

POINT DE VUE ÉCONOMIQUE

Tout se joue dans les droits d'aménagement

Comment le principe d'autofinancement de la croissance façonne l'offre de logements et l'abordabilité

Par Kari Norman, économiste senior

FAITS SAILLANTS

- ▶ Les droits d'aménagement (DA), soit les redevances municipales imposées aux nouvelles constructions pour financer les infrastructures liées à la croissance, comme les routes, le transport en commun et les réseaux d'eau, ont augmenté beaucoup plus rapidement que les coûts sous-jacents. En partie, cette divergence reflète la conception des politiques plutôt que les exigences en matière d'infrastructure. Dans les municipalités de l'Ontario, les DA ont augmenté d'environ 500 % au cours des deux dernières décennies, dépassant largement la hausse des facteurs sous-jacents, comme les coûts de construction, les salaires et l'inflation.
- ▶ Le niveau élevé et croissant des DA restreint l'offre de logements et exerce une pression à la hausse sur les prix. Des frais initiaux importants peuvent rendre irréalisables certains projets proposés, décourager la densification et sont largement répercutés sur les acheteurs.
- ▶ Le modèle actuel concentre les coûts sur les nouveaux acheteurs et crée des inefficacités en matière de financement. Les DA sont intégrés aux prix des logements et sont donc financés par des prêts hypothécaires, qui ont généralement des périodes d'amortissement d'environ 25 ans. Toutefois, les projets d'infrastructure financés par des DA ont généralement une durée de vie beaucoup plus longue et peuvent bénéficier d'un financement public à moindre coût.
- ▶ Il existe d'autres modèles de financement pour les infrastructures liées à la croissance, mais ceux-ci s'accompagnent de compromis. Des options comme l'endettement municipal ou d'un autre palier de gouvernement, le financement selon un modèle semblable à celui des services publics ou encore le recours accru aux transferts permettent de répartir les coûts dans le temps et entre les usagers. Toutefois, ces mécanismes peuvent entraîner une augmentation de la dette, des tarifs ou des taxes foncières.

Au Canada, quand une famille achète un logement neuf, une partie du prix d'achat est affectée aux frais municipaux, en plus des coûts liés au terrain, à la main-d'œuvre et aux matériaux. Appelés « droits d'aménagement »¹ (DA), ces frais sont généralement perçus à

l'étape de l'obtention du permis pour financer des infrastructures, comme les routes, les transports en commun, les réseaux d'eau, les parcs et les services d'urgence nécessaires pour soutenir la croissance du parc immobilier. Bien qu'ils varient considérablement d'une municipalité à l'autre, en moyenne, les DA ont augmenté beaucoup plus rapidement que l'inflation globale et les coûts de construction. L'augmentation de l'ampleur et de la portée de ce mécanisme de financement s'est traduite par un transfert croissant des coûts aux acheteurs d'habitations neuves, faisant gonfler le prix d'achat et compromettant la viabilité de certains projets, ce qui réduit l'offre et nuit à

¹ Au Canada, on utilise diverses appellations pour désigner les frais municipaux imposés aux nouveaux projets d'aménagement, notamment : droits d'aménagement, redevances d'aménagement ou contributions d'aménagement. Par souci de simplicité, le présent article les désigne collectivement comme des « droits d'aménagement ».

NOTE : Plusieurs hyperliens sont disponibles en anglais seulement.

Desjardins, Études économiques : 514 281-2336 ou 1 866 866-7000, poste 5552336 • desjardins.economie@desjardins.com • desjardins.com/economie

NOTE AUX LECTEURS : Pour respecter l'usage recommandé par l'Office québécois de la langue française (OQLF), nous employons dans les textes et les tableaux les symboles k, M et G pour désigner respectivement les milliers, les millions et les milliards. **MISE EN GARDE :** Ce document s'appuie sur des informations publiques, obtenues de sources jugées fiables. Le Mouvement Desjardins ne garantit d'aucune manière que ces informations sont exactes ou complètes. Ce document est communiqué à titre informatif uniquement et ne constitue pas une offre ou une sollicitation d'achat ou de vente. En aucun cas, il ne peut être considéré comme un engagement du Mouvement Desjardins et celui-ci n'est pas responsable des conséquences d'une quelconque décision prise à partir des renseignements contenus dans le présent document. Les prix et les taux présentés sont indicatifs seulement parce qu'ils peuvent varier en tout temps, en fonction des conditions de marchés. Les rendements passés ne garantissent pas les performances futures, et les Études économiques n'assument aucune prestation de conseil en matière d'investissement. Les opinions et les prévisions figurant dans le document sont, sauf indication contraire, celles des auteurs et ne représentent pas la position officielle du Mouvement Desjardins. Copyright © 2026, Mouvement Desjardins. Tous droits réservés.

l'abordabilité. Des modèles de financement des infrastructures novateurs pourraient atteindre les mêmes objectifs tout en réduisant le coût des nouvelles constructions et en améliorant l'abordabilité du logement.

La logique derrière le principe d'autofinancement de la croissance

La raison derrière les DA est simple et, en principe, défendable. Elle repose à la fois sur l'équité fiscale et l'efficacité économique. À mesure que les villes prennent de l'expansion, les municipalités doivent étendre ou moderniser les infrastructures connexes. L'attribution de ces coûts aux nouveaux projets d'aménagement permet d'éviter que la croissance n'impose une pression fiscale induite aux résidents actuels par une hausse des taxes foncières ou par une diminution des services. Ce principe d'autofinancement de la croissance favorise également une planification urbaine plus rigoureuse en faisant correspondre les investissements dans les infrastructures à des besoins avérés liés à la croissance de la population et des services. Dans cet esprit, les DA sont conçus non seulement pour financer l'infrastructure liée à la croissance, mais aussi pour soutenir une expansion urbaine ordonnée et financièrement viable.

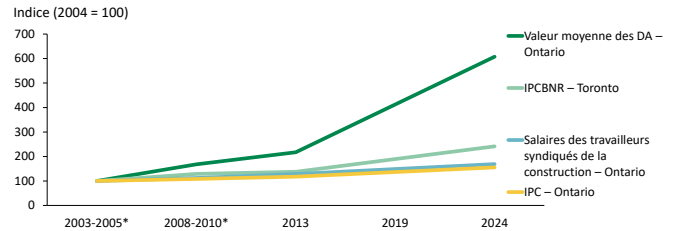
Les DA ont augmenté beaucoup plus rapidement que les coûts de construction

Le problème ne réside pas dans les droits d'aménagement eux-mêmes, mais dans leur ampleur croissante. Ce qui, à l'origine, n'était qu'un simple outil de recouvrement des coûts est devenu, depuis, un élément important du coût des nouvelles habitations dans certaines villes. Dans 27 municipalités de l'Ontario, les DA pour les maisons unifamiliales ont augmenté en moyenne d'un impressionnant 500 % au cours des deux dernières décennies (graphique 1), dépassant largement la hausse des facteurs de coûts sous-jacents, comme l'indice des prix de la construction de bâtiments non résidentiels (140 %), les salaires dans le secteur de la construction (moins de 70 %) et l'inflation générale (55 %) (graphique 2).

Graphique 2

En Ontario, les DA ont augmenté beaucoup plus rapidement que d'autres coûts**

Inflation des DA et d'autres facteurs de coûts



* Les dates indiquées se rapportent aux données sur les DA; les autres données correspondent au point médian de ces périodes.
 ** DA : droits d'aménagement; IPCBNR : indice des prix de la construction de bâtiments non résidentiels; IPC : indice des prix à la consommation
 Statistique Canada, Open Council et Desjardins, Études économiques

Les choix politiques et les contraintes structurelles ont favorisé le recours aux DA comme principal outil de financement. Les municipalités disposent de sources de revenus limitées, sont tenues à l'équilibre budgétaire et sont soumises à des cadres d'emprunt restreints, tandis que les contributions des gouvernements fédéral et provinciaux n'ont pas suivi le rythme de l'augmentation des besoins en infrastructures locales. Parallèlement, l'utilisation des recettes tirées des DA est encadrée par la loi : ils doivent être affectés à des infrastructures d'immobilisations liées à la croissance et ne peuvent servir ni aux activités municipales courantes, ni à l'entretien ou au remplacement des infrastructures existantes, ce qui renforce leur rôle de mécanisme de financement ciblé. Ensemble, ces contraintes ont contribué à renforcer le principe selon lequel les nouveaux aménagements doivent assumer l'ensemble des coûts qu'ils entraînent.

Les DA ont augmenté bien au-delà de ce que justifierait la seule hausse des coûts d'infrastructure, sous l'effet de diverses pressions liées aux coûts et au marché. L'éventail des services admissibles au financement par les DA a été élargi, permettant d'attribuer une plus grande part des coûts en capital aux nouveaux aménagements. L'augmentation de la valeur des terrains nécessaires, notamment pour l'aménagement de parcs, de routes et de lignes de transport en commun, a également directement influencé le calcul des DA. Un ralentissement de l'activité résidentielle peut encore faire augmenter les DA par logement, puisque les infrastructures d'envergure, comme les artères principales ou les systèmes de traitement de l'eau, doivent souvent être construites à l'avance ou à grande échelle, indépendamment du nombre de logements à court terme, de sorte que les coûts se répartissent sur un plus petit nombre d'unités.

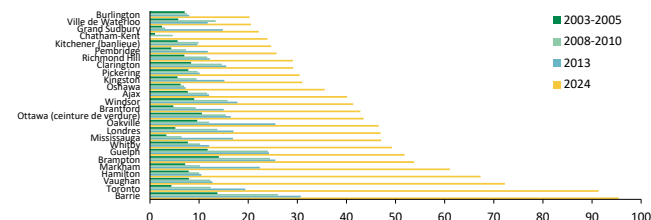
Toutefois, les différences entre les municipalités suggèrent que les DA ne sont pas étroitement liés aux coûts sous-jacents. Les coûts d'infrastructure varient peu d'une grande ville canadienne à l'autre (graphique 3 à la page 3), mais l'importance

Graphique 1

Les DA* ont fortement augmenté au cours des 20 dernières années dans une grande partie de l'Ontario

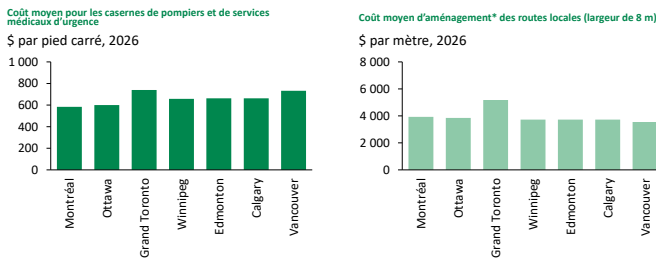
Droits d'aménagement dans les municipalités ontariennes pour une maison unifamiliale

En milliers de dollars



* DA : droits d'aménagement
 Open Council et Desjardins, Études économiques

Graphique 3
Les coûts de construction varient modestement d'une ville à l'autre

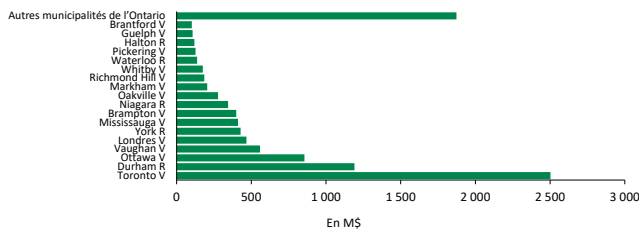


* Les coûts d'aménagement comprennent les réseaux souterrains (eaux pluviales, égouts, aqueduc), les services électriques, l'éclairage public, le terrassement, les bordures, les chaussées asphaltées et les trottoirs.
Groupe Altus et Desjardins, Études économiques

et la structure des redevances diffèrent considérablement. À Toronto, les DA pour une maison individuelle dépassent 137 000 \$ et s'élèvent à 57 000 \$ à Ottawa. Vancouver combine des frais calculés par logement et en fonction de la superficie. Ceux-ci peuvent représenter environ 45 000 \$ pour une maison unifamiliale. À Calgary, des redevances pour l'eau et les égouts sont exigées pour les projets de logements intercalaires, à raison de 9 328 \$ par unité, en plus de frais généraux calculés à l'hectare pour les aménagements sur terrains vierges, tandis qu'à Edmonton, on a recours à un ensemble d'instruments ciblés plutôt qu'à une redevance globale. Les municipalités du Québec dépendent peu de tels frais exigés en amont. Un examen plus détaillé montre qu'en 2024, trois municipalités ontariennes adjacentes (Oakville, Burlington et Hamilton) affichaient des DA pour les maisons individuelles d'environ 47 000 \$, 20 000 \$ et 67 000 \$ respectivement, ce qui représente un écart plus que trois fois supérieur malgré des coûts de construction d'infrastructure similaires pour les matériaux et la main-d'œuvre.

L'accumulation de fonds de réserve issus des DA constitue un autre indice que ceux-ci ont augmenté plus rapidement que la réalisation des infrastructures elles-mêmes. Le [Rapport d'information financière](#) de l'Ontario indique que les municipalités détenaient environ 10,5 G\$ en réserves non dépensées provenant des DA à la fin de 2024 (graphique 4),

Graphique 4
Les municipalités de l'Ontario détenaient 10,5 G\$ en droits d'aménagement non dépensés en 2024
Soldes des droits d'aménagement, au 31 décembre 2024



V : ville; R : région
Province de l'Ontario et Desjardins, Études économiques

lesquels ont produit 320 M\$ de revenus de placement et d'intérêts au cours de cette année. Un certain niveau d'accumulation est à prévoir, car les DA sont perçus à l'avance, tandis que les grands projets d'infrastructure se réalisent sur de nombreuses années et nécessitent souvent des investissements considérables et indivisibles. Toutefois, l'importance de ces soldes indique qu'une part des coûts d'infrastructure est en réalité préfinancée par des cohortes antérieures d'acheteurs pour répondre aux besoins de croissance futurs.

Pris ensemble, ces schémas suggèrent que les DA sont davantage déterminés par la conception des politiques que par les coûts sous-jacents, avec des résultats qui varient considérablement d'un territoire à l'autre.

Les DA élevés exercent une pression sur l'offre et font grimper les prix

Des DA considérables peuvent rendre certains projets de développement non rentables. Les constructeurs dont les marges sont comprimées pourraient ne pas être en mesure d'augmenter suffisamment leurs prix de vente pour compenser la hausse des DA, surtout lorsque les contraintes d'abordabilité ou les conditions du marché limitent ce que les acheteurs peuvent payer. Dans ces cas, des projets pourraient être reportés, réduits ou annulés. Une analyse récente de la [SCHL](#) a révélé que l'élimination des DA à Toronto et à Vancouver pourrait accroître d'environ 10 % le nombre de projets viables, tandis qu'une réduction partielle de ceux-ci aurait une influence moindre sur la viabilité. Certaines municipalités, comme [Mississauga](#) et [Vaughan](#) dans la région du grand Toronto, ont récemment réduit ou supprimé les DA, du moins temporairement, afin de soutenir la construction. Compte tenu des longs délais de construction résidentielle, les effets ne sont pas encore apparents.

La structure des DA peut également décourager la densité qui réduirait les coûts d'infrastructure à long terme. Les aménagements compacts sont plus efficaces sur le plan des infrastructures, mais les redevances ne le reflètent pas toujours. Des données du [Metro Vancouver Regional Planning](#) montrent que les coûts d'infrastructure directement associés au projet sont environ cinq fois plus élevés pour les maisons unifamiliales que pour les appartements sur une base par habitant, et environ neuf fois plus élevés sur une base par unité (tableau 1 à la page 4). Toutefois, les DA régionaux ne sont qu'environ 1,6 fois plus élevés pour un lot résidentiel que pour un logement en copropriété, alors que les DA dans la ville de Vancouver sont plus élevés par pied carré pour les développements à haute densité (graphique 5 à la page 4). Cette inadéquation peut décourager la construction de logements plus efficaces et à plus forte densité.

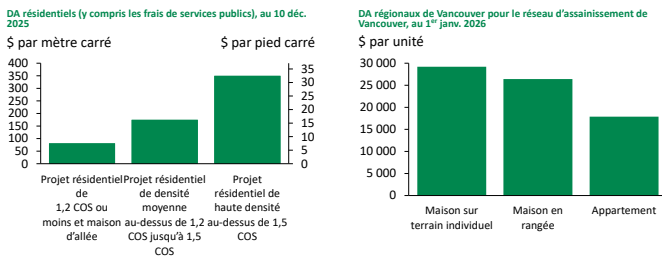
Les droits d'aménagement sont généralement inclus dans le prix des propriétés neuves et, en pratique, payés par les acheteurs. La [SCHL](#) a constaté que les hausses des DA sont

Tableau 1
Coûts d'installation des infrastructures dans le grand Vancouver

Scénario*	Habitations	Coût d'aménagement	Coût par habitation	Personnes par ménage	Coût par habitant
Maison (faible densité)	16	640 000 \$	40 000 \$	3,10	12 903 \$
Maison (haute densité)	24	880 000 \$	36 667 \$	3,10	11 828 \$
Maison de ville (faible densité)	40	680 000 \$	17 000 \$	2,75	6 182 \$
Maison de ville (haute densité)	60	700 000 \$	11 667 \$	2,75	4 242 \$
Appartement (faible densité)	100	800 000 \$	8 000 \$	1,85	4 324 \$
Appartement (haute densité)	200	900 000 \$	4 500 \$	1,85	2 432 \$

* Tous les scénarios reposent sur une même superficie de terrain et de voirie; les maisons de ville et les immeubles d'appartements doivent respecter des normes de voirie plus élevées et exigent des conduites de plus grande taille.
Metro Vancouver et Desjardins, Études économiques

Graphique 5
À Vancouver, les DA* sont plus élevés pour les projets de haute densité



COS : coefficient d'occupation des sols, calculé en divisant la superficie totale des planchers du bâtiment par la superficie du terrain
* DA : droits d'aménagement
Ville de Vancouver, Metro Vancouver et Desjardins, Études économiques

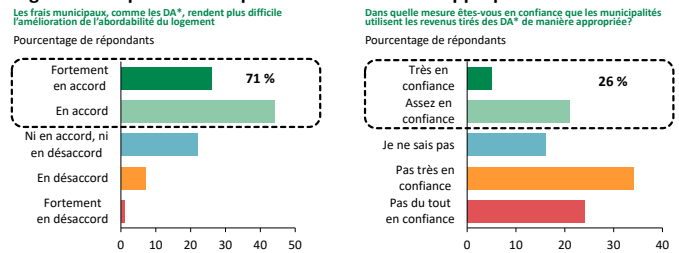
généralement associées à des augmentations équivalentes ou supérieures des prix des logements, ce qui reflète à la fois les frais directs ainsi que les coûts indirects liés au financement des DA, aux primes de risque et aux marges des constructeurs. Puisqu'ils sont inclus dans les prix des logements, les DA sont également assujettis à la taxe de vente, ce qui crée un effet de taxation sur la taxe. La SCHL estime également que les DA font grimper de 8 % à 16 % le prix d'une copropriété neuve de deux chambres à coucher. Au bout du compte, ce sont les acheteurs qui financent les DA intégrés aux prix des nouvelles habitations par l'intermédiaire de leurs prêts hypothécaires, ce qui augmente les coûts initiaux et continus liés au logement. Une étude récente de l'Association canadienne des constructeurs d'habitations a confirmé que l'augmentation des DA a considérablement détérioré l'abordabilité du logement.

Parallèlement, la confiance dans les DA comme outil de financement est faible. Les données d'enquête de l'Ontario Real Estate Association confirment que la plupart des ménages estiment que les DA aggravent les problèmes d'abordabilité et s'interrogent sur leur utilisation appropriée (graphique 6).

Bien que les DA s'appliquent uniquement aux nouvelles maisons, ils influencent également les prix sur le marché de la revente. À mesure que les nouvelles propriétés deviennent plus chères, les vendeurs de propriétés existantes peuvent exiger

Graphique 6

Les répondants estiment que les DA aggravent le problème de l'abordabilité du logement et qu'ils ne sont pas utilisés de manière appropriée



* DA : droits d'aménagement
Ontario Real Estate Association et Desjardins, Études économiques

des prix plus élevés. Des estimations empiriques suggèrent que chaque augmentation de 1 \$ des DA fait monter le prix des propriétés existantes d'environ 1,60 \$ à 1,70 \$ (Ihlanfeldt et Shaughnessy, 2004; Burge, 2008), ce qui a pour effet de transférer la richesse immobilière aux propriétaires actuels.

Les DA créent des effets de distribution et de financement défavorables

Contrairement aux impôts sur le revenu ou aux impôts fonciers, les DA sont intégrés au coût initial du logement et peuvent donc avoir un effet régressif entre les générations. Ils augmentent le coût d'accès à la propriété, touchant de manière disproportionnée les premiers acheteurs en augmentant les coûts de possession et les mises de fonds, ce qui peut retarder leur accession à la propriété. À l'inverse, les propriétaires de longue date étaient généralement assujettis à des DA moins élevés, voire nuls, et profitent de prix de vente plus élevés pour leurs propriétés existantes.

Cette structure crée également des inefficacités en matière de financement. Puisque les DA sont intégrés aux prix des logements, ils sont généralement financés par des prêts hypothécaires, ce qui, dans certains cas, entraîne le paiement de primes d'assurance prêt hypothécaire plus élevées à la SCHL. Ces coûts sont alors financés à des taux d'intérêt plus élevés que ceux auxquels les gouvernements municipaux, fédéral et provinciaux ont accès. De plus, les périodes d'amortissement des prêts hypothécaires d'environ 25 ans ne correspondent souvent pas à la longue durée de vie des infrastructures telles que les routes, les réseaux d'alimentation en eau et les installations de traitement de l'eau, qui peuvent s'étendre bien au-delà de cet horizon. De plus, les DA sont perçus bien avant la période où une grande partie du financement est nécessaire.

En pratique, les DA peuvent servir à financer des infrastructures qui profitent à l'ensemble de la collectivité, et pas seulement aux nouveaux projets. Puisque la part des coûts de projet attribuable à la croissance est basée sur les augmentations démographiques et les niveaux de service prévus, une portion importante des infrastructures de grande envergure

et à usage partagé peut être imputée au nouvel aménagement. Cela permet aux municipalités d'étendre les infrastructures tout en limitant les augmentations d'impôts fonciers, en transférant les coûts aux nouveaux acheteurs. Par exemple, un nouveau centre de loisirs à [Kitchener, en Ontario](#), a été financé en grande partie par des DA tout en étant accessible à tous les membres de la collectivité.

Les autres approches de financement de la croissance s'accompagnent de compromis

L'infrastructure liée à la croissance n'est pas financée exclusivement par les DA. Les réseaux d'électricité et de gaz naturel sont généralement des services publics réglementés sur le plan tarifaire, tandis que les infrastructures de télécommunications sont principalement financées par des fonds privés. Ce mélange de financement plus large souligne que le principe d'autofinancement de la croissance, tel qu'appliqué par le biais des DA, n'est ni exhaustif pour tous les types d'infrastructures liées à la croissance, ni inévitable.

L'emprunt municipal pourrait permettre de financer les infrastructures à moindre coût et sur de plus longues périodes. Les villes peuvent émettre des titres de créance, comme des obligations municipales ou des débentures, garanties par leur pouvoir général en matière d'imposition. En principe, les coûts pourraient encore être récupérés directement auprès des nouveaux acheteurs des nouveaux projets d'aménagement ou être répartis plus largement au moyen des recettes futures de la taxe foncière. Au Québec, les municipalités ont traditionnellement moins misé sur des DA initiaux élevés et davantage sur le financement par emprunt (graphique 7) et la fiscalité générale pour financer les infrastructures liées à la croissance. Aux [États-Unis](#), les villes recourent fréquemment au financement par obligations municipales, dont les revenus d'intérêts sont souvent exonérés de l'impôt fédéral, ce qui réduit les coûts d'emprunt. Au Canada, l'emprunt municipal est largement contraint par les limites provinciales en matière de dette et de service de la dette, ce qui peut restreindre la capacité

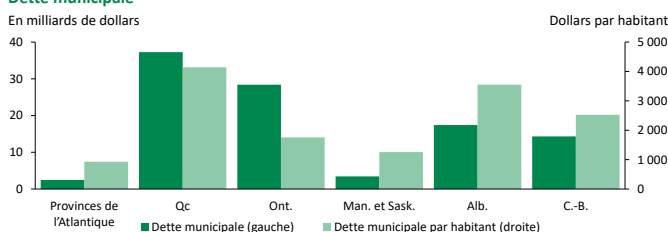
d'utiliser l'emprunt comme substitut général aux DA initiaux et peut exposer les municipalités à un plus grand risque fiscal si la croissance ne se concrétise pas comme prévu.

Une deuxième approche consiste à financer les infrastructures liées à la croissance selon un modèle semblable à celui des services publics. Bien que de nombreuses municipalités recouvrent déjà les coûts d'exploitation au moyen de frais d'utilisation, ce modèle pourrait être étendu aux dépenses en immobilisations liées à la croissance. Les municipalités (ou les exploitants de services publics) pourraient emprunter pour financer l'expansion du réseau et graduellement récupérer les coûts au moyen des tarifs d'utilisation. Cela permet de répartir les coûts dans le temps et entre les consommateurs, atténuant ainsi les paiements initiaux élevés pour les acheteurs d'habitations neuves, mais s'accompagnant de frais continus plus élevés et d'un partage plus large des coûts. Bien que cette approche puisse être appliquée plus largement aux systèmes d'alimentation en eau et de gestion des eaux usées et pluviales au Canada, elle se prête moins bien à d'autres types d'infrastructures municipales dépourvues de tarification à l'usage, comme les routes, les services d'urgence et les parcs, et peut soulever des préoccupations en matière d'abordabilité lorsque les frais d'utilisation augmentent pour soutenir l'expansion du capital. [Scottish Water](#) offre un exemple de modèle davantage axé sur les services publics dans lequel les promoteurs financent les raccordements locaux, tandis que l'infrastructure à l'échelle du système, y compris les réseaux principaux et la capacité de traitement, est financée par le service public et récupérée par les frais d'utilisation.

Les villes peuvent légalement constituer des sociétés de services municipaux (SSM) pour fournir des services et gérer des actifs. Les sociétés de services municipaux fonctionnent avec des conseils d'administration non élus et fondés sur l'expertise. Ceux-ci peuvent financer les infrastructures par des frais d'utilisation, des contributions municipales et des obligations garanties par des revenus, certaines dettes étant inscrites en dehors du bilan municipal. Edmonton a regroupé ses activités de distribution d'eau et d'électricité sous [EPCOR](#), qui finance les infrastructures liées à la croissance par l'emprunt à long terme, répartissant les coûts dans le temps par le biais des tarifs et réduisant la dépendance aux frais initiaux. EPCOR verse également environ 200 M\$ en dividendes à la Ville d'Edmonton chaque année.

Un quatrième modèle est celui des partenariats public-privé (PPP), qui pourraient apporter des capitaux initiaux et réduire le risque de financement pour les municipalités. Tout en conservant la propriété et la supervision, les municipalités confieraient aux partenaires privés la conception, la construction, le financement et, dans certains cas, l'exploitation de l'infrastructure en vertu d'un contrat à long

Graphique 7
Les municipalités québécoises dépendent davantage du financement par emprunt
Dette municipale



Statistique Canada et Desjardins, Études économiques

terme. Les municipalités canadiennes ont eu recours à des PPP pour réaliser des infrastructures liées à la croissance, notamment des installations de traitement des eaux usées comme celle de [Regina](#), où un consortium privé conçoit, construit et finance l'installation, en plus d'en assurer l'exploitation. Les coûts sont remboursés au fil du temps par des ententes municipales à long terme. Ces modèles peuvent répartir les coûts d'infrastructure dans le temps plutôt que d'exiger un financement initial complet, mais en pratique, ils sont généralement mis en œuvre parallèlement aux cadres de frais de développement existants plutôt que de les remplacer.

Un dernier levier consiste à accroître la dépendance à l'égard des transferts intergouvernementaux. Étant donné que la croissance démographique est largement attribuable à la politique d'immigration fédérale, en particulier dans les grandes villes d'entrée comme Toronto et Vancouver (graphique 8), où les DA sont élevés, il est justifié de demander un financement fédéral accru pour soutenir cette croissance. Des programmes tels que le [Programme d'infrastructure Investir dans le Canada](#), le nouveau [Fonds pour bâtir des collectivités fortes](#) et le [Fonds pour les réseaux d'eau visant la construction de logements](#) en Ontario offrent un soutien important au partage des coûts pour les infrastructures municipales, réduisant directement le besoin de financement local. Parmi les principaux projets de transport en commun municipaux financés par le gouvernement fédéral, on compte le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, la phase 2 du projet de transport léger sur rail d'Ottawa ainsi que la ligne verte de celui de Calgary. [Le Programme d'allègement des surprimes](#), une entente entre le Canada et l'Ontario, va plus loin en liant le financement des infrastructures liées à la croissance à des réductions des DA de 30 % à 50 % ou plus pendant trois ans. Cependant, étant donné que ces transferts sont propres à un projet et limités dans le temps, leur efficacité en tant que substitut à long terme aux DA pourrait être limitée.

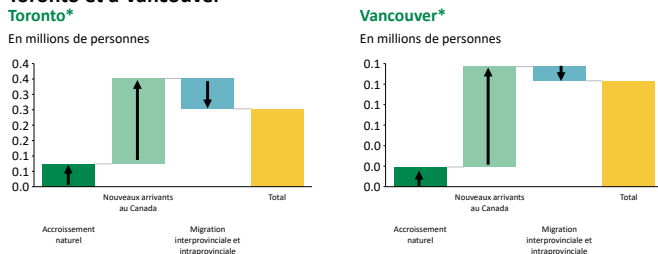
Chacune de ces solutions de rechange donne lieu à des compromis entre l'efficacité, la répartition, le contrôle et la viabilité budgétaire. À l'inverse, le système actuel concentre les coûts sur les acheteurs d'habitations neuves et risque de limiter l'offre. La réduction des frais initiaux élevés peut améliorer l'abordabilité et mieux aligner le financement des infrastructures sur leur utilisation à long terme. Toutefois, elle peut entraîner une hausse de la dette publique, un alourdissement du fardeau fiscal ou un recours accru aux transferts. Le défi politique consiste à rétablir l'équilibre entre ces compromis d'une manière qui soutient à la fois la construction de logements et les investissements durables dans les infrastructures, tout en étant limité par le cadre financier municipal actuel et les outils de revenus limités.

Conclusion

Les droits d'aménagement n'ont pas créé la crise du logement au Canada, mais leur trajectoire actuelle y contribue. L'écart entre le principe d'autofinancement de la croissance et la façon dont les DA sont appliqués en réalité est devenu trop important pour être ignoré. Dans certaines municipalités, les redevances ont augmenté beaucoup plus rapidement que les coûts sous-jacents, elles se concentrent sur les nouveaux acheteurs et sont souvent mal alignées sur les types de logements qui minimisent les besoins en infrastructures. La grande diversité des approches observées dans les municipalités canadiennes révèle que ce cadre témoigne d'un choix en matière de conception des politiques plutôt que d'une nécessité.

Toute réforme devrait d'abord évaluer si cette répartition est pertinente et si les instruments utilisés pour la mettre en œuvre sont bien calibrés en fonction des coûts réels. L'établissement de normes provinciales liant le niveau des DA aux besoins d'infrastructure démontrés constituerait une première étape cruciale. De même, un recours plus important à des structures de financement qui permettent de rattacher le recouvrement des coûts à la durée de vie des actifs plutôt que de les concentrer sur une seule transaction serait bénéfique. L'objectif ne devrait pas être d'éliminer le principe d'autofinancement de la croissance, mais plutôt d'optimiser l'équité, l'efficacité et la viabilité budgétaire.

Graphique 8 La politique d'immigration stimule la croissance démographique à Toronto et à Vancouver



* Éléments de l'évolution de la population, de 2001/2002 à 2024/2025. Statistique Canada et Desjardins, Études économiques