

# États généraux sur le coût et le financement des infrastructures municipales

**Mémoire de la Ville de Laval**



# Table des matières

<b>Mise en contexte</b>	<b>3</b>
<b>Grandes priorités</b>	<b>4</b>
<b>1. États généraux pour les coûts et le financement des infrastructures municipales</b>	<b>5</b>
<b>1.1 Diminuer les normes qui augmentent les coûts de construction</b>	<b>5</b>
1.1.1 Optimiser le Code de construction du Québec	5
1.1.2 Simplifier les règlements en matière d'urbanisme	6
1.1.3 Accélérer les autorisations relatives à l'environnement	6
<b>1.2 Augmenter l'efficacité dans la gestion des programmes gouvernementaux</b>	<b>7</b>
1.2.1 Optimiser les subventions gouvernementales	7
1.2.2 Diminuer les délais d'approbation provinciaux	8
1.2.3 Améliorer la coordination des transferts fédéraux et provinciaux	9
<b>1.3 Accélérer le chantier de la mutualisation</b>	<b>9</b>
1.3.1 Faciliter la mise en commun intermunicipale	10
1.3.2 Faciliter la mise en commun entre les villes et le gouvernement du Québec	10
1.3.3 Enlever toute barrière légale aux projets de mutualisation	10
<b>Quelques réflexions</b>	<b>12</b>
<b>2. La création d'un modèle de financement plus efficace, plus souple et plus prévisible, tant à l'échelle locale que nationale, et ce, en respectant globalement la capacité de payer des contribuables</b>	<b>13</b>
<b>2.1 Mieux prioriser les projets d'investissement</b>	<b>13</b>
<b>2.2 Réaliser un suivi des investissements en lien avec la capacité de livraison</b>	<b>14</b>
<b>2.3 Lutter contre la hausse de la dette</b>	<b>14</b>
<b>2.4 Financer durablement les services d'eau</b>	<b>15</b>
<b>3. La désignation de modalités de priorisation des besoins en matière de maintien des actifs municipaux</b>	<b>16</b>
<b>3.1 Mieux gérer les actifs</b>	<b>16</b>
<b>4. La désignation de normes et d'exigences pouvant être revues ou réduites afin de diminuer les coûts de construction des infrastructures</b>	<b>18</b>
<b>4.1 Évaluer l'opportunité de gérer à la source certaines problématiques liées aux normes environnementales</b>	<b>18</b>
<b>4.2 Optimiser l'implantation des nouvelles écoles dans les milieux urbains</b>	<b>19</b>
<b>4.3 Améliorer la gestion des eaux pluviales</b>	<b>19</b>
<b>Conclusion</b>	<b>20</b>
<b>Annexe 1 Synthèse des recommandations</b>	<b>22</b>

# Mise en contexte

Dans l'optique d'assurer le bien-être et la sécurité de la population ainsi que la qualité des services essentiels qui lui sont offerts, le maintien et le développement des infrastructures municipales s'avèrent indispensables. Or, l'entretien et la modernisation de ces installations constituent un enjeu de taille pour les villes, tributaires du soutien financier du gouvernement du Québec.

Dans un contexte où la réalisation de ces projets nécessite des investissements majeurs à long terme et où le financement du gouvernement du Québec qui y est consacré a été considérablement réduit dans la dernière décennie, les grandes municipalités comme Laval peinent à répondre aux besoins en matière d'infrastructures. Elles se voient ainsi restreintes dans la mise à niveau d'infrastructures au cœur du quotidien de la population et craignent les risques de dommages pouvant entraîner des travaux urgents, colossaux, complexes et dispendieux.

La Ville de Laval aspire donc à une vision commune et financée pour agir de manière proactive afin de maintenir la prospérité et la vitalité économique tout en ayant la santé publique et la protection de l'environnement au centre de ses préoccupations et fait des propositions constructives en ce sens.

Nous tenons à vous présenter 3 grandes priorités:

- 1) Diminuer les normes qui augmentent les coûts de construction;
- 2) Augmenter l'efficacité dans la gestion des programmes gouvernementaux;
- 3) Accélérer le chantier de la mutualisation.

Nous proposons également quelques réflexions qui portent principalement sur :

- 1) La création d'un modèle de financement plus efficace, plus souple et plus prévisible, tant à l'échelle locale que nationale, et ce, en respectant globalement la capacité de payer des contribuables;
- 2) L'identification de modalités de priorisation des besoins en matière de maintien des actifs municipaux;
- 3) L'identification de normes et d'exigences pouvant être revues ou réduites afin de diminuer les coûts de construction des infrastructures.

# Grandes priorités

# 1. États généraux pour les coûts et le financement des infrastructures municipales

## 1.1 Diminuer les normes qui augmentent les coûts de construction

Pour une série de bonnes raisons, les exigences en termes de normes, en matière de qualité de construction, d'aménagement ou d'environnement, par exemple, ont tendance à s'accumuler avec les années. Bien que bien intentionnées, ces exigences prises séparément et, surtout, globalement, ont un impact important sur le coût des infrastructures publiques, et donc sur la capacité à en bâtir des nouvelles pour répondre aux besoins de la population et sur l'entretien de l'existant.

### 1.1.1 Optimiser le Code de construction du Québec

La Ville de Laval rappelle que les récents rapports de l'UMQ ont démontré que jusqu'à 40 % de la hausse des coûts de construction dans la dernière décennie pourrait être attribuable à l'augmentation des normes et que les municipalités sont responsables de plus de 60 % des infrastructures publiques, alors qu'elles disposent de moins de 8 % des ressources fiscales. Pendant que les ressources financières des villes ont crû de 34 % au cours de la même période, cette augmentation représentait en moyenne 70 % pour les autres paliers de gouvernement.

L'UMQ a également fait état que 4100 membres du personnel municipal ont la responsabilité de la reddition de comptes des programmes du gouvernement du Québec, ce qui représente 328 millions de dollars par année. De plus, certains intervenants et intervenantes évaluent que l'entrée en vigueur des nouvelles normes au Code de construction du Québec aurait augmenté les coûts de 5 à 8 %. Le report de l'entrée en vigueur de ces nouvelles normes à octobre 2027 est un pas positif dans ce dossier.

La Ville de Laval soulève la pertinence de considérer l'abolition des dispositions québécoises trop restrictives et axées sur la prise de risque minimale. De telles mesures permettraient une réduction des coûts et une approche standardisée, favorisant l'attractivité en ce qui a trait à la diversification du marché de la construction pour les projets d'infrastructures lourds.

Cette problématique est particulièrement flagrante quand des projets de rénovation amènent des obligations de mise aux normes. Les exigences en la matière peuvent faire monter les coûts de manière prohibitive, notamment dans les projets patrimoniaux, sans ajout réel de capacités pour la municipalité ou de prestation de services pour la population.

Dans cette optique, nous proposons :

- **de réévaluer l'entrée en vigueur des nouvelles normes du Code de la construction du bâtiment au-delà même de la nouvelle échéance de 2027, et ce, en fonction de leur impact financier;**
- **de profiter de cet intervalle pour réévaluer les normes actuellement en vigueur et de tendre vers la réduction de celles dont l'impact sur les coûts est trop important par rapport aux bénéfices, particulièrement dans les cas de remises à niveau;**
- **envisager la possibilité d'appliquer le Code national du bâtiment (CNB) au Québec et de travailler de concert avec l'ensemble des provinces canadiennes pour adhérer à un seul et même code en matière de bâtiment, avec peu de variantes québécoises et territoriales.**

Les ordres professionnels et les constructeurs doivent partager la responsabilité de la simplification des normes et ont un rôle particulier à jouer pour déterminer les particularités du Québec tout en favorisant des modifications spécifiques territoriales qui sont à la fois créatives de possibilités et propres à la sécurité des personnes, sans pour autant tendre vers une approche « risque zéro ».

À noter que cette stratégie pourrait également être considérée pour le secteur du transport afin d'uniformiser les exigences canadiennes en matière de routes et d'ouvrages d'art.

### 1.1.2 Simplifier les règlements en matière d'urbanisme

Le cadre législatif actuel crée des situations un peu absurdes où les municipalités doivent, pour respecter leurs obligations réglementaires résultant de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* faire de fastidieuses démarches d'approbation de projets portés par d'autres administrations publiques ou même par elles-mêmes. Par exemple, récemment, le comité exécutif de la Ville de Laval a adopté une dérogation mineure pour autoriser la marge avant d'une station de pompage dans le cadre d'un projet de rénovation. Ça a fait l'objet d'un rapport de 22 pages préparé par les équipes municipales, d'une présentation et d'une recommandation du comité consultatif d'urbanisme et d'une démarche d'approbation par le comité exécutif.

Adopter une modification législative permettrait non seulement une réduction des coûts de construction, mais aussi une optimisation des efforts de l'administration publique. Les ressources humaines affectées aux analyses et aux démarches administratives se verraient ainsi allégées du fardeau associé à ces tâches, et des ressources publiques pourraient être réaffectées. Une telle optimisation des processus, soutenue par le personnel qu'on aurait libéré d'une charge de travail considérable, bénéficierait à la nécessaire analyse des projets privés, car la réglementation serait assouplie et les délais de traitement, écourtés.

Par conséquent, la Ville de Laval recommande de :

- **soustraire à l'application de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* tout projet d'infrastructure publique sur le territoire du Québec.**

Le non-assujettissement du fédéral aux règles d'urbanisme peut servir de cadre de référence. En ce qui a trait à la portée statutaire de la compétence législative du gouvernement fédéral, l'article 17 de la *Loi fédérale d'interprétation* prévoit que « sauf indication contraire y figurant, nul texte ne lie Sa Majesté ni n'a d'effet sur ses droits et prérogatives ». Le gouvernement fédéral, que ce soit par l'intermédiaire des organismes publics qui en sont mandataires ou des interventions qui entrent dans ses champs de compétence, n'est donc pas soumis à la loi québécoise et, de ce fait, échappe à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

De plus, le gouvernement du Québec a déjà eu recours à un levier législatif similaire pour répondre à une crise (*Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure*; chapitre A-2.001; SECTION V). La proposition serait donc de pérenniser un levier simple basé sur les fondements mêmes du bien commun. Concrètement, cette suggestion repose sur le fait que tout projet public autorisé par le gouvernement exécutant, même exceptionnel, est de facto cohérent avec les besoins sociétaux globaux. À noter que les frais relatifs à l'autorisation de construire seraient maintenus.

### 1.1.3 Accélérer les autorisations relatives à l'environnement

Les délais considérables d'autorisation relative à l'environnement et la lourdeur des procédures administratives qui y sont associées peuvent également poser problème. À cet égard, la Ville de Laval souhaite préconiser une modification législative qui optimiserait le processus dans le but d'écourter les délais en plus de réduire les coûts.

En situation de pénurie de main-d'œuvre, les autorisations doivent être optimisées de manière à ce que l'on considère le point de vue des spécialistes comme étant conforme et fiable. Les interventions des ministères ou des services municipaux (ex. inspection de branchements) suivraient une approche comparable à celle d'un audit de conformité plutôt que les procédures d'autorisation actuelles.

En bref, la Ville de Laval recommande :

- **d'accorder aux spécialistes le pouvoir de responsabilisation d'actes professionnels associés aux exigences environnementales, permettant ainsi de les soustraire de l'obligation d'obtenir une autorisation pour ceux-ci et de soumettre certains documents.**

D'ailleurs, le gouvernement du Québec a déjà fait usage d'un levier législatif similaire en appliquant des mesures d'accélération relatives à l'environnement pour répondre à une crise (*Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure*; chapitre A-2.001; SECTION IV). Nous proposons donc de pérenniser un levier simple, basé sur les fondements mêmes de la reconnaissance des obligations professionnelles. Notre recommandation repose sur le fait que les spécialistes sont de facto dans l'obligation de respecter les lois en vigueur. À noter que les frais liés à l'obtention d'autorisation seraient maintenus.

## 1.2 Augmenter l'efficacité dans la gestion des programmes gouvernementaux

Il est compréhensible que la coordination entre les différentes administrations publiques soit parfois complexe en raison du nombre d'acteurs impliqués et de la complexité des enjeux. Ceci dit, une optimisation de nos efforts à cet égard est primordiale pour assurer une gestion optimale des ressources publiques.

### 1.2.1 Optimiser les subventions gouvernementales

L'étude réalisée en 2023 par la firme Raymond Chabot Grant Thornton pour le compte de l'Union des municipalités du Québec (UMQ) a cerné une dizaine de programmes susceptibles d'être allégés pour faciliter leur utilisation. De nombreuses municipalités rapportent que certains programmes sont mal adaptés, ce qui a pour effet que peu de projets municipaux se qualifient, voire aucun. De plus, ces villes indiquent que les programmes d'aide financière du gouvernement sont trop nombreux et que plusieurs d'entre eux visent des projets ou des initiatives similaires. Il est donc difficile de tous les connaître et de soumettre des projets lorsque des appels sont lancés.

Les programmes de financement sont souvent complexes et manquent de prévisibilité quant aux critères, aux échéanciers, aux enveloppes disponibles et à leur reconduction. D'une part, les municipalités doivent répondre à des enjeux laborieux, comme le maintien et le développement des infrastructures, afin de répondre à des besoins urgents, comme la mitigation des risques de santé publique ou le développement immobilier. D'autre part, elles doivent composer avec des exigences administratives importantes et des délais qui ne correspondent pas toujours aux réalités de la planification et de la réalisation des projets. C'est notamment le cas en raison de la multiplication des programmes et du manque d'harmonisation des critères et des processus entre les ministères et entre les programmes. La rigidité des programmes et l'admissibilité limitée de certaines solutions adaptées aux réalités locales sont également en cause. De plus, la lourdeur des processus administratifs et les délais considérables pour l'obtention des autorisations et du financement contribuent au problème.

Cette situation complique la planification des investissements, retarde la réalisation des projets et augmente les coûts administratifs et les frais de construction. Elle crée également de l'incertitude financière pour les municipalités, qui doivent parfois reporter des projets prioritaires ou assumer une part plus importante des dépenses, ce qui exerce une pression sur les contribuables.

On peut citer en exemple le Programme de résilience et d'adaptation face aux inondations (PRAFI), pour lequel il est difficile de répondre à l'ensemble des critères et qui contient son lot d'incertitudes après 2026. Avec ses limitations de décaissement et sa priorisation peu transparente, PRIMEAU 2023 constitue également un bon exemple.

Soulignons aussi que le manque d'harmonisation, mentionné précédemment, cause un dédoublement des analyses et un ralentissement des projets. Les critères, processus et exigences diffèrent, alors que les objectifs poursuivis sont souvent similaires. C'est entre autres le cas pour le Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU) et le Programme d'aide aux infrastructures de transport actif (Véloce); malgré des portées différentes, les deux programmes ont les mêmes dates d'appel à projets, portent sur des interventions visant la même catégorie d'actif et prévoient les mêmes mécanismes de gestion des dossiers. Il en est de même pour le Programme d'aide à la voirie locale (PAVL) et le Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière (PAFFSR), qui visent les mêmes objectifs et qui pourraient être jumelés pour former un programme simplifié.

On constate des retards dans l'octroi des contrats, une hausse des coûts et un risque de perdre des occasions de financement. Pour PRAFI, par exemple, il y a des délais d'autorisation. Quant au programme Financement d'infrastructures en eau pour la réalisation d'habitations abordables (FIERH), il exige des documents dès le dépôt du projet ainsi qu'une coordination préalable avec la Société d'habitation du Québec (SHQ), ce qui engendre des retards et un risque d'échec si la SHQ refuse de coopérer.

Afin d'améliorer la situation, nous proposons :

- **de regrouper l'ensemble des programmes d'aide financière pour les infrastructures municipales en un transfert général stable et prévisible à travers le temps. À défaut de faire cela, d'autres améliorations pourraient être proposées :**
- **de mettre en place des programmes pluriannuels avec des enveloppes garanties, des règles de décaissement claires et des calendriers d'appels à projets prévisibles, à l'image du Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec (TECQ). Des enveloppes budgétaires pourraient être accordées par ville et par type d'infrastructure (mobilité, infrastructure verte, infra lié aux logements, etc.);**
- **d'harmoniser les critères d'admissibilité, les exigences techniques et les processus d'approbation entre les programmes gouvernementaux. Par exemple, regrouper plusieurs programmes ayant les mêmes objectifs (MAMH : TECQ avec Primeau, FIERH et FCIL; MTMD : Veloce avec TAPU, PAFFSR et PAVL);**
- **d'élargir l'admissibilité des travaux et permettre l'analyse des projets selon leur contribution aux résultats recherchés plutôt que selon des catégories strictes.**

### 1.2.2 Diminuer les délais d'approbation provinciaux

La Ville de Laval doit procéder à des travaux majeurs à la station de récupération des ressources de l'eau (StaRRE) La Pinière, tels qu'inscrits dans son Plan de gestion des actifs en cours d'élaboration. Ces investissements sont jugés prioritaires et essentiels, notamment parce que cette infrastructure dessert près de 75 % de la population lavalloise et constitue un levier clé pour soutenir la croissance démographique, permettre la construction de nouveaux logements, assurer la conformité aux exigences environnementales ainsi que garantir la continuité et la qualité des services publics. Dans ce contexte, l'inaction n'est pas envisageable.

La Ville a récemment emprunté plus de 334 millions de dollars pour financer ces travaux, malgré le fait qu'une contribution financière considérable des gouvernements provincial et fédéral soit attendue, sans toutefois avoir été confirmée à ce jour. Cette situation place la Ville dans une position difficile, l'obligeant à avancer des sommes extrêmement importantes sans garantie officielle de financement externe, ce qui comporte plusieurs risques majeurs, notamment une pression accrue sur les finances municipales, une réduction ou un report d'autres investissements structurants et une capacité financière limitée à absorber des coûts additionnels imprévus. Bien que ces projets d'envergure aient l'habitude de recevoir du financement des autres paliers, la Ville pourrait être contrainte d'assumer une part du financement plus importante que sa capacité réelle, compromettant l'équilibre de ses finances à moyen et long terme.

Ces travaux sont pourtant essentiels pour la prestation des services de base à la population et la Ville ne pouvait attendre l'arrivée de l'ensemble des confirmations des autres paliers de gouvernement avant d'aller de l'avant avec les projets. De plus, pendant que le temps passe en attente d'approbations, l'inflation continue à faire son œuvre. Avec un taux d'inflation annuel moyen dans le secteur institutionnel d'un peu plus de 6% dans

les cinq dernières années<sup>1</sup>, chaque mois perdu en attente de confirmations coûte près de 1,7 M\$ aux contribuables lavallois.

Dans cette optique, la Ville de Laval recommande :

- **de réduire les délais administratifs entre le dépôt des projets et l'annonce des financements;**
- **d'accélérer les processus d'analyse et de décision des programmes d'aide financière;**
- **de permettre l'émission d'engagements financiers préliminaires (lettres d'intention, confirmations conditionnelles ou garanties gouvernementales);**
- **d'établir des enveloppes budgétaires pluriannuelles consacrées aux infrastructures municipales;**
- **d'assurer une prévisibilité des contributions gouvernementales pour permettre une planification financière adéquate;**
- **d'accélérer et même de réévaluer la pertinence d'autres processus d'approbation obligatoires, comme les règlements d'emprunt;**
- **de garantir un partage des coûts clair et structuré entre les différents paliers de gouvernement.**

### 1.2.3 Améliorer la coordination des transferts fédéraux et provinciaux

On l'entend souvent : des milliards de dollars sont annoncés par Ottawa pour les infrastructures, le logement ou les services de proximité. Sur papier, les sommes sont importantes. Sur le terrain, dans nos villes, la réalité est tout autre.

Au Québec, une municipalité ne reçoit presque jamais directement l'argent du fédéral. Chaque dollar doit d'abord transiter par Québec, à la suite d'ententes longues et complexes entre les deux gouvernements. Ce modèle, unique au Québec, crée une chaîne administrative lourde : fédéral, provincial, puis municipal. Des raisons politiques et parfois d'ordre quasi-constitutionnelle expliquent cette dynamique, mais à chaque étape, les délais s'accumulent.

Avant même qu'un projet puisse démarrer, il faut négocier des ententes, définir des critères, obtenir des approbations. Ensuite, les municipalités doivent déposer des projets, se conformer à des exigences strictes et attendre les autorisations. Trop souvent, les versements arrivent tardivement, et ce même après le début des travaux.

Ce décalage entre l'annonce et la réalité freine concrètement le développement de nos milieux de vie. Il retarde la modernisation de nos infrastructures, ralentit la construction de logements et complique la réponse aux urgences locales.

## 1.3 Accélérer le chantier de la mutualisation

Dans un contexte où les coûts des infrastructures municipales sont grandement dépendants des effets de marché (disponibilité de la main-d'œuvre, coût des matériaux, conjoncture des appels d'offres publics, etc.), les mutualisations peuvent être des solutions porteuses pour réduire les coûts et favoriser la réception de soumissionnaires lors d'appels d'offre. Le gouvernement du Québec peut jouer un rôle à cet effet.

<sup>1</sup> [https://www.sqi.gouv.qc.ca/fileadmin/faire\\_affaire\\_avec\\_la\\_sqi/outils\\_partenaires/cahierbatimentt1-2026-ipcb.pdf](https://www.sqi.gouv.qc.ca/fileadmin/faire_affaire_avec_la_sqi/outils_partenaires/cahierbatimentt1-2026-ipcb.pdf)

### 1.3.1 Faciliter la mise en commun intermunicipale

Les infrastructures municipales à travers le Québec viennent souvent répondre aux mêmes besoins. Malgré des réalités locales bien présentes, des plans et devis peuvent être réutilisés d'une municipalité à l'autre pour réaliser un poste de police, une bibliothèque ou une station de pompage. De plus, l'itération permet aux donneurs d'ordre d'apprendre des expériences passées pour faire des optimisations et aux constructeurs de se spécialiser dans certains ouvrages.

Les plans et devis représentent une part importante des coûts des ouvrages et, combinés aux démarches d'approvisionnement, une part importante des délais de réalisation. Ajoutons à cela que les erreurs à cette étape peuvent amener des augmentations de coûts importants plus tard dans les projets.

Dans un rapport de décembre 2025 sur les coûts des infrastructures municipales, l'UMQ proposait de mettre en place des plans et devis standardisés pour les petits ouvrages (notamment les chalets de parc et les toilettes) afin de réduire les délais et les coûts de conception.

Il serait probablement possible d'aller encore plus loin dans les mutualisations intermunicipales pour aller chercher d'autres bénéfices pour les citoyens. Par exemple, les infrastructures municipales en Colombie-Britannique sont financées en commun via le Municipal Finance Authority of British Columbia, ce qui permet d'obtenir des prêts à un taux plus avantageux.

La Ville de Laval recommande :

- **de centraliser les données sur les projets d'infrastructures municipales et de les rendre disponibles publiquement;**
- **de créer des catalogues de plans et devis accessibles gratuitement pour les municipalités qui souhaitent en faire usage;**
- **d'explorer d'autres possibilités de mutualisations intermunicipales visant à diminuer les coûts des infrastructures, notamment pour le financement.**

### 1.3.2 Faciliter la mise en commun entre les villes et le gouvernement du Québec

Comme ailleurs en Amérique du Nord, beaucoup d'infrastructures québécoises ont été développées dans les années 1960 et 1970 et arrivent présentement à un stade où on doit les rénover. Cela représente un défi, mais aussi une opportunité.

Par exemple, la réfection d'écoles pourrait permettre la réalisation de projets de mutualisation d'installations sportives qui peuvent servir aux élèves pendant la journée et aux organismes municipaux pendant la soirée. Certaines routes provinciales pourraient être reconstruites dans des configurations qui libéreraient de l'espace pour du logement ou des services. Des garages municipaux et provinciaux pourraient être mutualisés à un coût plus faible que d'avoir des bâtiments séparés. Il pourrait aussi y avoir un bénéfice potentiel à coordonner les travaux pour ne pas surcharger certains secteurs de marché, notamment dans certaines régions.

Dans cette optique, la Ville de Laval recommande :

- **d'explorer des projets de mutualisation d'infrastructures québécoises et municipales lorsque c'est possible de le faire.**

### 1.3.3 Enlever toute barrière légale aux projets de mutualisation

Les projets de mutualisation se butent parfois à des obstacles législatifs qui amènent des doutes quant à la possibilité même de les réaliser. Même quand il s'agit seulement d'une question d'interprétation, les équipes municipales ne souhaitent pas investir du temps et des ressources publiques dans des démarches qui pourraient se cogner le nez aux tribunaux. Il peut aussi y avoir une crainte qu'un soumissionnaire déçu conteste un contrat devant la cour.

La Ville de Laval recommande donc :

- **d'adopter une disposition légale exposant clairement que malgré toute disposition contraire à cet égard dans d'autres lois, les projets de mutualisation municipales sont toujours considérés légaux.**

# Quelques réflexions

## 2. La création d'un modèle de financement plus efficace, plus souple et plus prévisible, tant à l'échelle locale que nationale, et ce, en respectant globalement la capacité de payer des contribuables

### 2.1 Mieux prioriser les projets d'investissement

Selon les constats de la Ville de Laval, la priorisation des investissements est fortement influencée par un modèle structuré de manière à privilégier les projets qui répondent à des opportunités de financement et des subventions disponibles. Cette priorisation à la fois décentralisée et artificielle amène les municipalités à reporter des projets structurants en faveur des initiatives répondant à des critères provinciaux.

Pour déterminer les dossiers prioritaires, une approche plus saine tiendrait compte de divers éléments, comme la capacité de réaliser les projets, le bon équilibre du ratio maintien/développement, l'incidence à long terme de la dette et le budget de fonctionnement, tant pour l'entretien que pour la maintenance. Ce plan prendrait aussi en considération l'ampleur des subventions par rapport au coût total des projets durant une période pondérée, excluant le phasage de ceux-ci. Pour chaque projet, il serait également important de se doter d'indicateurs de bénéfice pour la population desservie.

De plus, il serait fort utile de créer des programmes d'aide tenant compte du coût complet des projets, soit les dépenses en investissement (CAPEX), les frais d'exploitation (OPEX) ainsi que les frais d'intérêts, et ce, sur l'ensemble du cycle de vie de l'actif. Or, les programmes de subvention financent principalement le CAPEX, alors que les frais d'exploitation peuvent représenter jusqu'à 90 % du budget d'investissement pour une gestion adéquate de l'investissement tout long de son cycle de vie.

La Ville de Laval recommande donc au gouvernement du Québec:

- **de privilégier une approche basée sur des cibles de performance définies en amont pour les municipalités, plutôt que de maintenir des programmes de subventions complexes distinguant les dépenses admissibles et non admissibles.**

Cette approche offrirait aux municipalités une plus grande flexibilité dans la gestion de leurs projets, leur permettant d'allouer les ressources en fonction de leurs priorités réelles. Elle limiterait également les incitations à créer des priorités artificielles ou à ajuster les projets uniquement pour se conformer aux exigences des programmes, réduisant ainsi le risque de sous-utilisation des fonds disponibles.

La Ville de Laval propose aussi :

- **d'explorer et mettre en place des mécanismes de financement adaptés aux réalités municipales permettant d'atténuer les impacts du service de la dette et d'accroître la capacité d'investissement des villes, notamment par l'instauration d'une garantie québécoise de la dette municipale afin de réduire les coûts d'emprunt, la mise en œuvre de périodes de grâce pour les projets structurants durant leur phase de réalisation, ainsi que le développement de nouvelles approches de partage des risques et de financement des infrastructures stratégiques;**
- **de faire évoluer les programmes d'aide financière afin qu'ils tiennent compte du cycle de vie complet des actifs municipaux, en intégrant non seulement les coûts d'investissement (CAPEX), mais également les coûts d'exploitation, d'entretien, de renouvellement et de remplacement (OPEX).**

Cette approche permettrait de soutenir des décisions d'investissement plus durables, de mieux refléter le coût réel des infrastructures pour les municipalités et d'éviter la création d'actifs dont les charges récurrentes excèdent la capacité financière des organisations à long terme.

## 2.2 Réaliser un suivi des investissements en lien avec la capacité de livraison

À l'heure actuelle, la capacité de livraison des projets représente la principale contrainte pour l'obtention de fonds, et ce, indépendamment de la disponibilité parfois variable du financement. En effet, le lancement simultané de plusieurs programmes de subventions crée une concurrence accrue sur le marché, en quête de ressources. Ce phénomène s'installe naturellement et limite la capacité de réaliser les projets. Par conséquent, l'écosystème subit des retards généralisés et des surcoûts, en plus de dépendre des consultants et consultantes.

Pour remédier à cette dynamique, la Ville de Laval suggère :

- **de créer des pôles d'expertise provinciaux mutualisés auxquels les municipalités auraient accès;**
- **de financer des programmes de renforcement de la capacité interne;**
- **d'introduire des critères d'accès aux programmes de financement en lien avec la capacité organisationnelle réelle.**

## 2.3 Lutter contre la hausse de la dette

La hausse soutenue de la dette et du coût du capital fragilise la soutenabilité financière des municipalités, une situation accentuée par une rigidité budgétaire croissante qui amplifie la pression intergénérationnelle et réduit significativement la capacité d'investissement. Cette dynamique contraint également les administrations à allonger les périodes d'amortissement afin de rendre la charge financière plus supportable à court terme, ce qui entraîne toutefois une augmentation du coût total du capital et accentue davantage le fardeau reporté sur les générations futures. Par ailleurs, elle favorise l'accumulation de risques systémiques, se traduisant par une croissance potentiellement exponentielle des coûts futurs ainsi qu'une dégradation progressive des actifs, compromettant ainsi la qualité, la performance et la pérennité des infrastructures publiques.

Pour améliorer la situation, nous recommandons :

- **d'offrir des mécanismes de refinancement à taux préférentiels;**
- **d'introduire des incitatifs à la réduction du coût global du financement;**
- **de développer des indicateurs provinciaux de risque infrastructurel.**

## 2.4 Financer durablement les services d'eau

Le gouvernement a mentionné s'intéresser à l'encadrement de l'utilisation de l'eau potable et à sa tarification, incluant vouloir discuter de l'utilisation plus accrue des compteurs d'eau. Mentionnons que sur le principe, nous sommes ouverts. Mieux mesurer la consommation permet de mieux gérer une ressource essentielle. Réduire le gaspillage, encourager une utilisation responsable et optimiser la capacité de nos réseaux sont des objectifs de société.

Toutefois, il est important de mentionner que compteurs d'eau ne créent pas de nouvelles sources de financement et ne remplacent pas les investissements nécessaires pour entretenir, moderniser et développer nos infrastructures. Autrement dit, installer des compteurs, c'est agir sur la demande et les municipalités sont prises avec des enjeux de capacité et de financement.

À plus forte raison, nos réseaux vieillissent et dans certaines régions comme Laval, la pression augmente avec la croissance démographique et le développement urbain accéléré, créant des besoins en investissements. Nous sommes d'avis qu'une meilleure gestion de la ressource est un outil utile, mais qui ne doit pas nous éloigner d'une discussion également nécessaire sur le financement adéquat des infrastructures.

# 3. L'identification de modalités de priorisation des besoins en matière de maintien des actifs municipaux

## 3.1 Mieux gérer les actifs

Actuellement, les investissements municipaux sont souvent influencés par les catégories d'actifs admissibles aux différents programmes d'aide financière plutôt que par les besoins les plus critiques en matière de prestation durable des services offerts à la population. Par ailleurs, les municipalités font face à des défis grandissants par rapport à la dégradation des infrastructures, à leur vieillissement, à l'évolution des normes réglementaires, aux changements climatiques, à la croissance démographique ainsi qu'à l'augmentation des attentes en matière de la qualité des services.

Les programmes de financement destinés au maintien des actifs sont principalement orientés vers la réhabilitation ou le remplacement d'infrastructures présentant une condition physique ou structurale déficiente. Cette approche favorise les interventions correctives au détriment des interventions préventives et tient peu compte des besoins liés à l'entretien, à la capacité fonctionnelle, à la résilience ou à l'évolution des niveaux de service.

Cette situation limite la capacité des municipalités à prioriser les investissements en fonction des risques réels et des besoins les plus importants pour la population citoyenne. Elle complexifie également la comparaison des besoins entre les différentes catégories d'actifs. Malgré les investissements réalisés au cours des dernières années, le parc d'infrastructures municipales continue globalement de se dégrader, tandis que les déficits de maintien et d'entretien sont en croissance. Cette situation augmente les risques de défaillance, les coûts futurs d'interventions et la pression financière sur les générations futures.

La Ville de Laval recommande :

- **d'adopter une approche harmonisée à l'échelle du Québec pour déterminer les modalités de priorisation des besoins en matière de maintien des actifs municipaux, tout en laissant aux municipalités la flexibilité nécessaire pour répondre à leurs réalités locales.**

Cette approche pourrait comprendre :

- une classification normalisée des catégories d'actifs municipaux afin d'assurer une compréhension commune des besoins et une meilleure comparabilité entre les municipalités;
- une méthode standardisée d'évaluation des actifs intégrant non seulement leur état physique ou structural, mais également leur performance fonctionnelle, leur capacité à répondre aux besoins actuels et futurs, leur criticité ainsi que leur vulnérabilité face aux changements climatiques;
- des seuils minimaux harmonisés de condition, de performance et de niveaux de service pour les principales catégories d'actifs;
- une méthode de priorisation fondée sur une combinaison de critères, tels que l'état des actifs, les risques de défaillance, les impacts sur les services offerts à la population, les exigences réglementaires, les coûts du cycle de vie et la résilience climatique;

- l'intégration des résultats des Plans de gestion des actifs (PGA) comme principal outil de justification, de planification et de priorisation des investissements;
- l'admissibilité des interventions préventives et des activités d'entretien, car elles constituent des leviers essentiels pour optimiser le cycle de vie des infrastructures et réduire les coûts à long terme.

Les programmes d'aide financière devraient soutenir les priorités démontrées par les plans de gestion des actifs plutôt que d'orienter les décisions d'investissement par catégorie d'actifs admissibles.

# 4. L'identification de normes et d'exigences pouvant être revues ou réduites afin de diminuer les coûts de construction des infrastructures

## 4.1 Évaluer l'opportunité de gérer à la source certaines problématiques liées aux normes environnementales

La Ville de Laval constate que le cadre normatif en matière environnementale est parfois incohérent et qu'il est impossible de l'appliquer sans préalablement passer par d'autres étapes. Par conséquent, son application est difficile et des frais doivent être assumés par les municipalités. De plus, certaines activités ne sont pas arrimées les unes aux autres, ce qui augmente le nombre de redditions, de suivis, de contrôles de la qualité et de processus administratifs. Le respect des normes requiert ainsi des investissements et des délais de réalisation plus importants.

Aussi, les infrastructures municipales en matière d'eau ne sont pas conçues pour éliminer l'ensemble des polluants émergents ou les nouveaux produits chimiques ou pharmaceutiques. Il est illusoire de penser que les villes pourront éliminer toute nouvelle substance chimique qui pourrait nuire à la santé ou à l'intégrité de l'environnement. Pour éliminer ces polluants, d'autres étapes de traitement (secondaire et tertiaire) doivent d'abord être ajoutées au processus. Aux yeux du gouvernement du Québec, les coûts de traitement et les solutions à trouver sont la responsabilité des municipalités.

Cette incohérence génère également des interprétations variables des exigences, créant de l'incertitude et des risques de non-conformité, en plus d'entraîner des ajustements en cours de projet qui augmentent les coûts globaux. À l'échelle municipale, cela se traduit par une perte d'efficacité, une surcharge administrative et une pression accrue sur les ressources financières et humaines.

Pour remédier au problème, la Ville de Laval recommande :

- **d'évaluer l'élimination à la source les polluants éternels;**
- **d'évaluer la possibilité de demander aux industries d'incorporer dans leurs étapes de développement un exercice pour évaluer le cycle de vie et les impacts environnementaux des produits chimiques ou pharmaceutiques qu'ils développent pour qu'ils puissent s'éliminer naturellement ou selon des procédés déterminés;**
- **d'évaluer la possibilité de faire contribuer les fabricants de produits chimiques aux coûts de traitement qui sont actuellement assumés par les municipalités (ex. Directive (UE) 2024/3019 du 27 novembre 2024);**
- **d'arrimer les règlements provinciaux relevant d'un même ministère afin d'assurer une cohérence des exigences, de réduire les doublons administratifs et d'optimiser la planification et la réalisation des projets municipaux;**
- **d'évaluer la possibilité d'établir une stratégie de réglementation progressive des effluents en eaux usées pour éliminer les différents polluants (ex. Directive (UE) 2024/3019 du 27 novembre 2024).**

## 4.2 Optimiser l'implantation des nouvelles écoles dans les milieux urbains

Les exigences actuelles pour la cession de terrains destinés à des écoles (souvent d'une superficie d'environ 15 000 m<sup>2</sup>) sont difficilement applicables en milieu urbain consolidé. Ces superficies importantes ne tiennent pas compte des contraintes de densification, de la rareté des terrains disponibles et des coûts élevés du foncier.

Dans ce contexte, les coûts de développement connaissent une augmentation considérable (acquisition et perte de valeur foncière). Chaque site représente généralement un coût de 10 millions de dollars pour la Ville. Cela est sans compter les travaux requis autour des écoles, tels que mise en place de trottoirs et de pistes cyclables.

Cette situation freine forcément la densification et l'optimisation du territoire, en plus de poser des difficultés en ce qui a trait à l'intégration de nouvelles écoles dans les milieux urbains existants et d'exercer une pression accrue sur l'étalement urbain.

La Ville de Laval recommande :

- **de réviser les normes de superficie minimale en fonction du contexte urbain/périurbain;**
- **de permettre des modèles d'écoles sur des terrains réduits (ex. écoles verticales ou à étages);**
- **d'encourager la mutualisation des espaces (ex. parcs, plateaux sportifs municipaux, etc.);**
- **d'introduire une approche flexible basée sur la densité et le nombre d'élèves plutôt que d'agir en fonction d'une superficie fixe;**
- **de permettre des ententes de compensation financière lorsque la cession de terrain n'est pas optimale;**
- **de développer un cadre québécois adaptable plutôt que d'avoir recours à une norme unique rigide.**

## 4.3 Améliorer la gestion des eaux pluviales

La Ville de Laval soulève que la compétition entre les enjeux de gestion des eaux pluviales a des répercussions sur la population, comme des refoulements sanitaires ou des inondations pluviales. De plus, les enjeux environnementaux des milieux récepteurs complexifient les projets correctifs et la mise en place de solutions concrètes aux problématiques dans les délais établis. On peut penser notamment à des cas de pluie extrême, pour lesquels il n'y a pas de programme d'urgence et qui peuvent exercer une pression importante sur les finances municipales. Dans ce contexte, la mise en place de solutions concrètes en réponse aux inondations nécessite plus de temps de réaction.

Par exemple, Le MAMH subventionne des mandats et des études pour des projets qui seront par la suite évalués par le MELCCFP. Celui-ci mène des démarches en parallèle qui peuvent demander des informations ou avoir des conditions qui vont à l'encontre des programmes du MAMH, faisant en sorte que les projets vivent une itération circulaire peu constructive.

La Ville de Laval recommande :

- **d'alléger les processus et concerter les efforts des ministères en lien avec les problématiques d'inondations pluviales;**
- **de mettre en place un programme d'urgence pour les personnes sinistrées lors d'aléas de pluie extrême, à l'instar des mesures en cas de crues printanières.**

# Conclusion

Les constats que la Ville de Laval porte devant ces États généraux ne sont ni nouveaux ni isolés. Ils prolongent ses prises de positions publiques des derniers mois et rejoignent le diagnostic posé par l'ensemble du milieu municipal.

Lorsque la Ville de Laval évoquait, au printemps dernier, le problème structurel des municipalités qui entretiennent la vaste majorité des infrastructures publiques en ne disposant que d'une fraction bien inférieure des revenus fiscaux de l'État, elle décrivait une réalité que le rapport déposé aux Assises 2026 de l'Union des municipalités du Québec a depuis chiffrée sans équivoque : les Villes assument 60% des infrastructures publiques mais ne perçoivent que 7,7 % des recettes fiscales, et le déficit de maintien des actifs en eau et en voirie approche désormais les 50 milliards de dollars — un montant qui pourrait doubler d'ici 2036 si rien ne change. Le constat lavallois est le constat québécois.

L'expérience de Laval donne un visage concret à ces chiffres. L'usine d'épuration qui dessert les trois quarts des ménages lavallois doit être rénovée. Faute de contributions gouvernementales, la Ville a dû emprunter 334 millions de dollars pour ne pas retarder un chantier essentiel à sa population. Cet épisode illustre précisément ce que ces États généraux cherchent à corriger : un modèle de financement qui n'est ni assez prévisible, ni assez souple pour suivre le rythme réel des besoins, et qui reporte sur le compte de taxes et sur la dette municipale un risque que les villes ne peuvent porter indéfiniment.

La Ville de Laval a agi pour tenter de faire face à ces problèmes. L'alliance conclue avec la Ville de Longueuil pour explorer l'opportunité de lancer des appels d'offres conjoints, mutualiser plans et devis et standardiser des installations répliquables démontre que les municipalités sont prêtes à repenser leurs façons de faire pour bâtir plus efficacement et à meilleur coût. Cette initiative répond directement à l'objectif central de la démarche gouvernementale de réduire les coûts de construction. Celle-ci prend tout son sens quand on sait que les municipalités absorbent chaque année jusqu'à 1,5 milliard de dollars en coûts supplémentaires, dont une part importante découle de l'accumulation des normes gouvernementales. Les villes n'attendent pas qu'on leur impose l'efficacité : elles l'inventent déjà.

En faisant du maintien des actifs la grande priorité de sa planification financière des prochaines années, avec des engagements financiers majeurs en eau, en voirie et en réseaux souterrains, la Ville de Laval assume pleinement sa part de responsabilité. Cet effort, aussi déterminé soit-il, atteint les limites de ce qu'une municipalité peut porter seule.

C'est tout le sens de notre participation à cette démarche. Il ne s'agit pas de demander aux gouvernements supérieurs de se substituer aux villes, mais de rétablir un partenariat à la hauteur de l'enjeu : une diminution des normes qui augmentent les coûts de construction, une augmentation de l'efficacité dans la gestion des programmes gouvernementaux et une accélération du chantier de la mutualisation. La Ville de Laval aborde ces États généraux avec la conviction que les solutions existent et qu'elles passent par l'innovation et la collaboration, en plus d'investissements rehaussés. La Ville de Laval participe dans cet esprit : celui d'un acteur lucide sur ses défis, fier de ses initiatives, et résolument tourné vers des solutions concrètes au bénéfice des citoyennes et des citoyens.



**Annexe**

# Annexe 1

## Synthèse des recommandations

### Grandes priorités

#### Recommandation 1

Réévaluer l'entrée en vigueur des nouvelles normes du Code de la construction du bâtiment au-delà même de la nouvelle échéance de 2027, et ce, en fonction de leur impact financier.

#### Recommandation 2

Profiter de cet intervalle pour réévaluer les normes actuellement en vigueur et de tendre vers la réduction de celles dont l'impact sur les coûts est trop important par rapport aux bénéfices, particulièrement dans les cas de remises à niveau.

#### Recommandation 3

Envisager la possibilité d'appliquer le Code national du bâtiment (CNB) au Québec et de travailler de concert avec l'ensemble des provinces canadiennes pour adhérer à un seul et même code en matière de bâtiment, avec peu de variantes québécoises et territoriales.

#### Recommandation 4

Soustraire à l'application de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* tout projet d'infrastructure publique sur le territoire du Québec.

#### Recommandation 5

Accorder aux spécialistes le pouvoir de responsabilisation d'actes professionnels associés aux exigences environnementales, permettant ainsi de les soustraire de l'obligation d'obtenir une autorisation pour ceux-ci et de soumettre certains documents.

#### Recommandation 6

Regrouper l'ensemble des programmes d'aide financière pour les infrastructures municipales en un transfert général stable et prévisible à travers le temps. À défaut de faire cela, d'autres améliorations pourraient être proposées.

#### Recommandation 7

Mettre en place des programmes pluriannuels avec des enveloppes garanties, des règles de décaissement claires et des calendriers d'appels à projets prévisibles, à l'image du Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec (TECQ). Des enveloppes budgétaires pourraient être accordées par ville et par type d'infrastructure (mobilité, infrastructure verte, infra lié aux logements, etc.).

#### Recommandation 8

Harmoniser les critères d'admissibilité, les exigences techniques et les processus d'approbation entre les programmes gouvernementaux. Par exemple, regrouper plusieurs programmes ayant les mêmes objectifs (MAMH : TECQ avec Primeau, FIERH et FCIL; MTMD : Veloce avec TAPU, PAFFSR et PAVL).

**Recommandation 9**

Élargir l'admissibilité des travaux et permettre l'analyse des projets selon leur contribution aux résultats recherchés plutôt que selon des catégories strictes.

**Recommandation 10**

Réduire les délais administratifs entre le dépôt des projets et l'annonce des financements.

**Recommandation 11**

Accélérer les processus d'analyse et de décision des programmes d'aide financière.

**Recommandation 12**

Permettre l'émission d'engagements financiers préliminaires (lettres d'intention, confirmations conditionnelles ou garanties gouvernementales).

**Recommandation 13**

Établir des enveloppes budgétaires pluriannuelles consacrées aux infrastructures municipales.

**Recommandation 14**

Assurer une prévisibilité des contributions gouvernementales pour permettre une planification financière adéquate.

**Recommandation 15**

Accélérer et même de réévaluer la pertinence d'autres processus d'approbation obligatoires, comme les règlements d'emprunt.

**Recommandation 16**

Garantir un partage des coûts clair et structuré entre les différents paliers de gouvernement.

**Recommandation 17**

Centraliser les données sur les projets d'infrastructures municipales et de les rendre disponibles publiquement.

**Recommandation 18**

Créer des catalogues de plans et devis accessibles gratuitement pour les municipalités qui souhaitent en faire usage.

**Recommandation 19**

Explorer d'autres possibilités de mutualisations intermunicipales visant à diminuer les coûts des infrastructures, notamment pour le financement.

**Recommandation 20**

Explorer des projets de mutualisation d'infrastructures québécoises et municipales lorsque c'est possible de le faire.

**Recommandation 21**

Adopter une disposition légale exposant clairement que malgré toute disposition contraire à cet égard dans d'autres lois, les projets de mutualisation municipales sont toujours considérés légaux.

## Quelques réflexions

### La création d'un modèle de financement plus efficace, plus souple et plus prévisible, tant à l'échelle locale que nationale, et ce, en respectant globalement la capacité de payer des contribuables

#### Recommandation 22

Privilégier une approche basée sur des cibles de performance définies en amont pour les municipalités, plutôt que de maintenir des programmes de subventions complexes distinguant les dépenses admissibles et non admissibles.

#### Recommandation 23

Explorer et mettre en place des mécanismes de financement adaptés aux réalités municipales permettant d'atténuer les impacts du service de la dette et d'accroître la capacité d'investissement des villes, notamment par l'instauration d'une garantie québécoise de la dette municipale afin de réduire les coûts d'emprunt, la mise en œuvre de périodes de grâce pour les projets structurants durant leur phase de réalisation, ainsi que le développement de nouvelles approches de partage des risques et de financement des infrastructures stratégiques.

#### Recommandation 24

Faire évoluer les programmes d'aide financière afin qu'ils tiennent compte du cycle de vie complet des actifs municipaux, en intégrant non seulement les coûts d'investissement (CAPEX), mais également les coûts d'exploitation, d'entretien, de renouvellement et de remplacement (OPEX).

#### Recommandation 25

Créer des pôles d'expertise provinciaux mutualisés auxquels les municipalités auraient accès.

#### Recommandation 26

Financer des programmes de renforcement de la capacité interne.

#### Recommandation 27

Introduire des critères d'accès aux programmes de financement en lien avec la capacité organisationnelle réelle.

#### Recommandation 28

Offrir des mécanismes de refinancement à taux préférentiels.

#### Recommandation 29

Introduire des incitatifs à la réduction du coût global du financement.

#### Recommandation 30

Développer des indicateurs provinciaux de risque infrastructurel.

## L'identification de modalités de priorisation des besoins en matière de maintien des actifs municipaux

### Recommandation 31

Adopter une approche harmonisée à l'échelle du Québec pour déterminer les modalités de priorisation des besoins en matière de maintien des actifs municipaux, tout en laissant aux municipalités la flexibilité nécessaire pour répondre à leurs réalités locales.

## L'identification de normes et d'exigences pouvant être revues ou réduites afin de diminuer les coûts de construction des infrastructures

### Recommandation 32

Évaluer l'élimination à la source les polluants éternels.

### Recommandation 33

Évaluer la possibilité de demander aux industries d'incorporer dans leurs étapes de développement un exercice pour évaluer le cycle de vie et les impacts environnementaux des produits chimiques ou pharmaceutiques qu'ils développent pour qu'ils puissent s'éliminer naturellement ou selon des procédés déterminés.

### Recommandation 34

Évaluer la possibilité de faire contribuer les fabricants de produits chimiques aux coûts de traitement qui sont actuellement assumés par les municipalités (ex. Directive (UE) 2024/3019 du 27 novembre 2024).

### Recommandation 35

Arrimer les règlements provinciaux relevant d'un même ministère afin d'assurer une cohérence des exigences, de réduire les doublons administratifs et d'optimiser la planification et la réalisation des projets municipaux.

### Recommandation 36

Évaluer la possibilité d'établir une stratégie de réglementation progressive des effluents en eaux usées pour éliminer les différents polluants (ex. Directive (UE) 2024/3019 du 27 novembre 2024).

### Recommandation 37

Réviser les normes de superficie minimale en fonction du contexte urbain/périurbain.

### Recommandation 38

Permettre des modèles d'écoles sur des terrains réduits (ex. écoles verticales ou à étages).

### Recommandation 39

Encourager la mutualisation des espaces (ex. parcs, plateaux sportifs municipaux, etc.).

### Recommandation 40

Introduire une approche flexible basée sur la densité et le nombre d'élèves plutôt que d'agir en fonction d'une superficie fixe.

### Recommandation 41

Permettre des ententes de compensation financière lorsque la cession de terrain n'est pas optimale.

**Recommandation 42**

Développer un cadre québécois adaptable plutôt que d'avoir recours à une norme unique rigide.

**Recommandation 43**

Alléger les processus et concerter les efforts des ministères en lien avec les problématiques d'inondations pluviales.

**Recommandation 44**

Mettre en place un programme d'urgence pour les personnes sinistrées lors d'aléas de pluie extrême, à l'instar des mesures en cas de crues printanières.