULLAH	186	ABDULLAH	187	ABDULLAH	188
ABDULLAH	189	ABDULLAH	190	ABDULLAH	191	ABDULLAH	192
ABDULLAH	193	ABDULLAH	194	ABDULLAH	195	ABDULLAH	196
ABDULLAH	197	ABDULLAH	198	ABDULLAH	199	ABDULLAH	200



1.0

PRÉPARER LE TERRAIN

1.0 Préparer le terrain



Le logement et le transport sont les deux principaux postes de dépenses des ménages canadiens.¹ Selon Statistique Canada, près des trois quarts des Canadiens affirment que la hausse des prix a un impact sur leur capacité à assumer des dépenses de base telles que le logement, le transport et la nourriture.² Le climat économique actuel, aggravé par un problème notable d'offre de logements, a entraîné une crise de l'abordabilité au Canada, en particulier dans le sillage de la pandémie.

En même temps, nous sommes confrontés à une crise de l'accessibilité et nous sommes également confrontés à une crise climatique. Les transports représentent 25 % des émissions de gaz à effet de serre du Canada, tandis que les bâtiments, y compris les logements, représentent 12 %.³

Par conséquent, il ne suffit pas de s'attaquer aux prix des logements sans tenir compte du coût des transports, ou de développer du transport collectif sans prévoir de logements à emplacement efficace.

Au lieu de se concentrer sur un seul de ces défis ou de limiter la crise de l'accessibilité à un problème d'offre de logements, nous proposons d'adopter une approche plus large de l'accessibilité, en créant des moyens de subsistance plus abordables et de meilleure qualité pour un plus grand nombre de Canadiens. En d'autres termes, nous devrions considérer des politiques publiques qui tiennent compte à la fois du transport et du logement.

La solution aux crises du logement, de l'accessibilité et du climat consiste à relier notre population croissante à des logements abordables, efficaces, situés à proximité de transports collectifs fréquents et de qualité.

C'est dans ce contexte que l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) a entrepris une étude sur la façon dont le Canada peut construire davantage de logements abordables liés au transport collectif. Nos recommandations décrivent les mesures spécifiques que tous les ordres de gouvernement doivent prendre afin de tirer parti du transport collectif pour lutter contre la crise du logement au Canada.

1 [Statistique Canada \(2021a\)](#)

2 [Statistique Canada \(2022a\)](#)

3 [Environnement et changement climatique Canada \(2022\)](#)

La crise du logement au Canada : Comment en sommes-nous arrivés là ?

Le logement a toujours été un sujet de crise pour les Canadiens qui ne sont pas logés ou dont la situation est précaire, mais au cours des dernières années, elle a touché les Canadiens de la classe moyenne car les coûts d'habitation augmentent beaucoup plus vite que les revenus. Par exemple, en Ontario, entre 2011 et 2021, les prix moyens des maisons ont augmenté de 180 % alors que les revenus moyens n'ont augmenté que de 38 % au cours de la même période.⁴

Au début de 2003, les ménages canadiens gagnant le revenu médian devaient consacrer 38,8 % de leur revenu à l'achat d'un logement, mais en 2022, ce chiffre a presque doublé pour atteindre 62,8 %.⁵ En outre, ce chiffre varie selon les régions et, parmi les six plus grandes villes du Canada, c'est à Vancouver et à Toronto que les coûts d'habitation sont les plus inabordables, comme le montre le figure 1.1.

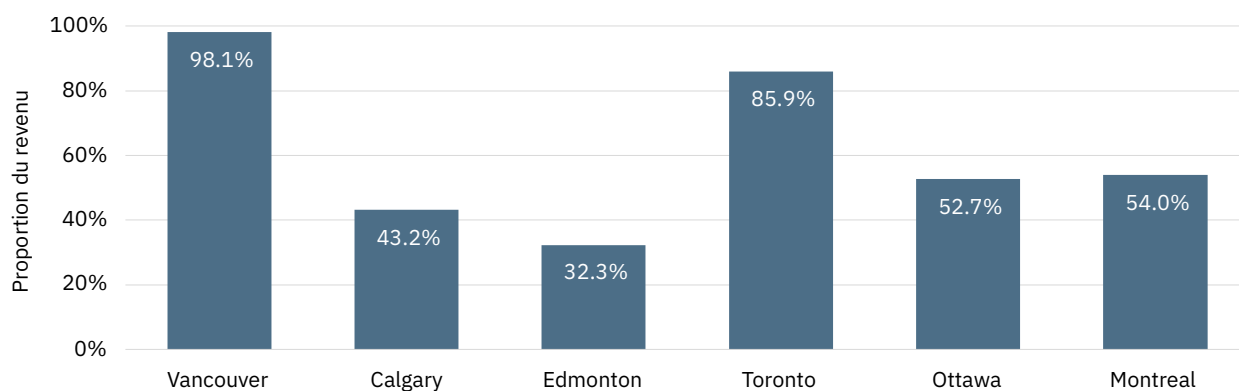


Figure 1.1: Part du revenu qu'un ménage gagnant le revenu médian devrait dépenser pour couvrir les coûts de l'accession à la propriété (trimestre d'automne, 2022) (Source: Banque Royale du Canada, 2023)

Compte tenu du coût élevé de l'accession à la propriété - à Vancouver, un ménage gagnant le revenu médian devrait y consacrer la quasi-totalité de son revenu pour pouvoir s'offrir une maison moyenne - de nombreux Canadiens se sont tournés vers le marché de la location.

Cependant, le marché locatif canadien est également confronté à des problèmes d'accessibilité. Depuis 2021, la croissance de la demande de logements locatifs a dépassé la croissance de l'offre à travers le pays, y compris dans les six plus grandes villes du Canada. Il en a résulté une augmentation des loyers moyens et une baisse significative des taux de vacance, ce qui a eu un impact disproportionné sur les personnes à faible revenu.⁶ Le manque d'accessibilité sur le marché locatif signifie que les locataires sont beaucoup plus susceptibles que les propriétaires de consacrer plus de 30 % de leur revenu au logement, comme le montre le figure 1.2.⁷ Les locataires (toutes tranches de revenus confondues, mais surtout les locataires à faible revenu) sont plus susceptibles que les propriétaires d'utiliser le transport collectif, ce qui signifie que l'achalandage peut être affectée par des changements sur le marché locatif.⁸

4 [Groupe d'étude ontarien sur le logement abordable \(2022\)](#)

5 [Banque Royale du Canada \(2023\)](#)

6 [Société canadienne d'hypothèques et de logement \(2023\)](#)

7 [Statistique Canada \(2021b\)](#)

8 [Metro Vancouver \(2015\) – en anglais seulement](#)

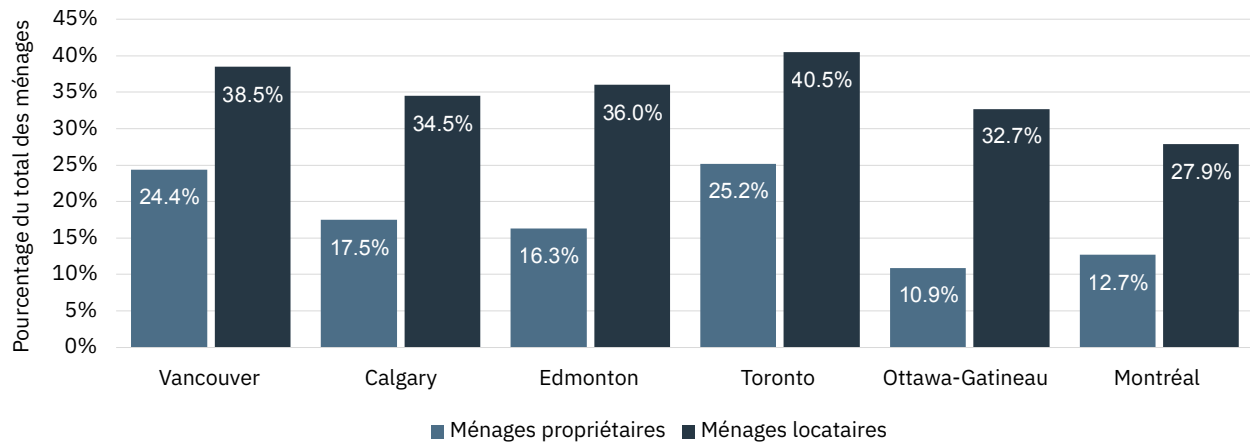


Figure 1.2: Pourcentage de ménages consacrant 30 % ou plus de leur revenu au logement (Source: Statistique Canada, 2021)

La hausse des prix du logement pose un sérieux problème pour les agences de transport, car si les gens n’ont pas les moyens de vivre à proximité du transport collectif, ces dernières auront du mal à attirer les usagers.

En réponse aux problèmes d’accessibilité, de nombreux Canadiens choisissent de plus en plus de s’éloigner des centres d’emploi à la recherche d’un logement plus abordable (un phénomène connu sous le nom de “conduire jusqu’à ce que vous soyez admissible”⁹). Ce phénomène a également de sérieuses implications pour les agences de transport, car une croissance démographique importante se produit dans les régions périphériques, plus coûteuse à desservir par le transport collectif. En d’autres termes, les agences de transport font face à des pressions pour augmenter les services d’autobus dans ces régions périphériques, même si les lignes de transport ferroviaire dans le centre urbain ont une capacité excédentaire.

LA QUESTION DE L’OFFRE

L’un des principaux facteurs contribuant à rendre le logement inabordable est l’offre insuffisante. En 2022, la Société canadienne d’hypothèques et de logement (SCHL) estimait que 6 millions de nouveaux logements seront nécessaires d’ici 2030 pour ramener l’abordabilité du logement aux niveaux de 2003-2004. Cependant, le Canada est en voie de produire seulement 2,5 millions de logements, soit 3,5 millions de moins que ce qui est nécessaire.¹⁰ Cette pénurie d’approvisionnement s’élève à 4 millions d’unités si les niveaux d’immigration actuels continuent au-delà de 2025.¹¹

Bien que tous les ordres de gouvernement puissent être confrontés à des difficultés pour offrir ce volume de logements supplémentaires, il existe également d’importantes possibilités d’utiliser des terrains accessibles par transport collectif pour aider à atteindre ces objectifs.

⁹ Winkelman et al.(2019) - en anglais seulement

¹⁰ Société canadienne d’hypothèques et de logement (2022)

¹¹ Société canadienne d’hypothèques et de logement (2023)

L'insuffisance de l'offre de logements est due à plusieurs facteurs clés, allant des politiques fédérales en matière de logement aux réglementations provinciales et municipales en matière d'urbanisme.

Au niveau fédéral, les effets des politiques du logement adoptées il y a un demi-siècle se font encore sentir aujourd'hui. Dans les années 1970, le gouvernement fédéral a décidé de supprimer les incitations fiscales à la construction de logements locatifs, ce qui a conduit les promoteurs à ne plus s'intéresser aux projets locatifs. Par conséquent, les loyers ont augmenté beaucoup plus rapidement que les revenus, car de plus en plus de Canadiens se disputent un parc de logements locatifs limité et vieillissant.¹²

En 2017, le gouvernement fédéral a annoncé la Stratégie nationale sur le logement (SNL) et un financement important pour divers programmes de logement administrés par la SCHL. Certains de ces programmes font de l'accès au transport collectif un critère de notation afin d'encourager la construction de logements dans les zones accessibles par transport collectif. Toutefois, en 2022, le Conseil national du logement a constaté que les programmes de logement étaient en voie de produire moins de 20 % des unités de logement visées par la SNL, en partie parce que la majeure partie du financement consiste en des prêts remboursables.¹³ De plus, le Canada perdra en 2023 plus de logements abordables qu'il n'en produira dans le cadre de la SNL, de sorte que la pénurie de logements abordables ne fera que s'aggraver.¹⁴

D'autres rapports, notamment le rapport du Groupe d'étude sur le logement abordable en Ontario et le rapport final du Groupe d'experts du Canada et de la Colombie-Britannique sur l'avenir de l'offre et de l'abordabilité des logements, ont montré que les principaux obstacles à l'offre aux niveaux provincial et municipal comprennent des politiques restrictives d'utilisation des terrains, des réglementations de planification inefficaces et une capacité de construction insuffisante.^{15,16} Les promoteurs privés et à but non lucratif attestent que le coût élevé des terrains et la longueur des procédures d'approbation dans les grandes villes sont des obstacles majeurs à la construction de nouveaux logements. Le coût élevé des terrains est en partie dû à des politiques de zonage restrictives ; à Vancouver et à Toronto, plus de 50 % des terrains sont réservés aux maisons individuelles.^{17,18} Outre le fait que les terrains sont plus chers, ce type de zonage résidentiel à faible densité a également pour effet d'encourager la dépendance à l'égard de la voiture et de rendre plus difficile la mise en place de services de transport collectif fréquents et efficaces en termes de coûts. Bien que les règlements d'urbanisme soient généralement considérés comme une responsabilité municipale, il est également important de ne pas négliger le rôle que jouent les provinces dans la mise en place des cadres d'urbanisme et de la législation qui régissent les activités des municipalités.

UN MOT SUR LA FINANCIARISATION DU LOGEMENT

Un défi fondamental du système de logement canadien n'est pas conçu dans une perspective d'accessibilité financière. Au contraire, pour de nombreux Canadiens, leur logement est aussi un investissement - il détient la majeure partie de leur patrimoine personnel et est souvent utilisé comme levier pour financer leur retraite. En fait, les mesures visant à augmenter de manière significative l'offre de logements et à améliorer l'accessibilité sont souvent contestées par les propriétaires, qui souhaitent voir la valeur de leur propriété continuer à augmenter plutôt que de se stabiliser.¹⁹

De même, de nombreux gouvernements locaux sont financièrement incitées à maintenir l'offre à un niveau bas afin que la valeur des terrains reste élevée, ce qui leur permet de générer des revenus plus importants à partir de nouveaux développements.²⁰ Si l'augmentation de l'offre de logements ne résoudra pas en soi les inégalités structurelles plus profondes du système de logement, elle reste un premier pas important vers des solutions plus durables qui profitent à tous les Canadiens.

12 [Metro Vancouver \(2019\) – en anglais seulement](#)

13 [Conseil national du logement \(2022\)](#)

14 [Conseil national du logement \(2023\)](#)

15 [Groupe d'étude ontarien sur le logement abordable \(2022\)](#)

16 [Groupe d'experts du Canada et de la Colombie-Britannique sur l'avenir de l'offre et de l'abordabilité des logements \(2021\)](#)

17 [Groupe d'étude ontarien sur le logement abordable \(2022\)](#)

18 [The Keesmaat Group & Leading Mobility Consulting \(2021\) – en anglais seulement](#)

19 [The Keesmaat Group & Leading Mobility Consulting \(2021\) – en anglais seulement](#)

20 [Groupe d'experts du Canada et de la Colombie-Britannique sur l'avenir de l'offre et de l'abordabilité des logements \(2021\)](#)

LES DÉFIS ET LES OPPORTUNITÉS SONT LES PLUS IMPORTANTS DANS LES CENTRES DE POPULATION DU CANADA

Il est intéressant de noter que les pénuries de logements les plus graves au Canada se situent dans les grandes villes. Il s'agit non seulement de Vancouver et de Toronto, mais aussi de villes comme Calgary, Ottawa et Halifax. Ces villes sont également celles qui reçoivent le plus de fonds pour le transport collectif, ce qui signifie que le manque de logements dans les zones urbaines est une occasion manquée de rentabiliser les investissements en transport collectif.

Cependant, l'investissement public dans de nouveaux systèmes de transport collectif rapide crée une opportunité importante de faire croître l'achalandage, les revenus tarifaires et l'activité économique – à condition qu'une offre de logements supplémentaire permette à un plus grand nombre de Canadiens de vivre à proximité du transport collectif.

Par ailleurs, la population du Canada continue d'augmenter. En 2023, elle atteindra 40 millions d'habitants, l'immigration étant la principale source de cette croissance.²¹ En outre, la plupart des immigrants devraient s'installer dans l'une des plus grandes villes du Canada - Toronto, Montréal et Vancouver - bien que beaucoup s'installent également dans des villes de taille moyenne.²² Le Canada devrait continuer à accueillir un grand nombre d'immigrants, et cette immigration est essentielle à la croissance économique et à la prospérité du pays.²³

Les Canadiens de longue date ainsi que ceux qui viennent tout juste de commencer leur périple ici au Canada s'attendent aux mêmes opportunités que les générations précédentes en matière d'accès au logement, en particulier dans les zones urbaines offrant des emplois et d'autres activités. Les infrastructures de soutien, y compris le transport collectif, doivent également suivre le rythme de la croissance démographique.

PLANIFICATION CONJOINTE DU LOGEMENT ET DU TRANSPORT COLLECTIF ?

Il existe actuellement un décalage entre la planification du logement et celle du transport collectif. Au Canada, ces deux éléments sont généralement planifiés séparément. Le principal problème de cette approche se traduit souvent par de nouveaux développements immobiliers avec peu ou pas de services de transport collectif et/ou par de nouveaux projets de transport collectif qui ne s'accompagnent pas de la densité résidentielle supplémentaire nécessaire pour augmenter la fréquentation et maximiser l'investissement.

L'une des raisons de ce décalage est que lorsque les agences de transport acquièrent des terrains pour construire de nouvelles stations, elles ne sont autorisées qu'à acquérir les terrains nécessaires à la construction et à l'exploitation du réseau. Il est nécessaire de planifier de manière proactive les réserves de terrains et le regroupement de terrains, ce qui, s'il est mis en œuvre, peut amener les agences de transport et les municipalités à avoir la possibilité d'acheter des terrains à un prix relativement abordable. La valeur des terrains peut augmenter de manière significative après l'ouverture de nouvelles stations, car la proximité d'un réseau de transport collectif à haute fréquence est un atout souhaitable. L'élargissement de la capacité d'acquisition de terrains au moment de la construction de la station permettrait de regrouper les terrains pour une utilisation future à des tarifs plus abordables.

21 [Statistique Canada \(2023\)](#)

22 [Statistique Canada \(2022b\)](#)

23 [Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada \(2022\)](#)

Ce décalage s'explique également par le fait qu'après l'ouverture de nouvelles stations de transport collectif, les municipalités ne procèdent souvent pas à un surzonage des terrains environnants pour augmenter la densité résidentielle et les provinces ne les obligent pas à le faire. C'est parfois intentionnel, car les municipalités veulent négocier des frais, des concessions ou des aménagements avec les promoteurs qui demandent un surzonage. Cependant, le résultat est que l'offre de logements supplémentaires à proximité du transport collectif est retardée de plusieurs années, et que l'agence de transport manque une occasion de générer de l'achalandage supplémentaire.

En fin de compte, le manque de coordination entre la planification du transport collectif et l'aménagement du territoire peut entraîner des conséquences négatives importantes, notamment :

- **Gentrification et déplacement à proximité des stations de transport collectif**

Les coûts élevés d'acquisition de terrains à proximité des stations de transport collectif encouragent les promoteurs à se concentrer sur des logements relativement chers (utilisation optimale), ce qui a pour effet d'évincer de ces zones les personnes à faible revenu qui dépendent le plus du transport collectif. Le déplacement n'éloigne pas seulement les gens des services de transport collectif dont ils dépendent, mais il peut également perturber d'autres aspects de leur vie. Quelques municipalités ont déjà commencé à reconnaître le problème des déménagements reliés au transport collectif en adoptant des politiques visant à protéger les locataires.

- **Allongement des trajets et augmentation des coûts d'exploitation du transport collectif**

Lorsque les populations à faible revenu sont éloignées des stations de transport collectif, les agences de transport sont obligées de dépenser plus d'argent pour augmenter les services d'autobus dans les régions périphériques afin de transporter les populations dépendantes du transport collectif vers et depuis les principales stations et les services de transport rapide. Cela se traduit par des trajets plus longs pour les usagers. Cet arrangement est également très inefficace sur le plan financier pour les agences de transport. Même si l'expansion du transport collectif rural, régional et interurbain présente des avantages, une utilisation plus efficace du transport rapide urbain peut être un moyen d'économiser du temps et de l'argent pour tout le monde.

- **Occasions perdues d'augmenter l'achalandage et les recettes**

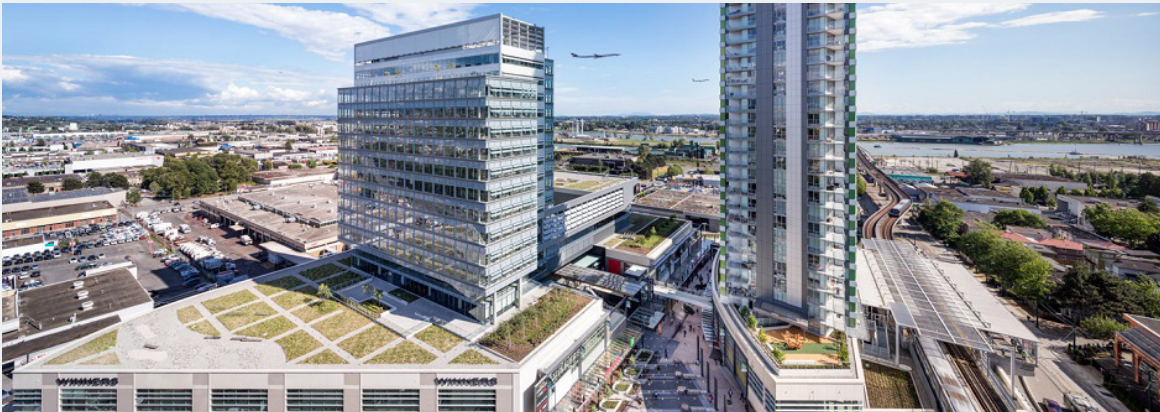
Compte tenu des défis constants liés aux coûts d'exploitation, toute recette supplémentaire pour aider à payer les coûts d'exploitation est importante, en particulier dans le cas de nouvelles infrastructures de service rapide, dont l'exploitation peut être plus coûteuse que celle des services d'autobus conventionnels qu'elles remplacent. De nouveaux logements doivent être ajoutés à proximité des nouvelles stations afin que les agences de transport ne perdent pas l'occasion de générer des revenus supplémentaires pour payer ces coûts d'exploitation.

DÉVELOPPEMENT AXÉ SUR LE TRANSPORT COLLECTIF : ENSEMBLE, C'EST MIEUX

À l'inverse, lorsque le logement et le transport collectif sont planifiés en parallèle, il existe de nombreuses possibilités d'augmenter le nombre d'usagers, d'accroître l'offre de logements et de réaliser des progrès significatifs dans la réalisation des objectifs politiques liés à l'accessibilité, à l'équité, à l'atténuation des effets du changement climatique, etc.

La proximité d'un service de transport collectif rapide est généralement considérée comme un atout souhaitable, d'où son impact positif sur la valeur des terrains.²⁴ En d'autres termes, il existe une forte demande de logements à proximité du transport collectif, compte tenu des avantages et des commodités qu'ils offrent. De nombreuses recherches montrent également que le développement axé sur le transport collectif peut conduire à des quartiers plus dynamiques et plus praticable à pied, où les emplois, les commerces et les loisirs sont facilement accessibles, et où les résidents jouissent d'une meilleure santé et d'un environnement plus sain.^{25, 26}

Qu'est-ce que l'aménagement axé sur le transport collectif ?



L'aménagement axé sur le transport collectif (AATC) désigne des « lieux urbains intégrés conçus pour rassembler les personnes, les activités, les bâtiments et les espaces publics, en les reliant facilement à pied et à vélo et en les plaçant à proximité d'un service de transport collectif de haute qualité vers le reste de la ville ».²⁷ En règle générale, ces aménagements présentent une densité résidentielle moyenne à élevée, un mélange d'utilisations des terrains, des espaces publics confortables et un accès à du transport collectif de haute qualité.²⁸ Les urbanistes cherchent souvent à limiter l'étalement urbain, à inciter les gens à utiliser des modes de transport plus durables plutôt que la voiture, et/ou simplement à créer des quartiers de grande qualité. Les zones situées à moins de 800 mètres (ou 10 minutes de marche) d'une station de transport collectif rapide et/ou d'un corridor de transport collectif à haute fréquence peuvent être considérées comme idéales pour l'AATC.

Un développement davantage axé sur le transport collectif est susceptible de réduire les coûts de transport et d'augmenter l'achalandage, d'améliorer l'offre de logements et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le transport collectif est au cœur de chaque AATC, ce qui illustre bien le fait que le transport collectif peut jouer un rôle central dans la résolution de bon nombre des principaux problèmes auxquels les Canadiens sont confrontés.

24 [Metro Vancouver \(2019\) – en anglais seulement](#)

25 [Twaddell \(2009\) – en anglais seulement](#)

26 [van Lierop et al. \(2017\) – en anglais seulement](#)

27 [Institute for Transportation & Development Policy \(2017\) – en anglais seulement](#)

28 Ewing & Bartholomew (2013)

QUELQUES CONSIDÉRATIONS SUR LES AATC

En même temps, les agences de transport (et tous les ordres de gouvernement) doivent envisager des moyens de faire en sorte que l'aménagement axé sur le transport collectif soit abordable pour tous les Canadiens. De nombreuses personnes s'éloignent du transport collectif parce que les économies réalisées en matière de transport grâce à la proximité d'un réseau de transport rapide ne suffisent pas à couvrir les coûts de logement plus élevés qui vont de pair avec ces emplacements de premier choix.²⁹ Toutefois, la mise à disposition de logements abordables dans le cadre d'aménagements axés sur le transport collectif pourrait être particulièrement bénéfique pour les populations à revenu faible ou modéré - y compris pour de nombreux travailleurs essentiels de première ligne, tels que les conducteurs d'autobus et autres employés du transport collectif.

En fin de compte, les planificateurs et les décideurs politiques doivent réaliser que le transport collectif n'existe pas en vase clos. Le transport collectif fait plutôt partie d'un écosystème plus large, où il agit comme un connecteur clé qui amène les gens de leur domicile à leur emploi et à d'autres activités. Étant donné le rôle central que joue le transport collectif pour relier les villes entre elles, il peut également contribuer de manière significative à l'amélioration des villes, que ce soit par le biais de l'AATC sur des sites individuels ou par le développement à une échelle plus régionale.

Les réseaux de transport collectif sont un bien public précieux, et tous les niveaux de gouvernement devraient réfléchir à la manière de tirer pleinement parti de ce bien pour assurer l'offre de logements, ainsi que d'autres résultats politiques.

29 [Makarewicz et al.\(2020\) – en anglais seulement](#)

Quel est donc le problème ? Clarté des rôles, coordination et financement prévisible

Table 1: Rôles et relations de chaque niveau de gouvernement en matière de transport public et de logement

FÉDÉRAL	PROVINCIAL	MUNICIPAL
<p>Le gouvernement fédéral administre les programmes de financement du logement par l'intermédiaire de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL). Ils accordent des subventions et des prêts préférentiels aux niveaux inférieurs de gouvernement, ainsi qu'aux promoteurs individuels.</p> <p>Le gouvernement fédéral contribue généralement de manière importante aux coûts d'investissement des nouvelles infrastructures de transport collectif par le biais de programmes tels que le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC) et le futur Fonds permanent pour le transport en commun (FPTC).</p> <p>Le gouvernement fédéral veut faire preuve d'efficacité dans ses investissements, notamment en maximisant les résultats dans les infrastructures de transport et le logement.</p> <p>Le gouvernement fédéral exerce également une influence significative sur le logement par le biais des politiques fiscales.</p>	<p>Les provinces ont le pouvoir de créer et de réglementer les gouvernements locaux, y compris d'établir les cadres de planification et la législation au sein desquels les municipalités réalisent l'aménagement du territoire. De même, les provinces créent et réglementent les autorités régionales de transport collectif qui dépassent les frontières municipales.</p> <p>Les provinces contribuent également dans une large mesure aux coûts d'investissement des nouvelles infrastructures de transport collectif. Les accords de financement bilatéraux avec le gouvernement fédéral lient souvent les gouvernements provinciaux en matière de transport collectif et de logement.</p>	<p>Les municipalités sont responsables de l'aménagement du territoire, y compris du zonage et des approbations de développement. Les municipalités sont également souvent responsables de la fourniture et du financement des opérations quotidiennes du transport collectif.</p> <p>Bien qu'elles soient en première ligne pour fournir du logement et du transport collectif, les municipalités ont le moins de ressources financières et de sources de revenus des trois niveaux de gouvernement. Elles dépendent fortement des impôts fonciers, des redevances d'aménagement, des taxes et des frais d'utilisation (par exemple, les tarifs du transport collectif).</p> <p>Dans ce contexte, il convient de noter que les municipalités déterminent les taux des redevances pour les coûts de développement.</p> <p>De même manière, les municipalités ont besoin de certitudes en matière de financement pour planifier et budgétiser correctement les investissements en transport collectif.</p>

La gravité de la crise du logement et les nombreuses inefficacités liées à l'intégration du logement et du transport collectif sont le résultat de défis politiques et stratégiques qui concernent les trois ordres de gouvernement. Pour atteindre les résultats souhaités en matière d'offre de logements et maximiser l'investissement public en transport collectif, tous les niveaux de gouvernement doivent travailler ensemble pour enlever les obstacles politiques et stratégiques à leur niveau respectif.

Bien qu'il existe une variété de défis politiques et politiques, cette section abordera deux questions clés : la nécessité d'un leadership gouvernemental en matière de financement du logement et du transport collectif, qui n'est pas toujours prévisible.

Premièrement, le Canada connaît une grave pénurie de logements en partie parce qu'aucun ordre de gouvernement n'est officiellement responsable de prendre le leadership dans ce dossier. Les responsabilités sont plutôt partagées : le gouvernement fédéral régleme les hypothèques et les institutions financières, les gouvernements provinciaux établissent des réglementations sur diverses questions allant des codes de construction à la protection des loyers, et les gouvernements municipaux régissent l'utilisation et l'aménagement du territoire.

Étant donné qu'aucun niveau de gouvernement n'est tenu d'assumer un rôle de leadership pour garantir une offre suffisante de logements, de nombreux Canadiens n'ont pas réussi à trouver un logement qui répond à leurs besoins et à leur budget. Par exemple, lorsque le gouvernement fédéral a décidé de cesser complètement de financer de nouveaux logements sociaux en 1993,³⁰ certaines provinces ont assumé une plus grande responsabilité dans ce secteur, tandis que d'autres ne l'ont pas fait. Il en a résulté une augmentation significative du nombre de sans-abri, ce qui a contraint les provinces et les municipalités à accroître les dépenses en santé et en services d'urgence.³¹

Un problème similaire se pose pour le transport collectif. Les municipalités sont chargées de l'offrir, mais seuls les gouvernements provinciaux et fédéral disposent d'outils fiscaux suffisants pour les financer (il existe quelques exemples d'autorités de transport créées par les provinces qui opèrent au-delà des frontières municipales, comme TransLink dans la région métropolitaine de Vancouver ou Metrolinx dans la région du Grand Toronto et de Hamilton, mais comme pour les municipalités, leurs pouvoirs découlent de la législation provinciale). La faible densité résidentielle du Canada par rapport à d'autres pays signifie que les agences de transport ont besoin de subventions publiques importantes pour compléter leurs recettes tarifaires afin d'assurer leur fonctionnement quotidien - mais les agences ne bénéficient souvent pas d'un financement stable et du soutien des niveaux supérieurs de gouvernement.³² Tous les pays du G7, à l'exception du Canada, disposent d'un financement dédié et prévisible pour le transport collectif ; au Canada, les projets de transport collectif sont souvent politisés et les fonds sont alloués au cas par cas.³³

Le Fonds permanent pour le transport en commun proposé par le gouvernement fédéral est bien positionné pour résoudre ce problème. Si le fonds est conçu correctement, il pourrait apporter certitude et stabilité aux agences de transport qui planifient et budgétisent des projets de transport à long terme. En outre, si les conditions de l'offre de logements sont intégrées dans le Fonds permanent pour le transport en commun, cela pourrait inciter les provinces et les municipalités à prendre des mesures plus importantes en matière de logement.

30 [Maclennan et al. \(2019, p. 27\) – en anglais seulement](#)

31 [Observatoire canadien sur l'itinérance \(2016\)](#)

32 [Henstra & Towns \(2018\) – en anglais seulement](#)

33 [Hjartarson et al. \(2011\) – en anglais seulement](#)

Le nouveau Fonds permanent pour le transport en commun

En 2022, le gouvernement fédéral a annoncé un fonds de 750 millions de dollars pour les coûts d'exploitation du transport collectif, afin d'aider les municipalités qui luttent encore pour se remettre de la pandémie de Covid-19, comme un prolongement de l'Accord sur la relance sécuritaire. Toutefois, ce financement était assorti de la condition que les gouvernements provinciaux et territoriaux construisent davantage de logements.³⁴ Cette politique a signalé l'intention du gouvernement fédéral de lier le financement du transport collectif aux résultats en matière de logement, et elle constitue également une première étape vers un changement de politique significatif, où d'autres sources fédérales de financement du transport collectif, telles que le futur Fonds permanent pour le transport en commun, pourraient également être liées de manière beaucoup plus étroite aux résultats en matière de logement. Il s'agit d'une proposition qui pourrait avoir des conséquences importantes à la fois pour le logement et le transport collectif à travers le Canada.

Qu'est-ce que le Fonds permanent pour le transport en commun ?



En 2021, le gouvernement fédéral a annoncé la création du Fonds permanent pour le transport en commun, qui prévoit un financement de 3 milliards de dollars par an à partir de 2026-2027.³⁵ Il remplace l'actuel Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC) en tant que principal programme fédéral de financement des projets d'investissement en transport collectif.

Le gouvernement fédéral se trouve à un moment critique. Le fait de lier le Fonds permanent du transport en commun ou d'autres programmes fédéraux de financement du transport collectif aux résultats en matière de logement offre un potentiel considérable pour résoudre bon nombre des problèmes urgents du Canada en matière de logement, d'abordabilité et de changement climatique.

Si elle est mise en œuvre, cette politique pourrait stimuler l'offre de logements à proximité des services de transport collectif de haute qualité dans tout le pays, tout en fournissant les fonds nécessaires aux investissements majeurs en transport collectif et à la croissance à long terme du nombre d'utilisateurs. Les provinces et les municipalités pourraient être incitées à augmenter de manière significative le parc de logements et, en échange, le gouvernement fédéral pourrait maximiser les investissements dans le transport collectif afin d'atteindre une multitude de résultats au-delà du transport collectif.

34 [Ministère des Finances Canada \(2022, p. 43\)](#)

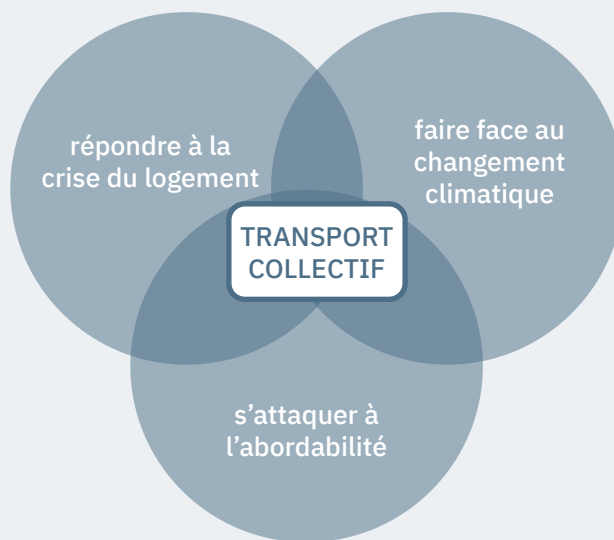
35 [Infrastructure Canada \(2021\)](#)

Abordabilité, logement et crises climatiques : Dans tous les cas, la solution réside dans l'amélioration du transport collectif

Le gouvernement fédéral souhaite augmenter l'offre de logements et maximiser les résultats souhaités en matière de dépenses publiques ; les provinces et les municipalités espèrent obtenir un financement plus important pour le logement et le transport collectif.

Pour de nombreux Canadiens, il s'agit d'une occasion d'obtenir de l'aide pour leurs deux dépenses les plus importantes - le logement et le transport. Il est possible d'aider les Canadiens non logés, mal logés et en situation d'insécurité à obtenir les logements dont ils ont besoin, et de veiller à ce que les logements nouveaux et existants soient correctement desservis par du transport collectif abordables et de qualité, qui présentent des avantages économiques, environnementaux et en termes d'équité. Il existe une possibilité d'atteindre tous ces objectifs grâce au transport collectif.

Le transport collectif peut faire partie de la solution à de nombreux défis auxquels le Canada est confronté.



LE TRANSPORT COLLECTIF PEUT CONTRIBUER À RELEVER UN GRAND NOMBRE DES DÉFIS LES PLUS PRESSANTS DU CANADA

Le transport collectif est une option de transport abordable qui contribuera à réduire le coût de la vie pour les ménages canadiens qui éprouvent des difficultés financières. Il s'agit également d'une option de transport durable qui est essentielle à la réduction des émissions de gaz à effet de serre au Canada. Enfin, ce rapport montre comment le transport public peut servir de catalyseur pour stimuler la construction de logements et résoudre la crise du logement au Canada.



MO

8243

INSURANCE QUOTE IN 5 WEEKS 5 MINUTES!
• COMMERCIAL • TRUCKING • HOME & AUTO | 403 568 8989
SMART
INSURE SMART. SAVE BIG!

Calgary Transit

BND-8811

2.0

MÉTHODOLOGIE

2.0 Méthodologie

Les recommandations de politiques présentées dans ce document s'appuient sur quatre principes de travail :

- **Augmenter le nombre de passagers** pour compenser les coûts d'exploitation, maximiser les investissements en capital et soutenir les réductions de gaz à effet de serre.
- Appliquer une **perspective d'efficacité de l'emplacement** à la planification du logement et du transport collectif.
- Des considérations **uniques et opportunes**.
- Informer par un **processus national d'engagement multisectoriel**.

En gardant ces principes à l'esprit, l'équipe de projet a rédigé un ensemble de recommandations ancrées dans notre expérience en tant que leaders politiques et experts en politiques publiques en matière d'aménagement du territoire, de logement et de transport en commun.

Pour tester et affiner les propositions, nous avons organisé sept réunions en présentiel à travers le pays, à Victoria, Vancouver, Calgary, Edmonton, Toronto, Ottawa et Montréal (et plusieurs autres en ligne, avec des représentants de la Saskatchewan et de la Nouvelle-Écosse), afin de recueillir les points de vue des gouvernements, de l'industrie et des parties prenantes. La liste des organisations participant à cet exercice est présentée dans le tableau 4 ci-dessous. Un comité consultatif, composé de représentants des services municipaux de planification, des agences de transport, de la communauté du développement et du monde universitaire a également été formé pour recueillir des commentaires et des idées sur les propositions de politiques tout au long du projet. Les recommandations de politiques ont également été analysées avec le personnel d'Infrastructure Canada et de la Société canadienne d'hypothèques et de logement.

MUNICIPALITÉS & AGENCES DE TRANSPORT

Autorité régionale de transport métropolitain*	City of Toronto*	Region of Durham
City of Airdrie*	City of Vancouver	Réseau de transport de Longueuil
City of Brampton	City of Winnipeg*	Société de transport de Laval
City of Burnaby	Communauté métropolitaine de Montréal*	Société de transport de Montréal*
City of Calgary*	County of Annapolis	Strathcona County
City of Edmonton*	County of Kings	Toronto Transit Commission*
City of Hamilton	District of North Vancouver	Town of Wolfville
City of Langley	EXO	Town of Yarmouth
City of Ottawa*	Halifax Regional Municipality*	TransLink*
City of Regina*	Lunenburg County Wheels	Ville de Laval
City of Saskatoon*	Metrolinx*	Ville de Montréal*
City of St. Albert*	Metro Vancouver*	
City of Surrey*	Niagara Region Transit*	

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Société immobilière du Canada
Société canadienne
d'hypothèques et de logement
Infrastructure Canada
Commission de la capitale
nationale

GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX

Ministère des Affaires
municipales
de la Colombie-Britannique
Ministère des Transports et de
l'Infrastructure de la Colombie-
Britannique*
Province de la Nouvelle-Écosse

Ministère des Transports de
l'Ontario
Infrastructure Ontario
Province de la Saskatchewan
Société de logement de la
Saskatchewan

PROMOTEURS IMMOBILIERS

Bild Calgary

Bosa Properties

Calgary Housing Company*

Clayton Developments

CreateTO

Horizon Housing

Inwell

Manulife

Metis Housing of Alberta

Mustard Seed

PCI Developments

Polygon

QuadReal

RioCan

Strand

Triovest

UDI Edmonton

UDI Pacific Region*

Wesgroup

PARTIES PRENANTES

Association du transport urbain
du Québec

Attivo Designs*

Studios B&A

Better Bus Jeunesse Regina

Bus Riders of Saskatoon

Calgary Metropolitan Region
Board

Association des banquiers
canadiens

Community Transportation
Network

Civicaction

Civicworks

Civida

Fondation David Suzuki

Centre d'action écologique

Environmental Defence

Fédération canadienne des
municipalités*

Fraser Health Authority

Greater Vancouver Board of
Trade

Grow Together YEG

Chambre de commerce d'Halifax

Idea Edmonton

Naiop

Régie de la santé de la Nouvelle-
Écosse

Quantum Place

Regina Energy Transition

Toronto Region Board of Trade

Trinity Place Foundation of
Alberta

Trajectoire Québec

ÉTABLISSEMENTS POSTSECONDAIRES

Université Dalhousie

Université métropolitaine de
Toronto

Université de l'Alberta*

Université de la Colombie-
Britannique

Université de la Saskatchewan

*Indique les organisations qui ont participé au conseil consultatif du projet.

L'ensemble final de recommandations de politiques présenté dans ce document reflète le point culminant des réactions de toutes les sessions de consultations et des commentaires reçus du conseil consultatif du projet.

Bien que de nombreux participants aient reconnu que les politiques recommandées ne s'appliquaient pas toutes de la même manière à toutes les régions du pays, cet ensemble de recommandations a reçu le soutien de notre large groupe de parties prenantes.





3.0

**RECOMMANDATIONS
DE POLITIQUES**

3.0 Recommandations de politiques



Dans cette section, nous formulons des recommandations stratégiques à l'intention des agences de transport, des trois ordres de gouvernement et d'autres partenaires concernant l'intégration du logement et du transport collectif.

Le Canada est confronté à d'importants défis liés à la crise actuelle du logement, aux préoccupations concernant l'abordabilité et au changement climatique. Cependant, une meilleure intégration du transport collectif et du logement permet de relever ces défis en augmentant l'offre de logements, en réduisant les coûts de logement et de transport pour les ménages canadiens et en promouvant des modes de transport plus durables. Ces recommandations sont conçues pour permettre aux villes du Canada d'atteindre ces résultats.

1. Les recommandations sont regroupées en cinq thèmes :
2. Activer les terrains
3. Faire évoluer le mandat des agences de transport
4. Garantir l'inclusion
5. Rationaliser les processus d'approbation
6. Maximiser les investissements

Chacun des cinq thèmes comporte de deux à cinq recommandations, soit un total de 17 recommandations dans ce rapport.



Thème 1 : Activer les terrains

La planification conjointe du logement et du transport collectif présente des avantages pour les deux parties : les habitants ont accès à des moyens de transport fiables et abordables, tandis que les agences de transport collectif ont accès à une clientèle plus large. Cependant, le manque d'incitations à la colocation et l'utilisation inefficace des terrains (décalage entre l'emplacement du transport collectif et celui des logements) dans de nombreuses villes signifient que de nombreux Canadiens ont du mal à accéder à du transport rapide et abordable, alors que de nombreuses agences de transport connaissent une croissance limitée du nombre d'utilisateurs et de leurs revenus.

Ce que nous avons entendu

LES DÉFIS ACTUELS :

1. **Le terrain est généralement l'un des éléments les plus coûteux des grands projets de transport collectif.** Les zones ciblées pour les investissements en transport collectif ont souvent une valeur foncière élevée parce qu'il s'agit de zones à forte densité résidentielle et/ou d'activité commerciale - pourtant, le coût du terrain est souvent un obstacle au développement du transport collectif là où il est le plus nécessaire.
2. **La spéculation peut faire grimper le coût des terrains situés à proximité du transport collectif.** Lorsque de nouveaux projets de transport collectif rapide sont annoncés, on assiste parfois à une spéculation foncière en raison de l'augmentation attendue de la valeur des terrains à proximité des stations. Cela rend encore plus coûteux le développement du transport collectif, de logements et d'infrastructures de soutien. En outre, certains propriétaires ne développent pas rapidement les terrains qu'ils achètent, ce qui signifie que les agences de transport perdent des usagers potentiels qui auraient utilisé la nouvelle infrastructure de transport, si davantage de logements avaient été disponibles à proximité.
3. **Les nouvelles constructions continuent d'être réalisées dans des zones vierges peu desservies par le transport collectif.** Même si les terrains adjacents aux infrastructures de transport existantes sont parfois sous-utilisés, voire vides, de nouveaux logements continuent d'être construits dans des zones qui ne sont pas situées à proximité du transport collectif. Cela encourage une plus grande dépendance à l'égard de la voiture et entrave les efforts des agences de transport pour augmenter le nombre d'utilisateurs. Il est également difficile et moins efficace pour les agences de transport de continuer à étendre leurs services aux communautés périphériques à faible densité.
4. **Il n'y a pas de planification proactive et de zonage de la densité pour soutenir le développement de l'habitation autour des stations de transport collectif.** Lorsque les zones autour des stations de transport collectif ne sont pas zonées pour favoriser la densification, cela limite l'offre potentielle de logements et encourage davantage le développement de sites vierges.

OPPORTUNITÉS ACTUELLES :

1. **Les terrains sous-utilisés pourraient permettre d'augmenter le nombre de logements à proximité du transport collectif.** Dans de nombreux endroits, le problème principal n'est pas une pénurie de terrains, mais plutôt des terrains sous-utilisés. Il existe de nombreuses possibilités de densification et d'aménagement intercalaire à proximité des stations de transport collectif, qui peuvent être exploitées pour créer des logements davantage axés sur le transport collectif.
2. **Les terrains situés à proximité du transport collectif se prêtent particulièrement bien à la construction de nouveaux logements.** Ces zones disposent déjà d'options de transport fiables et d'autres infrastructures de soutien, telles que les routes et les égouts. Il existe de nombreuses possibilités de tirer parti des infrastructures de soutien existantes et de maximiser les investissements en transport collectif.
3. **Les promoteurs immobiliers sont désireux de construire davantage de logements dans des zones accessibles par transport collectif.** De nombreux promoteurs souhaitent faire partie de la solution en construisant davantage de logements à proximité du transport collectif. Les pouvoirs publics doivent trouver des moyens de collaborer avec les promoteurs du secteur privé et les autres fournisseurs de logements et les inciter à augmenter l'offre de logements dans les zones AATC.

RECOMMANDATIONS

1A. LES GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX DEVRAIENT FACILITER L'ACQUISITION DE TERRAINS AATC.

Les gouvernements provinciaux devraient **modifier les lois sur la planification et/ou l'expropriation** afin de permettre aux municipalités et/ou aux entités concernées, telles que les agences de transport, **d'acquérir des parcelles de terrain pour un AATC dès le début de leur processus de planification dans les aires AATC désignées** - avant que le projet ne soit rendu public et que la spéculation foncière n'en fasse grimper le coût.

Plus précisément, les gouvernements provinciaux devraient suivre l'exemple du gouvernement de la Colombie-Britannique et permettre aux agences de transport d'acheter des terrains autour des stations pour y construire des logements ou des équipements collectifs (au lieu de n'avoir le droit d'acheter des terrains que pour des projets de transport).

Exemple

En 2022, le gouvernement de la Colombie-Britannique a modifié la *B.C. Transportation Act* pour permettre à la *B.C. Transportation Financing Authority* d'acheter des terrains autour des stations afin d'y construire des logements ou des équipements collectifs. Auparavant, elle n'était autorisée à acheter des terrains que pour des projets de transport.³⁶

³⁶ [Gouvernement de la Colombie-Britannique \(2023\) – en anglais seulement](#)

Exemple

Au Québec, le gouvernement provincial envisage actuellement de réformer la loi sur l'expropriation afin de permettre aux municipalités d'acquérir des terrains de manière plus efficace et à moindre coût, notamment pour des projets de transport collectif.³⁷

³⁷ [Assemblée nationale du Québec \(2023\)](#)

Raison d'être et résultats potentiels

Actuellement, les annonces publiques de nouveaux projets de transport collectif encouragent parfois la spéculation sur le développement, où les investisseurs achètent des propriétés autour des futures stations de transport collectif. Cela fait grimper le coût des terrains dans ces zones et, lorsque ces projets de transport collectif deviennent opérationnels, le coût du logement a souvent augmenté de manière significative.

Cela constitue un obstacle financier pour les personnes qui ont du mal à se loger. Elle encourage également les promoteurs à construire des logements onéreux, au prix du marché à proximité du transport collectif (afin de récupérer l'argent dépensé pour l'acquisition des terrains), et les promoteurs à but non lucratif qui offriraient normalement des options plus abordables ont une capacité limitée à rivaliser avec les promoteurs pour l'acquisition des terrains.

Les agences de transport ont besoin du pouvoir d'acquérir des terrains au-delà de ce qui est nécessaire à la construction et à l'exploitation du réseau. Cela permettrait un travail proactif pour rassembler des parcelles de terrain à proximité des futures stations pour de l'AATC à des prix beaucoup plus abordables.

► **IB. LES PROVINCES ET LES MUNICIPALITÉS DEVRAIENT EMPÊCHER LA SPÉCULATION DANS LES ZONES D'AATC EN FACILITANT L'ACHAT DE TERRAINS NON AMÉNAGÉS DANS CES ZONES.**

Les provinces devraient donner aux municipalités des outils supplémentaires pour acquérir des terrains non aménagés dans les zones AATC (à moins de 800 mètres des stations de transport collectif et des corridors de transport de niveau supérieur). Plus précisément, les municipalités devraient avoir le pouvoir d'exercer une **option d'achat sur les terrains non aménagés pendant une certaine période**.

Les conditions dans lesquelles cette option d'achat peut être exercée par la municipalité doivent être clairement définies afin d'apporter clarté et certitude aux propriétaires fonciers et aux promoteurs.

Les municipalités doivent utiliser cet outil pour minimiser la spéculation sur les terrains AATC et, le cas échéant, revendre les terrains à des promoteurs ayant fait leurs preuves dans la réalisation de projets AATC.

Exemple

En Colombie-Britannique, la ville de Coquitlam se réserve le droit (inscrit sur le titre foncier) de racheter à tout moment les terrains qu'elle a vendus à des promoteurs, à 90 % du prix d'achat initial, si le promoteur ne reçoit pas de permis de construire dans les 24 mois suivant l'enregistrement par la ville de son option d'achat, ou s'il ne commence pas la construction dans les 60 jours suivant l'obtention du permis de construction. Cet outil a pour but d'encourager le développement actif et de décourager la spéculation.

Raison d'être et résultats potentiels

La spéculation foncière dans les zones AATC est un problème sérieux qui doit être résolu pour deux raisons essentielles. Premièrement, la spéculation fait augmenter le coût des terrains, ce qui fait augmenter le coût des projets de transport collectif (c'est-à-dire l'acquisition de terrains pour les stations, les terminus d'autobus, les aires d'escales, etc. Deuxièmement, lorsque les spéculateurs conservent des terrains vides au lieu de construire des logements, les stations de transport collectif situées à proximité sont moins fréquentées et les agences de transport manquent ainsi une occasion de générer davantage de recettes tarifaires.

Un outil qui donne aux municipalités le pouvoir d'encourager le développement actif et de décourager la spéculation peut contribuer à empêcher que les coûts fonciers ne soient exagérément gonflés par la spéculation, et donc à réduire les coûts d'acquisition des terrains pour les projets de transport collectif et les lotissements. Cet outil pourrait également permettre aux municipalités de cibler des zones spécifiques pour un développement plus rapide - par exemple, dans des zones AATC définies.

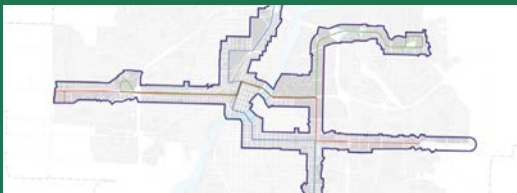
Sans cet outil, les municipalités sont confrontées à la perspective d'acquérir des terrains à la valeur du marché, ce qui peut souvent s'avérer beaucoup plus coûteux, car les spéculateurs achètent et conservent des terrains à proximité des nouvelles stations de transport collectif proposées, avec l'intention d'en tirer des profits plus élevés lorsqu'ils les vendront finalement.

IC. DONNER LA PRIORITÉ À LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS ET D'INFRASTRUCTURES DE SOUTIEN (POUR FACILITER LA DENSIFICATION DES ZONES HABITÉES) DANS LES CORRIDORS DE TRANSPORT COLLECTIF LES PLUS IMPORTANTS ET PRÈS DES STATIONS.

Les municipalités, les gouvernements régionaux/autorités de planification ainsi que les gouvernements provinciaux et fédéral devraient donner la priorité à **l'augmentation de l'offre de logements et des infrastructures de soutien dans les zones accessibles par transport collectif** (les infrastructures de soutien pour faciliter la densification peuvent inclure les routes, les égouts, les écoles, les parcs, etc.) plutôt que l'expansion dans les zones vertes.

Les municipalités (ou les régions/gouvernements provinciaux, le cas échéant) devraient **fixer une zone tampon de 800 mètres le long des corridors de transport collectif les plus importants et/ou autour des principales stations** afin d'identifier les zones cibles pour l'augmentation de l'offre de logements et d'infrastructures de soutien. Les municipalités devraient également envisager de donner la priorité et de rationaliser le traitement des demandes d'aménagement dans ces zones AATC identifiées.

Exemple



En 2020, la ville de Saskatoon s'est fixée comme objectif de faire en sorte que 50 % des nouveaux logements soient des constructions intercalaires, ce qui implique de placer 15 % de tous les nouveaux logements dans un corridor de croissance désigné, le long du Réseau de transport en commun rapide par autobus prévu par la ville. Ces sites sont des zones cibles pour des densités plus élevées et une plus grande mixité que ce qui serait possible ailleurs dans le *Corridor Growth Area*.³⁸

38 [Ville de Saskatoon \(2020\) – en anglais seulement](#)

Raison d'être et résultats potentiels

Le développement dans des zones vertes a des effets négatifs sur l'environnement, tels que la réduction des terres agricoles et la diminution de la résistance aux phénomènes météorologiques extrêmes, ainsi que le coût financier de la construction de nouvelles routes, de nouveaux services publics et d'autres infrastructures de soutien. De même, les terrains situés autour des stations de transport collectif existantes sont souvent sous-utilisés, comme en témoigne la fréquentation relativement faible des lignes ferroviaires de transport collectif qui ont été construites pour offrir une plus grande capacité.

Plutôt que de construire de nouveaux logements à la périphérie des zones urbaines peu desservies par le transport collectif (ce qui encouragerait la dépendance à l'égard de la voiture, qui est moins abordable pour les Canadiens et contribue beaucoup plus aux émissions de gaz à effet de serre), les municipalités et les régions devraient donner la priorité à l'intensification de l'utilisation des terrains autour des stations de transport collectif existantes, le cas échéant.



Thème 2 : Faire évoluer le mandat des agences de transport pour y inclure l'augmentation de l'offre et de l'accessibilité des logements

La crise du logement au Canada sape les priorités stratégiques de nombreuses agences de transport, tout simplement parce que les gens ont de moins en moins les moyens d'habiter à proximité d'un réseau de transport collectif à haute fréquence. Les agences de transport ont toujours été réticentes à jouer un rôle important dans les aspects de l'aménagement urbain autres que la fourniture de services de transport public, et/ou n'ont pas toujours eu les outils nécessaires pour le faire. Les agences de transport qui commencent à jouer un rôle plus important dans les décisions relatives à l'aménagement des zones situées à proximité des stations seront beaucoup mieux placés pour assurer le succès à long terme de leur réseau de transport en augmentant le nombre d'utilisateurs.

Ce que nous avons entendu

LES DÉFIS ACTUELS :

1. **Les agences de transport collectif jouent un rôle limité dans la planification des logements et des infrastructures de soutien qui permettront d'augmenter l'achalandage.** Lorsque les personnes qui dépendent du transport collectif ne peuvent pas vivre à proximité, cela signifie qu'il y a moins d'utilisateurs payants. De même, lorsque les gens s'éloignent des centres-villes à la recherche d'un logement moins cher, les agences de transport doivent dépenser davantage pour les services d'autobus dans les régions périphériques afin d'amener ces personnes vers les centres d'emploi. En d'autres termes, l'accessibilité du logement a des répercussions financières directes sur les agences de transport, mais celles-ci ne jouent actuellement qu'un rôle limité dans la résolution de ce problème.
2. **Les agences de transport ont besoin d'augmenter et de maintenir le nombre d'utilisateurs pour justifier leur fonctionnement.** Au Canada, les opérations de transport collectif sont largement subventionnées, principalement par le biais des impôts fonciers municipaux. Cependant, depuis la pandémie de Covid-19, il est devenu encore plus difficile pour les municipalités et les agences de transport de financer les réseaux. Actuellement, il n'existe pas de programmes provinciaux ou fédéraux à long terme pour soutenir les opérations de transport collectif et les autorités de transport (ou les municipalités) doivent financer les réseaux par leurs propres moyens. Le fonctionnement du transport collectif reste l'une des dépenses les plus importantes de la plupart des grandes villes canadiennes.
3. **Les agences de transport se heurtent à des obstacles dans l'utilisation de l'espace au-dessus des stations.** Lorsque de nouvelles stations de transport collectif sont construites, l'espace au-dessus des stations n'est souvent pas aménagé. C'est une occasion manquée d'aider à récupérer le coût d'acquisition de ce terrain, ainsi qu'une occasion manquée de créer des logements sur des terrains publics.

OPPORTUNITÉS ACTUELLES :

1. **Un plus grand nombre de logements à proximité du transport collectif peut générer une fréquentation à long terme.** Lorsque davantage de personnes vivent à proximité du transport collectif, les agences de transport ont plus de clients potentiels à attirer. Le développement d'un plus grand nombre de logements à proximité du transport collectif peut être une bonne occasion de générer une fréquentation à long terme pour les agences de transport
2. **Les agences de transport possèdent de nombreux terrains sous-développés.** Plusieurs grandes agences de transport possèdent une quantité importante de terrains non aménagés, allant des stationnements incitatifs à l'espace au-dessus des stations. Il s'agit là d'excellentes opportunités pour développer du logement, d'autant plus qu'il n'y a pas de coûts d'acquisition de terrain.
3. **L'aménagement et la location de terrains peuvent constituer une source de revenus supplémentaire.** Les agences de transport peuvent générer des revenus potentiels grâce à l'aménagement et à la location de terrains. Ces revenus supplémentaires pourraient être bénéfiques pour les agences qui cherchent des moyens de compenser les coûts d'investissement en transport collectif et de payer les dépenses d'exploitation.
4. **L'expertise en matière de transport collectif est très pertinente dans le cadre des discussions sur l'accessibilité et le logement.** Malgré l'impact significatif des projets de transport collectif sur le développement urbain, les agences de transport n'exercent généralement qu'une influence limitée sur les décisions en matière de logement. Il existe une opportunité inexploitée pour les agences de transport de mieux illustrer comment le transport collectif peut jouer un rôle plus important dans l'aménagement de nos villes, pour qu'elles soient plus durables, plus abordables et plus agréables à vivre.

Recommandations

➤ 2A. DEMANDER AUX AGENCES DE TRANSPORT D'ADOPTER UNE APPROCHE PROACTIVE POUR DÉVELOPPER DU LOGEMENT SUR LES PRINCIPAUX SITES DE TRANSPORT COLLECTIF, TELS QUE LES STATIONS ET LES STATIONNEMENTS INCITATIFS.

Les agences de transport devraient **élargir leur mandat** en cherchant des occasions (ou en s'associant à des occasions) d'aménager des logements dans les stations et les stationnements incitatifs existants. Le cas échéant, la province ou la municipalité doit prendre la décision d'élargir les mandats des agences de transport sur son territoire.

Les agences de transport devraient **élaborer une stratégie immobilière en partenariat avec la municipalité locale et/ou l'autorité régionale** pour tous les sites appartenant au réseau de transport collectif afin d'explorer et de comprendre les possibilités de développement, y compris la possibilité de construire des logements en s'associant avec des promoteurs. Cette fonction pourrait également être assurée par la municipalité au nom de l'agence de transport, ou par des promoteurs privés et des fournisseurs de logements dans le cadre d'accords de partenariat.

Exemple

En septembre 2023, le gouvernement de l'Ontario a signalé aux municipalités qu'elles devraient saisir les occasions de planifier conjointement le transport collectif et le logement en leur permettant de financer la conception et la construction des stations GO et de récupérer les coûts de ces dépenses en prélevant des *frais de contribution à la construction des stations* sur les projets d'aménagement autour des stations. Les municipalités devront obtenir l'approbation de la province pour percevoir ces frais, et la province utilisera cette demande pour inciter les municipalités à réduire les coûts pour les promoteurs, par exemple en réduisant les redevances d'aménagement ou les exigences en matière de stationnement.³⁹

Exemple



En 2022, TransLink (l'autorité régionale de transport de Metro Vancouver) a lancé son nouveau programme de développement immobilier, dont les objectifs déclarés sont de générer des revenus supplémentaires pour financer de nouveaux projets de transport collectif et de construire davantage de logements à proximité. L'un des premiers développements sous ce programme est un projet à usage mixte de 30 étages sur le site de la future station de la rue Arbutus de la ligne Millennium.⁴⁰

Exemple

Depuis 2020, Infrastructure Ontario dirige le Programmes de communautés axées sur le transport en commun, dont l'objectif déclaré est de compenser le coût des projets d'investissement en transport collectif en construisant davantage de logements et d'équipements communautaires à proximité des futures stations de métro. Parmi les projets réalisés jusqu'à présent, on peut citer des aménagements à usage mixte aux futures stations Corktown et Queen-Spadina de la nouvelle ligne Ontario.⁴¹

³⁹ [Gouvernement de l'Ontario \(2023\)](#)

⁴⁰ [TransLink \(2023\) – en anglais seulement](#)

⁴¹ [Ministère de l'infrastructure de l'Ontario](#)

Raison d'être et résultats potentiels

La quantité et la disponibilité de logements à proximité d'une station de transport collectif ont un impact direct sur l'achalandage et les revenus à cette station. Les agences de transport qui adoptent une approche proactive pour s'assurer que des logements sont construits seront mieux placés pour garantir une augmentation de l'achalandage et des revenus à long terme. Une stratégie immobilière serait également une opportunité pour les agences de transport de générer des revenus supplémentaires.

Plus fondamentalement, cette recommandation vise à élargir les mandats des agences de transport. Au lieu de se concentrer uniquement sur la construction et l'exploitation des réseaux de transport collectif, les agences devraient s'intéresser à la façon dont le transport collectif lui-même peut façonner la ville qu'il dessert.

2B. RETIRER LES AGENCES DE TRANSPORT DE L'INDUSTRIE DU STATIONNEMENT.

Les agences de transport devraient cesser d'être des fournisseurs de places de stationnement. Tous les stationnements actuellement opérationnels devrait être considéré comme utilisation temporaire.

Les municipalités devraient plutôt encourager l'AATC en **rezonant l'ensemble des stationnements pour l'AATC** et en **éliminant les minimums de stationnements** dans les zones AATC (par exemple, jusqu'à 800 mètres d'une station de transport collectif ou d'un service à haute fréquence). Le stationnement ne doit être fourni que s'il s'agit d'un stationnement incitatif situé à l'extrémité d'une ligne de transport collectif ou à une station d'importance régionale, et même dans ce cas, un droit de stationnement doit être perçu pour gérer la demande.

Exemple

L'utilisation du terrain autour de la station GO d'Oakville, en Ontario, est actuellement dominée par des stationnements. Cependant, la ville d'Oakville et Metrolinx ont prévu de transformer cette zone axée sur la voiture en une communauté dense à usage mixte. L'offre de logements augmentera considérablement et, dans la mesure du possible, les stationnements seront déplacés vers des structures intérieures ou souterraines, afin de libérer plus de terrains accessibles par transport collectif en vue de les développer.⁴²

42 [Ville d'Oakville \(2023\) – en anglais seulement](#)

Raison d'être et résultats potentiels

L'objectif principal des agences de transport est de fournir des services de transport collectif, non pas de fournir des places de stationnement. Néanmoins, de nombreuses agences de transport au Canada consacrent des ressources importantes au stationnement - par exemple, GO Transit (l'opérateur régional de transport collectif dans la région du Grand Toronto et de Hamilton) est le plus grand fournisseur de stationnement gratuit en Amérique du Nord, avec 73 000 places de stationnement dans les stations de GO Transit.⁴³ Cette approche a pour effet de subventionner l'utilisation de véhicules personnels pour se rendre au transport collectif, tout en limitant la superficie des terrains disponibles pour le logement dans les zones où le transport collectif est fréquent et de bonne qualité. La mise en place de stationnements incitatifs est généralement liée à l'utilisation de terrains à faible densité dans la zone de desserte de la station et à des services d'autobus de rabattement moins fréquents. Les agences de transport et/ou les municipalités ne doivent pas développer des réseaux qui nécessitent ou privilégient l'utilisation d'un véhicule personnel pour accéder au transport collectif.

Si les stationnements incitatifs peuvent jouer un rôle utile en encourageant les automobilistes à prendre le transport collectif en interceptant les déplacements en voiture, en particulier à la fin d'une ligne de transport collectif, nous devons être plus créatifs et regarder au-delà des stationnements pour attirer les gens. Par exemple, la grande quantité de terrains actuellement dédiés au stationnement représente une opportunité importante de développer des AATC sur des terrains publics. C'est l'occasion d'augmenter l'offre de logements tout en assurant une clientèle plus fiable aux agences de transport.

2C. ENCOURAGER LA CONSTRUCTION AU-DESSUS DES STATIONS

En plus de construire des logements autour des stations de transport collectif, les agences devraient également envisager de construire des logements au-dessus des stations.

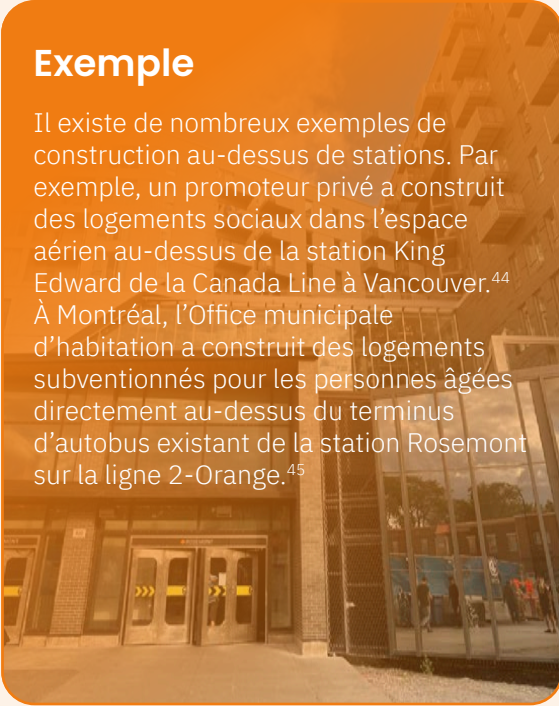
Les municipalités et les agences de transport doivent **planifier la construction de logements sur tous les terrains du réseau, y compris directement au-dessus des stations** telles que les arrêts d'autobus rapides et les terminus. Cela peut se faire en construisant des logements au-dessus des stations ou en vendant ou en transférant les droits de développement de l'espace aérien à un promoteur ou à un autre fournisseur de logements.

Les gouvernements fédéral et provinciaux devraient exiger que cette possibilité de logement soit prise en compte dans les nouveaux projets de transport collectif et explorer les possibilités offertes par les stations existantes, en particulier celles qui feront l'objet prochainement d'un projet de rénovation et de remise en état.

43 [Metrolinx \(2022\)](#)

Exemple

Il existe de nombreux exemples de construction au-dessus de stations. Par exemple, un promoteur privé a construit des logements sociaux dans l'espace aérien au-dessus de la station King Edward de la Canada Line à Vancouver.⁴⁴ À Montréal, l'Office municipale d'habitation a construit des logements subventionnés pour les personnes âgées directement au-dessus du terminus d'autobus existant de la station Rosemont sur la ligne 2-Orange.⁴⁵



Exemple

PCI Developments construit actuellement un ensemble mixte de 39 étages comprenant des commerces, des bureaux, des épicerie et des logements locatifs sécurisés, intégrés à la nouvelle station South Granville du projet de métro Broadway de Vancouver.⁴⁶



Exemple

Infrastructure Ontario a envisagé une construction au-dessus de plusieurs des nouvelles stations de métro en cours de construction pour la ligne Ontario à Toronto. Les développements proposés comprennent deux tours à usage mixte de 26 étages directement au-dessus de la station King-Bathurst⁴⁷ et deux tours à usage mixte (l'une de 15 étages, l'autre de 17) directement au-dessus de la station Queen-Spadina.⁴⁸ Dans ces deux exemples, le bâtiment patrimonial du rez-de-chaussée est préservé, tandis que des logements sont construits au-dessus et que la station de métro est construite en dessous, ce qui permet de maximiser l'utilisation de l'espace vertical pour offrir à la fois du transport collectif et du logement.



44 [W. T. Leung Architects \(2017\) – en anglais seulement](#)

45 [Office municipal d'habitation de Montréal \(2022\)](#)

46 [PCI Developments \(2022\) – en anglais seulement](#)

47 [Infrastructure Ontario \(2021a\)](#)

48 [Infrastructure Ontario \(2021b\)](#)

Raison d'être et résultats potentiels

Les terrains sont souvent acquis à un coût considérable pour les nouvelles infrastructures de transport collectif, mais l'espace au-dessus est généralement sous-utilisé. La construction de logements au-dessus des stations est une occasion unique de fournir des logements hors marché ou sans but lucratif, car il n'y a pas de frais d'acquisition de terrain. Par ailleurs, la construction de logements commerciaux au-dessus des stations peut également être un moyen pour les agences de transport de récupérer les coûts des nouveaux investissements en transport collectif. Dans les deux cas, l'utilisation de l'espace au-dessus des stations est beaucoup plus prudente sur le plan financier que le simple fait d'acheter un terrain et de ne pas utiliser cet espace.

L'une des difficultés réside dans le fait que la construction au-dessus des stations peut s'avérer complexe. Par exemple, il peut être nécessaire de planifier la conception du projet pour s'assurer que les fondations du bâtiment peuvent supporter à la fois la station et les logements situés au-dessus, qui devront être fournis par un promoteur tiers. Il faut également gérer les risques entre l'agence de transport, l'entité responsable de la construction du projet de transport collectif, et le promoteur ou le fournisseur de logements qui construit les logements en même temps. Enfin, le cas échéant, les gouvernements provinciaux ou municipaux doivent donner aux agences de transport l'autorité nécessaire pour prendre la tête de ces initiatives.

2D. PROMOUVOIR L'ÉLABORATION D'UN « INDICE D'ABORDABILITÉ DU LOGEMENT ET DU TRANSPORT » À L'IMAGE DE L'INDICE AMÉRICAIN.

L'Association canadienne du transport urbain, en partenariat avec Infrastructure Canada, pourrait soutenir directement ou indirectement l'élaboration et la mise en œuvre d'un « indice d'abordabilité du logement et du transport », renforçant ainsi l'intérêt des membres de l'ACTU pour la création de solutions à la crise de l'abordabilité au Canada, ainsi que d'apporter de manière continue son expertise en matière de transport collectif à la discussion nationale sur le logement.

Exemple

Le *Center for Neighborhood Technology*, une organisation à but non lucratif basée aux États-Unis, publie le *Housing and Transportation Affordability Index* (indice d'accessibilité au logement et au transport). Cet indice cartographie l'accessibilité en se basant à la fois sur les coûts de logement et les coûts de transport, afin de fournir une compréhension plus complète de l'accessibilité, par rapport à la seule prise en compte des coûts d'habitation.⁴⁹

Raison d'être et résultats potentiels

L'ACTU, en particulier, a l'occasion de jouer un rôle de leader avec cet indice, qui soulignerait aux autres parties prenantes et à tous les niveaux de gouvernement que le logement et le transport sont étroitement liés. Un tel indice pourrait montrer que des logements moins chers ne sont pas nécessairement plus abordables s'ils sont situés loin des centres d'emploi, entraînant donc des coûts de transport plus élevés.

La disponibilité de données fiables et cohérentes sur l'accessibilité du logement et du transport pourrait favoriser un dialogue public de plus en plus productif sur les solutions à apporter aux problèmes d'accessibilité et de productivité du Canada.

49 [Center for Neighborhood Technology \(2022\)](#) – en anglais seulement



Thème 3 : Assurer l'inclusivité

Il est essentiel de construire beaucoup plus de logements pour résoudre la crise de l'abordabilité du logement au Canada, mais l'offre seule ne peut pas aider ceux qui sont confrontés aux obstacles financiers les plus importants et qui ont les plus grands besoins en matière de logement. Il s'agit notamment des locataires, des ménages à faible revenu et des populations marginalisées - souvent les mêmes groupes que ceux qui dépendent le plus du transport collectif.

Ce que nous avons entendu

LES DÉFIS ACTUELS :

1. **Les gens n'ont pas les moyens de vivre à proximité du transport collectif.** La disponibilité de services de transport collectif fréquents et de qualité exerce souvent une pression à la hausse sur les loyers et les prix des maisons situés à proximité. Cela a souvent pour effet négatif de déplacer ou d'exclure les personnes qui dépendent le plus du transport collectif.
2. **Les populations vulnérables sont celles qui souffrent le plus.** L'inabordabilité des logements a un impact disproportionné sur les populations marginalisées telles que les réfugiés, les autochtones, les personnes en situation de handicap et d'autres groupes vulnérables. Au Canada, la pénurie de logements abordables est telle que de nombreuses personnes sans domicile fixe se sont même tournées vers les stations de transport collectif pour trouver un endroit chaud où s'abriter et dormir. Cette situation n'est pas viable et met en évidence le besoin urgent d'un plus grand nombre d'unités de logement hors marché très abordables.
3. **Les locataires sont souvent déplacés lors des rezonages et des réaménagements.** Les politiques et les incitations qui encouragent les promoteurs à augmenter l'offre de logements peuvent souvent avoir pour effet négatif de déménager les locataires lorsque des bâtiments plus anciens et plus abordables sont démolis pour faire place à des développements plus récents et plus denses. Des déménagements similaires peuvent également se produire lors de la construction de nouvelles infrastructures de transport collectif.
4. **La hausse des loyers fait fuir les entreprises existantes.** C'est particulièrement vrai pour les petites entreprises, y compris les entreprises ethniques et celles qui desservent les populations à faibles revenus. L'inclusion est importante non seulement pour les populations marginalisées, mais aussi pour les entreprises qui les desservent.

OPPORTUNITÉS ACTUELLES :

1. **Les immigrants et les nouveaux arrivants sont de nouveaux clients potentiels du transport collectif.** L'augmentation de la population canadienne s'accompagne d'une augmentation du nombre de clients potentiels du transport collectif. Les agences de transport ont une occasion unique d'encourager l'utilisation du transport collectif parmi les nouveaux arrivants, en particulier avant qu'ils n'envisagent de posséder une voiture ou qu'ils ne deviennent dépendants d'une voiture.
2. **Le transport collectif est un moyen de transport abordable et pratique pour les nouveaux arrivants.** Les nouveaux Canadiens bénéficient de transports collectifs accessibles et de qualité car la possession d'une voiture n'est pas toujours possible, en particulier lorsqu'ils s'installent. Le transport collectif est un moyen sûr et fiable pour les nouveaux Canadiens de se déplacer et de se familiariser avec leur nouveau pays.
3. **Les personnes à faible revenu ont tendance à être des usagers fiables du transport collectif.** Bien que certaines personnes passent de la voiture au transport collectif pour économiser de l'argent, il y a aussi beaucoup de gens pour qui il n'y a pas d'autre choix que de prendre le transport collectif.
4. **Le transport collectif offre une occasion unique de contribuer à la construction de villes plus inclusives et plus équitables.** Alors que les fournisseurs de logements publics et à but non lucratif s'efforcent de trouver des solutions de logement pour ceux qui en ont le plus besoin, le transport collectif a l'occasion de démontrer qu'il peut aussi faire partie de la solution pour créer des villes plus inclusives et plus équitables.

Recommandations

▶ 3A. VEILLER À CE QUE L'OFFRE DE NOUVEAUX LOGEMENTS À PROXIMITÉ DU TRANSPORT COLLECTIF SERVE TOUS LES CANADIENS.

En septembre 2023, le gouvernement fédéral a supprimé la TPS sur la construction de logements locatifs afin d'inciter les promoteurs à construire davantage de logements locatifs.⁵⁰ Les gouvernements provinciaux devraient suivre l'exemple du gouvernement fédéral et **supprimer les taxes de vente provinciales sur la construction de logements locatifs**. En outre, les gouvernements fédéral et provinciaux devraient également encourager l'accessibilité en accordant **un remboursement de la TPS/TVH pour les logements hors marché situés dans les zones AATC désignées**.

Les gouvernements fédéral et provinciaux devraient également améliorer les programmes de logement existants de la SCHL et des provinces qui offrent des subventions et des prêts préférentiels afin de **donner la priorité aux projets de logements locatifs et hors marché construits à des fins spécifiques dans les zones AATC**, y compris sur les terrains appartenant aux agences de transport. Ces programmes d'habitation devraient également être harmonisés avec le financement du transport collectif.

50 [Ministère des Finances Canada \(2023\)](#)

Exemple

De 1997 à 2023, le programme AccèsLogis Québec a été la principale source de financement des fournisseurs de logements sans but lucratif au Québec, et le programme a permis de créer plus de 30 000 logements sociaux et abordables dans la province. AccèsLogis fait partie d'un ensemble plus vaste de programmes qui ont contribué à faire en sorte que le logement au Québec soit plus abordable que dans de nombreuses autres régions du Canada, et c'est un exemple de ce qui est possible lorsque les niveaux supérieurs de gouvernement sont prêts à investir dans le logement.⁵¹

Raison d'être et résultats potentiels

Les terrains propices à l'AATC sont chers en raison de la proximité d'un réseau de transport collectif de haute qualité, une commodité souhaitable. Par exemple, dans la région métropolitaine de Vancouver, il y a une prime de prix d'environ 5 % pour les espaces résidentiels avec un accès facile au transport collectif (pour les espaces commerciaux, ce chiffre est de 10 %).⁵² Cela augmente le coût du développement dans les zones AATC, et les coûts supplémentaires encourus par les promoteurs se répercutent sur les acheteurs.

Les promoteurs doivent être incités financièrement à fournir davantage de logements abordables dans les zones AATC, en particulier des logements locatifs construits à cet effet. Un remboursement de la TPS/TVH pour les logements locatifs construits à cette fin serait le reflet de politiques fiscales similaires qui ont encouragé la construction de logements locatifs avant les années 1970.

En plus d'encourager les promoteurs immobiliers, les gouvernements fédéral et provinciaux devraient également aider les fournisseurs de logements sans but lucratif en améliorant les programmes existants, afin d'encourager le logement sans but lucratif dans les zones AATC. Ainsi, les ménages vulnérables et à faible revenu qui dépendent le plus des logements sans but lucratif pourraient continuer à avoir accès à des moyens de transport abordables et, par extension, à des emplois et à d'autres possibilités.

3B. SE PRÉMUNIR CONTRE LES DÉMÉNAGEMENTS RELIÉS AU TRANSPORT COLLECTIF.

Les municipalités devraient empêcher que les locataires et les entreprises qui dépendent du transport collectif ne soient évincés des quartiers lors d'un changement de zonage ou d'un réaménagement, en rendant obligatoire la fourniture de logements de remplacement et en mettant en œuvre des exigences de relogement des locataires lors d'un réaménagement. Les gouvernements provinciaux pourraient soutenir les municipalités en leur donnant des outils supplémentaires pour s'assurer que les réaménagements restent accessibles aux locataires, par exemple par le biais d'un zonage réservé aux logements locatifs.

En outre, les municipalités devraient appliquer une perspective d'équité à leurs processus de réaménagement afin de s'assurer que les Canadiens vulnérables ne sont pas affectés de manière disproportionnée.

51 Pomeroy et al.(2019) – en anglais seulement

52 The Keesmaat Group & Leading Mobility Consulting (2021) – en anglais seulement

Exemple



En 2018, le gouvernement de la Colombie-Britannique a autorisé les municipalités à mettre en œuvre un zonage réservé aux logements locatifs.⁵³ Certaines municipalités, dont Burnaby et New Westminster, ont par la suite zoné certaines parties de leurs zones résidentielles exclusivement pour la location. À Burnaby, les promoteurs sont tenus de remplacer les logements locatifs dans une proportion de 1 pour 1 ou de veiller à ce que 20 % des logements soient des logements locatifs inférieurs au marché. En échange, Burnaby offre des compensations de densité aux promoteurs.⁵⁴ En outre, Burnaby exige également que les promoteurs offrent aux locataires déplacés par le développement une aide pour trouver un logement provisoire, des frais de déménagement, des compléments de loyer et le droit de retourner dans un logement nouvellement construit au même loyer.⁵⁵

Raison d'être et résultats potentiels

Cette recommandation a pour but d'éviter les déménagements reliés au transport collectif, c'est-à-dire lorsque les nouveaux aménagements réalisés à proximité des stations de transport collectif entraînent une hausse des loyers qui fait fuir les résidents à faible revenu et les entreprises qui les desservent. Ce type de déplacement peut être très perturbant pour les personnes à faibles revenus, non seulement parce qu'elles sont obligées de déménager, mais aussi parce que leur nouveau logement sera situé plus loin des principales stations de transport collectif, et donc plus loin des emplois et autres activités. Ces déménagements sont également coûteux pour les agences de transport, qui sont obligées d'intensifier leurs services dans les régions périphériques où les populations sont dépendantes du transport collectif.

Étant donné que les autorisations d'aménagement sont gérées au niveau municipal, les municipalités sont particulièrement bien placées pour empêcher ces déménagements en protégeant les logements abordables existants à proximité des stations. Cela ne signifie pas qu'il faille empêcher le développement à proximité du transport collectif. Les municipalités doivent plutôt trouver des moyens de protéger les droits et les moyens de subsistance des locataires existants, notamment en obligeant les promoteurs à payer pour le relogement, tout en encourageant le réaménagement afin d'augmenter l'offre globale de logements.

51 [Ministère des affaires municipales et du logement de la Colombie-Britannique \(2018\) – en anglais seulement](#)

54 [Ville de Burnaby \(n.d.\)](#)

55 [Ville de Burnaby \(2022\) – en anglais seulement](#)



Thème 4 : Rationaliser les processus d'approbation

Les longues procédures d'approbation municipale augmentent l'incertitude et les coûts pour les promoteurs (et, en fin de compte, pour les acheteurs/locataires), ce qui a pour conséquence de prolonger considérablement la durée de construction de nouveaux logements. Cette situation a des conséquences pour les agences de transport, car lorsque les projets sont retardés, les municipalités perdent des recettes potentielles provenant de l'impôt foncier, ce qui entrave leur capacité à financer le transport collectif. En outre, lorsque de nouvelles lignes de transport collectif sont mises en service avant que les lotissements voisins ne soient terminés, la fréquentation du transport collectif ne connaît qu'une croissance limitée.

Ce que nous avons entendu

LES DÉFIS ACTUELS :

1. **La longueur des procédures d'approbation augmente le coût de développement des logements.** La longueur et la complexité des procédures d'approbation augmentent les coûts pour les promoteurs, et ces coûts supplémentaires sont souvent répercutés sur les futurs locataires et acheteurs, ce qui augmente en fin de compte le coût du logement. Ces processus peuvent être encore plus difficiles pour les promoteurs à but non lucratif.
2. **Le rezonage prend trop de temps et retarde le développement des zones AATC.** Lorsque les demandes de rezonage dans les zones AATC sont bloquées, cela retarde le développement des logements et entraîne une diminution du nombre de logements construits à proximité du transport collectif. Les nouvelles stations qui ouvrent dans ces zones peuvent alors avoir du mal à atteindre les objectifs de fréquentation.
3. **Les mécanismes de recours et le « pas dans ma cours » créent de l'incertitude et augmentent les coûts.** L'incertitude augmente les coûts parce qu'elle crée le risque qu'un projet ne se réalise jamais. Les investisseurs sont moins enclins à financer des projets risqués, en particulier dans les zones intercalaires, et ceux qui le font demandent souvent des taux d'intérêt plus élevés. Les promoteurs peuvent même construire selon des normes qui satisfont à l'appel d'essai, au lieu d'une barre plus élevée (densité ou autres caractéristiques souhaitables) fixée par les conseils municipaux.

OPPORTUNITÉS ACTUELLES :

1. **Un rezonage coordonné peut générer des économies pour les nouveaux projets de transport collectif rapide.** Si les municipalités procèdent à un rezonage intentionnel et proactif des zones AATC uniquement après l'acquisition de terrains pour des projets de transport collectif rapide, les agences de transport et les municipalités ont la possibilité de réaliser d'importantes économies.
2. **Les redevances d'aménagement soutiennent les services municipaux, y compris le transport collectif, pour les collectivités en croissance.** Certaines provinces ont envisagé d'éliminer les redevances d'aménagement afin de réduire les coûts d'aménagement. Cependant, elles doivent garder à l'esprit que les frais d'aménagement sont un moyen essentiel pour aider à payer les coûts d'immobilisation du transport collectif qui contribuent à la croissance.

Recommandations

▶ 4A. RATIONALISER LES PROCESSUS ; DÉLÉGUER AU PERSONNEL DANS LA MESURE DU POSSIBLE.

Dans la mesure du possible, les municipalités devraient examiner les cas où la **délégation de pouvoirs au personnel de planification** peut permettre d'accélérer le processus d'approbation des projets AATC et de le faire en temps opportun.

Les municipalités devraient **accélérer le délai d'examen des demandes d'aménagement dans les zones AATC définies**, en particulier celles qui comportent des logements locatifs et des logements en dessous du prix du marché. Pour ce faire, les municipalités pourraient définir et rezoner de manière proactive les zones AATC et former des équipes de personnel spécialisées dans la gestion des projets prioritaires AATC et de logements abordables.

Les provinces devraient **exiger des municipalités qu'elles désignent des zones AATC**.

Exemple

En 2023, la municipalité régionale d'Halifax a fait une demande de financement auprès du Fonds pour accélérer la construction de logements pour rationaliser les processus d'approbation. Les initiatives proposées comprennent la mise en place d'une équipe spécialisée pour améliorer l'efficacité des approbations de permis, la priorisation des demandes de permis pour les développements à logements multiples et abordables, et l'accélération des approbations de permis pour les développements le long des principaux corridors de transport collectif.⁵⁶

⁵⁶ Conseil régional d'Halifax (2023) – en anglais seulement

Raison d'être et résultats potentiels

Les promoteurs du secteur privé et les experts en politiques publiques s'accordent à dire que la rationalisation des processus d'approbation crée une certitude pour l'industrie et le public et, en fin de compte, réduit les coûts indirects associés à l'offre de logements. En outre, les demandes axées sur la réalisation d'objectifs politiques tels que la construction de logements abordables dans les stations de transport collectif devraient bénéficier d'un service de première ligne de la part des services d'urbanisme municipaux.

► 4B. IDENTIFIER LES PRINCIPALES ZONES AATC ET LES REZONER DE MANIÈRE PROACTIVE APRÈS L'ACQUISITION DE TERRAINS POUR DE GRANDS PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF.

Après l'acquisition de terrains pour un projet de transport collectif rapide, **les municipalités devraient désigner une zone AATC et procéder à un rezonage proactif des terrains** afin d'accélérer le processus d'approbation, de garantir une offre de logements plus importante et de construire plus rapidement des logements orientés vers le transport collectif. Lorsque le zonage d'une zone AATC est modifié, les pouvoirs publics doivent **exiger des objectifs de densité minimale afin de soutenir la croissance de la fréquentation du transport collectif.**

Cette fonction peut également être assumée par la province, en particulier pour les grands projets de transport collectif qui traversent les frontières municipales. Dans ce cas, la province devrait verser à la municipalité des contributions au titre des équipements collectifs, car les municipalités ne percevraient pas les droits de rezonage dont elles dépendent généralement pour financer les services d'utilité publique et les équipements collectifs.

Exemple

En Ontario, le gouvernement provincial a exigé que les grandes municipalités identifient et créent des zones de grande station de transport en commun (ZGTC) et des zones de grandes stations de transport en commun protégées (ZGTCP). Les municipalités sont tenues de mettre à jour leurs plans officiels afin d'y inclure les ZGTC et les ZGTCP, et aucune modification (y compris les dérogations mineures) n'est autorisée pour ces dernières sans l'approbation du ministre des Affaires municipales et du Logement. La législation provinciale a également fixé des objectifs de densité minimale pour ces zones, avec des objectifs différents selon le type de station et de service de transport collectif.⁵⁷

57 [Ville de Toronto \(2022\) – en anglais seulement](#)

Raison d'être et résultats potentiels

Un rapport de 2022 de l'Association canadienne des constructeurs d'habitations a révélé qu'au cours des dernières années, le délai moyen de traitement d'une demande de rezonage importante dans la ville de Vancouver est de 12,7 mois ; dans la ville de Toronto, ce délai est de 30,3 mois.⁵⁸ Les longs délais de traitement augmentent le coût du développement. Il y a également des incertitudes, car les demandes de rezonage ne sont pas nécessairement approuvées telles qu'elles ont été présentées, ou même pas du tout. Un rezonage proactif réduirait cette incertitude et éviterait aux promoteurs de devoir déposer une demande de rezonage. Il encouragerait également la construction de logements dans les zones AATC de manière plus opportune, ce qui présente des avantages directs pour les agences de transport collectif sous la forme d'une augmentation du nombre d'utilisateurs.

En outre, si le rezonage proactif est coordonné de manière à intervenir après l'acquisition de terrains pour des projets de transport collectif rapide, il est possible de réaliser d'importantes économies par rapport à l'acquisition de terrains pour le transport collectif après qu'ils ont déjà pris de la valeur à la suite d'un rezonage antérieur.

4C. LES PROVINCES DEVRAIENT REVOIR ET RÉFORMER LES MÉCANISMES D'APPEL QUI ENCOURAGENT INUTILEMENT LE « PAS DANS MA COUR ».

Les provinces devraient **renforcer le seuil d'appel** pour qu'un raisonnement plus solide soit nécessaire pour justifier une intervention extérieure dans la décision d'une municipalité. Par exemple, les demandeurs pourraient être tenus de démontrer une erreur de procédure et ne devraient pas pouvoir faire appel d'une décision simplement parce qu'ils ne sont pas d'accord avec elle. En particulier, les provinces devraient envisager de limiter le droit d'appel des décisions des conseils municipaux concernant les projets de logements inférieurs au prix du marché dans les zones AATC.

Les provinces devraient également envisager de **déclarer que les AATC sont des intérêts provinciaux**, de sorte que les appels ne soient pas autorisés.

Raison d'être et résultats potentiels

Les appels concernant des demandes de rezonage déjà approuvées peuvent compromettre les objectifs de politiques publiques, car les procédures d'appel favorisent souvent les coûts de l'inaction (maintien du statu quo) par rapport aux coûts de l'action (poursuite du rezonage). En fait, ces mécanismes sont souvent antidémocratiques, puisqu'une commission d'appel non élue peut annuler les décisions votées par les conseils municipaux. Les recours peuvent également avoir un impact disproportionné sur les populations vulnérables s'ils visent des projets de logements locatifs et hors marché.

En outre, les promoteurs sont incités à concevoir leurs demandes pour que leurs investissements soient protégés des procédures d'appel - plutôt que de concevoir leurs demandes de manière à s'aligner sur les politiques approuvées par le Conseil en matière d'augmentation de la densité, des AATC, etc. Cette situation va à l'encontre des objectifs politiques visant à créer plus de logements et plus d'AATC.

58 Association canadienne des constructeurs d'habitations (2022, p. 47) – en anglais seulement

4D. MAINTENIR LES REDEVANCES D'AMÉNAGEMENT POUR LES INVESTISSEMENTS EN TRANSPORT COLLECTIF.

Les municipalités dépendent des redevances d'aménagement pour financer les infrastructures liées à la fourniture de services essentiels à la croissance urbaine, y compris le transport collectif. Ainsi, les administrations municipales (ou, le cas échéant, les administrations régionales ou provinciales) devraient **maintenir les redevances d'aménagement** afin d'assurer un financement suffisant pour le transport collectif et les autres services et infrastructures essentiels.

Exemple



Dans le Grand Montréal, les municipalités locales sont tenues de prélever une taxe de transport sur les projets d'aménagement situés à moins d'un kilomètre des stations du nouveau Réseau express métropolitain (REM) (il existe quelques exemptions, notamment pour les promoteurs à but non lucratif).⁵⁹ Cette taxe d'environ 10 \$ par pied carré est prélevée au nom de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et servira à couvrir la contribution de 512 millions de dollars de l'ARTM aux coûts d'immobilisation de la construction du REM.⁶⁰

Selon la juridiction, les redevances d'aménagement aident à fournir la part de financement municipal pour les projets de transport collectif rapide et/ou l'achat de flottes et d'équipements dans les nouvelles communautés. L'élimination des redevances d'aménagement ne devrait être envisagée que pour les logements à but non lucratif.

Raison d'être et résultats potentiels

La rationalisation des processus d'approbation est essentielle pour construire plus de logements, plus rapidement, mais les municipalités ne peuvent pas prendre de retard sur les services essentiels qui soutiennent les nouveaux développements de logements. Si l'élimination des redevances d'aménagement peut sembler un moyen facile de réduire les coûts d'aménagement, elle réduirait les recettes des municipalités, entraverait leur capacité à fournir des services de transport collectif et compromettrait un large éventail d'objectifs de politiques publiques.

Par exemple, les achats de véhicules de transport collectif sont largement financés par les redevances d'aménagement : à mesure que les villes se développent, elles ont besoin de fonds pour acheter davantage de véhicules et s'assurer que le service se maintient. L'élimination des redevances d'aménagement créerait des problèmes de financement pour les municipalités, précisément au moment où des fonds supplémentaires sont nécessaires pour garantir des services municipaux adéquats pour les nouveaux lotissements. Le maintien des redevances d'aménagement pour le capital du transport collectif aiderait à garantir que les agences de transport puissent suivre la croissance des communautés qu'ils desservent, quelle que soit leur taille.

59 [BOMA Quebec \(2018\)](#)

60 [Siemiatycki et al.\(2023\)](#)



Thème 5 : Maximiser les investissements

Les gouvernements veulent voir les résultats de l'argent qu'ils consacrent au logement et au transport collectif. Il est donc dans l'intérêt des agences de transport et de tous les ordres de gouvernement de veiller à ce que l'argent public soit optimisé et que les Canadiens tirent le meilleur parti possible des nouveaux investissements en transport collectif.

Ce que nous avons entendu

LES DÉFIS ACTUELS :

1. **Les municipalités sont encouragées à se faire concurrence, et non à collaborer.** La concurrence pour un financement limité crée nécessairement des gagnants et des perdants lorsqu'il s'agit de projets municipaux/de transport collectif. Il s'agit d'une façon inefficace de distribuer les fonds en raison d'un manque de coordination dans la planification.
2. **Les Canadiens ont du mal à joindre les deux bouts.** Dans le contexte de la crise du logement et de l'inflation élevée, de nombreux Canadiens ont des difficultés financières. Cela limite la capacité des gouvernements municipaux à augmenter les impôts fonciers (qui ne sont pas liés à la croissance économique et peuvent donc affecter de manière disproportionnée des groupes tels que les personnes âgées) pour financer les programmes de logement et le transport collectif.
3. **Les agences de transport ont du mal à suivre le rythme de croissance des communautés.** Alors que les promoteurs et les partenaires gouvernementaux continuent de travailler à la construction de logements, les agences de transport doivent trouver un moyen de développer les services de transport collectif. Cependant, nombre d'entre eux ont du mal à payer les services existants et les coûts opérationnels supplémentaires associés aux services additionnels, en particulier dans l'ère post-pandémique où les budgets d'exploitation du transport collectif sont encore affaiblis par la baisse de l'achalandage et des revenus.

OPPORTUNITÉS ACTUELLES :

1. **Les gouvernements peuvent atteindre plus d'objectifs de politiques publiques avec le même investissement.** Il existe de nombreuses possibilités de maximiser les investissements afin qu'ils atteignent des objectifs de politiques publiques supplémentaires, par exemple en encourageant la collaboration régionale ou en stimulant les projets de transport collectif qui sont conçus pour atteindre des résultats multiples tels que ceux du logement, du développement économique, de l'action climatique et de l'équité.
2. **Le logement et le transport permettent de rendre la vie plus abordable.** Le logement et le transport sont les deux dépenses les plus importantes pour le ménage canadien moyen. En agissant davantage sur l'offre de logements et le transport collectif, il est possible de faire baisser les coûts et d'apporter un soulagement financier à de nombreux Canadiens.

Recommandations

5A. DONNER LA PRIORITÉ À L'INVESTISSEMENT EN TRANSPORT COLLECTIF LORSQUE LES MUNICIPALITÉS FONT PREUVE D'UN ESPRIT DE COLLABORATION.

En liant l'augmentation de l'offre de logements à l'investissement en transport collectif, le gouvernement fédéral devrait réfléchir à la manière d'**encourager une approche régionale**. La définition d'une région doit être flexible, en tenant compte de ce qui est considéré comme une région économiquement pertinente. Les réseaux régionaux existants doivent être considérés comme un point de départ.

Une incitation à adopter une approche régionale pourrait, par exemple, inclure l'**augmentation de la part de financement du gouvernement fédéral d'un minimum de 5 %**, en tenant compte de la contrepartie provinciale, afin de réduire ou d'éliminer la part municipale/régionale pour l'investissement en transport collectif. Par ailleurs, le gouvernement fédéral pourrait chercher à **financer des ensembles d'investissements coordonnés** plutôt que des projets ponctuels.

Exemple



Transport 2050 est le plan de transport sur 30 ans de TransLink pour la région métropolitaine de Vancouver. Il prévoit plus de 20 milliards de dollars de nouveaux investissements en transport collectif dans toute la région, y compris des transports rapides vers le North Shore, le prolongement du SkyTrain vers UBC et plusieurs nouveaux services rapides par bus. Ce plan régional reconnaît que de nombreuses personnes traversent les frontières juridictionnelles pour l'emploi et d'autres activités. Le financement de Transport 2050 dans son ensemble profiterait donc à toute la région, au lieu de financer uniquement des projets spécifiques dans certaines municipalités.⁶¹

Raison d'être et résultats potentiels

Le principal objectif de cette recommandation est d'encourager la collaboration entre les municipalités afin que les investissements en transport collectif profitent à un plus grand nombre de personnes et que la dépendance à l'égard de la voiture soit réduite (ce qui rendrait la vie plus abordable pour les Canadiens et réduirait l'empreinte carbone de la région). Cette recommandation vise également à mieux intégrer l'aménagement du territoire et la planification des transports au niveau régional, afin d'encourager la construction de logements à proximité du transport collectif.

Les investissements publics dans les nouvelles infrastructures peuvent ne pas atteindre les résultats escomptés s'il n'y a pas de coordination sur la manière de maximiser ces investissements publics. L'absence de collaboration risque également de créer des situations où certaines municipalités reçoivent des fonds pour de nouveaux projets de transport collectif alors que d'autres n'en reçoivent pas, ce qui se traduit par des investissements et des développements inégaux au sein des régions.

61 [TransLink \(2022\)](#) – en anglais seulement

5B. LES GOUVERNEMENTS FÉDÉRAL ET PROVINCIAUX DEVRAIENT INCLURE UNE ALLOCATION BASÉE SUR LA PERFORMANCE POUR LES PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF.

Lorsqu'ils allouent des fonds aux projets de transport collectif, les gouvernements fédéral et provinciaux devraient donner la priorité ou la préférence aux projets de transport collectif qui présentent une combinaison des avantages suivants :

- Augmentation du nombre d'usagers
- Stimulation du développement de logements ou d'autres activités économiques
- Intégration des réseaux de transport actif
- Utilisation d'une perspective d'efficacité de l'emplacement, visant à créer des collectivités complètes
- Inciter les fournisseurs de logements sans but lucratif à construire à proximité des stations de transport collectif et des corridors de transport collectif les plus importants.

Les gouvernements fédéral et provinciaux pourraient également envisager d'encourager ces projets en **augmentant leur part de financement** et/ou en alignant les programmes de financement pour le logement. Cela permettrait également aux municipalités et aux régions de réduire leur contribution en capital.

Exemple



Les accords sur les politiques de soutien utilisés en Colombie-Britannique sont un bon exemple de la manière dont différentes parties peuvent être incitées à collaborer sur des projets qui dépassent les frontières juridictionnelles. Ces accords apportent une certitude en engageant les parties concernées à travailler pour atteindre des objectifs en matière d'aménagement du territoire et de transport, et ils sont utiles pour atteindre des résultats multiples (par exemple, construire plus de logements près du transport collectif, augmenter le nombre d'usagers, encourager le transfert modal) d'une manière coordonnée.

Par exemple, TransLink a signé des accords avec la ville de Surrey, la ville de Langley et le canton de Langley pour le projet SkyTrain Surrey-Langley, dans le but de s'assurer que des logements (y compris des logements abordables) soient construits à proximité des futures stations du SkyTrain. Des accords formels peuvent favoriser une meilleure intégration de l'aménagement du territoire et de la planification des transports, et ainsi maximiser l'investissement public dans les nouveaux projets de transport collectif rapide.

Raison d'être et résultats potentiels

Les gouvernements fédéral et provinciaux peuvent obtenir davantage de résultats avec la même somme d'investissements s'ils incitent les municipalités et les agences de transport à créer des projets de transport collectif qui présentent de nombreux avantages et qui sont performants par rapport à de multiples mesures de performance, y compris les avantages et les mesures au-delà du transport collectif. En particulier, l'allocation basée sur la performance peut être un outil utile pour motiver les municipalités à approuver davantage de logements à proximité du transport collectif.

Pour mettre en œuvre ce type d'approche, il peut être nécessaire de prévoir des délais plus longs pour que les municipalités et les agences de transport puissent démontrer que ces types de résultats ont été atteints. Le gouvernement devrait également envisager de permettre aux municipalités et aux organismes de transport collectif de ne sélectionner que certains des résultats, et pas nécessairement tous les résultats (c'est-à-dire de choisir dans un «menu» d'options). Ce type d'approche crée la flexibilité nécessaire à l'élaboration d'une politique nationale.

Il est à noter que si les gouvernements adoptent une approche basée sur les résultats, il est essentiel qu'ils respectent leur engagement. Ce type d'approche suscite beaucoup de cynisme, car elle est parfois considérée comme une couverture pour ce qui est par ailleurs considéré comme des décisions politiques concernant l'allocation des fonds. Pour que cette approche profite réellement aux Canadiens, les gouvernements doivent être transparents quant à leurs intentions en termes de décisions de financement.

5C. EXPLORER LES MOYENS D'INTÉGRER L'ABORDABILITÉ POUR QUE LES CANADIENS PUISSENT BASCULER ENTRE LEURS PRINCIPAUX FACTEURS DE COÛTS ET D'ENDETTEMENT : DU LOGEMENT AU TRANSPORT.

La SCHL et d'autres régulateurs fédéraux compétents pourraient étudier des offres de **prêts hypothécaires adaptés à l'efficacité de l'emplacement**, qui soutiendraient les développements axés sur la marche et le transport collectif, afin d'aider les acheteurs dont les coûts fonciers sont plus élevés dans les endroits privilégiés.

Cela peut se faire en déplaçant les ratios de service de la dette traditionnellement liés au financement présumé d'une voiture vers le financement garanti d'une maison. Cette approche pourrait soutenir la demande de logements situés dans une zone AATC ou dans un corridor de transport collectif fréquent, avec du transport collectif de niveau supérieur existants ou imminents. La SCHL devrait également se pencher sur l'impact de la possession d'une voiture sur l'admissibilité à un prêt hypothécaire adapté à l'efficacité de l'emplacement.

Raison d'être et résultats potentiels

À l'heure actuelle, de nombreux ménages à la recherche d'un logement abordable finissent par s'installer loin des centres d'emploi. Cette situation favorise la dépendance à l'égard de la voiture, car les régions périphériques disposent d'un service de transport collectif moins fiable, et elle augmente également les dépenses de transport des ménages, car les gens doivent dépenser plus d'argent pour l'essence afin d'aller au travail ou d'autres activités. En 2015, l'étude sur le fardeau des coûts de logement et de transport de Metro Vancouver a révélé que les personnes qui tentent d'économiser sur les frais de logement déménagent souvent vers des endroits inefficaces sur le plan géographique. Les chercheurs ont constaté que pour ces ménages, les coûts de transport étaient plus élevés que les coûts combinés de transport et de logement pour les ménages situés dans des zones plus chères, plus denses et riches en transport collectif, au sein de la même région.

La création d'une nouvelle offre de prêt hypothécaire pourrait permettre aux candidats à l'accession à la propriété de s'offrir plus facilement des logements situés à proximité de transports collectifs fréquents, car ils n'auraient pas besoin d'utiliser leur deuxième facteur de coût (un ou plusieurs véhicules personnels).

D'un autre côté, il est important de noter que pour que ce type d'offre hypothécaire crée de l'accessibilité, une augmentation de l'offre de logements dans les zones AATC est également nécessaire. Sans une augmentation de l'offre dans certains quartiers (déjà très denses), ce type d'offre hypothécaire pourrait servir à augmenter la demande de logements dans ces zones déjà sursaturées, faisant ainsi grimper le coût du logement (qui est souvent déjà surgonflé).

5D. LES GOUVERNEMENTS FÉDÉRAL ET PROVINCIAUX DEVRAIENT FINANCER LES COÛTS D'EXPLOITATION DES NOUVEAUX PROJETS D'INVESTISSEMENT EN TRANSPORT COLLECTIF JUSQU'À CE QUE L'ACHALANDAGE ARRIVE À MATURITÉ.

Afin de maximiser les investissements en transport collectif, les gouvernements fédéral et provinciaux devraient financer les coûts d'exploitation des nouveaux projets d'investissement en transport collectif jusqu'à ce que le nombre d'usagers atteigne un certain niveau.

L'opérationnalisation des nouveaux projets d'investissement en transport collectif s'accompagne de coûts d'exploitation importants, et les agences de transport sont limités dans leur capacité à payer ces coûts par le biais des recettes de la billetterie, car il faut des années pour que les nouveaux projets de transport collectif rapide arrivent à maturité en termes d'achalandage. De même, les agences de transport du Canada continuent à se battre pour se remettre des baisses de fréquentation et de recettes enregistrées lors de la pandémie de Covid-19.

Exemple



La phase 1 de Green Line LRT de Calgary est estimée à 38 millions de dollars en coûts d'exploitation annuels, contre environ 7 millions de dollars en coûts d'exploitation annuels pour les services d'autobus existants dans le même corridor de transport collectif rapide. Cependant, il faudra des années à Calgary pour générer un financement supplémentaire par le biais des recettes de la billetterie afin de couvrir la différence de coûts d'exploitation, car la ville a besoin de temps pour générer davantage d'habitations à proximité du transport collectif et pour augmenter le nombre d'usagers.

Des exemples similaires peuvent être trouvés concernant les coûts d'exploitation à venir pour le prolongement du SkyTrain Surrey-Langley à Metro Vancouver, la Valley Line LRT à Edmonton, l'Eglinton Crosstown LRT à Toronto, et l'extension de la ligne 5 – bleue du métro de Montréal.

Raison d'être et résultats potentiels

La fréquentation des nouveaux projets de transport collectif rapide (sur rail, comme la Green Line de Calgary, ou par autobus, comme les services rapides par bus prévus à Saskatoon et à Halifax) peut prendre des années à se développer, en partie parce que de nouveaux logements ne peuvent pas être construits du jour au lendemain lorsque de nouvelles stations de transport collectif ouvrent leurs portes. En d'autres termes, la croissance de l'achalandage du transport collectif dépend de la croissance de la communauté environnante. Toutefois, il est essentiel que les services sur les nouveaux projets de transport collectif rapide soient correctement financés pendant cette période de transition ; dans le cas contraire, les agences de transport sont obligées d'offrir des services limités, ce qui contribue à réduire l'achalandage. Le soutien aux coûts d'exploitation est nécessaire pour garantir que les investissements en capital dans les nouveaux projets de transport collectif soient couronnés de succès et conduisent à un meilleur service et à une augmentation de la fréquentation.

De nombreux objectifs de politiques publiques liés à l'aménagement du territoire, à l'abordabilité, à l'accès et à l'équité sont directement liés à la capacité des agences de transport à offrir un niveau élevé de services de transport collectif. L'incapacité à fournir un service adéquat après des investissements importants dans de nouvelles infrastructures de transport collectif compromettrait la capacité de ces investissements publics à obtenir les résultats souhaités.





4.0

MISE EN ŒUVRE

4.0 Mise en œuvre par niveau de gouvernement



Le tableau suivant résume les responsabilités de chaque niveau de gouvernement dans l'avancement des recommandations de chaque thème.

Table 3: Responsabilités de chaque niveau de gouvernement.

	THÈME 1: ACTIVER LES TERRAINS	THÈME 2: FAIRE ÉVOLUER LES AGENCES DE TRANSPORT	THÈME 3: ASSURER L'INCLUSIVITÉ
FÉDÉRAL	Utiliser les programmes de financement fédéraux pour donner la priorité à la construction de plus de logements et d'infrastructures de soutien dans les zones accessibles par transport collectif (Recommandation 1C).	Exiger la considération de construire au-dessus des stations de transport collectif (Recommandation 2C). Développer un indice d'accessibilité du transport collectif et du logement (Recommandation 2D).	Mettre en place un remboursement de la TPS/TVH pour les logements locatifs et les logements hors maché construits à cet effet dans les zones AATC (Recommandation 3A).
PROVINCIAL	Modifier la législation pour permettre la mise en réserve de terrains et le morcellement dans un rayon de 800 mètres d'une station de transport collectif ou d'un corridor de transport collectif de niveau supérieur (Recommandation 1A). Adopter une législation permettant aux municipalités de disposer d'outils supplémentaires pour lutter contre la spéculation (Recommandation 1B).	Exiger la considération de construire au-dessus des stations de transport collectif (Recommandation 2C).	Mettre en œuvre un remboursement de la taxe de vente provinciale pour les logements locatifs spécialement construits et les logements hors marché dans les zones AATC (Recommandation 3A). Adopter une loi donnant aux municipalités des outils supplémentaires (comme du zonage pour logements locatifs seulement) pour contrer le déplacement (Recommandation 3B).
MUNICIPAL	Fixer une zone tampon de 800 mètres autour des principales stations de transport collectif ou le long des corridors de transport collectif de niveau supérieur afin d'identifier les zones cibles pour la construction de nouveaux logements et d'infrastructures de soutien (Recommandation 1C).	Élaborer une stratégie immobilière axée sur les principaux sites de transport collectif (Recommandation 2A). Rezoner les stationnements pour les AATC et éliminer les minimums de stationnement dans les zones AATC (Recommandation 2B).	Mettre en œuvre des politiques de protection des locataires et de relogement dans les zones AATC, notamment en exigeant la fourniture de logements de remplacement (recommandation 3B).

**THÈME 4:
RATIONALISER
LES PROCESSUS**

**THÈME 5:
MAXIMISER
LES INVESTISSEMENTS**

FÉDÉRAL

Soutenir les municipalités en finançant des équipes de planification spécialisées afin d'accélérer l'approbation des demandes AATC (Recommandation 4A).

Augmenter la part de financement pour encourager les collaborations régionales (Recommandation 5A).

Mettre en place une allocation basée sur la performance pour les projets de transport collectif (Recommandation 5B).

étudier des hypothèques adaptés à l'efficacité de l'emplacement (Recommandation 5C).

Financer les coûts d'exploitation des nouveaux projets d'investissement dans le transport collectif (Recommandation 5D).

PROVINCIAL

Adopter une législation obligeant les municipalités à désigner des zones AATC (Recommandation 4A).

Réformer les procédures d'appel et envisager de déclarer les AATC d'intérêt provincial (recommandation 4C).

Maintenir les redevances d'aménagement pour les infrastructures de transport collectif (Recommandation 4D).

Financer les coûts d'exploitation des nouveaux projets d'investissement en transport collectif (Recommandation 5D).

MUNICIPAL

Rationaliser les procédures d'approbation (recommandation 4A)

Rezoner de manière proactive les terrains situés dans les zones AATC, notamment en mettant en œuvre des objectifs de densité minimale (Recommandation 4B).

Maintenir les redevances d'aménagement pour le capital du transport collectif (Recommandation 4D).

N/A



5.0

CONCLUSION

5.0 Conclusion



Le présent rapport contient 17 recommandations portant sur cinq thèmes, notamment l'activation des terrains, l'évolution du mandat des agences de transport, la garantie d'inclusivité, la rationalisation des processus et l'optimisation des investissements.

Dans l'ensemble, ces recommandations démontrent comment le transport collectif peut faire partie de la solution concernant les défis les plus pressants du Canada en stimulant et en soutenant l'augmentation de l'offre de logements, ainsi qu'en améliorant l'accessibilité et en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. Ces recommandations décrivent également les mesures spécifiques que les agences de transport et tous les ordres de gouvernement peuvent prendre pour s'assurer que notre population croissante puisse accéder à des logements abordables à proximité de transports collectifs de haute qualité.

En fin de compte, ces recommandations fournissent un cadre sur la manière dont nous pouvons nous rassembler, à l'intersection du transport collectif et du logement, pour bâtir des villes qui fonctionnent. C'est l'occasion de créer des communautés plus équitables, abordables et durables, l'occasion de bâtir des villes où chacun peut trouver un logement, où chaque trajet est accessible et pratique, et où la qualité de vie est sans égal. Mais pour saisir cette opportunité, nous devons agir ensemble. Les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux doivent s'unir dans leur objectif, en travaillant aux côtés du secteur privé et des partenaires communautaires, pour faire de cette vision une réalité.

Références

Assemblée nationale du Québec (2023). Projet de loi 22 : Loi sur l'expropriation. Récupéré à partir de : <https://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-22-43-1.html>

Association canadienne des constructeurs d'habitations (2022). Étude comparative des municipalités. En anglais seulement. Récupéré à partir de : <https://www.chba.ca/CHBADocs/CHBA/HousingCanada/Government-Role/2022-CHBA-Municipal-Benchmarking-Study-web.pdf>

Banque Royale du Canada (2023). Baisse des coûts de propriété : une bonne nouvelle, mais qui ne change pas la donne. Récupéré à partir de : <https://leadershipavise.rbc.com/baisse-des-couts-de-propriete-une-bonne-nouvelle-mais-qui-ne-change-pas-la-donne/>

BOMA Québec (2018). REM - Redevance de transport. Récupéré à partir de : <https://www.boma-quebec.org/nouvelles-en-details/2018-04-23/rem-redevance-de-transport>

Center for Neighborhood Technology (2022). Housing and Transportation Affordability Index. En anglais seulement. Récupéré à partir de : <https://htaindex.cnt.org/>

Conseil national du logement (2022). Analyse de l'offre de logement abordable créée par les programmes unilatéraux de la stratégie nationale sur le logement. Récupéré à partir de : <https://cms.nhc-cn.ca/media/PDFs/analysis-affordable-housing-supply-created-unilateral-nhs-programs-en.pdf>

Conseil national du logement (2023). Renouveler la stratégie nationale sur le logement du Canada. Récupéré à partir de : https://cms.nhc-cn.ca/media/PDFs/NHS_Report-FINAL.pdf

Conseil régional de Halifax (2023). Fonds pour accélérer la construction de logements. En anglais seulement. Récupéré à partir de : <https://cdn.halifax.ca/sites/default/files/documents/city-hall/regional-council/230606rc1514.pdf>

Environnement et changement climatique Canada (2022). Plan de réduction des émissions de 2030 : Les prochaines étapes du Canada pour de l'air pur et une économie forte. Récupéré à partir de : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/nouvelles/2022/03/plan-de-reduction-des-emissions-pour-2030--prochaines-etapes-du-canada-pour-un-air-pur-et-une-economie-forte.html>

Ewing, R. & Bartholomew, K. (2013). Pedestrian -and Transit- Oriented Design. Urban Land Institute.

Gouvernement de la Colombie-Britannique (2023). Loi sur les transports. Victoria, Colombie-Britannique : King's Printer. En anglais seulement. Récupéré à partir de : https://www.bclaws.gov.bc.ca/civix/document/id/complete/statreg/04044_01#section87

Gouvernement de l'Ontario (2023). L'Ontario relie les communautés et stimule la croissance économique. Récupéré à partir de : <https://news.ontario.ca/fr/release/1003547/lontario-relie-les-communautes-et-stimule-la-croissance-economique>

Groupe d'étude ontarien sur le logement abordable (2022). Rapport Groupe d'étude ontarien sur le logement abordable. Récupéré à partir de : <https://files.ontario.ca/mmah-housing-affordability-task-force-report-fr-2023-09-18-v3.pdf>

Groupe d'experts du Canada et de la Colombie-Britannique sur l'avenir de l'offre et de l'abordabilité des logements (2021). Ouvrir des portes : débloquer l'offre de logements pour améliorer l'abordabilité. Récupéré à partir de : https://engage.gov.bc.ca/app/uploads/sites/121/2021/06/Ouvrir-des-portes_C-B-Groupe-dexperts_Rapport-final_Jun16.pdf

Hjartarson, J., Hinton, K., & Szala, M. (2011). Putting Canada on Track: A blueprint for a national transit framework. Mowat Centre for Policy Innovation. En anglais seulement. Récupéré à partir de : https://tspace.library.utoronto.ca/bitstream/1807/99130/1/Hjartarson_Hinton_Szala_2011_Putting_Canada_on_Track.pdf

Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (2022). Plan pluriannuel des niveaux 2023-2025. Récupéré à partir de : <https://www.canada.ca/fr/immigration-refugies-citoyennete/organisation/transparence/comites/cimm-29-nov-2022/plan-pluriannuel-niveaux-2023-2025.html>

Infrastructure Canada (2021). Document d'information : Un plan pour financer en permanence le transport en commun et soutenir la relance économique. Récupéré à partir de : <https://www.canada.ca/fr/bureau-infrastructure/nouvelles/2021/02/un-plan-pour-financer-en-permanence-le-transport-en-commun-et-soutenir-la-relance-economique.html>

Infrastructure Ontario (2021a). King-Bathurst. Récupéré à partir de : <https://engageio.ca/fr/king-bathurst>

Infrastructure Ontario (2021b). Queen-Spadina. Récupéré à partir de : <https://engageio.ca/fr/queen-spadina>

Institute for Transportation & Development Policy (2017). TOD Standard. En anglais seulement. Récupéré à partir de : <https://www.itdp.org/publication/AATC-standard/>

Maclennan, D., Pawson, H., Gibb, K., Chisholm, S., & Hulchanski, D. (2019). Chapter Four: Canada's Housing Story, from Shaping Futures: Changing the Housing Story. University of Glasgow: Policy Scotland. En anglais seulement. Récupéré à partir de : <http://neighbourhoodchange.ca/documents/2019/11/canadas-housing-story-2019-chap-4.pdf>

Makarewicz, C., Dantzer, P., & Adkins, A. (2020). Another look at location affordability: Understanding the detailed effects of income and urban form on housing and transportation expenditures. *Housing Policy Debate*, 30(6), 1033-1055. En anglais seulement Récupéré à partir de : <https://doi.org/10.1080/10511482.2020.1792528>

Metrolinx (2022). Des correspondances plus fluides avec Metrolinx – Lancement de la gratuité des tarifs locaux avec la plupart des organismes de transport en commun locaux Récupéré à partir de : <https://www.metrolinx.com/fr/nouvelles/Lancement-de-la-gratuit%C3%A9-des-tarifs-locaux-avec-la-plupart-des-organismes-de-transport-en-commun>

Metro Vancouver (2015). Housing and Transportation Cost Burden Study. En anglais seulement. Récupéré à partir de : <https://metrovancover.org/services/regional-planning/Documents/housing-and-transportation-cost-burden-report-2015.pdf>

Metro Vancouver (2019). Reducing the Barrier of High Land Cost: Strategies for FAcilitating More Affordable Rental Housing Construction in Metro Vancouver. En anglais seulement. Récupéré à partir de : <https://metrovancover.org/services/regional-planning/Documents/reducing-barrier-high-land-cost.pdf>

Ministère de l'Infrastructure de l'Ontario (2022). Communautés axées sur le transport en commun. Récupéré à partir de : <https://www.ontario.ca/fr/page/communautes-axees-sur-le-transport-en-commun>

Ministère des affaires municipales et du logement de la Colombie-Britannique (2018). Residential Rental Tenure zoning - Bulletin. En anglais seulement, récupéré à partir de : https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/british-columbians-our-governments/local-governments/planning-land-use/residential_rental_zoning_bulletin1.pdf

Ministère des Finances du Canada (2022). Budget 2022 : Un plan pour faire croître notre économie et rendre la vie plus abordable. Récupéré à partir de : <https://www.budget.canada.ca/2022/pdf/budget-2022-fr.pdf>

Ministère des Finances du Canada (2023). Bonification du remboursement de la TPS pour immeubles d'habitation locatifs afin de construire plus d'appartements pour les locataires. Récupéré à partir de : <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/nouvelles/2023/09/bonification-du-remboursement-de-la-tps-pour-immeubles-dhabitation-locatifs-afin-de-construire-plus-dappartements-pour-les-locataires.html>

Observatoire canadien sur l'itinérance (2016). L'état de l'itinérance au Canada 2016. Récupéré à partir de : <https://www.homelesshub.ca/SOHC2016>

Office municipal d'habitation de Montréal (2022). Lancement de la location de la Résidence Des Ateliers. Récupéré à partir de : <https://www.omhm.qc.ca/fr/actualites/lancement-de-la-location-de-la-residence-des-ateliers>

PCI Developments (2022). Broadway Granville, Vancouver. En anglais seulement. Récupéré à partir de : <https://pciatsouthgranville.ca/>

Pomeroy, S., Gazzard, N., & Gaudreault, A. (2019). Promising practices in affordable housing: Evolution and innovation in BC and Quebec. Table ronde sur la politique canadienne du logement. En anglais seulement. Récupéré à partir de : <https://www.focus-consult.com/wp-content/uploads/Evolution-and-Innovation-in-BC-and-QC-FINALx-1.pdf>

Siemiatycki, M., Fagan, D., & Arku, R. (2013). Étude sur la récupération des plus-values d'urbanisation. Payer pour les collectivités axées sur le transport en commun. École des villes de l'Université de Toronto : Institut de l'infrastructure. Récupéré à partir de : <https://infrastructureinstitute.ca/wp-content/uploads/2023/04/CIB-Land-Value-Capture-Study-April-2023-FR.pdf>

Société canadienne d'hypothèques et de logement (2022). Pénurie de logements au Canada : Estimation des besoins pour résoudre la crise de l'abordabilité du logement au Canada d'ici 2030. Récupéré à partir de : <https://www.cmhc-schl.gc.ca/professionnels/marche-du-logement-donnees-et-recherche/recherche-sur-le-logement/rapports-de-recherche-en-habitation/accroitre-loffre-de-logements/penurie-de-logements-au-canada--resoudre-la-crise-de-labordabilite>

Société canadienne d'hypothèques et de logement (2023a). Rapport sur le marché locatif. Récupéré à partir de : <https://www.cmhc-schl.gc.ca/professionnels/housing-markets-data-and-research/market-reports/rental-market-reports-major-centres>

Société canadienne d'hypothèques et de logement (2023b). Pénurie de logements au Canada : Mise à jour du nombre de logements dont nous avons besoin d'ici 2030. Récupéré à partir de : <https://www.cmhc-schl.gc.ca/professionnels/marche-du-logement-donnees-et-recherche/marches-de-lhabitation/rapports-sur-le-marche-locatif>

Statistique Canada (2021a). Dépenses des ménages, Canada, régions et provinces. Récupéré à partir de : https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=1110022201&request_locale=fr

Statistique Canada (2021b). Pourcentage des ménages consacrant 30 % ou plus de leur revenu aux frais de logement, selon le mode d'occupation, 2016 et 2021. Récupéré à partir de : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/220921/t004b-fra.htm>

Statistique Canada (2022a). La hausse des prix a une incidence sur la capacité de la plupart des Canadiens à assumer leurs dépenses quotidiennes. Récupéré à partir de : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/220609/dq220609a-fra.htm>

Statistique Canada (2022b). Le Canada en 2041 : une population plus nombreuse, plus cosmopolite et comportant plus de différences d'une région à l'autre. Récupéré à partir de : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/220908/dq220908a-fra.htm>

Statistique Canada (2023). La population canadienne atteint 40 millions d'habitants. Récupéré à partir de : https://www.statcan.gc.ca/fr/sujets-debut/population_et_demographie/40-millions

The Keesmaat Group & Leading Mobility Consulting (2021). Assessing the Impacts of Potential Land Value Capture Mechanisms on Affordable Housing and Affordability. En anglais seulement. Récupéré à partir de : <https://www.leadingmobility.com/lvc-affordability>

Ville de Burnaby (n.d.). Politique de zonage d'utilisation locative. Récupéré à partir de : <https://www.burnaby.ca/our-city/programs-and-policies/housing/rental-use-zoning-policy>

Ville de Burnaby (2022). Tenant Assistance Policy. En anglais seulement. Récupéré à partir de : <https://www.burnaby.ca/sites/default/files/acquiadam/2022-11/Tenant-Assistance-Policy.pdf>

Ville d'Oakville (2023). Midtown Oakville Public Information Meeting. En anglais seulement. Récupéré à partir de : <https://www.oakville.ca/getmedia/34c08441-abc2-4fa2-b93b-8ab7566c51a8/planning-midtown-oakville-may-9-2023-public-open-house-posterboards.pdf>

Ville de Saskatoon (2020). Corridor Transformation Plan. Récupéré à partir de : <https://www.saskatoon.ca/business-development/planning/growth-plans/plan-growth/corridor-planning>

Ville de Toronto (2022). Our Plan Toronto: Draft Major Transit Station Area Delineations – 57 Protected Major Transit Station Areas and 40 MTSA's. En anglais seulement. Récupéré à partir de : <https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2022/ph/bgrd/backgroundfile-222569.pdf>

Towns, W. & Henstra, D. (2018). Federal policy ideas and involvement in Canadian urban transit, 2002-2017. *Canadian Public Administration*, 61(1), 65-90. En anglais seulement. Récupéré à partir de : <https://doi.org/10.1111/capa.12247>

TransLink (2022). Transport 2050: Regional Transportation Strategy. En anglais seulement. Récupéré à partir de : <https://view.publitas.com/translink/transport-2050-regional-transportation-strategy/page/1>

TransLink (2023). TransLink Real Estate Development Program. En anglais seulement. Récupéré à partir de : <https://www.translink.ca/-/media/translink/documents/business-with-translink/real-estate/tl-real-estate-development-program-overview.pdf>

Twaddell, H. (2009). The ABC's of TOD. En anglais seulement. Récupéré à partir de :

<https://plannersweb.com/2009/02/the-abcs-of-AATC-transit-oriented-development/>

van Lierop, D., Maat, K., & El-Geneidy, A. (2016). Talking TOD: learning about transit-oriented development in the United States, Canada, and the Netherlands. *Journal of Urbanism*, 10(1), 49-62. En anglais seulement. Récupéré à partir de : <https://tram.mcgill.ca/Research/Publications/AATC.pdf>

Winkelman, S., DeWeese, J., & El-Geneidy, A. (2019). Car-oriented sprawl increases driving and GHGs in greater Montreal. En anglais seulement. Récupéré à partir de : https://www.researchgate.net/profile/Steve-Winkelman-2/publication/337780707_Car-oriented_sprawl_increases_driving_and_GHGs_in_greater_Montreal/links/5de9b3b3a6fdcc2837094333/Car-oriented-sprawl-increases-driving-and-GHGs-in-greater-Montreal.pdf

W. T. Leung Architects (2017). Cambie Star. En anglais seulement. Récupéré à partir de : <https://wtleungarch.com/portfolio/cambie-star/>

