

Longueuil, le 10 juin 2026

Au printemps 2025, j'ai sonné l'alarme au sujet de l'explosion des coûts de nos infrastructures en utilisant un exemple que je considérais frappant : celui d'un feu de circulation dont le prix de remplacement se chiffre à 1 M\$. Pas une semaine n'est passée depuis sans que cet exemple soit utilisé à nouveau dans les médias pour illustrer la crise à laquelle nous faisons actuellement face. Mes interventions traitant de cet enjeu sur les différentes plateformes de réseaux sociaux cumulent à elles seules plus de trois millions d'impressions : c'est dire à quel point l'état des lieux interpelle les Québécoises et les Québécois, bien au-delà des frontières de Longueuil. Et pour cause! Non seulement nous faisons collectivement face à des besoins de maintien d'actifs sans précédent, mais les investissements requis -- dont la valeur a augmenté beaucoup plus fortement que l'inflation ces dernières années -- semblent démesurés en regard de la capacité de payer des contribuables, déjà fortement imposés et taxés. Bien que les effets macroéconomiques liés à la situation géopolitique internationale sur la hausse généralisée des coûts échappent à notre contrôle, nous avons la capacité d'agir sur les autres sources du problème.

Si mes interventions ont pu servir de catalyseur dans l'espace public, elles mettaient simplement la lumière sur une réalité déjà connue au sein des municipalités, des gouvernements et des milieux spécialisés (secteur privé, ordres professionnels, etc.). C'est la raison pour laquelle je réclamais des États généraux dans une lettre ouverte parue dans La Presse en avril 2025 : à mon sens, les solutions doivent être identifiées en concertation avec l'ensemble des parties impliquées, à l'instar des grands exercices du genre qui ont marqué l'État québécois à travers les époques, comme à la fin des années 1990 sous l'impulsion du premier ministre Lucien Bouchard.

Depuis l'an dernier, les exercices de réflexion traitant de ce défi majeur se sont d'ailleurs multipliés :

- Rapport de l'Ordre des ingénieurs du Québec (OIQ) sur la crise des infrastructures ;
- Chantier de l'Ordre des architectes du Québec (OAQ) sur la qualité de la construction au Québec ;
- Table d'experts sur les codes et normes pour la reconversion des bâtiments existants menée par Héritage Montréal ;
- Rapport de Raymond Chabot Grant Thornton (RCGT) sur la hausse des coûts de construction des infrastructures municipales au Québec commandé par l'Union des municipalités du Québec (UMQ) ;
- Rapport Marceau-Jérôme-Forget sur la fiscalité municipale, aussi initié par l'UMQ ;
- Etc.

Le point de convergence de ces travaux est clair : le Québec est mûr pour une modernisation profonde des pratiques, des outils et du financement liés aux infrastructures -- et cette modernisation peut avoir de réelles retombées positives sur l'évolution des prix et le poids sur nos finances publiques.

En ce sens, de mon point de vue de mairesse, trois grandes pistes de discussion devraient nous guider dans le cadre des États généraux auxquels nous sommes conviés par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) à l'initiative du ministre Samuel Poulin :

1. La multiplication des normes et notre rapport collectif au risque
2. Le déficit de mécanismes de contrôle politique
3. La transformation du modèle de financement

1. LA MULTIPLICATION DES NORMES ET NOTRE RAPPORT COLLECTIF AU RISQUE

En plus d'ajouter une lourdeur administrative non négligeable se chiffrant en centaines de millions de dollars \$ à l'échelle municipale lorsqu'on considère les redditions de comptes de toutes sortes, les normes seraient responsables de 40% de l'augmentation des coûts des travaux municipaux, selon une étude réalisée par Raymond Chabot Grant Thornton à la demande de l'Union des municipalités du Québec (UMQ) l'an dernier.

Même les équipements les plus simples suivent cette tendance. Dans certains cas, le prix d'un seul module de jeu installé dans un parc peut ainsi atteindre près de 200 000 \$ afin d'atteindre les normes de l'Association canadienne de normalisation (CSA).

Prenons maintenant l'exemple des bâtiments existants, dont l'exemple est encore plus frappant. Longueuil en a fait l'expérience : la Ville a acquis un ancien couvent pour une somme très raisonnable de 9 M\$, mais sa mise aux normes, notamment en matière de résistance sismique, nécessiterait des investissements évalués à près de 50 M\$, simplement parce qu'on souhaite en changer l'usage. L'ironie est d'autant plus grande que le bâtiment sera moins souvent occupé avec le nouvel usage (locaux pour organismes communautaires et culturels) qu'il ne l'est présentement avec l'ancien usage (résidence pour sœurs). Heureusement, grâce à la médiatisation de cette histoire, la Régie du bâtiment du Québec (RBQ) s'est montrée ouverte à revoir les exigences avec les équipes administratives de la Ville de Longueuil, mais cette souplesse devrait être étendue à l'ensemble des projets de cette nature. Surtout, il y a un besoin de prévisibilité pour les municipalités.

Le phénomène du poids excessif des normes s'observe également dans le secteur des infrastructures en eau. Les grandes villes du Québec devront investir des centaines de millions de dollars pour répondre aux nouvelles exigences gouvernementales en matière de traitement de l'azote dans les eaux usées. Montréal, Laval et Longueuil devront notamment mettre en place des installations permettant le traitement de l'azote ammoniacal en raison d'une norme québécoise découlant d'un règlement fédéral. À Longueuil seulement, cette obligation représente des investissements estimés à plus de 100 M\$ en 2022. On laisse aussi entendre aux villes qu'il serait important de prévoir l'espace dans les usines dont la reconstruction est prévue en prévision d'une

nouvelle norme éventuelle sur l'azote total. Coût de la facture pour Longueuil? Un autre 300 M\$ (toujours selon l'évaluation de 2022, qui est sans doute déjà grandement sous-estimée en 2026). Bien sûr, personne n'est contre la vertu et, dans un cas comme celui-ci, tout le monde veut protéger le fleuve, mais quels sont les bénéfices environnementaux estimés en regard de ces normes extrêmement coûteuses? Y aurait-il des moyens alternatifs nous permettant d'obtenir des résultats similaires, mais à plus faible prix? La question doit se poser avant de sortir le chéquier.

Ces exemples traduisent par ailleurs un enjeu de fond : les municipalités doivent composer avec des normes et des exigences toujours plus nombreuses, dont l'application et la portée ne sont pas toujours clairement définies. S'agit-il de recommandations ou d'exigences réelles?

Nous devons également pointer l'éléphant dans la pièce : notre aversion collective au risque. Au sein de notre société, chaque incident ou anticipation d'incident se traduit en de nombreuses nouvelles normes et exigences, mais nos moyens financiers ne suivent pas la même croissance. Loin de moi l'idée de remettre en question les impératifs de sécurité, mais les normes adoptées devraient être proportionnelles aux risques qu'elles visent à prévenir.

À titre d'exemple, les critères de conception parasismique du Code national du bâtiment ont pratiquement doublé entre 1980 et 2015, alors que le risque sismique lui-même n'a pas connu une évolution comparable. Cette tendance soulève une question légitime : cherchons-nous d'abord à protéger les personnes ou à éliminer tout risque résiduel afin de répondre aux exigences d'assurabilité des professionnels?

Le pire en ce qui a trait aux normes, c'est qu'on en ajoute continuellement sans jamais remettre en question celles qui existent déjà et qui, parfois, contredisent les nouvelles, ou n'agissent pas de façon cohérente entre elles. Bref, un grand ménage s'impose.

Pour conclure ce volet, en sus des conséquences potentielles des enjeux d'assurabilité des professionnels sur le poids des normes, une révision s'impose en ce qui concerne les actes qui sont réservés à ces mêmes professionnels. À l'instar des réformes ayant été réalisées dans le domaine de la santé en faveur de l'efficacité du système, ne serait-il pas opportun de déléguer certains actes actuellement réservés aux professionnels (par exemple, des ingénieurs ou des architectes) à des techniciens? Cette question doit à tout le moins être posée.

Recommandations :

- Lancer un vaste chantier de révision des normes et exigences réglementaires liées aux infrastructures en fonction du principe coûts-bénéfices, notamment en matière d'environnement et de sécurité ;
- Dans le cadre de cette révision, tenir compte des réalités des bâtiments existants et patrimoniaux plutôt que d'exiger systématiquement leur adaptation à des standards conçus pour des constructions neuves ;
- Reconnaître l'expertise des municipalités et impliquer davantage les acteurs du milieu dans l'élaboration de standards de qualité qui reflètent les besoins et les capacités des villes québécoises ;

- Inclure systématiquement une analyse des répercussions financières pour les municipalités lors de l'élaboration de nouvelles normes ou exigences gouvernementales ;
- Mettre en place un mécanisme permanent de collaboration avec la Régie du bâtiment du Québec (RBQ) afin que les assouplissements, interprétations et innovations réglementaires développés dans le cadre d'un projet puissent être réutilisés et partagés, plutôt que renégociés au cas par cas ;
- Réévaluer la pertinence des actes réservés à certains professionnels.

2. LE DÉFICIT DE MÉCANISMES DE CONTRÔLE POLITIQUE

Design dernier cri, matériaux somptueux, extras onéreux, etc. : les professionnels impliqués dans la réalisation de projets cherchent naturellement à être fiers de ce qu'ils produisent. Rien de plus humain. Cette fierté passe cependant souvent par l'attractivité et le caractère unique des projets, qui poussent parfois à intégrer certains éléments superflus à ces derniers. Loin de moi l'idée d'ignorer l'importance de l'esthétisme dans l'espace public, mais en contexte de crise des infrastructures, nous devons avoir la rigueur et la discipline de nous en tenir à la base. Par exemple, une caserne de pompiers ne devrait pas rivaliser pour des prix d'excellence architecturale : elle devrait chercher à répondre au besoin de base pour lequel elle est construite, en fonction des meilleures pratiques. Ni plus, ni moins.

Mon expérience en tant que mairesse m'a appris que les élus, tous ordres de gouvernement confondus, ne disposent que de très peu de détails en regard des projets une fois que l'orientation stratégique de leur développement a été donnée et les budgets, votés. À l'intérieur des enveloppes dédiées, très peu de mécanismes de contrôle existent pour nous permettre de valider les décisions de nature technique exerçant pourtant une influence importante sur les prix. De plus, un manque d'expertise empêche souvent la remise en question de l'information présentée lorsque celle-ci est disponible. Il est aussi nécessaire de revoir les modes de rémunération des professionnels dans le cadre des contrats publics, dont ceux qui dépendent des coûts finaux des projets, puisque ceux-ci constituent des désincitatifs à la rationalisation.

Recommandations :

- Renforcer les mécanismes de contrôle des élus en regard des projets d'infrastructures ;
- Évaluer les effets des différents modes de rémunération des professionnels dans le cadre des contrats publics.

3. LA TRANSFORMATION DU MODÈLE DE FINANCEMENT

Freiner la hausse des coûts des infrastructures est une nécessité, mais cela ne règlera pas le défi du financement des infrastructures, qui demeure entier. S'il y a bien un autre risque qui nous guette, c'est celui de continuer à morceler les investissements en la matière et à alimenter la culture de la « coupe de ruban ». La mise sur pied d'un modèle de financement plus efficace, plus souple et plus prévisible, à l'échelle locale autant que québécoise, n'est plus une option. L'ensemble des sommes gouvernementales dédiées aux infrastructures devrait être regroupé afin d'en finir avec

le financement à la pièce et les autres redevances de comptes coûteuses à produire. C'est une solution gagnant-gagnant qui permettrait de simplifier les processus, d'améliorer la planification à long terme et de réduire la facture administrative des projets.

En effet, en raison de la multitude de programmes gouvernementaux, de critères, d'échéanciers et d'exigences administratives distinctes, la planification à long terme des villes se trouve fragmentée et limite notre capacité à investir selon leurs priorités réelles.

Finalement, ce grand chantier ne serait pas complet sans une réflexion à l'extérieur du cadre que nous connaissons. Il est devenu impératif que le Québec se questionne sur le mode de financement de ses infrastructures et des modèles innovants qui pourraient être développés avec des fonds capitalisés, entre autres grâce à de nouveaux types de partenariats public-privé (PPP). Avec les dizaines de milliards de dollars qui s'accumulent en déficit de maintien d'actifs pour tous les ordres de gouvernement, incluant les municipalités, il faut admettre qu'il serait sans doute illusoire de penser que l'État pourra à lui seul relever ce gigantesque défi. Nous ne pourrions pas non plus faire l'économie de l'analyse d'une évolution du modèle fiscal vers la facturation de services, notamment ceux générant au surplus des bénéfices environnementaux, comme l'instauration de compteurs d'eau.

Recommandations :

- Regrouper les sommes gouvernementales destinées aux infrastructures dans un seul programme stable et flexible (par exemple, via la TECQ) ;
- Établir une nouvelle répartition financière permettant de transférer directement aux municipalités les sommes qui leur sont destinées, en s'inspirant des propositions formulées par l'UMQ au terme du rapport Marceau-Jérôme-Forget, notamment l'idée de la création d'un fonds d'appariement dédié aux infrastructures entre le gouvernement du Québec et les villes responsables sur le plan fiscal ;
- Explorer de nouveaux modèles de financement innovants impliquant les grands fonds d'investissement et le secteur privé ;
- Analyser une évolution potentielle du modèle fiscal vers la facturation de certains services.

En terminant, je tiens à vous remercier de l'ouverture et du sens de la responsabilité dont vous faites preuve par la tenue de ces États généraux. Les actions en découlant devront toutefois suivre rapidement : la gravité de la situation l'impose. Avec sa politique de priorisation exclusive des infrastructures existantes et son engagement à explorer de nouvelles avenues de standardisation et de mutualisation avec la Ville de Laval, Longueuil en est pleinement consciente. Une chose est donc certaine : notre ville se positionne en alliée des travaux à mener et nous serons au rendez-vous des suites à donner.


Catherine Fournier
Mairesse