

BRIEFING TECHNIQUE

*Loi de 2025 pour  
protéger l'Ontario en  
construisant plus  
rapidement et plus  
efficacement*



# Table des matières

**3**

Protéger l'Ontario en construisant plus rapidement et plus efficacement

---

**4**

Accélérer l'aménagement de l'infrastructure provinciale et du transport en commun

---

**6**

Permettre aux autorités d'accélérer la délivrance de permis de transports et harmoniser les normes de construction routière

---

**8**

Rationaliser et normaliser les processus d'aménagement municipal et le cadre des redevances d'aménagement

---

**14**

Rationaliser et normaliser le cadre des redevances d'aménagement

---

Si vous avez besoin de ces informations dans un autre format, veuillez communiquer avec [mma.media@ontario.ca](mailto:mma.media@ontario.ca)

# Protéger l'Ontario en construisant plus rapidement et plus efficacement

La Loi de 2025 pour protéger l'Ontario en construisant plus rapidement et plus efficacement, si elle est adoptée, éliminerait les obstacles à la construction inutiles, afin que l'Ontario puisse accélérer la mise en chantier de projets vitaux et protéger les travailleurs ontariens en cette période d'augmentation des tarifs douaniers américains. Cet ensemble de mesures comprend des initiatives législatives et connexes visant à stimuler la croissance, à créer des conditions propices à l'investissement, à ouvrir de nouveaux marchés et à créer des emplois bien rémunérés. Ces mesures constituent la prochaine étape du plan du gouvernement visant à protéger l'Ontario en bâtiissant une économie plus forte et plus résiliente, capable d'affronter toutes les éventualités.

## Accélérer l'aménagement de l'infrastructure provinciale et du transport en commun

### Accélérer la réalisation des projets de transport en commun

- Les modifications proposées par le ministère des Transports à la Loi sur la construction plus rapide de transport en commun (LCPRTC) élargiraient la définition des projets de transport en commun prioritaires et les mesures de la LCPRTC à tous les projets de transport en commun provinciaux.

## Accélérer les projets communautaires axés sur le transport en commun

### Élargir la portée des projets communautaires axés sur le transport en commun et réduire les formalités administratives pour appuyer la prestation du programme

- L'Ontario propose de modifier la Loi de 2020 sur les collectivités axées sur le transport en commun afin de l'harmoniser avec les modifications similaires proposées à la Loi de 2020 sur la construction plus rapide de transport en commun, afin d'inclure les projets de transport en commun le long du réseau de métro GO et du système léger sur rail (SLR) comme projets de transport en commun prioritaires.

## Permettre aux autorités d'accélérer la délivrance de permis de transport

### Accélérer la construction de routes

- L'Ontario consultera les municipalités et les intervenants afin d'élaborer un cadre qui normalisera les spécifications et la conception de la construction de routes dans l'ensemble de la province. Cela accélérera la construction tout en réduisant les coûts.

### Accélérer les permis de gestion des couloirs

- En révisant le processus de délivrance des permis de gestion des couloirs du MTO, l'Ontario modernisera le processus d'approbation de la gestion des couloirs du MTO et accélérera l'examen et la délivrance des permis de gestion des couloirs routiers.

## Rationaliser et normaliser les processus d'aménagement municipal et le cadre des redevances d'aménagement

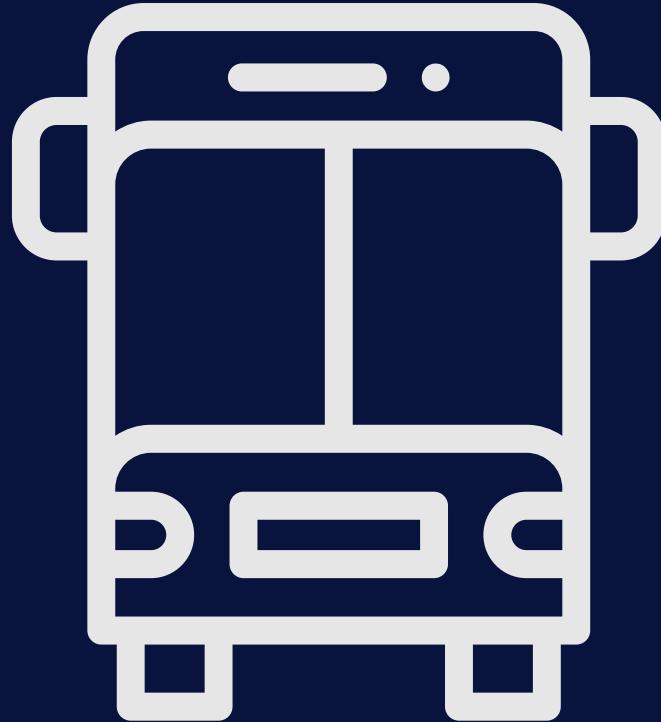
### Réduire les exigences municipales qui entravent la création de logements

- L'Ontario propose des mesures qui, si elles sont adoptées : préciseraient que les municipalités ne disposent pas de la compétence pour créer des exigences de construction pour les bâtiments; réduiraient la portée et les études que les municipalités peuvent exiger pour les nouveaux aménagements; autoriseraient certaines variations des règlements de zonage sans approbations supplémentaires; amélioreraient la normalisation, la prévisibilité et la transparence des redevances d'aménagement.

Face à l'incertitude économique, l'Ontario double son **plan de construction de 200 milliards de dollars** en proposant des modifications visant à faciliter et à accélérer la construction de nouveaux logements et d'infrastructure, comme le transport en commun, les routes ainsi que les réseaux d'aqueduc et d'égout. Cela aidera à protéger les emplois et les collectivités de l'Ontario en encourageant les nouveaux investissements, en créant des emplois et en augmentant la concurrence économique de l'Ontario.

# Accélérer l'aménagement de l'infrastructure provinciale et du transport en commun

L'Ontario accélère considérablement la réalisation d'importants projets de transport en commun en étendant les mesures de la *Loi de 2020 sur la construction plus rapide de transport en commun* à tous les projets de transport en commun provinciaux.



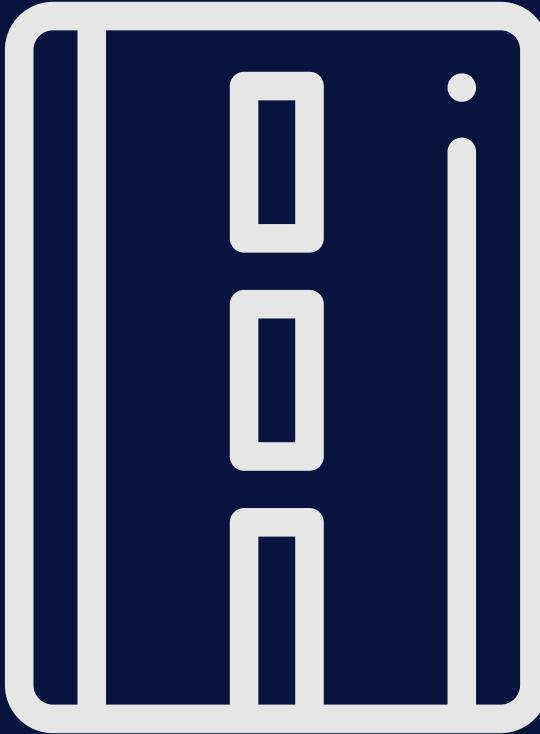
# Accélérer l'aménagement de l'infrastructure provinciale et du transport en commun

Initiative	État actuel	Etat futur
<b>Changements pour une réalisation plus rapide des projets de transport en commun</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La <i>Loi de 2020 sur la construction plus rapide de transport en commun</i> (LCPRTC) a été introduite afin de fournir à la province les outils nécessaires pour accélérer les projets de transport en commun prioritaires prescrits par voie réglementaire.</li> <li>Il existe <b>actuellement des difficultés à respecter les calendriers des projets, des problèmes d'accès aux terres et des périodes d'approbation et de notification longues</b> qui empêchent l'accélération de la construction de transports en commun.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sur réception de la sanction royale, une LCPRTC modifiée et la <i>Loi de 2006 sur Metrolinx</i> permettraient de :           <ul style="list-style-type: none"> <li>Élargir l'applicabilité des mesures de la LCPRTC à <b>tous les projets de transport en commun provinciaux</b> sans avoir à prescrire des projets par voie réglementaire;</li> <li>Conférer au ministre des Transports, par l'entremise d'une modification à la <i>Loi sur Metrolinx</i>, le pouvoir de demander aux municipalités ou aux organismes municipaux des renseignements et des données nécessaires pour appuyer les projets provinciaux de transport en commun ou les projets communautaires axés sur le transport en commun.</li> </ul> </li> </ul>
<b>Accélérer les projets communautaires axés sur le transport en commun</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le pouvoir de prendre les arrêtés de zonage ministériels (AZM) nécessaires pour garantir la certitude dans les questions d'aménagement du territoire touchant les projets communautaires axés sur le transport en commun est actuellement assumé par le ministre des Affaires municipales et du Logement, répartissant la responsabilité des produits livrables entre les ministères.</li> <li>La définition actuelle des projets communautaires axés sur le transport en commun est étroitement liée à celle des projets de transport en commun prioritaires et ne couvre donc pas, par exemple, le réseau GO plus large.</li> <li>L'approbation d'un décret est requise pour conclure des accords auxiliaires pour des projets communautaires axés sur le transport en commun, ce qui peut ralentir l'exécution.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En confiant ce pouvoir à la ministre de l'Infrastructure, <b>le pouvoir de décision serait mieux harmonisé avec le ministre responsable du programme de projets communautaires axés sur le transport en commun</b>;</li> <li>Modifier la <i>Loi de 2020 sur les collectivités axées sur le transport en commun</i> afin de l'harmoniser avec les modifications similaires proposées à la <i>Loi de 2020 sur la construction plus rapide de transport en commun</i>, ce qui comprendra des projets sur les lignes GO et du SLR et permettra <b>une application plus large de la désignation de terres pour des projets communautaires axés sur le transport en commun</b>.</li> <li>Modifier la <i>Loi de 2020 sur les collectivités axées sur le transport en commun</i> afin d'exempter les accords auxiliaires pour des projets communautaires axés sur le transport en commun de l'approbation d'un décret.</li> </ul>
<b>Accélérer la réalisation des projets financés par la province</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La <i>Loi de 2011 sur le ministère de l'Infrastructure</i> a été introduite afin de fournir la portée des travaux qui relèveraient de la compétence et des pouvoirs du ministère pour accélérer et exécuter les projets d'infrastructure gouvernementaux.</li> <li>Il y a <b>actuellement des difficultés à respecter les calendriers des projets, ce qui entraîne des retards coûteux dans le respect des délais de réalisation des projets</b>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La modification de la <i>Loi sur le ministère de l'Infrastructure</i>, sur réception de la sanction royale, donnerait au ministre le pouvoir de demander à une municipalité ou à un organisme municipal les renseignements et les données nécessaires pour appuyer des projets d'infrastructure financés en tout ou en partie par la province.</li> </ul>

## **Permettre aux autorités d'accélérer la délivrance de permis de transports et harmoniser les normes de construction routière**

L'Ontario examine les processus et les normes de délivrance de permis de gestion des couloirs du MTO afin de confirmer que ceux-ci sont conformes aux politiques gouvernementales.

L'Ontario cherche également à normaliser les normes de construction routière dans toute la province et à consulter les municipalités et les intervenants de l'industrie au sujet des normes de construction routière.



# Permettre aux autorités d'accélérer la délivrance de permis de transports et harmoniser les normes de construction routière

Initiative	Etat actuel	Etat futur
<b>Examiner les processus et les normes de délivrance des permis de gestion des couloirs</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>La <i>Loi sur l'aménagement des voies publiques et des transports en commun</i> (LAVPTC) régit la protection et la gestion des couloirs routiers provinciaux.</li><li>Les exigences, les normes et les processus de gestion des couloirs du MTO sont basés sur une approche équilibrée fondée sur les risques qui accorde la priorité à la sécurité publique, à la mobilité et à la protection en fonction des besoins futurs en matière de couloirs routiers. Les normes et les processus entrent parfois en conflit avec les préférences d'un promoteur concernant les aménagements proposés.</li><li>Environ 2 à 3 % des 2 000 propositions d'aménagement traitées annuellement sont transmises au niveau supérieur à l'interne, car les préférences du promoteur entrent en conflit avec les normes du ministère, et une solution mutuellement acceptable est difficile à atteindre. Dans ces cas, les périodes de résolution de dossiers sont prolongées et les projets peuvent être retardés.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Le MTO entreprendra un examen du processus et des normes actuels de gestion des couloirs. Le but de l'examen est de confirmer que les processus et les normes sont harmonisés avec les priorités du gouvernement et les politiques connexes. Le ministère présentera des options et des recommandations, notamment sur les normes de retrait des couloirs routiers, les permis de construction et d'utilisation des terres, les permis d'empiètement et les permis de gestion de l'accès, ainsi qu'un plan de mise en œuvre proposé d'ici la fin du mois de juillet 2025.</li></ul>
<b>Harmonisation des normes de construction routière</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>L'industrie de la construction routière a plaidé en faveur de l'harmonisation de certaines normes de construction routière qui peuvent différer au sein des 444 municipalités de l'Ontario.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Le MTO consultera les municipalités et les intervenants d'ici l'automne 2025 au sujet d'un cadre permettant une meilleure harmonisation et une gouvernance clarifiée des normes municipales, ce qui entraînera des économies grâce à une conception et à un examen technique plus efficaces, à une plus grande efficacité de la construction et à des processus d'approvisionnement rationalisés.</li></ul>

## Rationaliser et normaliser les processus d'aménagement municipal et le cadre des redevances d'aménagement

L'Ontario propose de réduire les formalités administratives et les exigences municipales qui entravent la création de logements, afin d'accroître la responsabilité et d'encourager l'innovation.



# Rationaliser les processus d'aménagement municipal

Initiative	Etat actuel	Etat futur
<b>Veiller à ce que les municipalités respectent les règles du Code du bâtiment</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La <i>Loi sur le code du bâtiment</i> exige que les municipalités respectent les normes provinciales énoncées dans le Code, et elles ne peuvent pas adopter de règlements administratifs concernant la construction de bâtiments.</li> <li>Cependant, malgré cela, les constructeurs doivent se conformer à des exigences de construction différentes selon l'emplacement du projet et les préférences municipales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Même ensemble de règles pour tout l'Ontario.</li> <li>Préciser que les municipalités n'ont pas le pouvoir d'exiger leurs propres normes uniques au-delà du Code du bâtiment, contribuant ainsi à assurer l'uniformité, à réduire les coûts et à accroître l'uniformité des normes techniques pour les constructeurs.</li> <li>Ces modifications permettraient de normaliser les exigences de construction, ce qui entraînerait des approbations plus rapides et une réduction des coûts pour contribuer à accélérer la construction de plus de logements. Cela éviterait également aux promoteurs de devoir revoir la conception de leurs produits et de leurs modèles d'une région à l'autre, leur permettant ainsi d'économiser du temps et de l'argent.</li> </ul>
<b>Exigences en matière d'études et professionnels certifiés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>À l'heure actuelle, la portée, le type et le nombre d'études requises pour les demandes d'aménagement sont incohérents dans l'ensemble de l'Ontario. Les municipalités exigent actuellement diverses études et divers rapports qui ne figurent pas dans leurs plans officiels. Ces exigences ne sont pas uniformes d'une région à l'autre, ce qui entraîne des retards et des complications dans le processus de demande.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grâce aux modifications législatives apportées à la <i>Loi sur l'aménagement du territoire</i> et à la <i>Loi de 2006 sur la cité de Toronto</i>, en vigueur sur réception de la sanction royale, les municipalités n'auraient plus la capacité d'exiger de nouvelles études ou de nouveaux rapports d'application complets au-delà de ce qui est actuellement indiqué dans leurs plans officiels, sauf si le MAML approuve de nouvelles exigences.</li> <li>De plus, le MAML aurait le pouvoir réglementaire de créer des règles pour : <ul style="list-style-type: none"> <li>Dresser la liste des sujets qui ne peuvent pas être exigés pour qu'une application soit complète;</li> <li>Spécifier les seuls études qui peuvent être requises pour qu'une application soit complète;</li> <li>Exiger des municipalités qu'elles acceptent les études de professionnels certifiés.</li> </ul> </li> <li>Cela créera des exigences plus uniformes et prévisibles dans toutes les municipalités.</li> </ul>
<b>Dérogations de plein droit aux exigences en matière de retrait (dérogations mineures)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une dérogation mineure est un petit changement par rapport à un règlement de zonage. Actuellement, l'approbation d'une dérogation mineure peut seulement être donnée par un comité de règlement qui doit tenir compte de quatre tests pour prendre sa décision – soit que la dérogation : 1) est mineure; 2) répond à l'intention du plan officiel; 3) répond à l'intention du règlement de zonage; 4) est souhaitable pour l'aménagement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grâce à une modification à la <i>Loi sur l'aménagement du territoire</i> qui entrerait en vigueur sur réception de la sanction royale, le MAML disposerait du pouvoir réglementaire pour permettre que des modifications soient autorisées « de plein droit » si une proposition respecte un pourcentage prescrit (p. ex. 10 %) des exigences en matière de retrait pour des terrains spécifiés (p. ex. terrains résidentiels urbains). La nécessité de soumettre des demandes d'aménagement pour des dérogations mineures, de rationaliser les processus et de réduction des obstacles à l'aménagement sera donc réduite. Le ministère disposerait de souplesse pour rajuster les taux à l'avenir. La mesure réduirait les formalités administratives et éliminerait les obstacles à l'accélération de la construction de logements et des rénovations. Les frais pour une demande de dérogation mineure peuvent mener à des économies d'environ 1 000 \$ à 5 000 \$ par aménagement et peuvent permettre d'éliminer entre 12 et 15 mois dans la durée d'un projet d'aménagement.</li> </ul>

# Rationaliser les processus d'aménagement municipal

Initiative	État actuel	Etat futur
<b>Arrêtés de zonage ministériels</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les AZM sont utilisés pour accélérer les projets d'aménagement en Ontario, contournant souvent les décisions municipales en matière de zonage. Cela a suscité des inquiétudes quant à la transparence et aux répercussions environnementales. Le vérificateur général, les promoteurs, les municipalités et les intervenants ont recommandé que le ministre ait le pouvoir d'assujettir les AZM au respect de conditions.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grâce aux modifications législatives à la <i>Loi sur l'aménagement du territoire</i> qui entreraient en vigueur sur réception de la sanction royale, le ministre aurait le pouvoir d'imposer des conditions qui doivent être remplies avant qu'une utilisation permise par un AZM entre en vigueur. Ces conditions pourraient comprendre des mesures à l'intention des municipalités ou des promoteurs, contribuant à améliorer la responsabilité et à assurer que les projets atteignent les objectifs provinciaux.</li> </ul>
<b>Rationaliser les approbations d'aménagement pour les écoles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>À l'heure actuelle, l'installation de salles de classe portables sur des sites d'écoles publiques qui existaient après 2007 peut être assujettie à la réglementation du plan d'implantation en vertu de la <i>Loi sur l'aménagement du territoire</i> et de la <i>Loi de 2006 sur la cité de Toronto</i>. Les intervenants en éducation, notamment les conseils scolaires, ont indiqué qu'il s'agissait d'un obstacle à la planification de la capacité scolaire.</li> <li>Les conseils scolaires ont noté que les règlements municipaux de zonage ne sont généralement pas permissifs, ce qui rallonge le processus pour les nouvelles écoles.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduire les obstacles et la durée des approbations pour que les conseils scolaires augmentent leur capacité, grâce à des modifications à la <i>Loi sur l'aménagement du territoire</i> et à la <i>Loi de 2006 sur la cité de Toronto</i>, afin de permettre que l'installation de salles de classe portables sur tous les sites scolaires soit exemptée de la réglementation du plan d'implantation;</li> <li>Modifier la <i>Loi sur l'aménagement du territoire</i> afin d'autoriser expressément la création d'écoles financées par les deniers publics (de la maternelle à la 12<sup>e</sup> année) et de services de garde associés sur les terrains urbains zonés à des fins résidentielles.</li> </ul>
<b>Rationaliser les approbations pour les matériaux de construction</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>À l'heure actuelle, une approbation provinciale secondaire pour les produits de construction innovants par le biais d'une décision du ministre est requise, même si elle a déjà été évaluée par l'organisme fédéral, le Centre canadien de matériaux de construction.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les modifications législatives et réglementaires apportées à la <i>Loi sur le code du bâtiment</i> et au Code du bâtiment 2024 pour éliminer la nécessité d'une approbation provinciale secondaire accéléreraient le processus. Les fabricants auraient une approbation de moins à obtenir, simplifiant ainsi les approbations et offrant un accès précoce au marché de la construction de l'Ontario.</li> <li>Les fabricants pourraient économiser jusqu'à 800 \$ en frais liés aux demandes et accéder au marché ontarien environ 90 jours plus tôt dans le processus.</li> </ul>
<b>Traitement préférentiel pour les fabricants canadiens</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les fabricants doivent demander une autorisation à la Commission d'évaluation des matériaux de construction (CEMC) pour leur produit de construction innovant (p. ex. les barres d'armature en fibre de verre, qui sont connues pour avoir les mêmes performances que les barres d'armature en acier, mais à la moitié du coût) avant qu'il puisse être utilisé en Ontario. Les demandeurs paient des frais de 11 000 \$ + taxes, soit un total d'environ 12 000 \$.</li> <li>Les demandeurs canadiens ne sont pas avantageés par rapport aux demandeurs internationaux dans ce processus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Par le biais d'un règlement du ministre, le MAML modifierait le Code du bâtiment 2024 afin d'éliminer les frais liés aux demandes pour les fabricants canadiens. Le MAML travaillera avec le ministère du Développement économique, de la Création d'emplois et du Commerce ainsi que la CEMC afin d'explorer les possibilités de donner la priorité aux fabricants canadiens.</li> <li>Cela aurait des répercussions positives sur l'offre, l'innovation et la croissance économique du pays.</li> <li>L'élimination des frais de la CEMC permettrait aux fabricants de matériaux de construction innovants d'économiser environ 12 000 \$.</li> </ul>

# Rationaliser les processus d'aménagement municipal

Initiative	État actuel	Etat futur
Zonage d'inclusion (ZI)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le ZI a été autorisé en Ontario en 2018 en vertu de la <i>Loi sur l'aménagement du territoire</i> et d'un règlement connexe (Règl. de l'Ont. 232/18) comme moyen pour les municipalités d'exiger des logements abordables dans les aménagements (de 10 logements ou plus).</li> <li>Le ZI ne peut être utilisé que dans les zones protégées de grande station de transport en commun (ZPGSTC), dans une zone du système de délivrance de permis de planification communautaire ordonnée par le ministre, ou dans une municipalité prescrite par le ministre.</li> <li>À l'heure actuelle, les municipalités peuvent établir des taux d'unités à réservé (nombre d'unités) et des périodes d'abordabilité (durée pendant laquelle les unités doivent être abordables) à leur discrétion, pourvu qu'elles réalisent d'abord un rapport d'évaluation et une étude économique.</li> <li>Les changements économiques récents ont déjà eu des répercussions sur le secteur de la construction individuelle. Si les exigences en matière de ZI sont trop élevées, cela risque de freiner l'aménagement à la fois des unités du marché et des unités de ZI abordables, conduisant à une baisse globale du nombre de mises en chantier.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grâce à des modifications au règlement sur le ZI du ministre, le MAML établirait un taux d'unités à réservé maximal de 5 % et une période d'abordabilité maximale de 25 ans dans les ZPGSTC.</li> <li>Cette modification permettrait de s'assurer que le ZI n'empêche pas les projets de logement de se poursuivre en raison des conditions du marché et de la viabilité économique.</li> <li>La modélisation économique a démontré que le plafonnement du ZI à 5 % pourrait permettre à un plus grand nombre de projets d'être viables dans les conditions actuelles du marché. Ce pourcentage pourrait être ajusté en fonction des conditions du marché à l'avenir.</li> </ul>
Tests de politiques provinciales	<ul style="list-style-type: none"> <li>En vertu du système actuel, à l'extérieur de la zone de la ceinture de verdure, les arrêtés de zonage ministériels ne sont pas tenus d'être conformes aux politiques provinciales. Toutefois, les décisions relatives aux plans officiels et certains arrêtés ministériels doivent être conformes à la Déclaration provinciale sur la planification et aux plans provinciaux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le MAML mènerait des consultations sur les occasions de rendre les tests de politiques provinciales inapplicables à l'égard de toutes les décisions du ministre en vertu de la <i>Loi sur l'aménagement du territoire</i> (p. ex. l'approbation des plans officiels des municipalités), au cas par cas, pour établir les priorités.</li> <li>Cette réforme pourrait favoriser une plus grande souplesse du ministre dans la prise de décisions, permettant ainsi la prise de décisions plus rapide et potentiellement stratégiques visant à accroître l'offre de logements. Elle ne serait pas destinée à un usage courant et généralisé. Un cadre de contrôle transparent et responsable serait mis au point pour appuyer la mise en œuvre.</li> </ul>
Rationaliser les plans officiels	<ul style="list-style-type: none"> <li>Des préoccupations ont été soulevées quant au fait que les plans officiels des municipalités sont devenus des documents de planification longs, compliqués et très restrictifs qui prennent plusieurs années à préparer et à mettre à jour.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le MAML consulterait les municipalités sur les modifications législatives et réglementaires proposées nécessaires pour établir des désignations d'utilisation des terres simplifiées, normalisées et inclusives avec plus d'utilisations permises. Cela rendrait le processus plus prévisible et plus rapide pour les promoteurs et les approuveurs, en particulier si la mesure était associée à une transition vers un système de zonage fondé sur les permis.</li> </ul>

# Rationaliser les processus d'aménagement municipal

Initiative	État actuel	Etat futur
<b>Mises à jour démographiques des plans officiels</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Les prévisions récentes du MFO indiquent que certaines régions connaîtront une croissance plus élevée que prévu. Le MAML a évalué que certains des 50 plans officiels (PO) des grandes municipalités à croissance rapide sont désuets ou mal harmonisés avec les nouvelles projections.</li><li>Les lignes directrices provinciales en matière de planification de la croissance n'ont pas été mises à jour depuis 1995.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Entreprendre des activités de sensibilisation ciblées auprès des municipalités où l'on prévoit une croissance démographique dépassant les estimations précédentes dans leurs plans officiels (PO) actuels.</li><li>Exiger que ces municipalités mettent à jour leurs plans afin de les harmoniser avec les prévisions démographiques d'octobre 2024 du ministère des Finances ou sur les prévisions des municipalités de palier supérieur approuvées, selon les prévisions qui sont les plus élevées. Les mises à jour seraient éclairées par les directives provinciales mises à jour en matière de planification de la croissance (c.-à-d. la ligne directrice sur la méthode d'établissement des prévisions [LDMEP]).</li><li>La LDMEP fait actuellement l'objet d'une première mise à jour depuis 1995. La LDMEP joue un rôle essentiel en aidant les municipalités à planifier leur croissance d'une manière qui est conforme aux priorités provinciales.</li><li>Grâce à cette mesure, les municipalités disposeront de PO actualisés qui reflètent les projections démographiques actuelles, ce qui permettra de mieux planifier la croissance future.</li></ul>
<b>Solutions informatiques liées à l'aménagement du territoire, aux données et au code du bâtiment</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Il n'existe actuellement aucun système provincial de TI/données sur l'utilisation des terres lorsqu'une municipalité détient le pouvoir d'approbation.</li><li>Le Code du bâtiment n'est actuellement pas numérisé, de sorte que son utilité pour accélérer les demandes de permis est limitée.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Le MAML explorerait la normalisation du suivi des données municipales dans les domaines de l'aménagement du territoire, du code du bâtiment et des demandes de permis, et tirerait parti de la technologie (p. ex. intelligence artificielle, numérisation améliorée du Code du bâtiment) pour mieux automatiser les processus d'aménagement et de délivrance de permis et améliorer la transparence. Le ministère publierait également des données municipales d'aménagement du territoire sur une page Web de l'Ontario.</li></ul>
<b>Offrir des options de conception et de construction plus souples pour les maisons de ville de quatre étages</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Actuellement, les maisons en rangée de quatre étages sont permises en vertu du Code du bâtiment et du Code de prévention des incendies de l'Ontario, mais elles nécessitent souvent le recours à des solutions de rechange, semblables à une approche personnalisée et ciblée, aux fins d'approbation. Ce processus peut être complexe et coûteux, ce qui a une incidence sur la viabilité économique de tels projets.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Les consultations porteront sur la question de savoir si les modifications au Code du bâtiment et au Code de prévention des incendies de l'Ontario pourraient améliorer la viabilité économique des maisons de ville individuelles de quatre étages, associées à un ensemble ciblé de mesures compensatoires pour les exigences en matière de sécurité-incendie et de sécurité des personnes.</li><li>Ces modifications pourraient permettre d'aménager des maisons avec plus de surface habitable ou de chambres à coucher sur une plus petite superficie au sol, ainsi que des exigences de construction plus prévisibles et transparentes. Cela pourrait améliorer la viabilité économique de ces projets pour favoriser davantage le développement, contribuant ainsi à la création d'habitations de taille familiale.</li></ul>

# Rationaliser les processus d'aménagement municipal

Initiative	Etat actuel	Etat futur
<p><b>Rationaliser l'aménagement des systèmes d'eau et d'égout collectifs ainsi que les autorisations pour les installations de traitement de l'eau distribuées et modulaires « hors réseau »</b></p>	<p><b>Systèmes d'eau et d'égout collectifs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La loi exige l'accord de la municipalité pour la construction de systèmes d'eau et d'égouts collectifs. Ces systèmes sont construits et exploités par des propriétaires privés dans des aménagements à faible densité et ne sont pas liés au réseau municipal d'aqueduc et d'égout. À l'heure actuelle, il n'existe pas de processus uniforme pour obtenir l'accord de la municipalité et il peut y avoir des obstacles à l'obtention de cet accord (p. ex. coûts d'exploitation, atteinte à l'environnement résultant d'une défaillance de l'exploitant ou du système). Au-delà de l'utilisation de revenus autonomes (p. ex. impôts fonciers), certaines municipalités (petites et rurales) disposent de peu de ressources pour atténuer les risques potentiels.</li> </ul> <p><b>Installations modulaires de traitement de l'eau « hors réseau »</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Explorer les installations modulaires de traitement de l'eau « hors réseau » (y compris celles financées par le promoteur) en tant qu'outil potentiel pour aider les collectivités rurales mal desservies en leur offrant des options peu coûteuses pour le traitement de l'eau et des eaux usées dans le cadre d'un système collectif.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les consultations examineront les approches possibles pour rationaliser les autorisations municipales pour les systèmes d'eau et d'égout collectifs et les installations modulaires de traitement de l'eau « hors réseau » afin de favoriser une plus grande adoption, le cas échéant, et de débloquer l'offre de logements dans les collectivités rurales mal desservies.</li> </ul>
<p><b>Explorer un modèle de services publics pour l'infrastructure d'eau et des eaux usées</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'accélération de l'offre de logements nécessite l'expansion de la capacité de l'infrastructure d'eau et des eaux usées dans toute la province.</li> <li>Les services municipaux d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées sont confrontés à des pressions liées au vieillissement de l'infrastructure et aux besoins de croissance.</li> <li>Comme indiqué par les Local Authority Services de l'Association of Municipalities of Ontario, les coûts de l'expansion ne sont généralement pas récupérés à partir des tarifs d'utilisation des services d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées. Dans les municipalités qui perçoivent des redevances d'aménagement. Ces redevances servent à financer l'infrastructure liée à la croissance.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La province étudie l'utilisation d'un modèle de services publics (p. ex. la création d'un nouveau type de sociétés de services municipaux) pour l'approvisionnement en eau et le traitement des eaux usées afin de permettre l'expansion de l'infrastructure. Les modifications ciblées apportées au modèle actuel de société de services municipaux pourraient comprendre : <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Gouvernance</b> : Nommer un conseil d'administration de la société de services municipaux fondé sur les compétences et doté d'une représentation municipale afin de permettre une prise de décision rapide et efficace.</li> <li><b>Finances</b> : Accès à des possibilités de financement favorables pour les sociétés de services municipaux afin de payer les investissements liés à l'approvisionnement en eau et au traitement des eaux usées.</li> </ul> </li> <li>Les systèmes d'eau et d'égout resteraient la propriété de l'État.</li> </ul>

## Rationaliser et normaliser le cadre des redevances d'aménagement

L'Ontario propose de simplifier et de normaliser les redevances d'aménagement et de collaborer avec les municipalités pour réduire les redevances qui peuvent augmenter le coût d'un nouveau logement.

La majorité des modifications proposées sont fondées sur les commentaires des secteurs municipal et du bâtiment. Si elles sont adoptées, un grand nombre des modifications proposées nécessiteront des règlements d'application qui feront l'objet d'une consultation par la province.



# Rationaliser et normaliser le cadre des redevances d'aménagement

Initiative	État actuel	État futur
<b>Donner le pouvoir réglementaire de fusionner les catégories de services de redevances d'aménagement lors de l'octroi d'un crédit</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>En vertu de la <i>Loi de 1997 sur les redevances d'aménagement</i>, les constructeurs peuvent récupérer les coûts des infrastructures admissibles qu'ils construisent sous la forme d'un crédit à utiliser pour les redevances d'aménagement à payer.</li><li>Toutefois, à moins que la municipalité n'accorde une exemption par le biais d'un accord, ces crédits ne peuvent être utilisés que pour des redevances d'aménagement pour le même service (par exemple, les crédits de redevances d'aménagement pour l'infrastructure routière ne peuvent être appliqués qu'à des redevances d'aménagement routier).</li><li>Cette structure actuelle limite le montant de crédit en redevances d'aménagement que les promoteurs peuvent recevoir en remboursement pour les travaux effectués.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Une proposition de modification législative donnerait à la province le pouvoir réglementaire de fusionner des catégories de services connexes aux fins de l'octroi de crédits pour les redevances d'aménagement (par exemple, les crédits pour les routes pourraient être appliqués aux redevances d'aménagement pour les transports en commun).</li><li>Si une réglementation est adoptée, elle permettrait aux promoteurs de recevoir des crédits pour les travaux qu'ils effectuent dans un plus grand nombre de catégories. Cela permettrait également d'améliorer la cohérence avec les plans municipaux, comme les plans directeurs en matière de transport.</li><li>Cette proposition a été faite par l'association des municipalités de l'Ontario et l'Ontario Home Builders' Association (OHBA).</li></ul>
<b>Allouer un pouvoir réglementaire pour statuer sur la définition d'un service local</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Les services locaux sont des infrastructures qu'une municipalité peut demander à un promoteur de construire, comme condition à son aménagement. Ceux-ci peuvent être aménagés et/ou payés par le promoteur.</li><li>La <i>Loi de 1997 sur les redevances d'aménagement</i> interdit aux municipalités de prélever des redevances d'aménagement sur les « services locaux », mais la loi ne donne aucune définition des « services locaux ».</li><li>Cette absence de définition a donné lieu à des litiges entre les municipalités et les promoteurs sur la nature des infrastructures considérées comme des services locaux.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Une proposition de modification législative donnerait à la province le pouvoir réglementaire de définir les services locaux afin d'aider à normaliser les services d'infrastructure couverts par les politiques municipales d'infrastructure de services locaux par rapport aux services d'infrastructure couverts par les redevances d'aménagement.</li><li>Cela permettrait de réduire les litiges entre les promoteurs et les municipalités, qui entraînent des retards dans la construction de logements et d'autres aménagements.</li><li>Cette proposition a été faite par l'association des municipalités de l'Ontario et l'Ontario Home Builders' Association (OHBA).</li></ul>

# Rationaliser et normaliser le cadre des redevances d'aménagement

Initiative	État actuel	État futur
<b>Reporter le paiement des redevances d'aménagement pour tous les aménagements résidentiels</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En vertu de la <i>Loi de 1997 sur les redevances d'aménagement</i>, seuls les logements locatifs et les aménagements institutionnels (par exemple, les maisons de retraite) font l'objet d'un report de paiement obligatoire.</li> <li>Pour les aménagements soumis aux dispositions relatives au report des redevances d'aménagement, les redevances d'aménagement sont payées en versements annuels à partir de l'occupation du bâtiment, plutôt qu'au moment de la délivrance du permis de construction municipal. Cela offre une plus grande flexibilité de trésorerie pour ces aménagements, car ils paient leurs redevances d'aménagement beaucoup plus tard dans le processus d'approbation.</li> <li>Les municipalités peuvent facturer des intérêts sur les redevances d'aménagement différées pour aider à compenser les recettes différées.</li> <li>Les aménagements résidentiels non locatifs paient généralement les redevances d'aménagement au moment de la délivrance du permis de construction et ne bénéficient pas des dispositions actuelles de report des redevances d'aménagement.</li> <li>Le <i>Code du bâtiment</i> n'exige un permis d'occuper (PO) que pour certains aménagements résidentiels pour lesquels les promoteurs souhaitent que l'occupation commence avant l'achèvement de la construction. Pour obtenir un PO, le Code exige que les promoteurs respectent certaines normes de santé et de sécurité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Un constructeur peut choisir de différer le paiement des redevances d'aménagement pour tout aménagement résidentiel, de la délivrance du permis de construction jusqu'à l'occupation du bâtiment, afin de bénéficier d'une plus grande souplesse en matière de trésorerie.</li> <li>Si un aménagement résidentiel n'est pas soumis à un permis d'occuper, une municipalité peut exiger une garantie financière (par exemple, une lettre de crédit) pour assurer le paiement des redevances d'aménagement au moment de la construction. Les municipalités ne pourraient pas facturer d'intérêts sur les paiements différés en vertu de la loi.</li> <li>Le pouvoir réglementaire proposé permettrait au gouvernement de prescrire les instruments (c'est-à-dire les titres financiers) qu'une municipalité pourrait exiger pour garantir le paiement des redevances d'aménagement.</li> <li>Dans un souci de cohérence entre tous les types d'aménagements soumis aux dispositions de report des redevances d'aménagement, il est proposé que les paiements d'intérêts soient également supprimés du report existant pour les aménagements locatifs et les aménagements institutionnels. <ul style="list-style-type: none"> <li>Par exemple, dans une grande municipalité du Centre de l'Ontario, cela pourrait réduire les coûts d'aménagement des logements locatifs d'environ 11 %.</li> </ul> </li> <li>Cette proposition était une recommandation du rapport <i>Mississauga's Partners in Homebuilding: Mayor's Housing Task Force Report</i> (anglais seulement).</li> </ul>
<b>Permettre aux statuts d'être modifiés pour réduire les taux de redevances d'aménagement sans certaines exigences procédurales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Si une municipalité souhaite modifier son règlement sur les redevances d'aménagement afin d'exempter les nouveaux aménagements des augmentations dues à l'indexation prévue des taux, d'introduire des exemptions ou des réductions, ou d'introduire un échelonnement annuel des taux, la municipalité devra entreprendre des démarches comme l'élaboration d'une nouvelle étude de base.</li> <li>Les études de base sur les redevances d'aménagement peuvent prendre jusqu'à un an et être assez coûteuses.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les municipalités seraient autorisées à apporter des modifications qui auraient pour seul effet de réduire les redevances d'aménagement sans avoir à modifier ou à entreprendre une nouvelle étude de base, à organiser des consultations publiques, etc. <ul style="list-style-type: none"> <li>Par exemple, les municipalités pourraient supprimer l'indexation annuelle, autoriser l'introduction annuelle des redevances d'aménagement et accorder des exemptions ou des réductions sans devoir suivre certaines procédures fastidieuses.</li> </ul> </li> <li>Cela permettrait de gagner du temps et d'améliorer la certitude liée aux coûts pour les nouveaux aménagements.</li> <li>Les économies potentielles varient en fonction de la taille de la municipalité, de la complexité du règlement de redevances d'aménagement et de la modification souhaitée. L'analyse d'une petite municipalité du Centre de l'Ontario a montré que les économies potentielles pouvaient atteindre 60 000 dollars et que le temps économisé en main-d'œuvre pouvait dépasser six mois.</li> <li>Cette proposition a été faite par la ville de Toronto</li> </ul>

# Rationaliser et normaliser le cadre des redevances d'aménagement

Initiative	État actuel	État futur
<b>Permettre l'utilisation de l'indice des prix de la construction de bâtiments non résidentiels (IPCBNR) pour London</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Actuellement, uniquement l'indice des prix de la construction de bâtiments non résidentiels de Statistique Canada pour Ottawa-Gatineau et pour Toronto peut servir aux fins de l'indexation des redevances d'aménagement.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Il est proposé que le nouvel indice des prix de la construction de bâtiments non résidentiels de Statistiques Canada pour London soit prescrit comme option supplémentaire aux fins de l'indexation des redevances d'aménagement.<ul style="list-style-type: none"><li>Cela permettrait aux municipalités du Sud-Ouest de l'Ontario qui ont recours à des redevances d'aménagement d'utiliser un indice qui reflète mieux leurs coûts (au lieu de l'indice de Toronto).</li></ul></li><li>Cette proposition s'aligne sur une demande de la ville de London à la province de fournir une souplesse adaptée à la réalité locale pour réduire les taux d'indexation de leurs règlements sur les redevances d'aménagement.</li></ul>
<b>Mettre en œuvre un pouvoir réglementaire permettant de fixer des limites aux dépenses en immobilisations récupérables</b>	<ul style="list-style-type: none"><li><i>La Loi de 1997 sur les redevances d'aménagement</i> énumère les dépenses en immobilisations admissibles, comme les terrains, les bâtiments et les équipements informatiques, qui peuvent être récupérés par le biais de redevances d'aménagement.</li><li>Actuellement, il y a un pouvoir réglementaire permettant de prescrire les services pour lesquels les terrains constituerait la seule dépense en immobilisations non admissible au titre des redevances d'aménagement.</li><li>Selon le rapport BILD/OHBA, bien que les coûts des terrains constituent une dépense raisonnable admissible pour les redevances d'aménagement, leurs valeurs admissibles estimées et incluses dans les études de base sur les redevances d'aménagement peuvent gonfler de manière significative les tarifs municipaux des redevances d'aménagement pour l'ensemble des services admissibles.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>La modification législative proposée créerait un pouvoir réglementaire permettant de fixer des limites et des exceptions aux dépenses en immobilisations admissibles, y compris les coûts des terrains.</li><li>Cette proposition contribuerait à rendre les coûts des redevances d'aménagement plus prévisibles pour l'ensemble des municipalités et des services faisant l'objet de redevances d'aménagement.</li><li>Cette proposition a été faite par l'association des municipalités de l'Ontario et l'Ontario Home Builders' Association.</li></ul>

# Rationaliser et normaliser le cadre des redevances d'aménagement

Initiative	État actuel	État futur
<b>Contribuer à permettre aux aménagements de bénéficier du taux le plus bas de redevances d'aménagement applicable</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Les taux de redevances d'aménagement sur un aménagement particulier sont gelés lorsqu'une demande de plan d'implantation ou de zonage est faite et sont généralement payables au moment de la délivrance du permis de construction à ce taux gelé, plus les intérêts municipaux.</li><li>Si un constructeur d'habitations obtient son permis de construction dans les 18 mois suivant l'approbation de la demande correspondante, il paie le taux de redevances d'aménagement gelé. Dans le cas contraire, il paie le taux de redevances d'aménagement en vigueur à ce moment-là.</li><li>Dans certains cas, au moment du paiement, le taux de redevances d'aménagement en vigueur peut être inférieur au taux gelé.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Un aménagement reçoit soit le taux de redevances d'aménagement gelé, soit un taux de redevances d'aménagement inférieur si les taux ont été réduits pendant la période de gel. Cela contribuera à créer une certaine prévisibilité.</li><li>À l'avenir, les aménagements dont les taux sont gelés pourraient bénéficier de ce changement, ce qui pourrait se traduire par une baisse de 45 000 dollars des frais de construction pour une maison unifamiliale, comme cela a été le cas dans la ville de Vaughan.</li></ul>
<b>Exempter les foyers de soins de longue durée des redevances d'aménagement municipales</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Les redevances d'aménagement payées par les foyers de soins de longue durée (entités à but non lucratif et à but lucratif) ne sont pas payées à la délivrance du permis de construction (comme c'est le cas pour la plupart des autres aménagements), mais sont reportées et payées en six versements annuels sur cinq ans à compter de la délivrance du permis d'occuper.</li><li>Les municipalités peuvent facturer à ces types d'aménagement des intérêts sur les montants reportés, ce qui peut augmenter davantage les coûts.</li><li>Toutefois, même si les foyers de SLD bénéficient du report de redevances d'aménagement existant, le paiement des redevances d'aménagement pour ces établissements peut constituer un obstacle financier à la construction de cette priorité provinciale.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Apporter une modification législative pour que les foyers de soins de longue durée soient exemptés des redevances d'aménagement municipales sur une base permanente.</li><li>Cette mesure éliminerait un obstacle financier pour les aménagements de foyers de SLD et pourrait inciter davantage de constructeurs à bâtir des foyers de SLD pour la population vieillissante de l'Ontario.</li><li>La suppression des frais d'aménagement contribuera à la réalisation de l'engagement pris par le gouvernement d'aménager 58 000 lits de SLD en supprimant des coûts qui peuvent s'élever à plus de 30 000 dollars par lit.</li></ul>

# Rationaliser et normaliser le cadre des redevances d'aménagement

Initiative	État actuel	État futur
<b>Prescrire des méthodologies pour calculer les avantages des nouvelles infrastructures pour les aménagements existants</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>En vertu de la <i>Loi de 1997 sur les redevances d'aménagement</i>, les municipalités sont tenues de déduire les coûts de la part des infrastructures qui profiterait aux aménagements existants du total des dépenses d'immobilisations qui peut être recouvrées par le biais des redevances d'aménagement.</li><li>Dans la détermination des redevances d'aménagement, la « portion dont tirerait avantage un aménagement existant » reflète la partie des coûts d'un aménagement qui est déduite des coûts totaux de l'aménagement pour tenir compte de la valeur que l'infrastructure apporte à ceux qui vivent déjà dans la région.</li><li>Cette déduction permet de s'assurer que les redevances d'aménagement sont utilisées pour couvrir les coûts directement imputables à la croissance.</li><li>Il n'existe pas de formule ou de définition cohérente pour calculer la portion dont tirerait avantage un aménagement existant dans la législation.<ul style="list-style-type: none"><li>Les calculs sont effectués à la discrétion des municipalités en fonction des circonstances locales.</li><li>La portion dont tirerait avantage un aménagement existant est généralement calculée en pourcentage du coût total de chaque aménagement ou élément d'infrastructure. Ce pourcentage reflète la proportion dont l'aménagement tire avantage.</li><li>La déduction de la portion dont tirerait avantage un aménagement existant réduit le montant des coûts d'infrastructure qui peut être récupéré sur les nouveaux aménagements par le biais des redevances d'aménagement.</li></ul></li><li>Il existe un pouvoir réglementaire permettant de prescrire des méthodes de calcul de l'avantage pour l'aménagement existant.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>En attendant les résultats des consultations avec le secteur de l'aménagement et les municipalités, le gouvernement pourrait prescrire une méthodologie, par le biais d'un règlement établi par le lieutenant-gouverneur en conseil, pour calculer les avantages conférés par les nouvelles infrastructures à l'aménagement existant.</li><li>Les constructeurs d'habitations bénéficieraient ainsi d'une meilleure compréhension et d'une plus grande certitude en matière de coûts. Les municipalités seraient aussi plus transparentes quant à la méthodologie utilisée pour déterminer leurs redevances d'aménagement.</li><li>Cette proposition a été faite par l'association des municipalités de l'Ontario et l'Ontario Home Builders' Association.</li></ul>

# Rationaliser et normaliser le cadre des redevances d'aménagement

Initiative	État actuel	État futur
<b>Transparence accrue grâce aux rapports annuels</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>En vertu de la <i>Loi de 2022 visant à accélérer la construction de plus de logements</i> (projet de loi 23), des modifications législatives ont été apportées pour exiger que les municipalités dépensent ou allouent 60 % de l'argent recueilli par l'entremise des redevances d'aménagement dans un fonds de réserve pour certains services (c.-à-d. l'eau, les eaux usées et les routes) au début de chaque année.</li><li>Les trésoriers municipaux doivent préparer chaque année un état financier rendant compte des fonds des redevances d'aménagement recueillis et en réserve.<ul style="list-style-type: none"><li>Cette déclaration doit être rendue publique sur le site Internet de la municipalité, si celle-ci en possède un.</li></ul></li><li>En outre, des modifications réglementaires ont été apportées pour exiger, à partir de 2023, que la déclaration indique si la municipalité prévoit d'engager les dépenses d'immobilisations prévues dans l'étude de base.<ul style="list-style-type: none"><li>Si ce n'est pas le cas, une estimation de l'écart prévu par rapport à cette projection doit être fournie, ainsi qu'une explication.</li></ul></li><li>Certains ont critiqué le fait que les renseignements relatifs à la collecte et à l'utilisation des redevances d'aménagement par les municipalités (par exemple, la déclaration annuelle du trésorier) ne sont pas facilement accessibles sur les sites Web des municipalités et sont difficiles à obtenir.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Modifier la réglementation afin d'étendre à tous les services (bibliothèques, pompiers, services policiers, garde d'enfants, etc.) l'exigence relative aux redevances d'aménagement selon laquelle les municipalités doivent dépenser ou allouer 60 % de l'argent à un fonds de réserve pour certains services (eau, eaux usées et routes) au début de chaque année; par exemple, les municipalités devraient dépenser ou allouer 60 % de l'argent d'un fonds de réserve pour les activités récréatives au début de chaque année.</li><li>Mener une consultation sur l'utilisation du pouvoir réglementaire déjà en place pour des exigences supplémentaires afin d'améliorer la transparence de l'information sur les redevances d'aménagement municipaux.</li><li>En outre, le ministère étudiera les modifications visant à normaliser les études de base des redevances d'aménagement et à améliorer l'accès du public aux déclarations annuelles des redevances d'aménagement des trésoriers municipaux, en s'appuyant sur une autorité existante.</li><li>Cela permettra d'accroître la transparence pour le public en ce qui concerne la collecte municipale et l'utilisation des redevances d'aménagement pour les investissements dans les infrastructures.</li></ul>