



Laval, le 13 février 2026

**Cabinet
du maire
de la Ville
de Laval**

Monsieur Eric Girard, ministre des Finances
Président du Comité ministériel de l'économie et de l'environnement
Député de Groulx
ministre@finances.gouv.qc.ca

Objet : Consultations prébudgétaires 2026-2027

Monsieur le Ministre,

Par la présente, la Ville de Laval confirme son souhait de collaborer avec le gouvernement du Québec, dans le cadre des consultations prébudgétaires s'inscrivant dans le processus de préparation du budget 2026-2027.

Ses demandes trouveront assurément écho auprès des priorités du gouvernement du Québec, soit le financement des infrastructures à l'échelle des grandes villes, incluant Laval, le soutien dans la construction de logements, notamment le logement social et abordable, l'aide plus que nécessaire auprès des personnes en situation d'itinérance ainsi que la protection de l'environnement.

En faisant les demandes suivantes, la Ville souhaite continuer de desservir adéquatement une population en forte croissance démographique, dans un contexte de grands changements.

État des infrastructures municipales des grandes villes du Québec

Dans le cadre des consultations prébudgétaires du gouvernement du Québec pour le budget 2026-2027, les 11 grandes villes du Québec s'unissent pour réitérer un message urgent : l'état des infrastructures municipales exige des investissements massifs et soutenus afin d'assurer leur sécurité, la vitalité économique et la qualité de services aux citoyens du Québec.



Cabinet du maire de la Ville de Laval

Les grandes villes du Québec comptent près de la moitié de la population québécoise, ce qui leur confère un poids économique et social majeur, confirmant du même coup leur rôle de moteurs économiques.

Elles sont les principaux pôles de croissance, d'innovation et de services publics. Leur performance conditionne directement la prospérité du Québec.

Un constat préoccupant

Nos réseaux routiers, d'aqueducs, d'égouts, de bâtiments publics et d'équipements collectifs présentent un déficit d'entretien accumulé qui menace leur durabilité.

Malgré ce constat, la part du Plan québécois des infrastructures (PQI) que le gouvernement du Québec consacre aux infrastructures municipales a été réduite à 4,3 % par rapport à 7,7 % il y a 10 ans, soit un manque à gagner de 5,6 G\$ pour les municipalités du Québec.

Plan québécois des infrastructures du gouvernement du Québec
(en M\$)

Années	Infrastructures municipales	Total PQI	Part PQI infra municipales	Part PQI infra municipales à 7,7 % / an	Écart
2015-2025 *	6 817,7	88 400,0	7,7%	6 817,7	0,0
2016-2026 *	6 969,1	88 700,0	7,9%	6 840,8	-128,3
2017-2027 *	7 048,5	91 100,0	7,7%	7 048,5	0,0
2018-2028	7 296,4	100 400,0	7,3%	7 743,2	446,8
2019-2029	7 216,7	115 400,0	6,3%	8 900,0	1 683,3
2020-2030	7 536,5	130 500,0	5,8%	10 064,6	2 528,1
2021-2031	7 569,5	135 000,0	5,6%	10 411,7	2 842,2
2022-2032	7 448,3	142 500,0	5,2%	10 990,1	3 541,8
2023-2033	7 124,2	150 000,0	4,7%	11 568,5	4 444,3
2024-2034	7 152,9	153 000,0	4,7%	11 799,9	4 647,0
2025-2035	7 034,6	164 000,0	4,3%	12 648,2	5 613,6
Manque à gagner pour les municipalités				5 613,6	
2026-2036 **				12 648,2	

* Infrastructures municipales estimées à partir des informations disponibles au PQI - la catégorie présentée au PQI comprend les infrastructures municipales, sportives, communautaires et de loisirs, dont environ 83 % est dédiée aux infrastructures municipales

** Part du PQI 2025-2035 dédiée aux infrastructures municipales de 7 034,6 M\$ + Manque à gagner de 5 613,6 M\$



Cabinet du maire de la Ville de Laval

Des besoins incontournables et une planification bilatérale à long terme requise

L'absence de planification à long terme des programmes financiers gouvernementaux empêche bien souvent les municipalités de répondre aux besoins et d'assurer une planification de la mise à niveau des actifs.

Pour obtenir du financement, le gouvernement du Québec impose aux municipalités plusieurs exigences, notamment en planification, reddition de comptes et gestion des actifs. Les municipalités répondent aux exigences gouvernementales en matière de planification à long terme des infrastructures. Toutefois, l'absence d'engagement financier prévisible et prolongé du gouvernement transforme cet effort en planification unilatérale. Une vision commune et financée sur le même horizon permettrait de maximiser l'impact de ces démarches.

Des investissements structurants et prévisibles sont notamment nécessaires dans les domaines suivants :

- Infrastructures d'eau et d'assainissement : remplacement des conduites vétustes et adaptation aux nouvelles normes environnementales.
- Bâtiments municipaux et équipements communautaires : rénovation, accessibilité universelle et mise à niveau technologique et énergétique.
- Résilience climatique : infrastructures vertes, gestion des eaux pluviales et protection contre les risques naturels.

Plus on attend, plus les dommages seront importants et plus les travaux deviendront urgents, complexes et coûteux, parfois même au point d'exiger le remplacement complet d'une infrastructure.

Seulement pour les infrastructures d'eau et de voirie, le déficit de maintien des actifs des municipalités du Québec est estimé à 44,7 G\$, dont 24,3 G\$ pour les grandes villes. Les municipalités de plus de 100 000 habitants représentent la plus grande part de la valeur de remplacement des actifs à risque de défaillance élevé et très élevé.



Cabinet du maire de la Ville de Laval

Comparaison du financement : d'hier à aujourd'hui

Il y a à peine une décennie, le financement des infrastructures municipales reposait sur un partage plus équilibré entre les trois paliers de gouvernement.

Les programmes étaient également regroupés et prévisibles.

Aujourd'hui, la situation s'est inversée : la part des municipalités dans le PQI a été considérablement réduite et le gouvernement du Canada, bien que toujours présent, a diminué sa contribution relative.

Résultat : les municipalités doivent désormais assumer une plus grande proportion des coûts de nombreux projets. Ce déséquilibre accentue le déficit de maintien d'actifs.

Un appel à l'action immédiate

Il est temps de passer d'une logique de rattrapage à une vision proactive. Investir dans les infrastructures municipales, c'est investir dans la prospérité du Québec, dans la sécurité des citoyens et dans la transition écologique que nous devons réussir collectivement.

Chaque dollar investi aujourd'hui évite des dollars additionnels en réparations demain. Les grandes villes ne peuvent plus porter seules ce fardeau.

Nous demandons au gouvernement du Québec de faire de leur prochain budget un véritable budget de redressement des infrastructures municipales. À cette fin :

- prévoir dans le PQI 2026-2036, des investissements minimaux de 12,6 G\$ dédiés aux infrastructures municipales du Québec;
- regrouper l'ensemble des sommes gouvernementales dédiées aux infrastructures dans un programme souple, stable et prévisible existant, soit principalement le Programme de transfert pour les infrastructures d'eau et collectives du Québec (TECQ).



Cabinet du maire de la Ville de Laval

Grandes infrastructures : priorités du territoire lavallois

i. Capacité d'accueil en santé et en éducation

La croissance démographique de Laval est notable depuis plusieurs années, et elle s'est même accélérée au cours des trois dernières. En effet, selon les plus récentes données de l'Institut de la statistique du Québec¹, la population lavalloise a connu un taux d'accroissement entre 2023 et 2024 qui a atteint l'un des plus hauts niveaux enregistrés dans la région.

Soulignons un fait important : la population de Laval augmente, et elle est plus jeune qu'ailleurs. La proportion de personnes âgées de 65 ans est parmi les plus faibles de toutes les régions, alors que l'âge moyen des Lavallois et Lavalloises se situe légèrement sous celui de la population québécoise.

Il est prévu que la population lavalloise atteigne le demi-million dans quelques années (460 396, en 2024, avec un taux d'accroissement annuel de 21,3 pour 1 000). Ces enjeux démographiques, ajoutés au fait que Laval est un centre régional en matière d'éducation, de santé et d'emploi, se traduisent inévitablement par une incapacité d'accueil de plusieurs institutions. La situation de l'hôpital de la Cité-de-la-Santé est bien connue, alors qu'on y affichait un taux d'occupation de plus de 200 % dès le début de la saison hivernale – et l'où certains patients et patientes doivent même être refusés.

Également, l'accès à l'enseignement supérieur a atteint un seuil critique : le Collège Montmorency, unique cégep public du territoire, est incapable de répondre à cette croissance, et il loue même des espaces supplémentaires dans un centre commercial, une tour de bureaux et des classes modulaires. À l'automne 2022, le Collège a dû refuser des étudiants et étudiantes pour des raisons d'espace pour la première fois de son histoire, et en 2024, plus de 1 200 jeunes adultes n'ont pu être admis. La tendance ne pourrait être renversée, d'autant plus que ce cégep est désormais le plus important du Québec en nombre d'inscriptions.

Pour répondre à ce défi, la Ville pilote actuellement une nouvelle alliance stratégique pour accroître l'accès à l'enseignement supérieur, à la recherche et à l'innovation. Cette initiative rassemble l'Institut national de la recherche scientifique (INRS), l'Université du Québec à Montréal (UQAM), le Collège Montmorency, le Collège LaSalle et plus récemment l'École nationale d'administration publique (ENAP).

¹ Institut de la statistique du Québec. *Coup d'œil sur Laval*, édition 2025.



Cabinet du maire de la Ville de Laval

L'objectif de cette alliance est clair : imaginer un campus repensé, mutualisé et moderne, capable d'augmenter substantiellement l'offre de formation universitaire et collégiale à Laval, une ville en pleine croissance, mais aussi la troisième en importance au Québec.

À l'heure actuelle, les partenaires ont engagé 350 000 \$ pour la réalisation d'une étude de faisabilité. En plus de cette collaboration inédite, une occasion de financement s'est créée, avec l'acquisition prochaine par la Ville d'un site stratégique appartenant au Collège Montmorency. Ajoutons que le Collège LaSalle, partenaire du consortium, fait face à des pénalités financières imposées par Québec en raison du plafond d'inscriptions lié à la réforme de la Charte de la langue française.

Demande

La Ville demande au gouvernement du Québec que des sommes soient investies dans l'agrandissement du cégep Montmorency afin de répondre à la demande croissante des étudiants et étudiantes de niveau collégial. La population étudiante lavalloise mérite des installations adéquates pour la poursuite de leur parcours académique.

Également, la Ville propose au gouvernement du Québec que les sommes associées aux pénalités du Collège LaSalle soient réinvesties dans la réalisation du projet campus mutualisé – projet dans lequel elle investira également.

Elle demande également, toujours dans l'objectif que sa population soit adéquatement desservie, que l'agrandissement de la Cité-de-la-Santé fasse partie des priorités gouvernementales.



Cabinet du maire de la Ville de Laval

ii. Prolongement de la ligne orange du métro

Le territoire lavallois se caractérise par une forte densification au cours des dix dernières années. Avec toutes les grues présentes au centre-ville de Laval, une hausse marquée du nombre de logements est attendue au cours des 10 prochaines années.

L'engouement pour le premier prolongement de la ligne orange en sol lavallois confirme que ce mode est une solution éprouvée pour réduire la congestion routière, favoriser le transport durable et surtout soutenir le développement du centre-ville de Laval. La station Montmorency du métro a nettement bonifié l'attrait du centre-ville en général et plus particulièrement pour le cégep, les pavillons universitaires d'UdeM et de l'UQAM ainsi que la Cité de la Biotech.

Prochainement, avec le projet de train à grande vitesse Alto et sa gare en sol lavallois, l'attractivité du centre-ville augmentera encore. La gare de Laval jouera un rôle de pivot pour les déplacements tant en direction de Toronto que de Québec. Cette gare bénéficiera non seulement à la population et aux entreprises lavalloises, mais aussi à l'ensemble de la grande couronne nord de Montréal ainsi qu'à la frange nord de l'île de Montréal. L'accès au métro jouera un rôle important sur la zone d'influence de cette gare. Ce n'est pas rien que la connexion au métro constitue un critère important dans le choix de l'emplacement de cette gare du TGV.

Les possibilités sont encore très nombreuses au centre-ville de Laval. Durant les prochaines années se déploiera le Carré Laval, un nouveau quartier mixte, habitation et innovation technologique, qui se veut « emblématique », marquant une nouvelle ère pour Laval. Cette croissance économique et démographique de Laval exigera rapidement des investissements majeurs en transport collectif.

Déjà, en 2012, dans le cadre de l'étude de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) sur le projet du prolongement de la ligne orange, les résultats, basés sur des données de l'enquête Origine-Destination 2008, justifiaient un tel projet.



Cabinet du maire de la Ville de Laval

Depuis quelques années, la Ville de Laval a mis en place de nouvelles conditions facilitantes pour le déploiement d'un prolongement du métro sur son territoire :

- D'abord, la Ville de Laval ou l'ARTM possèdent des terrains pour accueillir les édicules de trois (Chomedey, Souvenir, Le Carrefour) des cinq stations prévues à la planification de l'ARTM de 2012. Les terrains requis pour la ventilation du tunnel et les accès d'urgence peuvent s'implanter sur des propriétés de la Ville selon les plans de l'ARTM. Les coûts d'acquisition sont réduits, voire annulés;
- Pour les autres emplacements de station ou pour disposer d'une plus grande flexibilité de localisation, la Ville a conclu des ententes avec les grands propriétaires de sites stratégiques près des stations projetées. Ces ententes prennent la forme de lettres d'engagement pour la densification de leurs propriétés et l'installation d'édicules avec l'arrivée du métro. Ici encore, les coûts d'acquisition sont réduits, voire annulés;
- Ensuite, les grandes aires vouées au stationnement à proximité des stations étant importantes. Elles constituent des sites faciles à redévelopper à des fins immobilières. Tous ces propriétaires ont déposé à la Ville de tels projets de redéveloppement à fins résidentielles ou économiques. Ces secteurs sont des milieux propices à générer des redevances de transport afin de couvrir une partie des coûts d'investissement par le gouvernement grâce à une disposition de la Loi sur l'ARTM;
- Dans le cadre de la révision de son schéma d'aménagement pour se conformer au nouveau Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM, la Ville est disposée à revoir à la hausse ses dispositions réglementaires sur la hauteur des immeubles advenant la mise en chantier du prolongement de la ligne orange du métro.

Sommairement, l'approche proposée par la Ville de Laval vise une réduction de plus de 20 % des coûts du projet de prolongement de la ligne orange du métro, soit une diminution des coûts d'acquisition de terrains (10 % ou plus du coût du projet) et la perception d'une redevance de transport (10 % ou plus du coût du projet).



Cabinet du maire de la Ville de Laval

Demande

La Ville souhaite que le gouvernement du Québec prévoie, à son budget 2026-2027, une somme afin que l'agence Mobilité Infra Québec (MIQ) réalise une étude pour actualiser le projet de référence produit par l'AMT. Ce document se basait sur des données d'achalandage de l'enquête Origine-Destination 2008. L'AMT avait réalisé de nombreuses études techniques qui sont encore pertinentes. La mise à jour de MIQ pourrait incorporer toutes les actions mises en place par la Ville de Laval afin de réduire les coûts d'acquisition de terrain et de générer des redevances de transport.

Habitation et logement social

Le territoire lavallois connaît une effervescence immobilière, mais les enjeux d'abordabilité affectent plus que jamais sa population, particulièrement la plus vulnérable, qui peine à se loger adéquatement. La Ville a déjà déployé des efforts considérables pour remédier à cette situation, et elle a pu bénéficier du soutien du gouvernement du Québec. Entre 2020 et 2024, plus de 1 000 logements sociaux et abordables ont été construits, comme en attestent les résultats du premier plan d'action en habitation de Laval. Pour les 4 prochaines années, la Ville souhaite que 2 000 autres puissent être construits.

Le projet de développement du Carré Laval représente une occasion unique de favoriser l'accès au logement abordable et social au centre-ville. Il est appelé à devenir un écoquartier exemplaire, conjuguant innovation, durabilité et vitalité urbaine, et il sera connecté à un réseau de transport en commun développé. La construction d'un bâtiment mutualisé pouvant accueillir plusieurs institutions d'enseignement et de recherche est finalement prévue.

La Société Angus accompagne la Ville pour la première phase du projet. Le financement sera déterminant, pour la poursuite de la mise en œuvre de ce projet.



Cabinet du maire de la Ville de Laval

Demande

La Ville réitère sa demande d'accélération des programmes pour les investissements importants pour la réfection et la mise à niveau des infrastructures municipales. Elle invite le gouvernement du Québec à poursuivre de façon soutenue et continue ses investissements en matière de logement social et abordable. La prévisibilité du financement est par ailleurs une condition indispensable à une planification efficace de son territoire. Elle appelle donc à la mise en place d'une programmation pluriannuelle qui lui permettra de mieux anticiper le déploiement des politiques publiques, et à ses partenaires d'accélérer et bonifier le développement résidentiel.

Du fait de l'ampleur des besoins, l'atteinte de ses objectifs communs passera nécessairement par une collaboration accrue entre les trois paliers de gouvernement supérieurs. La Ville insiste sur la nécessité de poursuivre les efforts d'arrimage des différents programmes et initiatives. Trop souvent, l'accumulation d'exigences divergentes entrave ou retarde la réalisation des projets et fragilise leurs promoteurs.

Plus précisément, la Ville demande au gouvernement de réserver 70 M\$ à la Société d'Habitation du Québec pour un prêt patient direct qui serait remboursé sur 10 ans, afin de soutenir le développement de la première phase de construction des logements sur le site.

Refuge d'urgence pour personnes en situation d'itinérance

À Laval, le nombre de personnes en situation d'itinérance a pratiquement doublé depuis 2019. Selon les données de nos services municipaux, cette hausse est de 136 % chez les hommes et de 103 % chez les femmes. Une augmentation du nombre de personnes âgées de 65 ans et plus a aussi été remarquée, de même que celui des demandeurs d'asile, chez les ressources locales, notamment le Café de rue et le Refuge d'urgence.

Rappelons que le Refuge d'urgence est aujourd'hui encore l'unique infrastructure à haut seuil d'acceptabilité pour les personnes en situation d'itinérance sur le territoire de Laval. Ce service existe depuis 2019, et il s'est développé rapidement en réponse à la crise amenée par la pandémie.



Cabinet du maire de la Ville de Laval

La Ville avait acquis et payé à 100 % le bâtiment patrimonial qui l'abrite, en concertation avec les acteurs et actrices du milieu. Il fonctionne grâce à une entente de prêt à usage (laquelle était prévue jusqu'en juin 2025) entre la Ville et le Réseau des Organismes et Intervenants en Itinérance de Laval (ROIL).

Connu sous le nom de Maison Saint-Joseph, ce bâtiment requiert toujours des travaux importants et nécessaires afin de ne pas devenir vétuste.

Demande

La Ville réitère sa demande de soutien financier au gouvernement du Québec pour que des travaux de maintien d'actifs soient effectués au bâtiment abritant le Refuge d'urgence. Un investissement total de 14 M\$ est nécessaire. La Ville est en mesure de financer le projet à 50 %, et elle demande au gouvernement d'offrir un financement à même hauteur.

Grand parc de conservation métropolitain de la Rivière-des-Mille-Îles

Le projet de refuge faunique, porté conjointement par 11 municipalités, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et l'organisme Éco-Nature, est en continuité. Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'accord Canada-Québec pour la mise en œuvre du Plan nature 2030. Il constituera un jalon majeur dans l'atteinte des objectifs de conservation de la biodiversité et de résilience des écosystèmes dans le sud du Québec. Le parc proposé deviendra l'un des plus grands territoires protégés de la grande région de Montréal : il s'étendra sur près de 5 000 hectares le long des 42 kilomètres de la rivière des Mille Îles.

Ce refuge faunique contribuera à la protection et à la restauration de la biodiversité, à l'amélioration de l'accès à la nature et à la lutte contre les changements climatiques. De plus, il permettra la préservation d'habitats rares et uniques, de soutenir plus de 85 espèces en situation précaire et d'assurer la pérennité des services écologiques indispensables au plus grand bassin de population du Québec.



Cabinet du maire de la Ville de Laval

Demande

En lien avec l'annonce des gouvernements du Canada et du Québec, en mars 2025, de la signature d'un accord historique pour la protection et la conservation de la nature où figure l'objectif de créer et d'élargir des aires protégées et conservées ainsi que l'accélération de la conservation des milieux naturels en terres privées dans le sud du Québec, notamment par la mise en place de projets de parcs urbains, la Ville sollicite votre appui en vue de conclure une entente financière et donner suite aux échanges des derniers mois.

La Ville souhaiterait également discuter prochainement de la possible utilisation des sommes prévues à la transition écologique pour soutenir les investissements municipaux dans la résilience des bâtiments et des infrastructures. Elle pourrait par exemple s'inspirer de ce qui a été fait avec le Plan climat en 2023 à Laval, en lançant une initiative à grande visibilité pour votre gouvernement.

La Ville de Laval réitère son engagement envers le gouvernement du Québec, dans la continuité de leurs partenariats. Elle est assurée que les projets présentés auraient des répercussions tangibles et positives en matière de développement social et économique. C'est dans un sincère esprit de collaboration qu'elle demande que les intérêts des Lavalloises et Lavallois sont tenus en compte dans le processus de préparation du budget 2026-2027.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.

Stéphane Boyer
Maire de la Ville de Laval

Copie conforme :

M. Christopher Skeete, ministre Relations internationales et de la Francophonie,
ministre responsable de la région de Laval, député de Sainte-Rose
M. Benoit Collette, directeur général de la Ville de Laval