



Consultation sur les États généraux sur le coût et le financement des infrastructures municipales

MÉMOIRE

Déposé au ministère des Affaires municipales et de l'habitation
le 10 juin 2026



Regroupement national
des conseils régionaux
de l'environnement

La **force d'un réseau** au service
de l'**environnement** et du **développement durable**



Recherche

Diane Auberson-Lavoie, Responsable conservation et éducation, Conseil régional de l'environnement de Laval

Véronique Brochu, présidente, Conseil régional de l'environnement de Chaudière-Appalaches

Bérénice La Selve, chercheur-analyste, Regroupement national des Conseils régionaux de l'Environnement (RNCREQ)

Carine Naba, Chargée de projet en gestion durable des eaux pluviales et verdissement, CRE laval

Olivier Pitre, directeur général, Société de l'eau souterraine Abitibi-Témiscamingue (SESAT)

Blaise Rémillard, responsable mobilité et urbanisme, Conseil régional de l'environnement de Montréal

Martin Vaillancourt, directeur général, RNCREQ

Rédaction

Bérénice La Selve, chercheur-analyste, RNCREQ

Carine Naba, Chargée de projet en gestion durable des eaux pluviales et verdissement, CRE laval

Olivier Pitre, directeur général, SESAT

Blaise Rémillard, responsable mobilité et urbanisme, CRE Montréal

Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec

Maison du développement durable #380A

50, rue Sainte-Catherine Ouest

Montréal, QC, H2X 3V4

514 861-7022

www.rncreq.org

Table des matières

Présentation du RNCREQ et des CRE.....	4
Résumé exécutif.....	5
Introduction.....	6
1. Les infrastructures de transports.....	6
1.1. Pouvoirs fiscaux et optimisation de la marge de manœuvre.....	6
1.2. Modèle de financement plus efficace, souple et prévisible.....	7
1.3. Identification de modalités de priorisation des besoins.....	7
1.4. Identification de normes et d'exigences pouvant être revues afin de diminuer les coûts.....	8
2. Infrastructures de gestion des eaux.....	8
2.1 Services écosystémiques et coûts des infrastructures.....	8
2.2 État des lieux et gouvernance.....	9
2.3 Tarification de l'eau.....	9
2.4 Enjeu de la gestion des eaux pluviales.....	10
2.5 Enjeux en zones inondables.....	11
Conclusion.....	11
Récapitulatif des recommandations.....	12
Bibliographie.....	13

Présentation du RNCREQ et des CRE

Les Conseils régionaux de l'environnement (CRE) existent au Québec depuis plus de 50 ans. Les dix-sept CRE sont nés du désir de groupes environnementaux de créer un organisme régional de concertation en environnement. Les premiers CRE ont été mis sur pied au début des années 70 au Saguenay-Lac-Saint-Jean et dans l'Est-du-Québec (Bas-Saint-Laurent, Gaspésie). Au fil des ans, chaque région administrative (sauf le Nord-du-Québec) s'est donné son propre CRE, le dix-septième ayant été fondé en 2023 aux Îles-de-la-Madeleine.

Présents aujourd'hui sur tout le territoire méridional du Québec, les dix-sept CRE interviennent en faveur de la protection et de l'amélioration de l'environnement dans chacune des régions du Québec. Par leurs actions, ils favorisent l'intégration des préoccupations environnementales dans les processus de développement et contribuent à harmoniser la préservation de l'environnement, l'équité sociale et le développement économique. Ils privilégient une approche constructive axée sur les solutions, par la concertation, l'éducation et la sensibilisation, en tenant compte des réalités locales et régionales. Ils défendent des valeurs fondamentales comme la solidarité, l'équité et le respect.

Par leurs actions, les CRE contribuent à harmoniser qualité de l'environnement, équité sociale et développement économique.

Organismes autonomes issus du milieu, les CRE sont reconnus comme des interlocuteurs privilégiés du gouvernement sur les questions environnementales. Ils ont également le mandat de contribuer à la définition d'une vision globale du développement durable au Québec et de favoriser la concertation entre les organisations de leur région. Les CRE comptent ensemble près de 1 500 membres – principalement des groupes environnementaux, des organismes parapublics et municipaux, ainsi que des citoyen.ne.s et des entreprises.

Le RNCREQ : un réseau unique d'acteurs influents dans le domaine de l'environnement

Fondé en 1991, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) a, quant à lui, pour mission de contribuer au développement et à la promotion d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des CRE et d'émettre des opinions publiques en leur nom. Reconnu pour la rigueur de ses interventions, le RNCREQ œuvre dans la plupart des grands dossiers environnementaux : changements climatiques, protection de la biodiversité, matières résiduelles, santé des lacs, gestion de l'eau, énergie, forêts, etc.

Le RNCREQ a pour mission de contribuer à la définition d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des CRE et d'émettre des opinions en leur nom.

Au fil des années, le Regroupement des CRE a développé une expertise qui non seulement alimente les consultations et les débats publics mais qui lui permet aussi de contribuer aux initiatives locales et d'accompagner les décideurs régionaux dans leurs démarches vers un développement durable.

Résumé exécutif

Le Québec fait face à un déficit d'entretien majeur de ses infrastructures municipales : les investissements en maintien des actifs ont perdu près de la moitié de leur valeur réelle depuis 2013, 41 % des infrastructures de transport collectif sont en mauvais état, et les changements climatiques ajouteront 2 milliards de dollars de dépenses annuelles supplémentaires pour les municipalités d'ici 2055. Dans ce contexte, le RNCREQ soutient que les réponses à cette crise ne peuvent reposer exclusivement sur l'expansion des infrastructures grises, et présente des recommandations portant sur deux secteurs stratégiques.

Infrastructures de transport

La fiscalité municipale constitue un levier sous-utilisé. Le RNCREQ recommande de permettre aux municipalités de financer le maintien de leurs actifs routiers par une tarification directe des services de voirie – notamment par des taxes sur le stationnement non résidentiel et une tarification du stationnement municipal. Les programmes d'aide financière devraient être regroupés en un transfert conditionnel unique, stable et prévisible, conditionnel à la production d'un plan de gestion des actifs par chaque municipalité.

Le RNCREQ recommande de cesser l'expansion du réseau routier, de prioriser les projets favorisant la densification urbaine et la réduction de la dépendance à l'automobile, et de revoir le partage des investissements du Plan québécois des infrastructures en faveur du transport collectif. Le RNCREQ recommande également que le MAMH développe des outils permettant aux décideurs municipaux d'intégrer les coûts sur l'ensemble du cycle de vie – construction, exploitation, externalités environnementales, sanitaires et sociales – dans leurs décisions d'investissement.

Infrastructures de gestion des eaux

Les milieux humides et hydriques (MHH) rendent gratuitement des services – régulation des crues, filtration de l'eau, rétention des eaux pluviales – qui se substituent à des infrastructures grises coûteuses et représentent à ce titre une valeur économique réelle pour les municipalités. Leur destruction entraîne des coûts publics directs, des fonctions écologiques parfois irréversiblement perdues, et des coûts de restauration qui excèdent ceux de la protection initiale. Le RNCREQ recommande d'intégrer systématiquement les infrastructures naturelles à la planification municipale et d'appliquer le principe de zéro perte nette de services écosystémiques à toute décision affectant un MHH, en priorisant leur conservation et leur restauration.

Pour la gestion des eaux pluviales, le RNCREQ recommande de bonifier les programmes de financement des infrastructures vertes, d'intégrer systématiquement les solutions fondées sur la nature dans les projets de réfection, de convertir graduellement les réseaux unitaires vers des réseaux séparatifs, et de soutenir les interventions sur les propriétés privées qui génèrent des bénéfices mesurables pour les réseaux municipaux.

Enfin, le RNCREQ recommande que le MAMH mandate une étude sur l'état des infrastructures d'eau potable, la reconduction de la Stratégie québécoise d'économie d'eau potable (SQEEP) pour 2027-2030, l'installation progressive de compteurs d'eau portée par le gouvernement provincial, et le retrait préventif volontaire des habitations situées en zones inondables.

Introduction

Dans le cadre des États généraux sur le coût et le financement des infrastructures municipales, une consultation publique se tient du 21 mai au 10 juin 2026. Cette démarche vise à formuler des recommandations au ministre des Affaires municipales (MAMH) d'ici décembre 2026 afin d'améliorer le financement et la gestion des infrastructures municipales au Québec.

Les travaux porteront notamment sur l'utilisation des pouvoirs fiscaux municipaux pour optimiser les marges de manœuvre financières, la création d'un modèle de financement plus efficace, souple et prévisible, la priorisation des besoins en maintien des actifs ainsi que la révision de certaines normes et exigences susceptibles d'augmenter les coûts de construction des infrastructures.

Cette réflexion s'inscrit dans un contexte marqué par un déficit d'entretien important des infrastructures publiques. Selon l'Ordre des ingénieurs du Québec, les investissements consacrés au maintien des actifs stagnent depuis 2013 et, une fois ajustés pour l'inflation, ont perdu près de la moitié de leur valeur réelle. Les besoins sont considérables : seul le tiers des infrastructures routières en mauvais état pourra être remis à niveau grâce aux sommes prévues au Plan québécois des infrastructures (PQI) sur dix ans. Dans le secteur du transport collectif, 41 % des infrastructures sont en mauvais ou très mauvais état. À titre d'exemple, plus de la moitié des stations du métro de Montréal présentent un état physique déficient, et à la Société de transport de Montréal, plus de 80 % des besoins en maintien des actifs demeurent non financés, ce qui représente environ 12,5 milliards de dollars.

À ces défis s'ajoutent les impacts des changements climatiques, qui devraient entraîner des dépenses additionnelles estimées à 2 milliards de dollars par année pour les municipalités d'ici 2055.

Le RNCREQ présente un argumentaire axé sur deux secteurs stratégiques : les infrastructures de transport et les infrastructures de gestion de l'eau.

1. Les infrastructures de transports

1.1. Pouvoirs fiscaux et optimisation de la marge de manœuvre

La fiscalité municipale a été le moteur de l'étalement urbain au cours des dernières décennies¹, mais elle est aussi un levier efficace pour freiner cet étalement. Le RNCREQ est d'avis que les villes devraient faire usage de leurs pouvoirs fiscaux en matière de mobilité. Ainsi, la « marge de manœuvre » pour financer les infrastructures routières pourrait se situer au niveau de la taxation des services de voirie.

Le RNCREQ recommande que le gouvernement favorise dans ses transferts la possibilité pour les municipalités de mieux financer le maintien d'actifs routiers en tarifant les services de voirie municipale avec :

- **Des taxes sur le stationnement non résidentiel reflétant la dépendance des immeubles aux réseaux routiers**
- **Une tarification du stationnement municipal sur rue et hors rue.**

¹ Vivre en Ville 2023, p.11

1.2. Modèle de financement plus efficace, souple et prévisible

1.2.2 Une conditionnalité du financement à la gestion des actifs

Afin d'augmenter l'efficacité et la prévisibilité du financement municipal, il est nécessaire que ce financement fonctionne sur la base d'un engagement mutuel provincial-municipal.

Le RNCREQ est d'avis qu'il faut rompre avec le financement par projet pour privilégier la planification, et regrouper l'ensemble des programmes d'aide financière pour les infrastructures municipales en un transfert conditionnel général, stable et prévisible.²

Le RNCREQ recommande :

- **Que chaque municipalité produise un plan de gestion des actifs**
- **Que les programmes d'aide financière soient simplifiés et regroupés en un transfert**
- **Que ce transfert soit conditionnel à la production d'un plan de gestion des actifs**

1.3. Identification de modalités de priorisation des besoins

1.3.1 Modalités de priorisation des demandes en transports

La [Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire](#) (PNAAT) et les [Orientations gouvernementales en aménagement du territoire](#) (OGAT) balisent assez bien les projets prioritaires. La PNAAT prône de « prioriser la consolidation des secteurs bénéficiant déjà de réseaux d'infrastructure », et les OGAT indiquent que « la croissance doit être orientée vers des milieux déjà dotés d'infrastructures et de services publics, situés au cœur des villages et des villes, de manière à freiner la consommation de sols, l'étalement urbain ainsi que la dispersion sur le territoire ».

Le RNCREQ recommande de prioriser le financement des projets :

- **Qui permettent de la densification urbaine dans le respect de la capacité de support du milieu notamment en termes d'énergie et d'eau.**
- **Qui conduisent à la réduction de la dépendance à l'automobile des ménages et aux émissions de GES qui en découlent.**

Le RNCREQ est d'avis que construire de nouvelles infrastructures routières sans avoir apporté de réponse au dilemme de l'entretien des réseaux existants comporte des risques financiers importants. Pour réduire au maximum les coûts d'entretien tout autant que pour préserver l'environnement et la santé publique, il faut cesser l'expansion du réseau routier.

Le RNCREQ recommande de cesser tous les projets d'expansion routière.

Le RNCREQ soutient la recommandation suivante de l'UMQ :

Revoir le partage entre les investissements prévus au Plan québécois des infrastructures afin d'accroître les investissements en transport collectif par rapport au réseau routier ».³

² UMQ 2026, p.28

³ UMQ 2026, p.35.

1.4. Identification de normes et d'exigences pouvant être revues afin de diminuer les coûts

Le RNCREQ est d'avis que le coût d'une infrastructure ne devrait pas être évalué uniquement à partir de ses dépenses de construction ou d'entretien immédiates ; il faut que l'analyse des projets intègre l'ensemble des coûts, tout au long du cycle de vie de l'infrastructure. Cette approche inclut non seulement les coûts de construction, d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation, mais également les externalités associées aux choix d'investissement, notamment les coûts énergétiques, environnementaux, sociaux et de santé, tels que les émissions de gaz à effet de serre. Comme le souligne le [Guide des bonnes pratiques en architecture](#) du ministère de la Culture et des Communications (2026), une évaluation globale des coûts permet de mieux comparer les options et de privilégier les solutions les plus durables et avantageuses à long terme. Elle contribue ainsi à générer de réelles économies à l'échelle municipale et provinciale. Dans cette perspective, une conception axée sur la sobriété peut également permettre de réduire à la fois l'empreinte environnementale des infrastructures et les coûts qui y sont associés.

Une telle approche révèle que les modes actifs et collectifs sont généralement économiquement plus performants que les déplacements en automobile. Ainsi, l'étude [Mobilité Montréal](#) publiée par HEC en 2024 démontre que pour chaque dollar investi dans les infrastructures automobiles à Montréal, 2,25 \$ d'externalités négatives sont engendrés, tandis que les modes actifs et collectifs génèrent des externalités positives, notamment grâce à leurs effets bénéfiques sur la santé. Une conception axée sur la sobriété permet ainsi de réduire à la fois l'empreinte environnementale et les coûts associés, tout en maximisant la valeur sociétale des investissements, quel que soit le palier gouvernemental concerné.

Le RNCREQ recommande :

- **Que le MAMH développe des outils pour informer les décideurs municipaux des coûts de l'ensemble du cycle de vie des projets et de leurs externalités afin d'assurer leur prise en compte dans les décisions**
- **Que les municipalités appliquent ces outils à leur prise de décision afin d'identifier les projets pour lesquels un financement sera demandé au gouvernement.**

2. Infrastructures de gestion des eaux

2.1 Services écosystémiques et coûts des infrastructures

Les milieux humides et hydriques (MHH) tels que les marais, marécages, tourbières et étangs rendent des services écologiques essentiels dont la régulation des crues, la filtration de l'eau, le stockage du carbone et le maintien de la biodiversité. En agissant comme des infrastructures naturelles, les MHH contribuent à réduire les risques d'inondation et à limiter le recours à des infrastructures grises coûteuses, telles que les stations de traitement de l'eau, les digues et les systèmes de drainage. À l'inverse, leur dégradation ou leur destruction entraîne une perte souvent irréversible de fonctions écologiques, ainsi qu'une augmentation des dépenses publiques pour compenser ces services par des ouvrages artificiels. De plus, les coûts de restauration sont généralement plus élevés que ceux associés à leur protection initiale, et certaines fonctions écologiques ne peuvent être pleinement recrées une fois perdues. Dans cette perspective, le principe d'aucune perte nette de fonctions écologiques doit primer sur une approche fondée principalement sur la compensation financière.

Le RNCREQ saisit cette opportunité de réitérer ses position concernant les MHH (2021, 2023, 2024) :

- **Appliquer le principe de zéro perte nette de services écosystémiques à toute décision visant la destruction d'un MHH**

- **Prioriser la conservation et la restauration des MHH afin de maintenir les services qu'ils rendent et d'éviter des investissements supplémentaires dans des infrastructures construites.**

2.2 État des lieux et gouvernance

2.2.1 État des connaissances

Selon l'Ordre des ingénieurs, le coût de remplacement des infrastructures en eau à risque élevé de défaillance est estimé à plus de 45 milliards de dollars, incluant la réfection de la chaussée associée.

Le RNCREQ est d'avis que le manque de connaissances sur l'état des infrastructures d'eau potable et des débits sectoriels (les volumes d'eau circulant dans une zone spécifique sur une période donnée) constitue l'une des principales causes du sous-investissement dans les infrastructures de captage, de traitement et de distribution de l'eau. Cette méconnaissance complique également l'établissement d'une tarification juste et cohérente des services d'eau municipaux, ce qui entraîne d'importantes disparités entre les municipalités. Nous estimons par ailleurs que la sous-évaluation des coûts réels des services d'eau pourrait contribuer à favoriser l'étalement urbain.

Le RNCREQ recommande au MAMH de mandater une étude sur l'état des infrastructures d'eau potable et d'établir une stratégie permettant d'acquérir des connaissances sur les débits sectoriels.

2.2.2 Importance de la reconduction et de la revitalisation de la SQEEP

Le RNCREQ considère également que la [Stratégie québécoise d'économie d'eau potable](#) (SQEEP) représente un outil efficace de leadership gouvernemental pour améliorer la gestion de l'eau. Les résultats obtenus lors de sa première phase de mise en œuvre démontrent sa pertinence. Toutefois, nous constatons que son renouvellement a été limité au cours des dernières années et qu'aucune orientation claire n'a été annoncée au-delà de sa prolongation temporaire jusqu'au 31 décembre 2026.

Le RNCREQ recommande la reconduction et la revitalisation de la SQEEP pour la période 2027-2030.

Enfin, le RNCREQ est d'avis qu'il serait inapproprié de financer la réfection des infrastructures municipales d'eau à partir des revenus générés par la redevance encadrée par le [Règlement sur la redevance exigible pour l'utilisation de l'eau](#) (RREUE). En effet, les principaux contributeurs à cette redevance, soit les secteurs des mines, de la métallurgie, des pâtes et papiers et de l'embouteillage, s'approvisionnent majoritairement à partir de prises d'eau privées plutôt que par les réseaux municipaux. De plus, ces revenus sont déjà affectés au Fonds bleu et à la mise en œuvre du Plan national de l'eau 2025-2030.

2.3 Tarification de l'eau

Le recours à la tarification permet d'influencer positivement les comportements tout en protégeant les finances publiques. Le RNCREQ est d'avis que la tarification doit être privilégiée pour les services dont on veut restreindre l'accès ou l'usage, et est donc en faveur d'une tarification de l'eau pour les ménages. Pour protéger les ménages vulnérables, le RNCREQ propose que cette approche inclue une tarification progressive prévoyant une quantité d'eau non tarifée suivie de paliers dont les prix varient selon la consommation.

Pour permettre une tarification de l'eau ainsi que pour améliorer les connaissances sur les débits sectoriels, le RNCREQ est donc en faveur de l'installation de compteurs d'eau dans les résidences du

Québec. Ce projet devrait être porté par le gouvernement provincial afin d'assurer un déploiement équitable et ordonné

Afin de maintenir une concurrence saine entre les fournisseurs et de cibler en priorité les municipalités confrontées à des problèmes de disponibilité d'eau, le RNCREQ est en faveur d'un déploiement progressif et planifié des compteurs d'eau sur 5 à 10 ans.

Le RNCREQ recommande une meilleure tarification de l'eau, que ce soit par l'installation des compteurs d'eau ou, dans les lieux où cela est impossible, la taxation des équipements qui consomment de grandes quantités d'eau (piscine, spa, systèmes d'arrosage extérieurs, etc.), selon le milieu.

Le RNCREQ recommande que l'installation des compteurs d'eau soit portée par le gouvernement provincial.

Le RNCREQ recommande un meilleur contrôle du gaspillage d'eau par l'emploi de réglementation et l'inspection des bâtiments pour détecter les fuites dans les bâtiments.

2.4 Enjeu de la gestion des eaux pluviales

Le vieillissement des réseaux d'eau potable, d'eaux pluviales et d'eaux usées constitue un défi important pour les municipalités québécoises. Construites majoritairement entre les années 1950 et 1990, ces infrastructures ont été conçues selon des normes qui ne correspondent plus aux conditions actuelles. Les réseaux unitaires, qui transportent à la fois les eaux usées et les eaux pluviales, sont particulièrement vulnérables aux épisodes de fortes pluies, ce qui augmente les risques de surcharges, de déversements et de coûts d'entretien. Ainsi, la Ville de Laval a enregistré [1 945 rejets d'eaux usées non traitées](#) dans l'environnement en 2024⁴.

De plus, l'urbanisation et les changements climatiques accentuent la pression sur les réseaux. En effet, l'urbanisation augmente les surfaces imperméables et réduit les services écosystémiques associés au couvert végétal, ce qui favorise les surverses et les inondations. Les changements climatiques quant à eux aggravent cette situation en augmentant la fréquence et l'intensité des précipitations, et les infrastructures existantes sont de moins en moins adaptées à ces nouvelles conditions. À titre d'exemple, l'ouragan Debby a déversé plus de 160 mm de pluie sur Laval en 2024 et a été considéré comme [le plus coûteux](#) de l'histoire du Québec, avec près de 2,5 milliards de dollars de dommages assurés.

Le RNCREQ estime que le renforcement de la résilience municipale passe par une modernisation de la gestion des eaux pluviales combinant infrastructures grises, infrastructures vertes et mesures de gestion à la source afin de réduire les risques de surcharge et d'améliorer l'adaptation aux événements climatiques extrêmes. Des mesures telles que les jardins de pluie, les bassins de biorétention et la séparation progressive des réseaux d'eaux pluviales et usées permettraient d'améliorer la performance des réseaux, de réduire les risques de surcharge et d'accroître la capacité d'adaptation des municipalités face aux défis futurs.

Le RNCREQ recommande :

- **La bonification et la pérennisation des programmes de financement destinés aux infrastructures vertes et à la gestion des eaux pluviales à la source.**
- **L'intégration systématique des solutions fondées sur la nature dans les projets de réfection et de réhabilitation.**
- **L'intégration de la gestion durable des eaux pluviales dans la planification et le financement des infrastructures municipales.**
- **L'entretien et conversion graduelle et ciblée des réseaux unitaires vers des réseaux séparatifs.**

⁴ Fondation Rivières, *Palmarès des déversements*.

Enfin, une part importante des surfaces imperméables se situe sur des terrains institutionnels, commerciaux, industriels et multirésidentiels, alors que les programmes de financement sont principalement orientés vers les infrastructures municipales. Pourtant, les interventions réalisées sur ces propriétés peuvent contribuer directement à la gestion des eaux pluviales à la source, en réduisant les volumes d'eau acheminés aux réseaux publics et, par conséquent, les besoins futurs en ouvrages de contrôle des débordements et en agrandissement des infrastructures. Plusieurs initiatives démontrent le potentiel de cette approche, notamment le programme [Ville Éponge](#), qui favorise l'infiltration et la rétention de l'eau de pluie là où elle tombe, ainsi que le programme [Stationnement écoresponsable](#), qui accompagne l'aménagement de stationnements en intégrant notamment des mesures de gestion durable des eaux pluviales. Des projets de déminéralisation, tels que [Sous les pavés](#), contribuent également à remplacer des surfaces imperméables par des espaces végétalisés, améliorant à la fois la gestion des eaux, la résilience des milieux urbains et la qualité de vie. Ces initiatives illustrent le rôle complémentaire que peuvent jouer les terrains privés dans la réduction de la pression exercée sur les infrastructures municipales et dans l'adaptation aux changements climatiques.

Le RNCREQ recommande de bonifier les programmes existants afin de soutenir davantage les interventions réalisées sur les propriétés privées lorsque celles-ci génèrent des bénéfices mesurables pour le réseau municipal.

2.5 Enjeux en zones inondables

Les stations de traitement des eaux usées sont parfois situées en zones inondables, ce qui signifie que leur agrandissement est interdit. Cependant ces infrastructures, souvent vieillissantes ou sous-dimensionnées, ne répondent plus aux besoins actuels ni aux projections de croissance future.

Afin d'assurer une approche durable et résiliente face aux risques d'inondation, le RNCREQ recommande :

- **Le retrait préventif volontaire (ou relocalisation) des habitations en zone inondable⁵**
- **L'intégration de la durée d'utilisation des infrastructures dans le [Bilan Eau](#).**

Conclusion

Le déficit d'entretien des infrastructures municipales québécoises, combiné aux pressions croissantes des changements climatiques, exige une révision en profondeur des modèles de planification et de financement. Les réponses à ce défi ne peuvent reposer exclusivement sur l'expansion des infrastructures grises.

Dans le secteur des transports, le RNCREQ rappelle que le coût d'une infrastructure ne se résume pas à sa construction, et que l'intégration des externalités sur l'ensemble du cycle de vie – coûts énergétiques, environnementaux, sanitaires et sociaux – révèle systématiquement l'avantage économique des modes actifs et collectifs sur l'automobile. Cesser l'expansion du réseau routier et prioriser la consolidation des milieux déjà desservis constitue donc non seulement un choix environnemental, mais une décision financièrement rationnelle.

Dans le secteur de la gestion de l'eau, les milieux humides et hydriques rendent gratuitement des services – régulation des crues, filtration, rétention des eaux pluviales – dont le remplacement par des ouvrages artificiels est coûteux, parfois techniquement impossible, et toujours moins efficace. La protection des milieux naturels et l'intégration systématique des infrastructures vertes aux projets municipaux constituent donc un levier d'économie à long terme. Investir dans la conservation revient à préserver un capital naturel productif dont la destruction entraîne, inévitablement, des dépenses publiques

⁵ RNCREQ 2024, *Projet de modernisation du cadre réglementaire en milieux hydriques dont les zones inondables*, p.6

supérieures. Le RNCREQ invite le gouvernement et les municipalités à intégrer pleinement cette réalité dans leurs outils de planification, de priorisation et de financement des infrastructures.

Le RNCREQ se tient à la disposition du MAMH pour continuer cet échange.

Récapitulatif des recommandations

Recommandation 1

Favoriser dans les transferts du gouvernement provincial vers les municipalités la possibilité pour les municipalités de mieux financer le maintien d'actifs routiers en tarifant les services de voirie municipale avec :

- Des taxes sur le stationnement non résidentiel reflétant la dépendance des immeubles aux réseaux routiers
- Une tarification du stationnement municipal sur rue et hors rue.

Recommandation 2

- Que chaque municipalité produise un plan de gestion des actifs
- Que les programmes d'aide financière soient simplifiés et regroupés en un transfert
- Que ce transfert soit conditionnel à la production d'un plan de gestion des actifs

Recommandation 3

Prioriser le financement des projets :

- Qui permettent de la densification urbaine dans le respect de la capacité de support du milieu notamment en termes d'énergie et d'eau.
- Qui conduisent à la réduction de la dépendance à l'automobile des ménages et aux émissions de GES qui en découlent.

Recommandation 4

Cesser tous les projets d'expansion routière.

Recommandation 5

Revoir le partage entre les investissements prévus au Plan québécois des infrastructures afin d'accroître les investissements en transport collectif par rapport au réseau routier.

Recommandation 6

Que le MAMH développe des outils pour informer les décideurs municipaux des coûts de l'ensemble du cycle de vie des projets et de leurs externalités afin d'assurer leur prise en compte dans les décisions. Que les municipalités appliquent ces outils à leur prise de décision afin d'identifier les projets pour lesquels un financement sera demandé au gouvernement.

Recommandation 7

- Appliquer le principe de zéro perte nette de services écosystémiques à toute décision visant la destruction d'un MHH
- Prioriser la conservation et la restauration des milieux humides et hydriques afin de maintenir les services qu'ils rendent et d'éviter des investissements supplémentaires dans des infrastructures construites.

Recommandation 8

Que le MAMH mandate une étude sur l'état des infrastructures d'eau potable et d'établir une stratégie permettant d'acquérir des connaissances sur les débits sectoriels.

Recommandation 9

Reconduire et revitaliser la SQEEP pour la période 2027-2030.

Recommandation 10

Établir une meilleure tarification de l'eau, que ce soit par l'installation des compteurs d'eau ou, dans les lieux où cela est impossible, la taxation des équipements qui consomment de grandes quantités d'eau (piscine, spa, systèmes d'arrosage extérieurs, etc.), selon le milieu.

Recommandation 11

Que l'installation des compteurs d'eau soit portée par le gouvernement provincial.

Recommandation 12

Un meilleur contrôle du gaspillage d'eau par l'emploi de réglementation et l'inspection des bâtiments pour détecter les fuites dans les bâtiments.

Recommandation 13

- Bonifier et pérenniser des programmes de financement destinés aux infrastructures vertes et à la gestion des eaux pluviales à la source.
- Intégrer systématiquement des solutions fondées sur la nature dans les projets de réfection et de réhabilitation.
- Intégrer la gestion durable des eaux pluviales dans la planification et le financement des infrastructures municipales.
- Entretien et conversion graduelle et ciblée des réseaux unitaires vers des réseaux séparatifs.

Recommandation 14

Bonifier les programmes existants afin de soutenir davantage les interventions réalisées sur les propriétés privées lorsque celles-ci génèrent des bénéfices mesurables pour le réseau municipal.

Recommandation 15

Afin d'assurer une approche durable et résiliente face aux risques d'inondation :

- Retirer préventivement volontaire (ou relocalisation) des habitations en zone inondable
- Intégrer la durée d'utilisation des infrastructures dans le Bilan Eau.

Bibliographie

Fondation Rivières. [Palmarès des déversements.](#)

Gouvernement du Québec. [États généraux sur le coût et le financement des infrastructures municipales.](#)

Gouvernement du Québec. [Plan québécois des infrastructures.](#)

Gouvernement du Québec. [Stratégie québécoise d'économie d'eau potable.](#)

Ordre des ingénieurs du Québec (2026). [Crise des infrastructures : agir maintenant pour éviter la fracture de demain.](#)

RNCREQ (2024). [Consultation sur le Projet de modernisation du cadre réglementaire en milieux hydriques, dont les zones inondables, et de l'encadrement des ouvrages de protection contre les inondations.](#)

RNCREQ (2023). [Encadrement des activités dans les milieux hydriques.](#)

RNCREQ (2021). [Projet de règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques \(RCAMHH\).](#)

Union des municipalités (2026). [Rapport sur la fiscalité et les finances municipales.](#)

Vivre en Ville (2023). [Préparer l'avenir vers un nouveau régime fiscal.](#)