

SÉANCE D'INFORMATION  
POUR LES MÉDIAS

*Loi pour la construction  
de logements et  
l'amélioration de  
l'infrastructure de  
transport*



**PROTÉGER  
L'ONTARIO**

**Ministère des Affaires municipales et du Logement  
Ministère des Transports**

30 mars 2026

**Ontario** 

# Table des matières

**3** Réaliser notre plan visant à protéger l'Ontario

---

**4** Construire l'infrastructure de transport en commun

---

**12** Construire des logements, lutter contre les retards, réduire les coûts

---

**21** Regarder vers l'avenir

# 1. Réaliser notre plan visant à protéger l'Ontario

La *Loi pour la construction de logements et l'amélioration de l'infrastructure de transport* fera avancer le plan du gouvernement visant à protéger l'Ontario en bâtissant une province plus robuste et plus autonome. Elle stimulera la croissance et la prospérité de l'Ontario en améliorant les déplacements des personnes et des marchandises dans la province, en haussant la sécurité routière et en favorisant l'investissement constant dans les autoroutes, les routes, le transport en commun et les principaux axes commerciaux. Elle tirera parti de la fondation robuste jetée par la *Loi de 2025 pour protéger l'Ontario en construisant plus rapidement et plus efficacement* (projet de loi 17) et par la *Loi de 2025 visant à lutter contre les retards et à construire plus rapidement* (projet de loi 60) en augmentant les mises en chantier de logements et d'infrastructure propice au logement.

Ces modifications, si elles sont adoptées, et les mesures connexes :

- permettraient au gouvernement de rendre le transport en commun plus commode, plus régulier et plus connecté pour la clientèle en simplifiant les tarifs, en améliorant les déplacements entre les municipalités et en étendant les services spécialisés de transport en commun dans la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH) au moyen de règlements éventuels;
- faciliteraient l'obtention d'examens techniques et de génie des municipalités relatifs aux projets de transport en commun provinciaux, accélérant ainsi ces projets;
- réduiraient les obstacles à la construction d'habitations et hausseraient l'efficacité économique en créant un format simplifié et uniformisé pour les plans officiels et en précisant et en rationalisant les règles sur le plan d'implantation;
- renforceraient l'engagement clair du gouvernement envers la propriété publique avec le modèle de services publics, tout en aidant Peel dans sa transition vers ce modèle;
- hausseraient la transparence publique en prévoyant une consultation sur la divulgation des redevances d'aménagement et d'autres coûts dissimulés directement dans les conventions d'achat-vente.

## 2. Bâtir l'infrastructure de transport en commun

Le gouvernement de l'Ontario crée davantage de possibilités pour que la population puisse continuer à se déplacer rapidement en toute sécurité dans la RGTH.

Nous atteindrons cet objectif :

- en mettant en œuvre le programme One Fare 2.0, qui pourrait mener à une structure tarifaire unique dans la RGTH permettant aux usagers des transports en commun de payer le même tarif et d'obtenir des correspondances sans égard à leur point de départ;
- en améliorant le service sur les itinéraires prioritaires qui traversent des limites municipales;
- en facilitant une meilleure expérience de transport en commun spécialisé dans la RGTH;

L'amélioration des connexions de transport en commun entre les municipalités facilitera et accélèrera les déplacements des usagers.



# Bâtir l'infrastructure de transport en commun

## *Intégration des tarifs et des services*

- Depuis son lancement en 2024, le programme One Fare a fait économiser plus de 230 millions de dollars à la population ontarienne et a permis près de 72 millions de correspondances entre les organismes de transport en commun participants.
- Le programme a rendu les déplacements dans la RGTH plus abordables et plus commodes, protégeant les portefeuilles des Ontariennes et Ontariens et contribuant à bâtir un réseau de transport en commun plus intégré.
- Mettant à profit la réussite du programme One Fare, le gouvernement dépose un projet de loi qui permettrait l'intégration des tarifs et des services de transport en commun dans la RGTH.
- Cette loi établirait la base permettant d'envisager des règlements en vue de réaliser la vision de la province concernant One Fare 2.0, qui pourrait habiliter la province à collaborer avec les organismes de transport en commun municipaux et régionaux pour :
  - exiger que les organismes de transport en commun de la RGTH adoptent une structure tarifaire unifiée comportant des tarifs et des réductions communes ainsi que des correspondances gratuites, et offrant des déplacements intégrés et abordables d'une municipalité à l'autre;
  - améliorer le service sur les itinéraires prioritaires qui traversent des limites municipales;
  - permettre aux services de transport en commun accessible d'utiliser un système unifié de réservation des déplacements et offrir des services plus intégrés et plus directs aux passagers handicapés qui traversent des limites municipales.
- La loi rendrait le transport en commun plus facile, plus rapide et plus intégré pour la clientèle de la RGTH.

# Intégration des tarifs et des services (ITS) – exemples de déplacements

La loi rendra les déplacements de ces clients plus faciles, plus rapides et plus abordables :

One Fare 1.0 :

Karissa prend le train GO Lakeshore West de la station Confederation à la station Clarkson, puis monte dans un autobus MiWay pour se rendre à l'Université de Toronto à Mississauga sans payer une deuxième fois.

Radha ne paie qu'une fois lorsqu'elle se rend au travail à Rexdale grâce aux services de Brampton Transit et de la TTC. Toutefois, le tarif qu'elle paie varie selon la municipalité où commence son trajet.

One Fare 2.0  
et autres nouvelles  
initiatives d'ITS :

Lena va de Mississauga à Durham pour rendre visite à sa famille : elle paie le même tarif pour les deux parties de son déplacement au lieu de payer des tarifs différents. Son déplacement est aussi plus rapide grâce au service plus fréquent sur son itinéraire.

À l'aide du système unifié de réservation qui offre des services de transport en commun accessible, Lee réserve un déplacement direct porte-à-porte de Burlington à Hamilton pour un rendez-vous médical, évitant ainsi les correspondances et la nécessité de coordonner plusieurs services.

# Bâtir l'infrastructure de transport en commun

## *Fraude de transport en commun*

- La fraude est un défi pour tous les organismes de transport en commun. En novembre 2025, le réseau ferroviaire du Réseau GO relevait un taux de fraude de 5,1 %, soit une perte de revenus annuelle d'environ 21 millions de dollars.
- La fraude de transport en commun peut entraîner une hausse des tarifs pour les passagers lorsque les organismes tentent de compenser la perte de revenus.
- Présentement, Metrolinx emploie 47 agents de protection des revenus qui inspectent environ 2,4 % de tous les embarquements ferroviaires. Comme le réseau continue de croître, le ministère des Transports collaborera avec Metrolinx en vue de hausser les amendes pour fraude de transport en commun avant la fin de 2026 afin de contribuer à prévenir la fraude.
- Le ministère collaborera aussi avec Metrolinx pour engager d'autres agents de protection des revenus, améliorer l'infrastructure des stations (p. ex., valideurs de titres, conception des stations, barrières) et concentrer l'application des tarifs aux endroits problématiques.
- Cette proposition réduira les pertes de revenus et accroîtra la capacité de Metrolinx d'inspecter une plus grande proportion du réseau.

## **Amendes actuelles et amendes futures proposées pour fraude de transport en commun**

Nombre d'interactions liées à la non-conformité	Amendes actuelles	Amendes futures
Première	35 \$	200 \$
Deuxième	50 \$	300 \$
Troisième	100 \$	400 \$
Quatrième	Constat d'infraction provinciale : jusqu'à 200 \$	500 \$

Metrolinx continuera de délivrer des constats d'infraction provinciale aux délinquants chroniques et récidivistes.

# Bâtir l'infrastructure de transport en commun

## Cadre de covoiturage le long du corridor du Northlander

- Le Northlander est un service essentiel pour la population du nord de l'Ontario. Le service devrait reprendre cette année et rétablir ainsi un lien de transport crucial pour les collectivités situées le long du corridor.
- Plusieurs de ces collectivités sont éloignées et n'ont pas de services de taxi, de transport en commun local ni d'options de covoiturage ou de transport communautaire, ce qui empêche les résidents d'atteindre les gares du Northlander ou d'effectuer des déplacements complets.
- Pour combler ces lacunes, le gouvernement propose un cadre pour établir des services de covoiturage dans les collectivités situées le long du corridor du Northlander.
- Ce cadre complètera la mise en œuvre de liens de transport bout en bout ou de services « premier kilomètre dernier kilomètre » dirigés par Ontario Northland.
- Ces mesures amélioreront les options de transport dans les collectivités desservies par le Northlander et permettront aux municipalités de lancer des services « premier kilomètre dernier kilomètre » durables, créant ainsi des options de mobilité plus fiables.
- Les dernières consultations et les travaux de réglementation se dérouleront ce printemps et le lancement du cadre correspondra à la remise en service du Northlander.



# Bâtir l'infrastructure de transport en commun

## *Voies réservées aux véhicules multioccupants (RVM) : périodes moins achalandées*

- Le gouvernement propose de modifier un règlement d'application du Code de la route pour permettre aux véhicules à occupant unique d'utiliser les voies RVM en période moins achalandée pour optimiser l'utilisation de l'infrastructure autoroutière et réduire l'engorgement afin que les conducteurs puissent continuer à avancer sur les autoroutes provinciales.
- Cette modification sera apportée avant la fin de 2026, après une période de consultation publique.
- Les règles existantes sur les voies RVM continueront de s'appliquer aux heures de pointe, qui seront déterminées par une analyse des données actuelles sur le trafic et des consultations. Les périodes visées excluront les heures les plus achalandées des matins et soirs en semaine.
- Ces mesures accroîtront les choix de voies sur les autoroutes en période moins achalandée, ce qui améliorera le débit du trafic tout en préservant l'avantage pour les véhicules de transport en commun et de covoiturage aux heures de pointe.

# Bâtir l'infrastructure de transport en commun

## ***Uniformisation de la conception et des coûts des stations GO***

- Les coûts pour bâtir les stations GO continuent de croître à cause de la hausse des coûts de la construction et des matériaux, et les délais de construction s'allongent parce que les projets sont plus complexes et que leur réalisation exige beaucoup de coordination.
- Le ministère des Transports continuera à collaborer avec Metrolinx pour uniformiser la conception des stations GO afin de réduire les coûts de construction en appliquant des pratiques de génie plus simples et plus efficaces qui optimiseront les ressources.
- Ces travaux réduisent les exigences liées à l'infrastructure des stations, diminuant les délais et assurant des coûts moindres pour les nouvelles stations GO, comme Grimsby.

## ***Habilitation du transport en commun – processus d'aménagement et d'autorisation***

- Le gouvernement propose des modifications de la *Loi de 2006 sur Metrolinx* pour rationaliser le processus par lequel Metrolinx obtient auprès des municipalités du soutien technique et en matière de génie afin de faire progresser les nouveaux projets de transport en commun, y compris les projets de transport léger sur rail (TLR) et de stations de métro, de TLR et du Réseau GO.
- Cela donnera à Metrolinx la souplesse nécessaire pour obtenir un rapport confirmant qu'un projet satisfait aux exigences techniques et de génie sans recourir au processus des permis de construire (qui impose jusqu'à 47 processus distincts).
- Cette proposition pourrait réduire de 12 mois les délais des projets et permettre d'économiser environ 9 millions de dollars par année sur les projets de transport en commun dans la province.

# Bâtir l'infrastructure de transport en commun

## *Harmonisation des normes routières*

- On estime que plus de 10 000 normes municipales de construction routière sont en vigueur présentement en Ontario, et l'industrie nous a dit que l'incohérence peut causer du gaspillage.
- Après avoir consulté l'industrie et les municipalités, le ministre des Transports propose un règlement qui rendrait obligatoires les normes provinciales de construction routière concernant l'asphalte mélangé à chaud, les agrégats, le drainage et les conditions générales des contrats pour toutes les municipalités de la province.
- Ces exigences s'appliqueraient aux projets municipaux de construction routière à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2027.
- Le règlement établira aussi un processus de demande d'exemption et des exigences de production de rapports.
- Ces modifications feront en sorte que toutes les municipalités utilisent un ensemble commun de normes de construction routière qui permettra d'économiser temps et argent dans les projets grâce à l'efficacité accrue, aux processus d'approvisionnement rationalisés et aux autorisations plus rapides.

## *Délai d'attente pour les permis de conduire de catégorie A*

- Présentement, il n'y a pas de délai d'attente obligatoire entre l'obtention des permis de conduire de catégorie G (exigé pour conduire un véhicule de transport de passagers) et de catégorie A (exigé pour la conduite d'un gros camion ou d'un semi-remorque).
- Le ministère prévoit déposer une modification réglementaire imposant un délai d'attente obligatoire entre l'obtention des permis de conduire de catégorie G et A (commercial).
- Cette modification améliorera la sécurité routière et réduira la fraude dans le système de délivrance des permis de conduire en exigeant une expérience de conduite routière avant l'obtention du permis de catégorie A.

### 3. Construire des logements, lutter contre les retards, réduire les coûts

Le gouvernement propose des mesures législatives pour accélérer la construction de logements en se fondant sur des réformes législatives antérieures.

À cette fin, des modifications et des mesures connexes :

- simplifieront et uniformiseront les plans officiels;
- préciseront les règles relatives aux plans d'implantation;
- moderniseront les tailles minimales des lots;
- rationaliseront le Code du bâtiment.

Cela renforcera également la gestion de l'eau et des eaux usées en appuyant la transition de Peel vers un service public, et accroîtra les possibilités de logement dans les régions éloignées et rurales où l'accès à un réseau d'aqueduc municipal est insuffisant.

Ensemble, ces modifications tirent parti du travail que notre gouvernement a déjà accompli pour simplifier l'aménagement et accélérer les autorisations. Elles appuieront les projets de mise en chantier d'habitations.



# Construire des logements, lutter contre les retards, réduire les coûts

## *Réforme des plans officiels*

- Les plans officiels établissent les règles à long terme de l'utilisation du sol pour guider la croissance future des collectivités. Aujourd'hui, ils sont devenus longs, compliqués et très restrictifs, et leurs formes, règles et contenus variables les rendent difficiles à comprendre.
- Le gouvernement propose des modifications présentant un plan officiel à la forme simplifiée qui comprend un ensemble obligatoire et uniformisé de désignations d'utilisations du sol et une structure commune, dont une table des matières et des annexes (cartes) applicables dans toute la province. Cela rendra les plans plus clairs et plus faciles à utiliser pour les constructeurs, les municipalités et le public.
- Ces modifications réduiront l'incertitude pour les constructeurs d'habitations et les municipalités ainsi que les délais d'approbation des plans officiels, et rendront plus simple et plus efficace la planification de la croissance continue de l'Ontario.

## *Examen du Code du bâtiment*

- Le Code du bâtiment de l'Ontario fixe les normes que les nouvelles structures doivent respecter pour assurer la sécurité et le bien-être des résidents.
- Toutefois, au fil du temps, cet outil s'est trop complexifié et son contenu ne correspond plus à la réalité de la construction en Ontario. Certaines exigences causent un préjudice indu au constructeur (p. ex., fabriquer un matériau spécial à un coût multiplié par sept) et d'autres sont redondantes.
- Depuis l'adoption du premier Code du bâtiment de l'Ontario, sa taille a été multipliée par quatre.
- Pour la première fois depuis 40 ans, le gouvernement procède à un examen article par article du Code du bâtiment pour qu'il soit mieux adapté aux défis modernes, tout en maintenant les normes élevées de santé et de sécurité de l'Ontario.
- Pour guider cet examen, le gouvernement établit un organisme consultatif composé de tiers experts, notamment des spécialistes du génie, de la construction et du Code, qui contribuera au repérage des règles à moderniser ou à rationaliser.
- Le Code du bâtiment rationalisé rendra plus efficaces la planification et la construction d'habitations en Ontario en réduisant les délais et les coûts qui entravent la construction et excluent plus de personnes du marché résidentiel.

# Construire des logements, lutter contre les retards, réduire les coûts

## ***Plans d'implantation : Interdire les normes municipales améliorées en matière d'aménagement***

- La réglementation du plan d'implantation est un processus d'examen municipal portant sur des détails de la conception des sites comme l'aménagement paysager, certaines considérations esthétiques ou l'emplacement des bâtiments. Dans plusieurs grandes villes, ces exigences vont maintenant bien au-delà des considérations fonctionnelles et ajoutent des délais et des coûts aux projets.
- Le gouvernement propose d'interdire aux municipalités d'imposer des normes d'aménagement améliorées, comme des exigences concernant l'aménagement paysager, le feuillage ou la composition du sol, et des considérations ornementales ou de conception non nécessaires à la santé et à la sécurité.
- Cela éviterait les règles locales incohérentes et coûteuses qui retardent et rendent difficile la construction d'habitations à des coûts raisonnables, tout en maintenant les mesures de protection importantes, comme la gestion des eaux pluviales.

## ***Consultation sur la réforme des plans d'implantation***

- Selon des estimations récentes de l'Ordre des architectes de l'Ontario, les retards liés à la réglementation municipale des plans d'implantation coutent 3,5 milliards de dollars par année à l'économie ontarienne.
- Le gouvernement consulte sur des réformes structurelles majeures du processus de réglementation des plans d'implantation, comme la réduction des séries redondantes de commentaires municipaux sur les demandes d'aménagement d'habitations.
- Des autorisations plus rapides et plus prévisibles font en sorte que les projets peuvent progresser sans retard inutile tout en améliorant l'effcience de l'économie de l'Ontario.

# Construire des logements, lutter contre les retards, réduire les coûts

## *Constitution d'une société publique de gestion de l'eau et des eaux usées dans la municipalité régionale de Peel*

- Le gouvernement poursuit ses travaux d'avancement des sociétés publiques de gestion de l'eau et des eaux usées, qui permettront aux municipalités d'amortir le coût d'une infrastructure nécessaire sur des décennies. Présentement, l'infrastructure est souvent payée avec un mélange d'investissements fédéraux-provinciaux et, notamment, de redevances d'aménagement qui sont ensuite transférées carrément à l'acheteur d'une habitation neuve.
- La province a indiqué clairement que l'eau est une ressource publique et le restera. Les modifications apportées par la loi renforceront l'engagement existant du gouvernement envers la propriété publique, tout en assurant le maintien des droits liés aux contrats, à l'ancienneté et à l'emploi.
- Compte tenu de l'intérêt prononcé des municipalités, cela créera également une fondation permettant l'adoption généralisée du modèle dans la province.

# Construire des logements, lutter contre les retards, réduire les coûts

## *Tailles minimales des lots*

- Les lots résidentiels sont assujettis à des tailles minimales. Aujourd'hui, des normes locales incohérentes forcent souvent la création de lots plus grands que nécessaire, ce qui peut réduire l'offre de logements et leur abordabilité.
- Le gouvernement propose un nouveau pouvoir législatif d'établissement par règlement des tailles minimales des lots résidentiels urbains. Parallèlement, la province consulte sur un règlement qui établirait une norme de taille minimale d'environ 175 mètres carrés (1 884 pieds carrés).
- Cela permettrait d'utiliser le territoire de façon plus efficiente et d'élargir l'éventail d'options de logement à moindre coût.

## *Exemption des maisons de retraite sans but lucratif*

- Le gouvernement propose d'exempter les maisons de retraite sans but lucratif des redevances d'aménagement pour contribuer à réduire les coûts de construction et accroître les options de logement abordable pour les personnes âgées.
- La mesure s'appuie sur l'utilité d'exemptions semblables, comme celles appliquées aux foyers de soins de longue durée, qui ont favorisé des mises en chantier dans toute la province en permettant aux exploitants d'économiser des millions de dollars en frais municipaux.
- La baisse du coût de construction des maisons de retraite à but non lucratif fait augmenter l'offre et donne plus de choix aux Ontariennes et Ontariens âgés qui cherchent un logement plus petit, ce qui accroît davantage l'offre résidentielle du marché.

# Construire des logements, lutter contre les retards, réduire les coûts

## ***Modifications et révocations d'avis d'arrêté ministériel de zonage (AMZ)***

- Le gouvernement propose d'adopter des exigences de consultation sur les modifications et les révocations d'AMZ, en cohérence avec le fonctionnement actuel des AMZ dans le cadre existant. Cela permettrait certains ajustements, comme le traitement rapide d'éléments mineurs, administratifs ou urgents.
- Les modifications substantives touchant le fonctionnement d'un AMZ continueront d'être affichées aux fins de consultation publique.

## ***Révocation du Plan d'aménagement de la ceinture ouest de promenades et de l'AMZ connexe***

- Le Plan d'aménagement de la ceinture ouest de promenades est un plan d'aménagement de 1978 visant des secteurs de l'ouest de la région du grand Toronto. À l'origine, il visait à protéger de futurs corridors d'infrastructure, dont des corridors hydroélectriques et d'expansion autoroutière. Ces projets (autoroutes 401, 403, 407 et 427) sont achevés.
- En outre, des politiques provinciales modernes, comme la Déclaration de principes provinciale, prévoient des mesures de protection plus robustes mais moins encombrantes pour les mêmes secteurs, rendant le Plan de 1978 périmé, inefficace et redondant.
- Le gouvernement consulte sur la révocation du Plan et de son AMZ parce que les mesures de protection qu'ils prévoyaient sont pleinement intégrées dans les outils actuels de planification de l'utilisation du sol.
- Cela rationalisera le cadre d'aménagement provincial tout en assurant qu'on continue de tenir compte des besoins importants en matière de corridors et d'infrastructure.

# Construire des logements, lutter contre les retards, réduire les coûts

## *Réseaux collectifs d'eau potable et d'eaux usées*

- L'accès insuffisant aux infrastructures d'eau potable et d'eaux usées représente depuis longtemps un obstacle au développement dans des régions qui seraient par ailleurs de bonnes candidates pour la croissance.
- Les réseaux collectifs d'eau et d'eaux usées desservant de multiples habitations (de 20 à 200 environ) permettent de bâtir de nouvelles collectivités dans des régions éloignées et rurales qui n'ont présentement pas accès à des réseaux municipaux.
- Lancés à l'origine par des constructeurs résidentiels comme outils facilitant le développement voulu, leur utilisation est couronnée de succès ailleurs, notamment en Europe. On les emploie souvent comme solution provisoire dans des villes en croissance jusqu'à ce que l'infrastructure municipale puisse atteindre les nouvelles collectivités.
- La loi créerait un nouveau cadre réglementaire robuste qui en faciliterait l'utilisation plus répandue en Ontario, tout en établissant des mesures de protection et des limites provinciales pour qu'ils restent sécuritaires et financièrement durables et soient adéquatement exploités et entretenus.
- Cela permet d'aménager de nouvelles habitations dans des collectivités qui ne pourraient pas autrement soutenir la croissance, et contribue à stimuler l'offre tout en maintenant les mesures de protection de la santé publique.

# Construire des logements, lutter contre les retards, réduire les coûts

## ***Responsabilités du palier supérieur en matière d'aménagement – comté de Simcoe***

- La *Loi de 2022 visant à accélérer la construction de plus de logements* a permis de transférer la planification de l'utilisation du sol du comté de Simcoe à certaines de ses municipalités. À l'époque, certaines de ces municipalités n'étaient pas prêtes à assumer cette responsabilité en raison de contraintes financières et opérationnelles. Puisque certaines sont maintenant en mesure de le faire, y compris Innisfil, New Tecumseth et Bradford West Gwillimbury, nous procédons au transfert de pouvoir aux endroits et aux moments appropriés.
- Les plus petites municipalités continueront de recevoir un soutien provincial en matière de planification, tandis que les plus grandes recevront le pouvoir dans ce domaine, comme les dirigeants locaux le demandaient.
- Cette approche progressive assurerait une transition sans heurt, réduirait au minimum la perturbation administrative et appuierait les municipalités pendant qu'elles s'adaptent à leurs nouveaux rôles en matière de planification et de gestion de la croissance.

## ***Exigences d'affectation de terrains à la création de parcs***

- Dans certains projets de construction, le promoteur doit soit affecter un pourcentage des terrains à l'aménagement d'espaces récréatifs publics, soit offrir de l'argent. Le taux d'affectation maximal varie d'une municipalité à l'autre.
- La portée de ces exigences d'affectation est très limitée. Dans le système actuel, des terrains utilisables peuvent être rejetés s'ils recouvrent des infrastructures souterraines comme un parc de stationnement ou des conduites de gaz (ce sont des « terrains grevés »), même si l'infrastructure ne les rend pas inappropriés.
- Le gouvernement propose d'adopter un nouveau cadre tenant compte des terrains grevés de haute qualité dans les exigences municipales d'affectation de terrains à l'aménagement de parcs, tout comme les espaces mis à la disposition du public comme certains cours.
- Le gouvernement s'assure, par règlement, que les terrains affectés respecteront des normes de qualité strictes garantissant qu'on pourra continuer de les utiliser et d'en jouir en tant que parcs. Cette approche novatrice favorisera la création d'espaces publics dans les municipalités urbaines.

# Construire des logements, lutter contre les retards, réduire les coûts

## *Divulcation des redevances d'aménagement municipales dans les conventions d'achat-vente*

- Les redevances d'aménagement municipales ajoutent un coût considérable aux nouvelles habitations dans certaines municipalités. Par exemple, dans la cité de Toronto, elles coutent à l'acheteur d'une maison jumelée près de 140 000 \$.
- Le gouvernement consulte sur la divulgation de ces redevances municipales (et d'autres taxes et frais auparavant dissimulés) directement dans la convention d'achat-vente d'une habitation neuve. L'idée a été appuyée dans une motion récente adoptée à l'unanimité par l'Assemblée législative de l'Ontario.
- En prônant la transparence à l'égard de ces coûts, le gouvernement vise à accroître la prévisibilité des coûts pour l'acheteur d'une habitation neuve ainsi que la responsabilisation.
- Voici un exemple de l'utilisation des redevances d'aménagement et d'autres frais et de ce à quoi pourrait ressembler la divulgation obligatoire dans une convention d'achat-vente :

Services	Redevances d'aménagement hypothétiques pour une maison unifamiliale ou jumelée
Transport en commun	50 000 \$
Parcs et loisirs	20 000 \$
Bibliothèques	2 500 \$
Soins de longue durée	2 000 \$
Entretien des routes	25 000 \$
Écoles publiques	7 000 \$
Eau potable et eaux usées	20 000 \$
Services de police et d'ambulance	1 500 \$
<b>Total</b>	<b>128 000 \$</b>

## 4. Regarder vers l'avenir

*La Loi pour la construction de logements et l'amélioration de l'infrastructure de transport s'inscrit dans le cadre de nos initiatives législatives et réglementaires visant à réduire les retards et à tenir les coûts bas. Elle le fait en modernisant les règles d'aménagement, en simplifiant l'aménagement du transport en commun et en renforçant l'infrastructure requise pour soutenir la croissance.*

Ces modifications, si elles sont adoptées, et les mesures connexes rendraient le transport en commun plus commode et cohérent d'une municipalité à l'autre, accélèreraient les projets de transport en commun provinciaux, réduiraient les obstacles à la construction d'habitations grâce à des outils de planification plus clairs et plus uniformes, renforceraient la propriété publique des réseaux d'eau et d'eaux usées, créeraient des possibilités de logement dans les régions difficiles à desservir et amélioreraient la transparence quant aux coûts demandés aux acheteurs résidentiels.

Ensemble, ces mesures traitent directement les problèmes actuels et contribuent à accélérer la construction d'habitations et d'infrastructures pour protéger les travailleurs et l'avenir économique de l'Ontario.