



LE MARCHÉ
DE L'HABITATION

LE MARCHÉ SOUS LA LOUPE

TORONTO, MONTRÉAL
ET VANCOUVER

DATE DE PUBLICATION : FÉVRIER 2021

Canada



Table de matières

- 3 Introduction
- 4 Offre de logements et distance par rapport au centre-ville
- 6 Offre de logements et transport (principal mode de transport)
- 8 Offre de logements et densité démographique
- 9 Offre de logements et revenu familial
- 10 Conclusion
- 11 Annexe
- 11 Références



Mbea Bell
Analyste principal, Économie

Emplacement des mises en chantier de logements dans les grands centres urbains du Canada

Faits saillants

- La présente étude analyse l'endroit où sont construits les nouveaux logements au sein des grands centres urbains du Canada. Elle contribue à expliquer les tendances à long terme en matière d'offre de logements, notamment la périurbanisation et l'embourgeoisement. Pour évaluer l'ampleur des enjeux en matière de logement au sein des RMR, il est primordial de comprendre l'offre et les coûts externes qui y sont liés.
- À l'extérieur du noyau des villes, le nombre de logements achevés augmente en fonction de l'éloignement du centre-ville, car les terrains sont disponibles et peu coûteux. Cela confirme que le Canada est aux prises avec un phénomène de périurbanisation.
- Les secteurs centraux ont leur propre dynamique selon laquelle un nombre croissant de logements sont achevés grâce à la construction d'appartements en copropriété dans de grandes tours. Le nombre de logements achevés suit donc une courbe inattendue, en forme de « U », qui représente le nombre d'achèvements en fonction de la distance par rapport au centre-ville.
- L'analyse des modes de transport confirme l'existence d'une courbe en forme de U qui représente le nombre d'achèvements à Toronto et à Montréal, avec une offre élevée dans les noyaux actifs et les banlieues accessibles en automobile. Toutefois, à Vancouver, le nombre de logements achevés dans les différents centres urbains est relativement stable.
- L'analyse de la densité démographique montre qu'à Vancouver, les achèvements ont tendance à augmenter avec la densité démographique, alors qu'à Montréal, ils diminuent avec la densité démographique. Ce résultat indique que la tendance en matière de périurbanisation est très forte à Montréal et beaucoup moins à Vancouver.
- L'analyse du revenu familial révèle que c'est dans les secteurs occupés par la classe moyenne que le nombre de logements achevés est le plus élevé. Le nombre inférieur de mises en chantier d'habitations dans les zones à faible revenu de Montréal (et, dans une moindre mesure, de Toronto) pourrait indiquer l'existence de problèmes d'abordabilité dans ces quartiers.

« À l'extérieur du centre-ville des grandes RMR, les mises en chantier de logements augmentent surtout en fonction de la distance qui sépare les terrains du centre-ville, car ces terrains sont disponibles et peu coûteux. Cette périurbanisation suscite des coûts externes qui pourraient, à long terme, nuire à l'efficacité des politiques de logement. »

Mbea Bell
Analyste principal, Économie

Introduction

Pour comprendre les tendances à long terme, comme la périurbanisation et l'embourgeoisement, il faut examiner en détail les tendances en matière d'offre de logements dans les centres urbains du Canada. L'étalement des banlieues fait augmenter le coût des investissements en infrastructures ainsi que les coûts sociaux et économiques liés à la congestion routière et à la dépendance envers les automobiles, laquelle augmente les émissions de gaz à effet de serre. Ces coûts externes ont des répercussions sur l'efficacité des politiques de logement. Dans le noyau des villes, l'embourgeoisement entraîne des problèmes d'abordabilité pour les ménages à faible revenu. La compréhension de ces tendances pourrait faire la lumière sur les causes pouvant freiner l'accélération de l'offre de logements pour accroître l'abordabilité.

Le présent rapport décrit les tendances en matière de production de logements à différents emplacements des trois plus grandes RMR canadiennes (Toronto, Montréal et Vancouver). En d'autres termes, il donne un aperçu des types de logements qui s'ajoutent dans ces RMR et de leur emplacement. Nous nous sommes aussi penchés sur les facteurs liés à ces tendances en matière d'offre de logements. Nous nous sommes basés sur la littérature relative à l'économie urbaine pour analyser le nombre de logements achevés en fonction de plusieurs paramètres : la distance du centre-ville, les moyens de transport disponibles, la densité démographique et le revenu familial.

Nous avons utilisé la base de données de la SCHL sur les achèvements de logements dans les trois plus grandes RMR canadiennes pour la période allant de 1990 à 2018. Pour faire ressortir l'emplacement au sein des RMR, les données sont réparties par région de tri d'acheminement (RTA). Les RTA sont plus vastes que les secteurs de recensement, ce qui nous permet d'éviter certains problèmes de confidentialité qui pourraient limiter notre analyse, particulièrement en ce qui concerne le revenu. Les RTA demeurent toutefois des unités géographiques relativement petites, ce qui nous permet d'analyser différentes zones urbaines des grandes RMR¹. Afin d'expliquer les données sur l'offre de logements, nous les avons classées en fonction des paramètres les plus couramment utilisés : la distance par rapport au centre-ville (à vol d'oiseau), la part modale des principaux moyens de transport, la densité de la population et le revenu familial moyen. La plupart de ces données datent de 2016 et proviennent de Statistique Canada.

En résumé, nos résultats indiquent une forte tendance à la périurbanisation à Montréal. Le nombre de logements achevés augmente à mesure que l'on s'éloigne du centre-ville, et le niveau de l'offre de logements neufs atteint un sommet dans les banlieues accessibles en automobile. Comme Montréal, Toronto a connu l'étalement urbain, et un grand nombre de logements ont été produits dans des banlieues éloignées. Toutefois, Toronto a aussi connu un essor de construction résidentielle dans son noyau actif. L'étalement urbain est plus limité à Vancouver, car le niveau de construction est relativement stable dans les zones urbaines de la métropole britanno-colombienne.

Offre de logements et distance par rapport au centre-ville

À quoi nous attendons-nous en théorie : achève-t-on plus de logements près des centres-villes ou en banlieue?

La façon la plus simple d'analyser l'emplacement de l'offre de logements dans une zone urbaine consiste à utiliser le modèle monocentrique élaboré par Alonso (1964), Mills (1967) et Muth (1969). Ce modèle suppose qu'il y a un seul employeur dans le quartier des affaires central, un seul mode de transport et que le coût par unité de distance est constant.

Pour minimiser les frais relatifs aux déplacements nécessaires pour se rendre au travail dans le quartier des affaires central, les zones centrales sont aménagées en premier, puis, à mesure que les terrains du centre-ville se remplissent, l'aménagement se poursuit sur des terrains libres des banlieues (Mieszkowski et Mills, 1993). En théorie, la distance par rapport au centre-ville permet de déterminer facilement l'emplacement de l'offre de logements dans une ville, surtout lorsqu'on compare le centre-ville aux banlieues éloignées.

Plusieurs recherches ont utilisé cette mesure de distance pour caractériser les différentes zones urbaines des RMR. Par exemple, Turcotte (2008) considère que les quartiers centraux des plus grandes RMR canadiennes sont situés à moins de 5 kilomètres du centre-ville et que les quartiers plus éloignés sont périphériques, la couronne la plus périphérique se trouvant à 25 kilomètres ou plus du centre-ville. Bunting et coll. (2000) ont défini le « noyau » de la ville comme étant constitué des secteurs de recensement situés dans un rayon de 1,5 km ou 2 km du centre du quartier des affaires central (2 km pour les RMR comptant plus d'un million de résidents et 1,5 km pour les autres) et le « centre-ville » dans son ensemble (qui comprend le noyau), comme des secteurs de recensement qui se trouvent à distance raisonnable de marche du quartier des affaires central.

Selon cette théorie fondée sur l'évolution naturelle, puisqu'il y a encore des terrains disponibles dans les zones éloignées, le nombre moyen de logements achevés devrait augmenter en fonction de la distance par rapport au centre-ville. De plus, au Canada, la population augmente relativement plus rapidement dans les banlieues que dans les noyaux actifs (Gordon, Hindrichs et Willms, 2018), ce qui indique également qu'on achève la construction d'un plus grand nombre de logements dans les secteurs les plus périphériques. Cela dit, certains éléments pourraient aussi entraîner une augmentation du nombre de mises en chantier d'habitations dans les secteurs centraux. Les quelques terrains disponibles à proximité du centre-ville sont souvent utilisés pour construire des immeubles de grande hauteur comptant des centaines de logements. Cette tendance est parfaitement illustrée par l'essor de la construction d'appartements en copropriété² au cœur des plus grandes villes canadiennes. L'embourgeoisement explique aussi le niveau élevé de construction dans les zones centrales.

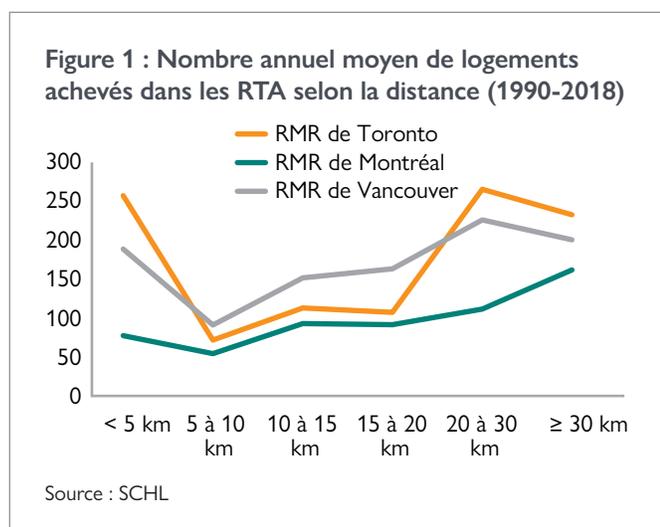
¹ Les RMR de Toronto, de Montréal et de Vancouver comptent respectivement 174, 192 et 93 RTA.

² Pour obtenir des renseignements plus détaillés, voir le tableau 1.

Quelles sont les tendances qui se dégagent de l'analyse des distances à Toronto, à Montréal et à Vancouver?

La figure 1 montre que, dans les trois plus grandes RMR canadiennes, le nombre de logements achevés est relativement élevé dans les RTA les plus éloignées du centre-ville.

À Vancouver et à Toronto, on observe un pic dans les zones qui se trouvent dans un rayon de 20 à 30 km, tandis qu'à Montréal, ce pic est observable dans des zones encore plus éloignées, à plus de 30 km. Dans les trois RMR, au-delà de la limite de 5 km, le nombre d'habitations achevées dans les RTA augmente principalement en fonction de la distance par rapport au centre-ville. Dans toutes les RMR, c'est dans la fourchette de 5 à 10 km qu'il y a eu le moins d'activités de construction. Ces données se traduisent, surtout à Toronto et à Vancouver, par une courbe inattendue, en forme de « U », qui représente le nombre de logements achevés en fonction de la distance. Ce résultat s'explique par le fait que, dans les banlieues les plus proches, il y a moins de terrains disponibles pour construire des maisons individuelles (par rapport aux les banlieues plus éloignées) et moins d'incitatifs pour construire de grands immeubles d'appartements (par rapport au centre-ville).



Dans les secteurs centraux (à moins de 5 km du centre), le nombre de logements achevés est relativement élevé à Toronto et à Vancouver. Cette forte activité est principalement due à la construction d'immeubles d'appartements en

copropriété dans les centres-villes de ces RMR. Par rapport à Toronto et à Vancouver, le nombre de logements achevés est relativement faible dans le noyau central de Montréal. Les limites imposées sur le plan de la hauteur et de la forme des bâtiments ont peut-être contribué à limiter l'offre de logements à Montréal³.

Ces résultats indiquent que la théorie de l'évolution naturelle s'applique en dehors des quartiers des affaires centraux des grandes RMR canadiennes. Le nombre de logements achevés dans les RTA augmente surtout en fonction de l'éloignement du centre-ville, car les terrains sont disponibles et peu coûteux. Cependant, les centres-villes ont leur propre dynamique selon laquelle un nombre croissant de logements sont achevés grâce à la construction d'appartements en copropriété dans de grandes tours.

Où les différents types de logements sont-ils construits?

Le classement des logements achevés en fonction des marchés visés (tableau 1) permet de faire une analyse plus approfondie de l'offre. Comme on pouvait s'y attendre, la majeure partie des logements achevés près du centre-ville (dans un rayon de 5 km) sont des copropriétés plutôt que des logements pour propriétaires-occupants (maisons individuelles, jumelés et maisons en rangée) ou des logements locatifs. Ce pic de construction de copropriétés s'explique par le prix relativement élevé des terrains dans les zones centrales. En fait, la construction d'un complexe d'appartements assure un profit beaucoup plus élevé par pied carré de logements. Plus on s'éloigne du centre-ville, plus l'offre de copropriétés diminue, surtout à Toronto et à Montréal.

Toutefois, dans les trois plus grandes RMR du Canada, le nombre de logements achevés destinés à des propriétaires-occupants augmente à mesure que l'on s'éloigne du centre-ville. Les tendances sont presque identiques pour les maisons individuelles, les jumelés et les maisons en rangée⁴. Cela reflète la disponibilité croissante de terrains lorsqu'on s'éloigne du centre-ville. Cela confirme également que ces RMR sont monocentriques sur le plan de la densité résidentielle. Enfin, le nombre de logements locatifs achevés en fonction de la distance par rapport au centre-ville est relativement stable.

³ À Montréal, la hauteur des bâtiments ne doit pas dépasser celle du sommet du Mont-Royal, qui est de 232,5 m au dessus du niveau de la mer. De plus, les bâtiments doivent respecter la silhouette du centre. Source : Ville de Montréal. http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761_142387002&_dad=portal&_schema=PORTAL.

⁴ Pour obtenir des renseignements plus détaillés sur les logements achevés en fonction du type de logement, voir le tableau A1, en annexe.

Tableau 1 : Achèvements annuels moyens dans les RTA de Toronto, de Montréal et de Vancouver en fonction de la distance et du marché visé (1990-2018)

	< 5 km	5 à 10 km	10 à 15 km	15 à 20 km	20 à 30 km	≥ 30 km
RMR de Toronto						
Copropriétés	225,7	41,4	82,2	68,1	75,6	20,9
Logements de propriétaires-occupants	6,9	20,1	22,1	31,2	176,1	208,1
Logements locatifs	25,2	12,7	9,2	10,5	13,7	5,1
RMR de Montréal						
Copropriétés	62,6	32,6	40,0	30,3	22,3	24,0
Logements de propriétaires-occupants	1,7	6,9	37,6	40,8	72,5	114,9
Logements locatifs	12,1	15,7	16,0	21,5	19,1	25,0
RMR de Vancouver						
Copropriétés	137,7	44,3	108,1	104,1	130,1	94,2
Logements de propriétaires-occupants	18,1	37,0	39,6	48,1	86,1	98,1
Logements locatifs	35,0	12,2	6,3	12,7	11,4	10,3

Source : SCHL

N. B. : Ce tableau exclut les coopératives.

Offre de logements et transport (principal mode de transport)

À quoi nous attendons-nous en théorie : Achève-t-on généralement plus de logements dans les noyaux urbains actifs, dans les banlieues accessibles en transport en commun ou dans les banlieues accessibles en automobile?

La principale limite de l'analyse des distances est l'hypothèse que les villes sont monocentriques. En fait, récemment, de nombreuses RMR ont fortement encouragé la polycentricité en adoptant des politiques de planification qui visent à regrouper la construction autour de points très accessibles par les transports en commun, grâce à des carrefours de mobilité et à des aménagements axés sur le transport en commun. Ainsi, le fait de disposer différentes zones urbaines en fonction des paramètres de transport, en particulier les données sur le déplacement domicile-travail, est maintenant considéré comme la méthode la plus fiable (Gordon et Janzen, 2013).

Les paramètres de transport en commun sont particulièrement utiles dans les trois plus grandes villes canadiennes, car elles disposent de systèmes de transport en commun rapides et efficaces. Le métro de Toronto, qui a ouvert ses portes en 1954, compte actuellement 75 stations et s'étend sur 76,9 kilomètres. Inauguré en 1966, le métro de Montréal compte 68 stations réparties sur 69,2 kilomètres de rails. Les premières stations du SkyTrain de Vancouver ont ouvert leurs portes en 1986. Le réseau compte 53 stations et s'étend sur 79,6 kilomètres.

Nous suivons la méthode de Gordon et Janzen (2013) en définissant les zones urbaines en fonction de la part du principal mode de transport utilisé dans chaque RTA :

- i. Les **noyaux actifs** regroupent les RTA dans lesquelles le transport actif (marche et vélo) représente plus de 150 % de la moyenne métropolitaine des déplacements vers les lieux de travail. Dans ces zones, l'offre de logements est surtout attribuable à l'essor des appartements en copropriété.

- ii. Les **banlieues accessibles en transport en commun** sont constituées des RTA dans lesquelles l'utilisation du transport en commun pour les déplacements vers les lieux de travail est supérieure à 150 % de la moyenne métropolitaine et celle des transports actifs est inférieure à 150 % de la moyenne métropolitaine. Dans ces zones, l'offre de logements a été favorisée par les aménagements axés sur le transport en commun.
- iii. Les **banlieues accessibles en automobile (et extra-urbaines)** regroupent des RTA dans lesquelles l'utilisation du transport en commun représente moins de 150 % de la moyenne de la région métropolitaine et le transport actif représente moins de 150 % de la moyenne de la région métropolitaine. Ces zones sont surtout composées de maisons individuelles, l'offre de logements y étant naturellement alimentée par la disponibilité et le faible coût des terrains.

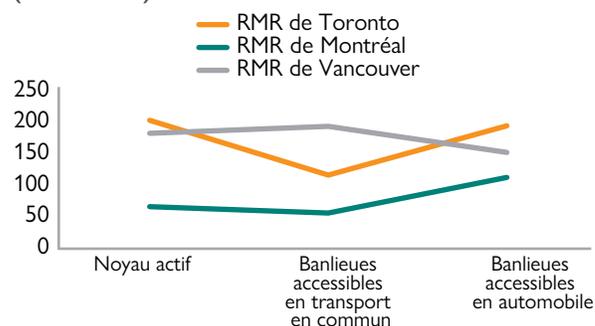
La périurbanisation est une tendance courante dans la plupart des villes nord-américaines. Gordon, Hindrichs et Willms (2018) ont constaté qu'entre 2006 et 2016, la population des collectivités canadiennes dépendantes de l'automobile a augmenté beaucoup plus rapidement que le taux de croissance national, et la construction de logements suit une tendance semblable à l'échelle nationale. Cela signifie que le nombre moyen de logements achevés devrait être plus élevé dans les banlieues accessibles en automobile.

Quelles tendances l'analyse des transports à Toronto, à Montréal et à Vancouver met-elle en évidence?

Au cours de la période visée par notre étude (1990-2018), le nombre annuel moyen de logements achevés dans les RTA du noyau actif (204,3) et les banlieues accessibles en automobile (195,6) a été relativement élevé dans la RMR de Toronto (figure 2). Il y a manifestement deux tendances. Premièrement, l'essor des appartements dans le noyau actif est alimenté par la croissance des activités de service des employés de bureau au centre-ville et par l'afflux de personnes qui recherchent un mode de vie urbain. Deuxièmement, la périurbanisation a fait augmenter le nombre de familles dans les banlieues accessibles en automobile et les zones extra-urbaines. À l'inverse, la plus faible moyenne d'achèvements a été mesurée dans les banlieues accessibles en transport en commun de la RMR de Toronto. Cela s'explique par le fait que les banlieues accessibles en transport en commun se trouvent souvent dans

une fourchette de 5 à 15 km de distance⁵ des centres actifs, où il y a moins d'incitatifs pour construire de grands immeubles d'appartements que dans les zones centrales.

Figure 2 : Nombre annuel moyen de logements achevés dans les RTA selon la zone urbaine (1990-2018)



Sources : SCHL et Statistique Canada (Recensement de 2016)

C'est dans la RMR de Montréal que l'offre de logements présente la plus forte tendance à la périurbanisation. En fait, le nombre annuel moyen de logements achevés dans les banlieues accessibles en automobile (113,7) est presque deux fois plus élevé que dans le noyau actif (67,3) et dans les banlieues accessibles en transports en commun (57,2). Comme l'a démontré l'analyse des distances, l'offre de logements augmente avec la distance du centre-ville et atteint son point culminant dans les banlieues éloignées qui se trouvent au-delà de la limite des 30 km. Rappelons que Montréal se trouve sur une île où les terrains disponibles sont relativement rares, de sorte que la plus grande part de la production de logements a lieu à l'extérieur de l'île, où le transport en commun est moins efficace. De plus, il y a eu moins de mises en chantier dans le noyau actif de Montréal que dans ceux de Toronto et de Vancouver.

L'offre de logements est relativement stable dans les différentes zones urbaines de la RMR de Vancouver. Par opposition à Toronto et à Montréal, cette RMR a connu moins de périurbanisation. Le nombre annuel moyen d'achèvements dans les RTA des banlieues accessibles en automobile (153,4) est encore plus bas que dans le noyau actif (183,7) et les banlieues accessibles en transport en commun (194,8). Ce résultat concorde avec les résultats des recherches de

⁵ Les banlieues accessibles en transport en commun de Toronto, de Montréal et de Vancouver se trouvent respectivement à des distances moyennes de 10,7 km, 8,9 km et 10,4 km.

Gordon, Hindrichs et Willms (2018), selon lesquels la région de Vancouver a donné le meilleur exemple au pays de 2006 à 2016 en enregistrant la plus faible proportion globale de croissance démographique dans les banlieues accessibles en automobile et les régions extra-urbaines.

Offre de logements et densité démographique

À quoi nous attendons-nous en théorie : Achève-t-on plus de logements dans les zones densément peuplées?

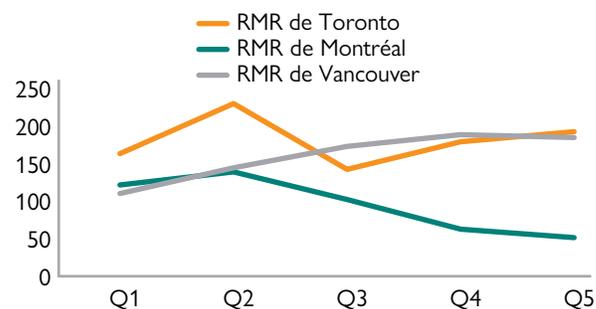
Le modèle monocentrique fonctionne pour la densité à peu près de la même façon que pour la distance. Rappelons-nous que conformément à ce modèle, on aménage d'abord les zones centrales, puis, à mesure que les terrains dans le centre-ville se remplissent, la construction se déplace vers les banlieues. Les écarts de coûts relatifs au transport vers les différentes zones urbaines doivent être équilibrés par les différences de prix des espaces habitables. Cela signifie que plus on s'éloigne des centres-villes, plus la taille des logements augmente. Les bâtiments sont plus hauts près du centre-ville qu'en périphérie. La densité démographique diminue donc en fonction de la distance (Brueckner, 1987). Les chercheurs s'entendent également pour dire qu'il existe un lien positif entre la densité locale et la part modale de transports non automobiles pour plusieurs raisons, notamment le fait que la congestion est accrue dans les noyaux urbains et que les services de transport en commun y sont plus fréquents (Levinson et Kumar, 1997).

Selon cette théorie, nous pourrions nous attendre à ce qu'il y ait un niveau élevé de mises en chantier d'habitations dans les zones à faible densité (la principale caractéristique des banlieues éloignées). Il est toutefois fort possible que nous constations des résultats contraires en réalité. En fait, le récent pic de construction d'appartements en copropriété, l'embourgeoisement et les aménagements axés sur le transport en commun ont eu lieu dans des zones relativement plus denses.

Quelles tendances l'analyse de la densité à Toronto, à Montréal et à Vancouver met-elle en évidence?

Pour représenter les achèvements en fonction de la densité de population dans différentes zones des RMR, nous avons choisi d'effectuer une analyse par quintile (figure 3). En effet, les quintiles assurent une répartition égale des RTA en cinq groupes et permettent de comparer les différentes RMR. Le premier quintile (Q1) comprend des RTA dont la densité démographique figure parmi les 20 % les moins élevées de la RMR. Le cinquième quintile (Q5) comprend des RTA dont la densité démographique figure parmi les 20 % les plus élevées de la RMR.

Figure 3 : Nombre annuel moyen de logements achevés dans les RTA par quintile de densité démographique (Q), (1990-2018)



Sources : SCHL et Statistique Canada (Recensement de 2016)

Pour la RMR de Montréal, les résultats sont conformes au modèle de la théorie monocentrique. En fait, l'offre de logements diminue avec la densité démographique. Comme nous l'avons vu dans l'analyse des distances et des transports, la périurbanisation entraîne une forte construction résidentielle à l'extérieur du noyau actif.

Par opposition, dans la RMR de Vancouver, l'offre de logements augmente en fonction de la densité démographique. Cela confirme qu'il y a moins de périurbanisation à Vancouver (comme nous l'avons vu dans l'analyse du transport) et que l'essor des tours de copropriétés a permis d'assurer que l'offre de logements la plus élevée se trouve dans son dense noyau actif. Dans la RMR de Toronto, même si l'offre de logements varie beaucoup en fonction de la densité démographique, on ne peut tirer aucune conclusion sur cette relation.

Offre de logements et revenu familial

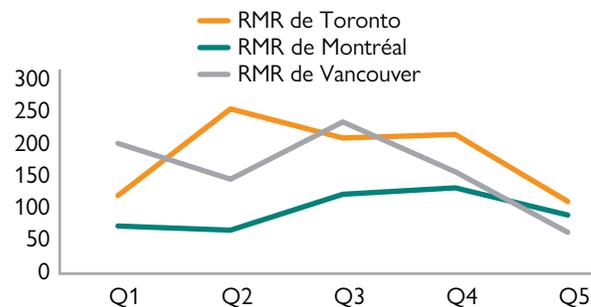
À quoi nous attendons-nous en théorie : Achève-t-on plus de logements dans les zones où vivent les familles les plus riches?

Selon le modèle monocentrique, lorsque le revenu augmente dans une ville, la consommation de logements souhaités augmente et, comme le logement est moins cher au pied carré à plus grande distance, les consommateurs sont incités à déménager dans des endroits moins centraux pour acheter un logement plus grand. Ce désir de déménager fait augmenter le prix des logements à des endroits éloignés tout en les faisant baisser au centre de la ville, qui devient moins attrayant (Brueckner, 1987). Cela fait que les familles les plus riches vivent en banlieue. En fait, les distances à parcourir sont généralement plus longues pour les personnes à revenu élevé, qui vivent le plus souvent en banlieue (Levinson et Kumar, 1997). Nous pourrions donc nous attendre, indirectement, à ce qu'il y ait un grand nombre de mises en chantier d'habitations dans les secteurs familiaux à revenu élevé.

Quelles sont les tendances qui se dégagent de l'analyse des revenus à Toronto, à Montréal et à Vancouver?

Pour représenter les achèvements en fonction du revenu familial dans différents secteurs des RMR, nous avons de nouveau choisi d'effectuer une analyse par quintile (figure 4). En fait, le revenu varie beaucoup d'une RMR à l'autre. Selon nos données, en 2016, le revenu familial moyen pour toutes les RTA de Toronto, de Vancouver et de Montréal s'élevait respectivement à 98 635 \$, 89 300 \$ et 78 400 \$.

Figure 4 : Nombre annuel moyen de logements achevés dans les RTA par quintile de revenu familial (Q), (1990-2018)



Sources : SCHL et Statistique Canada (Fichier des familles T1, 2016)

Nos résultats indiquent que, dans les trois plus grandes RMR canadiennes, c'est dans les zones où le revenu familial est moyen que le plus grand nombre de logements ont été achevés. À Toronto, les achèvements de logements culminent dans le deuxième quintile, alors qu'à Vancouver, ils culminent dans le troisième quintile et à Montréal, dans le quatrième quintile. Cela signifie que les nouvelles constructions ont surtout attiré la classe moyenne, particulièrement en banlieue.

Une autre tendance intéressante pour Toronto et Vancouver est le niveau relativement faible de construction dans les zones où le revenu est le plus élevé (Q5). Les règles municipales et l'attitude pas dans ma cour ont peut-être limité l'offre de logements dans ces quartiers. Par opposition, c'est à Montréal que le niveau de construction est le plus bas dans les secteurs à faible revenu (Q1 et Q2). Selon la théorie, cela peut s'expliquer par le désir des familles à revenu moyen ou élevé d'acheter des logements plus grands à l'extérieur de l'île, ce qui expliquerait que l'on retrouve une proportion élevée de locataires⁶ (à faible revenu) dans les zones centrales. La faible production de logements dans les zones à faible revenu de Montréal (et, dans une moindre mesure, de Toronto) pourrait indiquer qu'il existe des problèmes d'abordabilité dans ces quartiers.

⁶ En 2016, la proportion de locataires était de 63 % dans la ville de Montréal, mais de seulement 44 % dans la RMR de Montréal.

Conclusion

Le présent rapport décrit les tendances relatives à l'emplacement des nouveaux logements à l'intérieur des régions métropolitaines des trois plus grandes RMR canadiennes (Toronto, Montréal et Vancouver) au cours des trois dernières décennies. Nous avons constaté qu'en dehors des quartiers des affaires centraux de ces RMR, la théorie des villes monocentriques s'applique. Le nombre de logements achevés dans les RTA augmente surtout en fonction de l'éloignement du centre-ville, car les terrains sont disponibles et peu coûteux. Cependant, les centres-villes ont leur propre dynamique selon laquelle un nombre croissant de logements sont achevés grâce à la construction d'appartements en copropriété dans de grandes tours.

C'est à Montréal que la tendance à la périurbanisation est la plus forte : l'offre de logements augmente à mesure que l'on s'éloigne du centre-ville et décroît en fonction de la densité démographique. Comme Montréal, Toronto a connu l'étalement urbain et un grand nombre de logements ont été produits dans des banlieues éloignées. Toutefois, Toronto a aussi connu un essor de construction résidentielle dans son noyau actif. L'étalement urbain est plus limité à Vancouver, car le niveau de construction est relativement stable dans les zones urbaines de cette RMR.

Cette étude met en lumière deux enjeux importants liés aux politiques de logement. Premièrement, la tendance croissante à la périurbanisation pourrait amplifier les coûts externes relatifs au logement (investissements dans les infrastructures, congestion routière et émissions de gaz à effet de serre). Deuxièmement, le niveau relativement faible de production de logements dans les zones à faible revenu de Montréal (et, dans une moindre mesure, de Toronto) pourrait indiquer qu'il existe des problèmes d'abordabilité dans ces quartiers.

Ressources supplémentaires

Abonnez-vous

Recevez les derniers résultats directement dans votre boîte de réception



schl.ca/bulletinrecherche

Restez au courant

Pour plus de rapports sur le marché de l'habitation



schl.ca/marchedelhabitation

Annexe

Tableau A1 : Achèvements annuels moyens dans les RTA en fonction du type de logement et de la distance à Toronto, à Montréal et à Vancouver (1990-2018)

	< 5 km	5 à 10 km	10 à 15 km	15 à 20 km	20 à 30 km	≥ 30 km
RMR de Toronto						
Appartements	251,4	53,8	91,1	72,9	71,5	14,5
Maisons en rangée	4,3	4,9	9,1	12,9	48,5	43,0
Maisons jumelées	1,5	3,3	1,4	3,0	28,5	27,1
Maisons individuelles	2,2	12,9	14,4	21,5	119,0	150,4
RMR de Montréal						
Appartements	77,2	48,1	53,8	50,5	40,5	52,9
Maisons en rangée	2,3	3,8	8,8	6,7	5,7	6,1
Maisons jumelées	0,3	1,9	5,5	7,3	9,2	8,7
Maisons individuelles	0,7	3,8	27,9	30,3	59,2	96,8
RMR de Vancouver						
Appartements	167,5	50,2	85,5	97,7	91,5	53,9
Maisons en rangée	5,7	6,5	25,7	19,9	47,3	44,1
Maisons jumelées	5,0	3,7	8,3	8,3	6,4	8,9
Maisons individuelles	12,9	33,8	35,0	40,1	83,1	96,1

Source : SCHL

Références

1. Brueckner, J. K. (1987). The structure of urban equilibria: A unified treatment of the Muth-Mills model. *Handbook of regional and urban economics*, 2(20), 821-845.
2. Bunting, T., Filion, P., et Priston, H. (2000). Changing Patterns of Residential Centrality: Population and Household Shift in Large Canadian CMAs, 1971-1996. *Cahiers de géographie du Québec*, 44 (123), 341-361.
3. Gordon, D. L. et Janzen, M. (2013). Suburban nation? Estimating the size of Canada's suburban population. *Journal of Architectural and Planning Research*, 197-220.
4. Gordon, D. L., L Hindrichs, et C Willms Still Suburban? Growth in Canadian Suburbs, 2006-2016 — Council for Canadian Urbanism, Working Paper, 2018.
5. Levinson, D. M. et Kumar, A. (1997). Density and the journey to work. *Growth and change*, 28(2), 147-172.
6. Mieszkowski, P. et Mills, E. S. (1993). The causes of metropolitan suburbanization. *Journal of Economic perspectives*, 7(3), 135-147.
7. Turcotte, M. (2008). Dependence on cars in urban neighbourhoods. *Canadian Social Trends*, 85, 20-30.

La SCHL aide les canadiens à répondre à leurs besoins en matière de logement

La Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) aide les Canadiens à répondre à leurs besoins en matière de logement depuis plus de 70 ans. En tant qu'autorité en matière d'habitation au Canada, elle contribue à la stabilité du marché de l'habitation et du système financier, elle vient en aide aux Canadiens dans le besoin et elle fournit des résultats de recherches et des conseils impartiaux aux gouvernements, aux consommateurs et au secteur de l'habitation du pays. La SCHL exerce ses activités en s'appuyant sur trois principes fondamentaux : gestion prudente des risques, solide gouvernance d'entreprise et transparence.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires, veuillez consulter le site Web de la SCHL à schl.ca ou suivez-nous sur [Twitter](#), [LinkedIn](#), [Facebook](#), [Instagram](#) et [YouTube](#).

Vous pouvez aussi communiquer avec nous par téléphone, au 1-800-668-2642, ou par télécopieur, au **1-800-245-9274**.

De l'extérieur du Canada, composez le **613-748-2003** (téléphone) ou le **613-748-2016** (télécopieur).

La Société canadienne d'hypothèques et de logement souscrit à la politique du gouvernement fédéral sur l'accès des personnes handicapées à l'information. Si vous désirez obtenir la présente publication sur des supports de substitution, composez le **1-800-668-2642**.

© 2021, Société canadienne d'hypothèques et de logement. Tous droits réservés. La SCHL autorise toute utilisation raisonnable du contenu de la présente publication, à la condition toutefois que ce soit à des fins personnelles, pour des recherches d'affaires ou d'intérêt public, ou encore dans un but éducatif. Elle accorde le droit d'utiliser le contenu à titre de référence générale dans des analyses écrites ou dans la présentation de résultats, de conclusions ou de prévisions, et de citer de façon limitée les données figurant dans la présente publication. La SCHL autorise également l'utilisation raisonnable et restreinte du contenu de ses rapports dans des publications commerciales, sous réserve des conditions susmentionnées. Elle conserve toutefois le droit d'exiger, pour une quelconque raison, l'interruption d'une telle utilisation.

Chaque fois que le contenu d'une publication de la SCHL est utilisé, y compris les données statistiques, il faut en indiquer la source comme suit :

Source : SCHL (ou, selon le cas, « Adaptation de données provenant de la SCHL »), titre de la publication, année et date de diffusion.

À défaut de quoi ledit contenu ne peut être reproduit ni transmis à quiconque. Lorsqu'une organisation se procure une publication, elle ne doit pas en donner l'accès à des personnes qui ne sont pas à son emploi. La publication ne peut être affichée, que ce soit en partie ou en totalité, dans un site Web qui serait ouvert au public ou accessible à des personnes qui ne travaillent pas directement pour l'organisation. Pour obtenir la permission d'utiliser le contenu de la présente publication de la SCHL à toute fin autre que les fins de référence générale susmentionnées ou de reproduire de grands extraits ou l'intégralité de la présente publication de la SCHL, veuillez transmettre une demande de reproduction de document protégé par droits d'auteur au Centre du savoir sur le logement à l'adresse centre_du_savoir_logement@schl.ca. Veuillez fournir les renseignements suivants : titre de la publication, année et date de diffusion.

Sans limiter la portée générale de ce qui précède, il est interdit de traduire un extrait de publication sans l'autorisation préalable écrite de la Société canadienne d'hypothèques et de logement.

Les renseignements, analyses et opinions contenus dans cette publication sont fondés sur diverses sources jugées fiables, mais leur exactitude ne peut être garantie, et ni la Société canadienne d'hypothèques et de logement ni ses employés n'en assument la responsabilité.

Texte de remplacement et données pour les figures

Figure 1 : Nombre annuel moyen de logements achevés dans les RTA selon la distance (1990-2018)

RMR	< 5 km	5 à 10 km	10 à 15 km	15 à 20 km	20 à 30 km	≥ 30 km
Toronto	259	75	116	110	267	235
Montréal	81	58	96	95	115	165
Vancouver	191	94	154	166	228	203

Source : SCHL

Figure 2 : Nombre annuel moyen de logements achevés dans les RTA selon la zone urbaine (1990-2018)

RMR	Noyau actif	Banlieues accessibles en transport en commun	Banlieues accessibles en automobile
Toronto	204	117	196
Montréal	67	57	114
Vancouver	184	195	153

Sources : SCHL et Statistique Canada (Recensement de 2016)

Figure 3 : Nombre annuel moyen de logements achevés dans les RTA par quintile de densité démographique (Q), (1990-2018)

RMR	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5
Toronto	167	234	146	183	197
Montréal	126	143	106	67	55
Vancouver	114	148	177	193	189

Sources : SCHL et Statistique Canada (Recensement de 2016)

Figure 4 : Nombre annuel moyen de logements achevés dans les RTA par quintile de revenu familial (Q), (1990-2018)

RMR	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5
Toronto	123	258	213	218	114
Montréal	76	69	125	135	93
Vancouver	204	149	238	160	66

Sources : SCHL et Statistique Canada (Fichier des familles T1, 2016)