

États généraux sur le coût et le financement
des infrastructures municipales

Mémoire

MIEUX AMÉNAGER ET FINANCER POUR DES INFRASTRUCTURES SOUTENABLES

Mémoire présenté au ministre de Affaires municipales,
monsieur Samuel Poulin

Juin 2026



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

MISSION

Vivre en Ville ouvre la voie aux nécessaires transformations du territoire et de nos milieux de vie.

Notre approche mise sur la sobriété, la proximité et le renforcement des solidarités pour soutenir l'épanouissement de tous et toutes, assurer la vitalité des collectivités, préserver la santé des écosystèmes et traverser les crises.

Depuis près de 30 ans, Vivre en Ville met l'audace, la rigueur et la collaboration au service de l'intérêt collectif. Combinant des compétences variées et complémentaires en aménagement, mobilité, alimentation, habitation et verdissement, son équipe propose des stratégies sensibles à chaque milieu et déclinées à toutes les échelles.

Organisation à but non lucratif, Vivre en Ville est reconnue tant pour sa contribution au débat public que pour ses nombreuses publications et ses activités de formation, de sensibilisation et d'accompagnement, menées partout au Québec.

CRÉDITS

RECHERCHE ET RÉDACTION

Pierre-Yves Chopin, M. Ing., conseiller senior - Mobilité et aménagement

Thalie Labonté, Urb. | M. Env., coordonnatrice - Affaires publiques et communications

Samuel Pagé-Plouffe, M. Sc. Pol., directeur – Affaires publiques et gouvernementales



FINANCER ET AMÉNAGER AUTREMENT

Les beaux jours d'été qui arrivent évoquent les vacances, les jeux extérieurs et les sorties de plein air. Ces moments de répit nécessaires reposent sur un vaste réseau d'infrastructures publiques souvent tenues pour acquises. Qu'il s'agisse des routes que nous empruntons, des jeux d'eau qui nous permettent de nous rafraîchir lors des vagues de chaleur ou des parcs municipaux qui accueillent les activités sportives de nos enfants, ces infrastructures sont essentielles à notre qualité de vie. Leur état, leur entretien et leur financement constituent donc des enjeux collectifs de première importance; notamment alors que plusieurs d'entre elles montrent aujourd'hui des signes de vieillissement.

Alors que votre gouvernement propose des États généraux sur le coût et le financement des infrastructures municipales, Vivre en Ville souhaite vous soumettre ses préoccupations et recommandations en la matière. En cette ère de bouleversements politiques, économiques et climatiques, les collectivités doivent pouvoir compter sur des infrastructures publiques saines et suffisantes afin d'être un pilier de la résilience, tout en contribuant à la qualité de vie de la population.

Vivre en Ville est une organisation d'intérêt public qui ouvre la voie, partout au Québec, aux nécessaires transformations du territoire et de nos milieux de vie. Notre approche mise sur la sobriété, la proximité et le renforcement des solidarités pour soutenir l'épanouissement de tous et toutes, assurer la vitalité des collectivités, préserver la santé des écosystèmes et traverser les crises.

Le mémoire que nous vous soumettons dans le cadre des consultations sur les États généraux sur le coût et le financement des infrastructures municipales présente 16 recommandations prioritaires.



Table des matières

1. Optimisation du territoire	5
Les coûts sous-estimés de l'étalement urbain	5
Responsabiliser davantage les décisions d'investissement	8
Priorité au maintien d'actifs	8
2. Les infrastructures en eau, essentielles pour consolider	9
La méthode de l'évaluation du potentiel d'optimisation	10
Révision de normes et d'exigences pour diminuer les coûts de construction	12
3. Utilisation des pouvoirs fiscaux	13
4. Un financement des infrastructures aligné sur les besoins	14
Conclusion	15
Références	16



1. Optimisation du territoire

Les infrastructures municipales constituent le socle du fonctionnement des collectivités québécoises. Réseaux d'aqueduc et d'égouts, rues, trottoirs, équipements collectifs et infrastructures de mobilité permettent chaque jour la réalisation des activités économiques et sociales qui soutiennent la vitalité de nos milieux de vie.

Or, partout au Québec, les municipalités sont confrontées à un défi croissant : les coûts associés au maintien, à la réfection et au remplacement de ces infrastructures augmentent plus rapidement que les revenus disponibles pour les financer. Les besoins de maintien des actifs se multiplient alors que plusieurs réseaux arrivent à maturité.

Les difficultés actuelles découlent de plusieurs décennies de choix d'aménagement qui ont favorisé une urbanisation toujours plus étendue, nécessitant la construction de réseaux plus vastes et plus coûteux à entretenir.

Comme le soulignait le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation dans le cadre de la **Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire** : « L'étalement urbain est coûteux pour le Québec. Il entraîne des investissements massifs en fonds publics pour l'ajout et le maintien à long terme de nouvelles infrastructures : routes, aqueducs, égouts, casernes, bibliothèques, écoles ou cliniques » (Gouvernement du Québec, ministère des affaires municipales et de l'habitation [MAMH], 2022).

Les États généraux sur le coût et le financement des infrastructures municipales constituent ainsi une occasion importante de revoir les mécanismes de financement des infrastructures municipales, mais également les incitatifs qui influencent les décisions d'aménagement du territoire.

Pour Vivre en Ville, l'objectif ne doit pas être uniquement de financer davantage les infrastructures. Il doit être de financer mieux, en favorisant les formes d'aménagement urbain qui permettent de réduire les coûts collectifs à long terme grâce à une optimisation de l'urbanisation.

Recommandation 1

Renforcer significativement les critères de consolidation urbaine dans les programmes de financement des infrastructures municipales

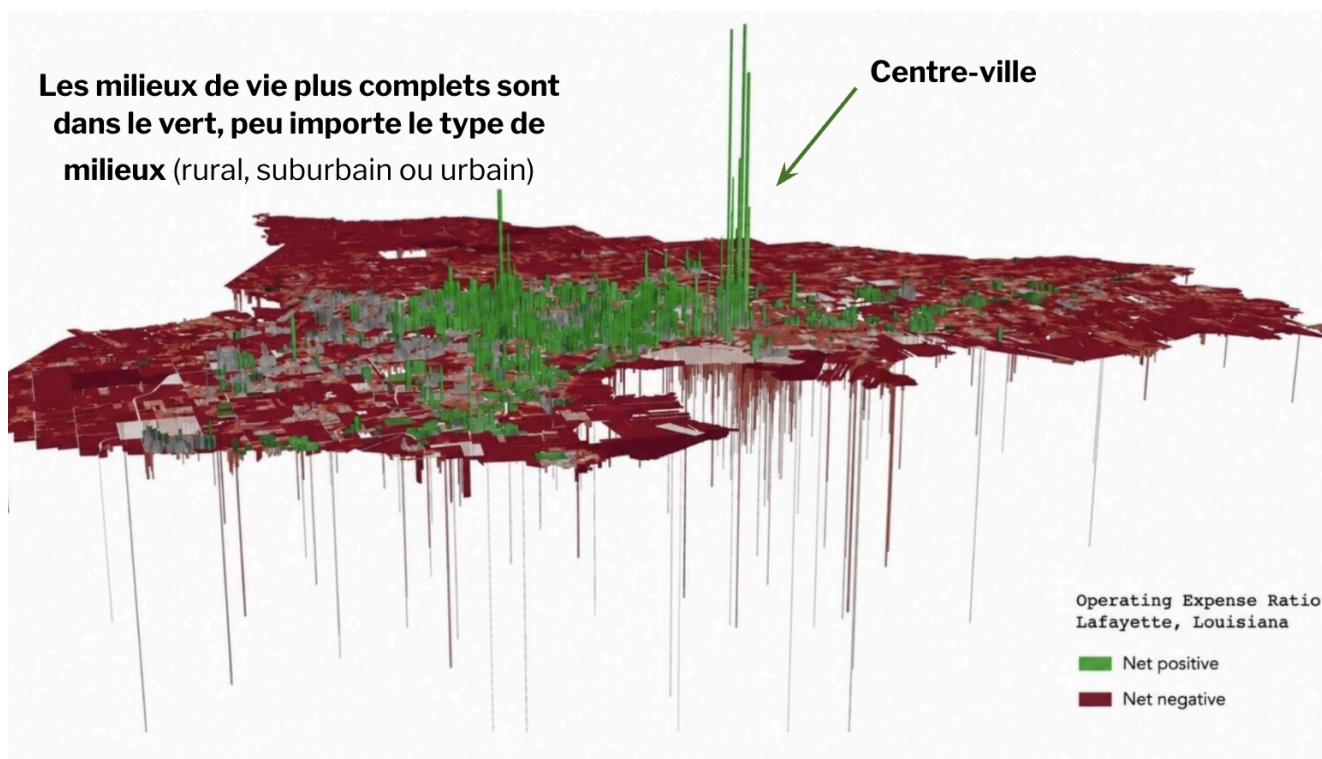
Les coûts sous-estimés de l'étalement urbain

Chaque nouveau développement résidentiel nécessite des rues, des conduites d'eau potable, des égouts, de l'éclairage, des équipements collectifs et éventuellement leur entretien puis leur remplacement. Lorsque ces infrastructures desservent un nombre limité de logements répartis sur un vaste territoire, les coûts par ménage augmentent considérablement.

À Lafayette, en Louisiane, la firme spécialisée en finance urbaine *Urban3* a appliqué un outil désormais célèbre : la cartographie de la productivité fiscale des quartiers (Urban3, 2015). Ils ont constaté que ce sont les quartiers historiques, plus denses et propices à la marche, avec des rues conviviales bordées de petits commerces, qui rapportent des revenus nets à leur municipalité, alors que les banlieues-dortoirs et les grands centres commerciaux entourés de stationnements génèrent plus de dépenses.

À partir des données foncières et des revenus de taxes, l'outil permet aussi de vérifier concrètement si un projet contribue durablement aux finances municipales ou crée plutôt un manque à gagner pour l'entretien des routes, aqueducs et égouts.



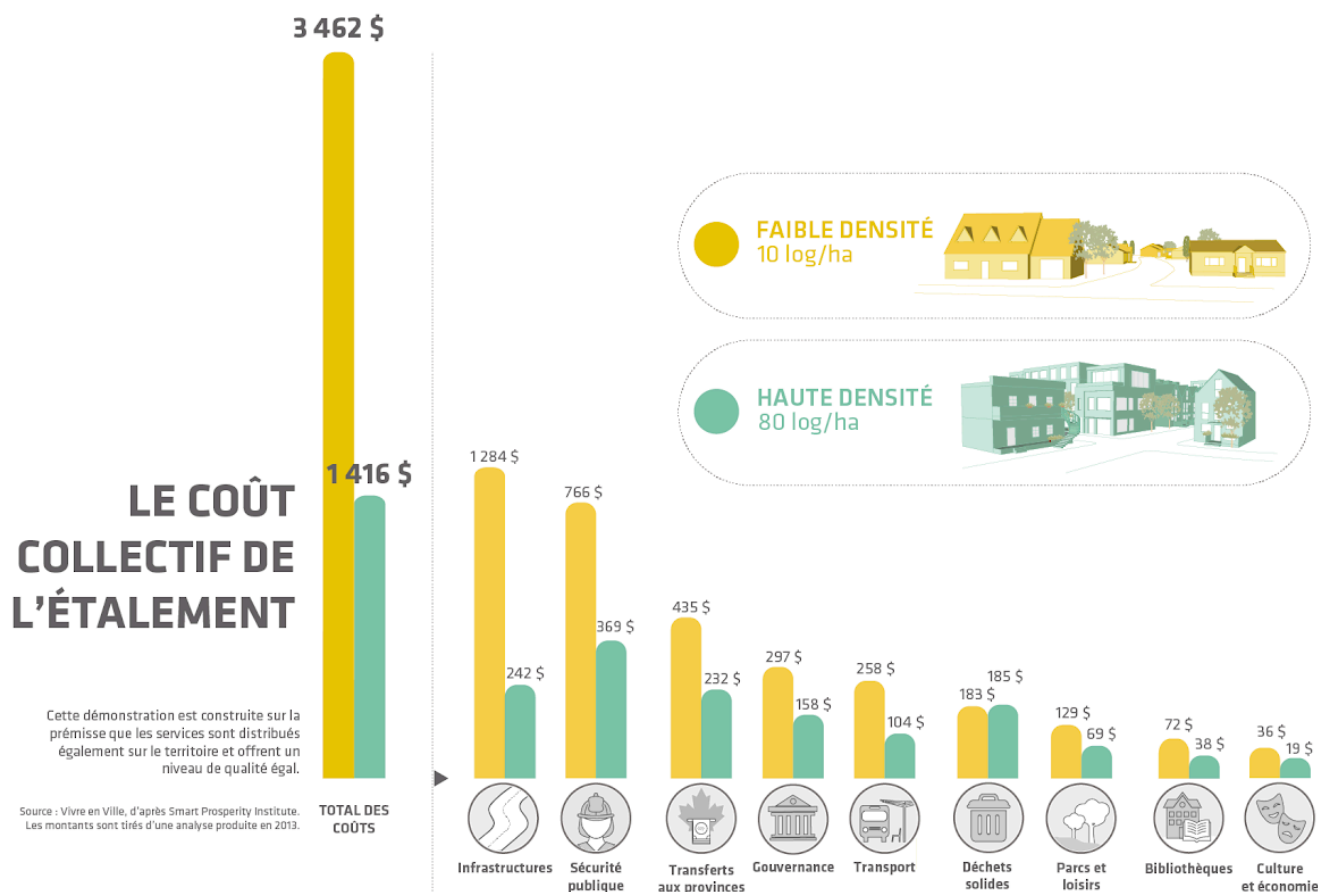


Source : Urban3 (2015). Lafayette, LA

Popularisée par l'organisation à but non lucratif Strong Towns, cette approche encourage les villes à faire des choix plus judicieux en consolidant les milieux de vie les plus complets, qui s'avèrent également les plus viables, résilients et prospères. De telles analyses d'impact fiscal demeurent cependant trop peu utilisées au Québec.

Ainsi, la conclusion est simple : la consommation d'espace supplémentaire associée à une faible densité résidentielle se répercute de façon importante sur les finances publiques. D'ailleurs, selon le Smart Prosperity Institute (2013), pour un quartier de haute densité (80 log./ha) les coûts d'infrastructures sont inférieurs de 19% comparativement à un quartier résidentiel de faible densité (10 log./ha)

Une autre façon d'appréhender le décalage entre les milieux résidentiels denses et les milieux résidentiels étalés est d'analyser les revenus et dépenses de la municipalité pour chaque habitation. Généreux et Dufaux (2019) ont à ce sujet démontré une importante iniquité entre les différents milieux: « en comparant les revenus et les dépenses pour chaque propriété en fonction de leurs dimensions, on constate que les terrains de banlieue paient moins par rapport à la quantité de services publics nécessaires pour desservir les environnements diffus de façon comparable aux environnements denses. »



Source : Vivre en Ville (2026)

En d'autres mots, certaines formes de développement génèrent davantage de revenus fiscaux qu'elles n'entraînent de coûts, tandis que d'autres créent un déficit structurel qui devra être assumé collectivement.¹

Recommandation 2

Faire de l'optimisation de l'urbanisation, une stratégie centrale de la réduction des coûts en infrastructure², de manière à cesser l'éparpillement des équipements publics.

Alors que les municipalités régionales de comté travaillent à la révision de leur schéma d'aménagement et de développement, le moment est idéal pour changer nos façons de développer notre territoire. Pour ce faire, le soutien du gouvernement québécois sera primordial. Il devra veiller à encourager et à accélérer la mise en œuvre de projets d'aménagement urbain durable innovants, en soutenant à la fois la planification et la réalisation de projets.

¹ Vivre en Ville appelle le ministre des Affaires municipales à prendre en compte ces considérations dans l'élaboration de son programme « d'accès à la propriété » soutenant le développement de nouveaux quartiers de maisons préfabriquées.

² Certains critères d'écoresponsabilité et limites d'admissibilité favorisant la consolidation des milieux de vie existent actuellement dans les programmes de soutien gouvernemental pour les infrastructures. Le programme PRIMEAU, à titre d'exemple, ne couvre que les projets de développement visant la consolidation des milieux de vie (secteurs faisant partie du périmètre d'urbanisation et desservis par des routes et faisant l'objet d'une planification détaillée). Cela dit, les exigences se limitent à une « augmentation de la densité » sans chiffrer cette augmentation. De la même façon, les principaux programmes de soutien pour les infrastructures en eau (PRIMEAU et TECQ) incluent des bonifications pour les municipalités disposant d'un plan de gestion des actifs (PGA), sans toutefois l'exiger. Selon le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, au 1er mai 2026, 50% des municipalités s'étaient engagées dans une démarche de PGA-eau.



Recommandation 3

Fournir un soutien technique à la planification urbaine innovante et créer un Programme - projets d'aménagements adaptés au climat (PAAC).

On sait d'ailleurs que le Québec, pour une diversité de raisons notamment liées à l'occupation du territoire, est doté d'un nombre de kilomètres de route par habitant nettement supérieur que l'Ontario. Cela s'observe notamment par des investissements nettement supérieurs, par personne, pour entretenir le réseau routier supérieur. C'est ce que la comparaison entre Plan québécois des infrastructures (PQI) et celui de l'Ontario permet facilement de constater, année après année. Une telle comparaison des investissements municipaux parviendrait fort probablement au même résultat. La preuve n'est plus à faire, le déficit de maintien d'actif (DMA), qu'il s'agisse des infrastructures municipales ou gouvernementales, atteint des niveaux plus que préoccupants.

En parallèle, des programmes gouvernementaux continuent de financer l'expansion des réseaux d'aqueducs et de transport sans tenir pleinement compte des coûts futurs qui en découleront. Vivre en Ville appelle donc à une approche plus prudente et cohérente avec la notion de sobriété territoriale.

Responsabiliser davantage les décisions d'investissement

Les infrastructures municipales représentent des investissements qui engagent le territoire et les finances publiques pour plusieurs décennies. Il en va de même des projets immobiliers majeurs. Pourtant, leurs impacts financiers à long terme sont rarement évalués de façon systématique.

Les analyses d'impact fiscal permettent d'estimer les revenus et les dépenses générés par un projet sur l'ensemble de son cycle de vie. Elles aident à distinguer les projets avantageux à long terme de ceux qui créent des coûts futurs importants, tout en améliorant la transparence auprès des élus et des citoyens.

Au Québec, ces analyses demeurent peu répandues. Leur utilisation systématique contribuerait à améliorer la qualité des décisions d'investissement et du débat public.

Recommandation 4

Recourir davantage aux analyses d'impact fiscal et assurer leur diffusion publique.

Priorité au maintien d'actifs

Les investissements consacrés à l'entretien et au renouvellement des infrastructures demeurent insuffisants pour enrayer complètement la dégradation des réseaux. Le défi est d'autant plus important que plusieurs infrastructures arrivent simultanément à la fin de leur durée de vie utile. Les municipalités doivent désormais faire face à une vague importante de réinvestissements alors même que leurs ressources financières demeurent limitées.

La gestion durable des infrastructures suppose une meilleure prise en compte de l'ensemble du cycle de vie des actifs. L'engagement à l'effet d'éviter de construire de nouvelles infrastructures de la mairesse de Longueuil, Catherine Fournier, lors des dernières élections municipales, s'inscrit dans cette perspective.



Les plans de gestion des actifs devraient progressivement devenir un prérequis à l'obtention de certains financements majeurs. Cette exigence permettra d'améliorer la qualité des décisions d'investissement tout en renforçant la résilience financière du monde municipal.

Recommandation 5

Faire du maintien d'actifs et de la consolidation des milieux de vie existants la priorité absolue.

Recommandation 6

Conditionner le financement de nouvelles infrastructures à une démonstration de leur viabilité financière à long terme.

2. Les infrastructures en eau, essentielles pour consolider

Bien que coûteuses à déployer et à entretenir, les infrastructures en eau sont essentielles à une occupation optimale des périmètres d'urbanisation. En l'absence de réseaux d'aqueduc et d'égout, les contraintes liées aux puits artésiens et aux fosses septiques limitent les possibilités de développement. Les municipalités se retrouvent alors devant un choix difficile : freiner leur croissance, au risque de nuire à l'abordabilité de l'habitation et à la vitalité du milieu, ou poursuivre leur développement en périphérie, au détriment des finances publiques à long terme, de la protection des milieux naturels et agricoles et de la proximité des activités.

Recommandation 7

Soutenir les municipalités dans la mise en place de services d'aqueduc et d'égout afin de permettre leur consolidation.

Ces constats sont au cœur des travaux du Groupe tactique sur les infrastructures en eau liées au logement, dont Vivre en Ville fait partie. Le groupe recommande notamment aux municipalités de recourir au financement par accroissement de la valeur foncière (Tax Increment Financing – TIF), un mécanisme qui permet de financer des infrastructures à partir des revenus fonciers futurs qu'elles génèrent, sans imposer de nouvelles taxes. Il préconise également l'adoption du principe « utilisateur-payeur » par l'installation de compteurs d'eau, afin de mieux gérer la consommation, réduire le gaspillage et favoriser une plus grande équité. À Repentigny, par exemple, l'installation de compteurs a permis de maintenir stables les débits d'eau potable et d'eaux usées pendant vingt ans, malgré une croissance de 18 % de la population (Aviséo Conseil, 2026).

Recommandation 8

Mettre en place un financement par accroissement de la valeur foncière (TIF).

Recommandation 9

Instaurer un principe «utilisateur-payeur» avec compteurs d'eau.

Le Groupe tactique recommande également au gouvernement du Québec d'intensifier ses efforts pour résorber le déficit de maintien d'actifs, d'assurer un financement prévisible et pérenne des infrastructures



municipales et de revoir ses priorités d'investissement afin de mieux soutenir les besoins liés au logement et à l'aménagement durable du territoire (Aviso Conseil, 2026).

Recommandation 10

Offrir un financement prévisible et pérenne pour les municipalités et réviser les priorités gouvernementales en matière d'investissements en infrastructures.

Enfin, une meilleure coordination entre les gouvernements du Québec et du Canada est nécessaire afin d'accroître les investissements fédéraux dans les infrastructures municipales, notamment celles liées à l'eau. Cette collaboration devrait permettre de bonifier les transferts vers le Québec pour mieux refléter son poids démographique et l'ampleur de son déficit de maintien d'actifs, tout en laissant aux municipalités la flexibilité nécessaire pour établir leurs priorités en fonction de leur réalité (Aviso Conseil, 2026).

Recommandation 11

Augmenter la contribution fédérale pour mieux financer les infrastructures municipales.

Finalement, en guise de soutien complémentaire aux infrastructures traditionnelles de gestion des eaux pluviales, le gouvernement du Québec devrait considérer plus systématiquement les infrastructures vertes. En favorisant l'infiltration et la rétention de l'eau à la source, les milieux humides, les noues végétalisées, les arbres et les surfaces perméables peuvent, dans certains contextes, réduire la pression exercée sur les réseaux d'aqueduc et d'égout ainsi que les besoins d'agrandissement de certaines infrastructures. Une telle approche mérite d'être davantage prise en compte dans la planification des investissements municipaux.

Recommandation 12

Considérer les infrastructures vertes au même titre que les infrastructures traditionnelles dans la gestion des eaux pluviales.

La méthode de l'évaluation du potentiel d'optimisation

Il demeure essentiel de développer l'offre de logement compte tenu de la croissance prévue du nombre de ménages liés à divers changements démographiques, notamment le vieillissement de la population.

Dans tous les types de milieux, l'optimisation de l'urbanisation est au cœur du travail d'accompagnement des municipalités auquel Vivre en Ville œuvre depuis plusieurs années.

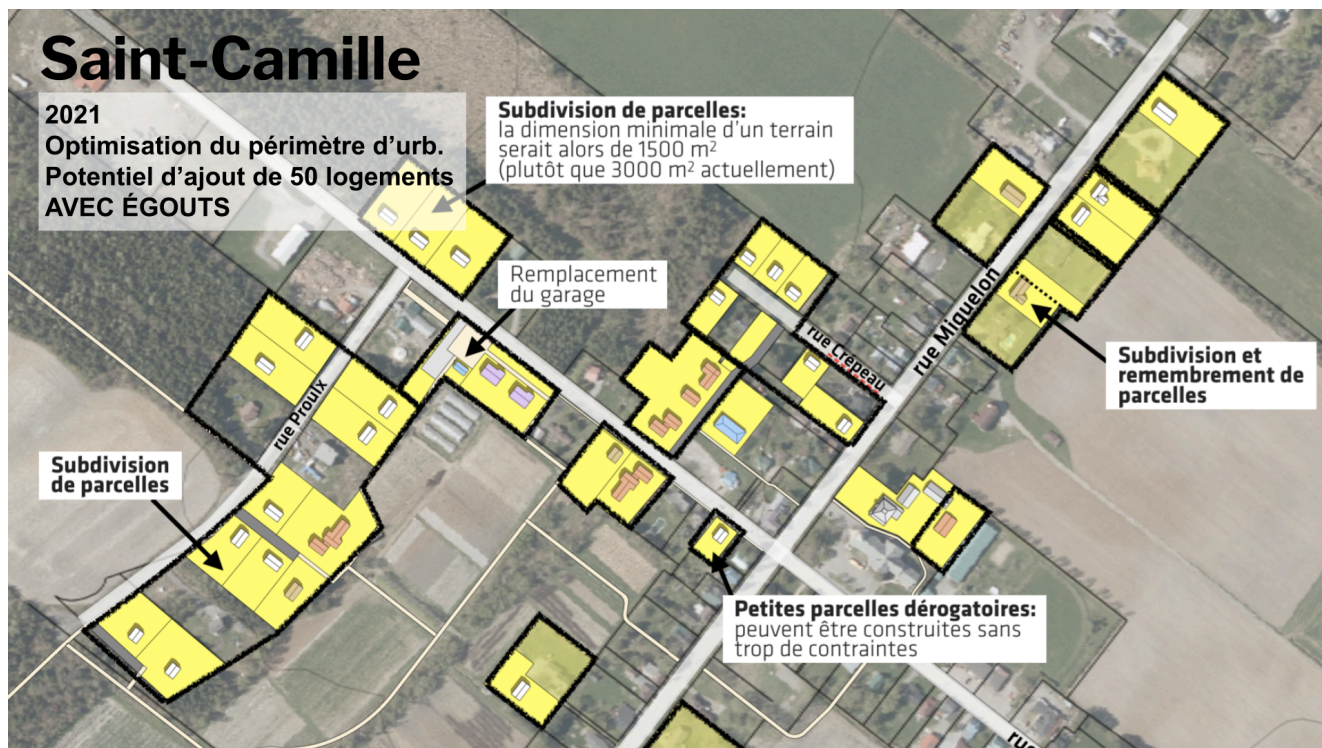
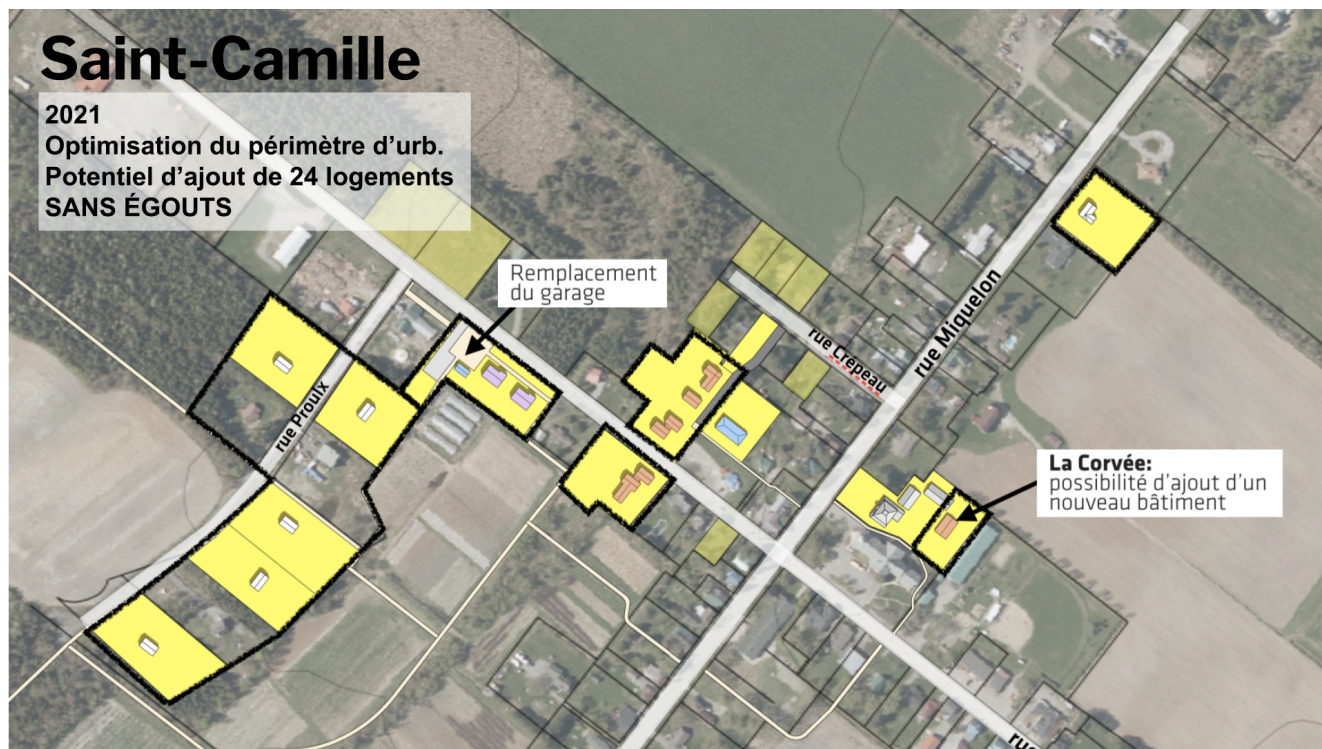
L'évaluation du potentiel d'optimisation des périmètres d'urbanisation s'effectue en prenant en compte leurs enjeux et particularités propres à chaque milieu (quartier, village, etc.). Elle consiste d'abord à réaliser un portrait-diagnostic urbanistique fin des milieux urbanisés, afin de connaître leurs composantes et de déterminer la possibilité de les transformer ou non. Elle identifie et caractérise ensuite finement, selon différents critères, les terrains pouvant accueillir l'optimisation³. Enfin, elle esquisse, à partir de différents paramètres (p. ex. une densité supérieure à celle déjà atteinte, notamment grâce à une réduction des dimensions des voies publiques, des parcelles, de l'emprise au sol des bâtiments et des cours avant,

³ Dans les municipalités qui ne disposent pas d'infrastructures souterraines (aqueduc et égouts sanitaires) ou dont les infrastructures souterraines sont désuètes ou ont atteint leur pleine capacité, le potentiel d'optimisation est bloqué.



latérales et arrière), des scénarios de transformation sous la forme d'un concept d'organisation spatiale et de plans et de modélisations tridimensionnelles.

Voici un exemple pour la municipalité de Saint-Camille:



Révision de normes et d'exigences pour diminuer les coûts de construction

Le gouvernement du Québec gagnerait également à examiner de façon systématique les normes et exigences réglementaires qui contribuent à augmenter les coûts de construction sans toujours générer de bénéfices proportionnels. Dans plusieurs cas, des règles élaborées pour répondre à des objectifs légitimes de sécurité ou de performance peuvent, avec le temps, devenir excessivement prescriptives et limiter l'adoption de solutions plus efficaces déjà reconnues ailleurs. Le report d'un an des nouvelles normes du Code de construction du Québec crée une opportunité à saisir pour baisser les coûts, sans toutefois tourner le dos à la nécessaire transition énergétique.

L'autorisation d'immeubles résidentiels à escalier unique constitue un exemple particulièrement pertinent. Plusieurs juridictions permettent déjà ce type de conception pour des bâtiments de quatre à six étages, tout en maintenant des exigences élevées en matière de sécurité incendie grâce à des mesures compensatoires comme les gicleurs automatiques et les systèmes de contrôle de la fumée. Selon une analyse du Pew Charitable Trusts (2025), ces bâtiments peuvent être construits à un coût de 6 à 13 % inférieur à celui d'immeubles comparables comportant deux cages d'escalier, notamment en raison de la réduction des espaces de circulation et des noyaux de service. Cette réduction des coûts permet d'ailleurs de construire sur des parcelles plus difficiles à valoriser, ce qui contribue à la densification de milieux de vie existants et donc à l'optimisation des infrastructures.

Une réflexion similaire pourrait être menée dans le domaine du transport collectif. Des travaux récents sur les coûts de réalisation des infrastructures de transport au Canada soulignent que les projets canadiens ont souvent recours à des standards de conception plus exigeants que ceux observés dans plusieurs pays offrant pourtant des réseaux performants.

Le gouvernement devrait donc encourager une révision périodique des normes de conception afin d'identifier les cas où des approches plus proportionnées permettraient d'obtenir des résultats comparables à moindre coût. Une telle démarche pourrait contribuer à accroître le nombre de projets réalisables avec les ressources financières disponibles et à réduire la pression sur les finances publiques et municipales.

Recommandation 13

Réviser les normes pour diminuer les coûts de construction des infrastructures, sans toutefois tourner le dos à la nécessaire transition énergétique.

3. Utilisation des pouvoirs fiscaux

À ce jour, la fiscalité municipale a trop peu incité à une utilisation économe des ressources. La tarification de l'eau, mentionnée ci-haut, est un bel exemple qui permet de réduire la surconsommation et de ce fait, réduire les coûts.

Le développement de nouveaux outils d'écofiscalité représente donc une avenue particulièrement prometteuse. L'écofiscalité vise à utiliser les signaux économiques afin d'encourager des comportements plus efficaces tout en générant des revenus pouvant être réinvestis dans les infrastructures et les services publics.

Plusieurs expériences québécoises démontrent déjà le potentiel de ces outils. La taxe sur les aires de stationnement de Montréal a généré environ 25 millions de dollars par année entre 2010 et 2018. Des



taxes sur l'occupation du territoire mises en place à Varennes et Victoriaville ont permis de générer des revenus additionnels. Une redevance liée à l'artificialisation des sols a également démontré sa capacité à soutenir financièrement certaines interventions publiques. (Tremblay-Racicot et Beaulieu, 2023)

Ces initiatives demeurent toutefois marginales et reposent souvent sur des pouvoirs limités ou des projets pilotes. L'écofiscalité présente également l'avantage de créer des incitatifs cohérents avec les objectifs d'aménagement durable du territoire. Une taxe sur les grands stationnements de surface, par exemple, contribue simultanément à optimiser l'utilisation du sol, à réduire les coûts liés à l'étalement urbain et à générer des revenus municipaux. De la même manière, des redevances liées à l'imperméabilisation des sols ou à l'expansion des réseaux peuvent encourager des formes de développement plus efficaces tout en assurant un meilleur partage des coûts.

L'objectif ne doit pas être d'alourdir indûment le fardeau fiscal des citoyens, mais plutôt d'améliorer l'adéquation entre les coûts collectifs générés par certaines activités et les contributions exigées pour les financer.

Afin de faciliter l'adoption de ces pratiques, le gouvernement devrait donner suite à la recommandation du rapport Jérôme-Forget-Marceau visant à élargir l'utilisation des nouveaux pouvoirs fiscaux municipaux et proposer un catalogue de règlements types que les municipalités pourraient adopter (UMQ, 2026).

Recommandation 14

Élargir le recours efficace aux pouvoirs fiscaux d'écofiscalité en proposant un catalogue de règlements types que les municipalités pourraient adopter.

Le gouvernement du Québec devrait favoriser et encadrer la généralisation de mécanismes de fiscalité par secteur, permettant d'adapter la taxation aux coûts réels de desserte des différents secteurs. Inspirée notamment des pratiques mises en œuvre à Rimouski, cette approche permettrait de reconnaître que tous les secteurs ne génèrent pas les mêmes coûts d'infrastructures et de services municipaux (Ville de Rimouski, 2026). Elle offrirait également aux municipalités un levier pour soutenir la consolidation des secteurs centraux, des cœurs de quartiers et des noyaux villageois, qui utilisent plus efficacement les infrastructures existantes et contribuent davantage à la vitalité économique locale.

À l'inverse, le gouvernement du Québec gagnerait à encadrer et à limiter le recours par les municipalités à des outils fiscaux, tarifaires ou réglementaires qui envoient un signal contraire aux objectifs de consolidation urbaine (Goudreault, 2022).

4. Un financement des infrastructures aligné sur les besoins

Le financement des infrastructures municipales doit être plus prévisible et davantage fondé sur les besoins réels des collectivités. Comme le souligne l'Union des municipalités du Québec (UMQ), la multiplication des programmes d'aide financière et des appels à projets tend à orienter les investissements en fonction des subventions disponibles plutôt qu'en fonction des priorités locales. Cette logique favorise une « course aux subventions » qui peut nuire à une planification cohérente des investissements.

Vivre en Ville appuie une évolution vers des enveloppes pluriannuelles plus stables et flexibles, permettant aux municipalités de prioriser les projets les plus pertinents pour leur territoire, tout en assurant une gestion rigoureuse des actifs et une utilisation plus efficace des fonds publics.



Recommandation 15

Offrir un financement stable, récurrent et prévisible des infrastructures publiques municipales.

Assurer un financement prévisible du transport collectif pour soutenir la consolidation des milieux de vie

Le transport collectif souffre lui aussi d'un déficit de prévisibilité dans son financement et sa planification. Les grands projets de transport sont souvent soumis à des décisions ponctuelles, à des annonces gouvernementales successives ou à des arbitrages politiques qui peuvent modifier les échéanciers et les priorités. Cette instabilité accroît les risques de retards, contribue à l'augmentation des coûts de réalisation et complique la planification intégrée de l'aménagement du territoire.

Or, les infrastructures de transport collectif nécessitent des horizons de planification de plusieurs décennies. Les changements fréquents d'orientation et l'incertitude entourant les sources de financement nuisent à l'optimisation des investissements publics et limitent la capacité des municipalités à coordonner leurs stratégies d'aménagement avec le développement des réseaux de transport.

Un financement stable, récurrent et prévisible du transport collectif constitue donc une condition essentielle à une gestion efficace des projets et à une meilleure maîtrise des coûts. Une telle approche permettrait également de renforcer la confiance des partenaires municipaux et du secteur privé, tout en favorisant une réalisation plus rapide des projets structurants.

De même, la dégradation rapide du métro de Montréal au courant des dernières années est inquiétante et résulte d'une diminution importante des investissements gouvernementaux.

Vivre en Ville est membre de l'Alliance TRANSIT, qui appelle à renouveler rapidement le plan d'action de la Politique de mobilité durable 2030 de même qu'à un réel plan de mobilité qui guidera la planification des investissements pour les deux prochaines décennies.

Recommandation 16

Adopter un réel plan de mobilité pour les deux prochaines décennies qui instaurera la confiance et une meilleure maîtrise des coûts.

Au-delà de ses bénéfices en matière de mobilité, le transport collectif joue un rôle déterminant dans l'atteinte des objectifs de consolidation des milieux de vie. En favorisant la densification des secteurs déjà urbanisés, en réduisant la dépendance à l'automobile et en soutenant le développement de quartiers complets et accessibles, il contribue directement à limiter l'étalement urbain et à optimiser l'utilisation des infrastructures existantes. Les investissements en transport collectif doivent ainsi être considérés non seulement comme des projets de mobilité, mais également comme des leviers majeurs d'aménagement durable du territoire, de création de milieux de vie complets et de réduction des coûts collectifs liés à l'urbanisation dispersée.



Conclusion

Le défi du financement des infrastructures municipales ne pourra être résolu qu'avec de nouveaux transferts gouvernementaux. Il exige également une réflexion sur les choix d'aménagement qui déterminent les coûts futurs.

Pendant plusieurs décennies, l'étalement urbain a permis de reporter dans le temps une partie des coûts associés aux infrastructures. Aujourd'hui, la facture arrive à échéance. Les réseaux doivent être remplacés alors que les municipalités continuent d'assumer les coûts de nouveaux développements.

La solution passe donc par un changement de paradigme. Les politiques publiques doivent favoriser les projets qui optimisent les infrastructures existantes, réduisent les besoins futurs en investissements et améliorent la résilience financière des collectivités.

Les États généraux offrent une occasion rare de réconcilier les politiques de financement des infrastructures avec les objectifs d'aménagement durable du territoire. Pour y parvenir, le gouvernement devra faire davantage que financer les infrastructures : il devra créer les conditions permettant d'en réduire durablement les coûts.



Références

- AVISEO CONSEIL (2026). Étude sur le sous-financement des infrastructures d'eau au Québec. https://media.apchq.com/Uy6TyENnTpeOf7bqmmYTkA/apchq_etude_infra_2026-03-19c.pdf
- GOUDREAU, Z. (2022). Ces villes qui taxent la densité urbaine. *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/actualites/transports-urbanisme/773973/ces-villes-qui-taxent-la-densite>
- GOVERNEMENT DU QUÉBEC, MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE L'HABITATION DU QUÉBEC [MAMH] (2022). Mieux habiter et bâtir notre territoire. Vision stratégique de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire. [PDF].
- GÉNÉREUX, L. ET DUFAUX, F. (2019). Impôt foncier et territoire : équité environnementale et modèle social – Une étude de cas de la Ville de Québec <http://journals.openedition.org/ethiquepublique/5021>
- PEW CHARITABLE TRUSTS (2025). Small Single-Stairway Apartment Buildings Have Strong Safety Record. https://www.pew.org/-/media/assets/2025/05/single-stair_report_summary.pdf
- SMART PROSPERITY INSTITUTE (2013). Suburban sprawl: exposing hidden costs, identifying innovations. https://institute.smartprosperity.ca/sites/default/files/sp_suburbansprawl_oct2013_opt.pdf
- TREMBLAY-RACICOT, F. ET BEAULIEU, A-E. (collab.), (2023). L'écofiscalité municipale au Québec : Survol des mesures applicables et de leur potentiel fiscal et environnemental. Centre de recherche sur la gouvernance, École nationale d'administration publique, Québec. 45 p.
- UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC [UMQ], JÉRÔME-FORGET, M. ET MARCEAU, N. (2026) Rapport sur la fiscalité et les finances municipales. Un modèle arrivé à ses limites : un virage s'impose. <https://umq.qc.ca/wp-content/uploads/2026/05/00498umq-brochure-fiscalite-numerique.pdf>
- URBAN3 (2015). Lafayette, LA. <https://www.urbanthree.com/case-study/lafayette-la/>
- VILLE DE RIMOUSKI (2026). Budget municipal. <https://rimouski.ca/rubrique/budget-municipal>





VIVRE EN VILLE

la voie des collectivités viables

info@vivreenville.org | vivreenville.org | twitter.com/vivreenville | facebook.com/vivreenville

■ QUÉBEC

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK
870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
T. 418.522.0011

■ MONTRÉAL

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4
T. 514.394.1125