



Association  
des ingénieurs  
municipaux  
du Québec

# MÉMOIRE

États généraux sur le coût et le financement des infrastructures municipales

10 juin 2026





Association  
des ingénieurs  
municipaux  
du Québec

Association des ingénieurs municipaux du Québec  
C.P.792, succursale B  
Montréal (Québec)  
H3B 3K5

514-845-5303  
info@aimq.ca  
www.aimq.ca



Tous droits réservés  
© AIMQ | Association des ingénieurs municipaux du Québec – 2026

# LE MÉMOIRE

Ce mémoire est le fruit d'un groupe de travail de neuf personnes, toutes issues de municipalités québécoises, qui se sont appuyées sur un sondage envoyé aux membres de l'Association.

Le groupe rassemble des profils variés : ingénieurs, chefs de service et directeurs du génie, œuvrant dans des domaines aussi divers que l'eau, les infrastructures, les routes et les travaux publics.

Il a été mis sur pied par Monica Beaudet, directrice générale de l'Association.



# L'AIMQ

## En bref

L'AIMQ a pour mission de soutenir, de développer et de faire rayonner l'ingénierie municipale, en misant sur la force de sa communauté et sur l'expertise de ses membres.

L'Association compte 315 membres issus de plus de 100 municipalités et MRC, ce qui représente 7 millions de Québécois et Québécoises, répartis sur l'ensemble des régions de la province. Le membrariat reflète la diversité des réalités municipales québécoises, des grands centres urbains jusqu'aux plus petites collectivités.

Par leur expertise et leur engagement, les membres de l'AIMQ jouent un rôle central dans le développement, la modernisation et la pérennité des infrastructures municipales. Ils et elles sont au cœur de la planification, de la conception, de la réalisation, de l'exploitation et de l'entretien des infrastructures essentielles à la qualité de vie de la population: routes et transport, réseaux d'eau potable et d'eaux usées, parcs et espaces publics, bâtiments municipaux, mobilité durable, aménagements urbains, résilience climatique, sans s'y limiter.

Au quotidien, ces spécialistes contribuent concrètement à bâtir des milieux de vie sécuritaires, durables, innovants et adaptés aux défis actuels et futurs des municipalités du Québec.

## En chiffres

**315**  
MEMBRES

issus de

**101**  
MUNICIPALITÉS

représentant

**7 M**  
HABITANTS



# CONSTATS

## CENTRAUX

- Les infrastructures municipales représentent 60 % des actifs publics du Québec [1], mais leur financement ne reflète pas ce poids collectif.
- Une proportion significative des réseaux d'eau et de voirie a atteint ou dépassé sa durée de vie utile. Le déficit de maintien des actifs (DMA) s'explique non seulement par des années de sous-investissement, mais aussi par une croissance démographique qui exerce une pression croissante sur des infrastructures qui n'ont pas été dimensionnées pour y répondre.
- Les programmes de subvention existants sont imprévisibles, insuffisants et inadaptés à une planification à long terme, créant une dépendance structurelle qui nuit à une saine gestion des actifs.
- Dans de nombreuses municipalités, le maintien d'actifs est relégué au second plan au profit de projets plus visibles, accumulant silencieusement une dette qui sera bien plus coûteuse à résorber.
- La lourdeur administrative et réglementaire absorbe une part croissante des ressources municipales avant même que les travaux ne commencent, décourageant l'action au moment où elle est la plus nécessaire. Cette situation est aggravée par un transfert progressif de responsabilités et d'obligations vers les municipalités qui n'est pas accompagné de ressources proportionnelles.
- Les grandes agglomérations et les petites municipalités font face à des défis qui, sans être moindres des uns par rapport aux autres, ont souvent peu de choses en commun.
- Depuis la pandémie, la hausse soutenue des coûts de construction érode le pouvoir d'achat collectif en infrastructures : les sommes investies permettent de réaliser moins de travaux qu'auparavant, sans que les niveaux de service ou l'état des actifs ne s'améliorent pour autant.

[1] Ordre des ingénieurs. (2026). Crise des infrastructures publiques. URL: <https://www.oiq.qc.ca/publication/crise-des-infrastructures-publiques/>



# PORTRAIT

## DE LA RÉALITÉ MUNICIPALE

Les principales infrastructures du Québec se sont construites dans les années 70, dans un contexte de développement de faible densité. Les infrastructures arrivent en fin de vie en même temps, et n'ont pas été conçues pour des milieux densifiés ni pour les pressions démographiques et climatiques actuelles. Chaque jour, dans des conditions de ressources souvent limitées, les ingénieurs font preuve d'ingéniosité pour prolonger la durée de vie des actifs, optimiser les investissements disponibles et trouver des solutions adaptées aux réalités de leur milieu. Forts de cette expérience de terrain, les membres de l'AIMQ souhaitent contribuer à cette consultation avec un regard ancré dans la réalité des organisations municipales.

Si les infrastructures d'eau et de voirie occupent une place centrale dans ce mémoire en raison de l'urgence et de l'ampleur des besoins qui y sont associés, les ingénieurs municipaux interviennent également dans la gestion des bâtiments municipaux, des infrastructures de gestion des matières résiduelles et de l'ensemble des équipements collectifs qui structurent la vie des communautés.

Les municipalités possèdent quelque 60 % des infrastructures publiques. Les ingénieurs municipaux jouent un rôle central dans leur gestion. Ils planifient les investissements, évaluent l'état des actifs, recommandent les interventions prioritaires et veillent à ce que les décisions prises aujourd'hui ne compromettent pas la capacité des générations futures à maintenir les services essentiels. Leur connaissance fine du territoire et des infrastructures constitue un levier stratégique pour améliorer la performance des investissements publics.

Les réseaux d'eau potable, d'eaux usées et de voirie locale vieillissent à un rythme qui dépasse largement la capacité collective à les renouveler. Une proportion significative de ces actifs approche ou a dépassé leur durée de vie utile, générant un déficit de maintien des actifs qui s'accumule silencieusement depuis des décennies, mais avec des conséquences bien réelles : pertes d'eau non comptabilisées, chaussées qui se dégradent prématurément, stations de traitement qui fonctionnent hors normes, pour ne nommer que ces constats.

À ce vieillissement s'ajoute un sous-financement historique qui force les gestionnaires municipaux à prioriser les interventions d'urgence au détriment de la planification à long terme, alourdissant ainsi les coûts futurs à chaque année de statu quo. Ce sous-financement est amplifié par une hausse soutenue des coûts de construction : inflation sur les matériaux, rareté de la main-d'œuvre spécialisée et concurrence directe avec les grands chantiers gouvernementaux font grimper les prix au moment même où les besoins atteignent un sommet historique.



# PORTRAIT

(SUITE)

Les changements climatiques ajoutent une pression supplémentaire : multiplication des événements extrêmes, cycles de gel-dégel plus fréquents, inondations récurrentes, générant autant d'interventions imprévues qui mobilisent des ressources déjà rares et exigent d'adapter des infrastructures conçues pour un climat qui n'existe plus tout à fait.

Or, les décisions d'investissement dans les infrastructures ne sont pas que techniques. Dans de nombreuses municipalités, le maintien d'actifs peine à rivaliser avec des projets plus visibles. Les ingénieurs municipaux disposent d'un pouvoir de recommandation, non-décisionnel, et leurs avis sont régulièrement écartés au profit d'initiatives dont les retombées sont plus visibles. Cette réalité de gouvernance contribue, autant que le manque de ressources, à l'accumulation du déficit de maintien. Cette situation met également en lumière l'importance d'une approche où trop souvent, les décisions d'investissement sont influencées par le coût initial de réalisation plutôt que par le coût total du cycle de vie de l'actif, soit de possession, d'entretien, de réhabilitation et de remplacement sur plusieurs décennies. Une infrastructure moins coûteuse à construire peut ultimement représenter une charge financière beaucoup plus importante pour les générations futures.

La lourdeur administrative et réglementaire vient encore compliquer le tableau. Les processus d'autorisation, les exigences croissantes des cadres normatifs et la complexité des programmes de subvention absorbent une part grandissante des budgets et des énergies avant même qu'un seul mètre de conduite ne soit remplacé. Dans plusieurs cas, les mécanismes censés aider les municipalités à investir, dont les programmes de subvention, deviennent eux-mêmes un obstacle à l'investissement. Cette situation est aggravée par un transfert progressif de responsabilités et d'obligations vers les municipalités qui n'est pas accompagné de ressources proportionnelles, creusant davantage l'écart entre les attentes et les moyens disponibles.

Attirer et retenir des ingénieurs dans les organisations municipales représente un défi croissant, particulièrement hors des grands centres. Ce défi accroît la dépendance à des collaborateurs externes, ce qui fragilise le maintien des connaissances au sein des organisations, la continuité de la gestion des actifs et, ultimement, la capacité des municipalités à planifier et à conseiller adéquatement le conseil municipal.

Enfin, il serait inexact de parler des municipalités québécoises comme d'un ensemble homogène. Les grandes municipalités ont certes des défis importants qui leur sont propres, mais une municipalité de quelques milliers d'habitants doit composer avec des ressources minimales pour des infrastructures tout aussi vieillissantes. Traiter ces deux réalités avec les mêmes outils revient à ignorer une inégalité fondamentale qui compromet la résilience du territoire québécois dans son ensemble.



TABLEAU

# RÉSUMÉ

Défi	Solutions proposées
Un sous-financement structurel qui s'aggrave	<ul style="list-style-type: none"><li>• Créer un pacte fiscal avec des fonds de réserve obligatoires</li><li>• Assurer une prévisibilité du financement sur 10 à 20 ans</li><li>• Généraliser les redevances de développement avec un cadre législatif clair et uniforme</li><li>• Identifier distinctement sur les comptes de taxes les contributions dédiées aux infrastructures d'eau et de voirie</li><li>• Favoriser le principe d'utilisateur-payeur pour certains services municipaux</li></ul>
La gouvernance des actifs : un cadre décisionnel à renforcer	<ul style="list-style-type: none"><li>• Conditionner l'accès au financement à des efforts soutenus de maintien des actifs</li><li>• Instaurer une reddition de comptes publique et annuelle</li><li>• Exiger que les décisions reportant des interventions prioritaires soient documentées et motivées publiquement</li><li>• Exiger une analyse du coût du cycle de vie complet pour les projets d'infrastructures</li><li>• Développer des outils standardisés d'évaluation du cycle de vie accessibles aux petites municipalités</li></ul>
La bureaucratie et la lourdeur réglementaire comme freins à l'investissement	<ul style="list-style-type: none"><li>• Simplifier et harmoniser les processus d'autorisation, d'approbation et de reddition de comptes</li><li>• Adapter les exigences réglementaires à la nature, à l'envergure et au niveau de risque des projets</li><li>• Impliquer les municipalités et les professionnels dans l'élaboration des lois et règlements</li><li>• Élargir le recours aux déclarations de conformité pour les projets à faible risque</li><li>• Réviser les exigences liées à la gestion des sols contaminés selon une approche proportionnée aux risques</li></ul>
La hausse des coûts de construction et les limites dans les processus d'approvisionnement	<ul style="list-style-type: none"><li>• Revoir les mécanismes d'octroi des mandats professionnels pour y intégrer la qualité et la valeur technique</li><li>• Encourager des modes de réalisation intégrés et collaboratifs</li><li>• Coordonner la programmation des projets à l'échelle régionale</li><li>• Alléger et moderniser les processus d'appel d'offres selon une approche proportionnée au risque</li></ul>
Le manque de planification à long terme et la fragilité de l'expertise technique municipale	<ul style="list-style-type: none"><li>• Renforcer la mutualisation de l'expertise</li><li>• Reconnaître et consolider le rôle stratégique des directions d'ingénierie municipales</li><li>• Conditionner certains financements à la qualité et à la mise à jour effective des PGA, et les alimenter par des inspections ciblées basées sur l'état réel des actifs</li><li>• Structurer le développement des compétences par la formation des élus et des professionnels, appuyé par la recherche</li></ul>



# DÉFI 1

## UN SOUS-FINANCEMENT STRUCTUREL QUI S'AGGRAVE

### Contexte

Les besoins en infrastructures municipales augmentent plus rapidement que la capacité financière des municipalités à y répondre. Les programmes d'aide financière provinciaux comme la TECQ et PRIMEAU demeurent insuffisants, ponctuels et imprévisibles. Cette situation pousse souvent les municipalités à planifier leurs investissements en fonction des subventions disponibles plutôt qu'en fonction de l'état réel de leurs actifs et des priorités identifiées dans leurs plans de gestion des actifs (PGA).

L'irrégularité dans le temps des programmes contribue également à la hausse des coûts. Lorsque plusieurs enveloppes sont annoncées simultanément, les projets se multiplient au même moment, accentuant la pression sur la main-d'œuvre, les professionnels et les entrepreneurs disponibles.

À cela s'ajoute le défi de la densification. Les objectifs gouvernementaux d'aménagement du territoire nécessiteront des investissements importants dans des réseaux souvent conçus pour des densités plus faibles. Or, plusieurs municipalités hésitent encore à utiliser pleinement les outils fiscaux à leur disposition, notamment les redevances de développement, par crainte de nuire à leur compétitivité. Il en résulte que les coûts associés à la croissance sont souvent assumés en partie par les contribuables existants.

Le financement des infrastructures municipales doit reposer sur des revenus prévisibles, une meilleure autonomie financière locale et une contribution équitable des nouveaux développements aux infrastructures qu'ils nécessitent.



# DÉFI 1

## UN SOUS-FINANCEMENT STRUCTUREL QUI S'AGGRAVE

### PISTES DE SOLUTIONS

- Créer un nouveau pacte fiscal : rendre obligatoire la constitution de fonds de réserve financière dédiée aux infrastructures, alimentés annuellement selon un pourcentage progressif de la valeur des actifs, avec une contribution partagée entre les municipalités et le gouvernement, permettant aux municipalités d'investir au moment optimal du cycle de vie plutôt qu'en fonction des fenêtres de financement.
- Assurer une meilleure prévisibilité du financement des infrastructures sur des horizons de 10 à 20 ans pour permettre une planification structurée.
- S'assurer que la croissance finance une part équitable des infrastructures additionnelles qu'elle nécessite en généralisant les redevances de développement et en offrant aux municipalités un cadre législatif clair et uniforme pour leur application.
- Identifier distinctement sur les comptes de taxes les contributions dédiées aux infrastructures d'eau et de voirie, afin de mieux refléter le coût réel des services, d'améliorer la transparence auprès des citoyens et de permettre une évolution des revenus en fonction des besoins réels de maintien des actifs.
- Favoriser une application accrue du principe d'utilisateur-payeur pour certains services municipaux, afin de diversifier les sources de revenus municipales et de réduire la pression sur la taxation générale.



# DÉFI 2

## LA GOUVERNANCE DES ACTIFS : UN CADRE DÉCISIONNEL À RENFORCER

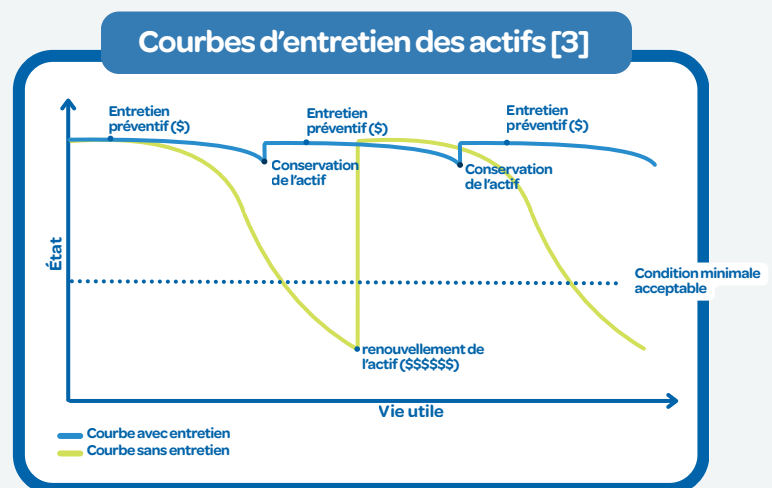
### Contexte

Les infrastructures municipales essentielles sont souvent moins visibles que les nouveaux projets ou services destinés aux citoyens. Dans ce contexte, certaines administrations privilégient des investissements dont les bénéfices sont plus immédiatement perceptibles, au détriment du renouvellement d'infrastructures souterraines ou vieillissantes.

À cela s'ajoutent des décisions de gels de taxes répétés ou des hausses limitées qui ont freiné la constitution de réserves financières suffisantes pour assurer le maintien des actifs. Les chercheurs de la Chaire de recherche en fiscalité et finances publiques de l'Université de Sherbrooke rapporte que si les recettes de l'impôt foncier municipal avaient cru au même rythme que le PIB entre 2014 à 2024, les municipalités auraient bénéficié de 3,2 G\$ de recettes additionnelles en 2024 [2].

Le maintien d'actifs reste chroniquement sous-financé malgré les avertissements des professionnels, dont la portée se limite à des recommandations, sans pouvoir décisionnel. Ces économies apparentes sont en réalité une dette silencieuse qui se prépare à faire exploser les coûts d'entretien et d'intervention d'urgence. Surtout, ce sont des conséquences réelles dans le quotidien de la population du Québec.

Cette situation est souvent accentuée par l'absence d'une analyse systématique du coût du cycle de vie dans les processus décisionnels. Des solutions temporaires ou des infrastructures moins durables peuvent apparaître avantageuses à court terme, mais génèrent fréquemment des coûts d'entretien, de réfection ou de remplacement beaucoup plus élevés à long terme. Une meilleure intégration de cette approche permettrait d'orienter les investissements vers les solutions les plus avantageuses pour la collectivité sur l'ensemble de leur durée de vie.



[2] Gagné-Dubé, T., & Godbout, L. (2026). Constats et perspectives : Solidifier la base pour avoir les moyens d'agir. Université de Sherbrooke. URL: [https://cftp.recherche.usherbrooke.ca/wp-content/uploads/2026/05/Rapport-Gagne-Dube-Godbout\\_VF.pdf](https://cftp.recherche.usherbrooke.ca/wp-content/uploads/2026/05/Rapport-Gagne-Dube-Godbout_VF.pdf)

[3] Adapté du CERIU. (2017). Guide de gestion des actifs en immobilisations à l'intention des gestionnaires municipaux. p.7. URL: [https://ceriu.qc.ca/system/files/2017-09/CERIU\\_Guide-Immobilisations\\_2017-09.pdf](https://ceriu.qc.ca/system/files/2017-09/CERIU_Guide-Immobilisations_2017-09.pdf)

# DÉFI 2

## LA GOUVERNANCE DES ACTIFS : UN CADRE DÉCISIONNEL À RENFORCER

### PISTES DE SOLUTIONS

- Conditionner l'accès aux programmes de financement à la démonstration d'efforts soutenus en matière de maintien des actifs et à l'existence d'un plan de gestion des actifs à jour.
- Établir, en concertation avec les municipalités, un seuil minimal d'investissement dans le maintien des actifs existants, qui deviendrait une condition d'admissibilité au financement de nouveaux projets.
- Instaurer une reddition de comptes simple, publique et annuelle sur l'état des actifs municipaux, les investissements réalisés, les besoins de renouvellement et l'évolution du déficit de maintien des actifs.
- Renforcer la prise en compte des avis techniques dans les processus décisionnels municipaux en exigeant que les décisions reportant des interventions prioritaires identifiées aux plans de gestion des actifs soient documentées et motivées publiquement.
- Exiger qu'une analyse du coût du cycle de vie complet accompagne les projets d'infrastructures afin d'éclairer les décisions d'investissement et de favoriser les solutions les plus durables.
- Développer des outils, guides et modèles standardisés permettant aux municipalités, particulièrement les plus petites, d'évaluer plus facilement le coût du cycle de vie, la rentabilité à long terme des projets et les impacts financiers associés aux nouveaux développements.



# DÉFI 3

## LA BUREAUCRATIE ET LA LOURDEUR RÉGLEMENTAIRE COMME FREINS À L'INVESTISSEMENT

### Contexte

Les municipalités font face à une multiplication des exigences administratives, réglementaires et procédurales qui mobilisent une part croissante de leurs ressources avant même le début des travaux. Les études préalables, la gestion des sols contaminés, les autorisations gouvernementales, le fonctionnement des processus d'appel d'offres, les exigences de conformité et les multiples étapes d'approbation allongent les délais et augmentent les coûts associés aux projets d'infrastructures. Bien que plusieurs de ces mécanismes poursuivent des objectifs légitimes, leur accumulation crée une charge administrative importante qui ralentit la réalisation des interventions nécessaires.

De plus, plusieurs exigences sont appliquées de façon uniforme à des projets de nature, d'envergure ou de niveau de risque très différents. Cette approche réduit l'efficacité des interventions de maintien d'actifs et retarde la réalisation de travaux pourtant nécessaires à la pérennité des infrastructures existantes.

L'objectif est de maintenir les standards de qualité, de sécurité et de protection de l'environnement, tout en mettant en place un cadre réglementaire proportionné aux risques, mieux adapté aux réalités municipales et favorisant une utilisation optimale des ressources publiques.



# DÉFI 3

## LA BUREAUCRATIE ET LA LOURDEUR RÉGLEMENTAIRE COMME FREINS À L'INVESTISSEMENT

### PISTES DE SOLUTIONS

- Simplifier et harmoniser les processus d'autorisation, d'approbation et de reddition de comptes afin de réduire les délais et les coûts administratifs associés aux projets d'infrastructures.
- Adapter les exigences réglementaires à la nature, à l'envergure et au niveau de risque des projets, particulièrement lorsqu'il s'agit de maintenir, réhabiliter ou remplacer des infrastructures existantes.
- Impliquer davantage les municipalités et les professionnels du milieu municipal dans l'élaboration des lois, règlements et programmes ayant un impact sur la gestion des infrastructures afin de mieux tenir compte des réalités du terrain.
- Simplifier les mécanismes d'autorisation pour les projets à faible risque, notamment en élargissant le recours aux déclarations de conformité lorsque cela est approprié.
- Réviser les exigences liées à la gestion des sols contaminés afin d'assurer une protection environnementale rigoureuse tout en favorisant des approches proportionnées aux risques et aux réalités des projets municipaux.



# DÉFI 4

## LA HAUSSE DES COÛTS DE CONSTRUCTION ET LES LIMITES DANS LES PROCESSUS D'APPROVISIONNEMENT

### Contexte

Les municipalités doivent composer avec une augmentation soutenue des coûts de construction attribuable à plusieurs facteurs : rareté de la main-d'œuvre spécialisée, capacité limitée du marché, inflation des matériaux et concurrence exercée par les grands projets publics. Cette pression réduit la capacité des municipalités à réaliser les interventions nécessaires et accentue le déficit de maintien des actifs.

À ces facteurs s'ajoutent certaines limites des processus actuels d'approvisionnement. Les mécanismes de sélection favorisent parfois davantage le coût initial que la qualité, la durabilité ou la valeur globale des solutions proposées.

Dans un contexte de ressources limitées, les municipalités doivent être en mesure de maximiser la valeur de chaque dollar investi. Cela implique non seulement de contrôler les coûts de construction, mais aussi de favoriser les approches qui améliorent la durabilité des projets, réduisent les risques et optimisent les coûts sur l'ensemble du cycle de vie des infrastructures.

### PISTES DE SOLUTIONS

- Revoir les mécanismes d'octroi des mandats professionnels afin d'y intégrer de façon plus significative la qualité, la valeur technique et la performance attendue des projets, dans une perspective de réduction des coûts globaux sur l'ensemble du cycle de vie des infrastructures.
- Encourager des modes de réalisation plus intégrés et collaboratifs (tels que la conception-construction et autres approches innovantes) afin d'améliorer la coordination des projets, la gestion des risques et l'efficacité des investissements publics.
- Coordonner la programmation des projets d'infrastructures à l'échelle régionale et intermunicipale afin de limiter les périodes de surchauffe du marché et d'optimiser la capacité de réalisation du secteur de la construction.
- Alléger et moderniser les processus d'appel d'offres en favorisant une approche plus proportionnée au niveau de risque des projets, et en développant une culture de gestion du risque permettant aux donneurs d'ouvrage d'assumer leur part d'incertitude contractuelle.



# DÉFI 5

## LE MANQUE DE PLANIFICATION À LONG TERME ET LA FRAGILITÉ DE L'EXPERTISE TECHNIQUE MUNICIPALE

### Contexte

Beaucoup de municipalités, surtout les petites, ne connaissent pas avec précision l'état réel de leurs actifs ni les sommes qui devront être investies dans les prochaines décennies. Les Plans de gestion des actifs (PGA) imposés d'ici 2027 représentent un pas dans la bonne direction, mais leur précision sera limitée dans un premier temps, et ne visera pas l'ensemble des actifs municipaux.

S'y ajoute une perte de savoir organisationnel liée aux départs à la retraite concentrés, et certaines municipalités vont jusqu'à abolir leurs directions des services d'ingénierie, compromettant la capacité à planifier, à prioriser et à conseiller les élus adéquatement.

Les municipalités qui disposent d'équipes d'ingénierie stables et expérimentées sont généralement mieux positionnées pour maintenir une connaissance à jour de leurs actifs, structurer leur planification et assurer une continuité dans la prise de décision. À l'inverse, la dépendance excessive aux ressources externes peut entraîner une perte de mémoire organisationnelle, une diminution de la capacité d'analyse interne et une plus grande vulnérabilité face aux enjeux complexes de gestion des infrastructures.

Enfin, la gestion des infrastructures municipales s'inscrit dans des cycles longs, où les besoins évoluent par phases (construction, exploitation, réhabilitation, remplacement). Cette réalité exige de maintenir et de transférer les compétences techniques dans le temps, afin d'éviter de devoir reconstruire périodiquement l'expertise plutôt que de la capitaliser.



# DÉFI 5

## LE MANQUE DE PLANIFICATION À LONG TERME ET LA FRAGILITÉ DE L'EXPERTISE TECHNIQUE MUNICIPALE

### PISTES DE SOLUTIONS

- Renforcer le partage et la mutualisation de l'expertise technique municipale, notamment par des ententes de services intermunicipales ou la mise en place d'équipes d'ingénierie partagées à l'échelle des MRC, afin de soutenir les municipalités de plus petite taille dans la planification et la gestion de leurs actifs. Dans une perspective plus structurante, explorer des modèles de mutualisation régionale ou provinciale inspirés d'approches centralisées ayant déjà fait leurs preuves dans certains secteurs, tels que la Société québécoise d'assainissement des eaux.
- Reconnaître et consolider le rôle stratégique des directions et équipes d'ingénierie municipales dans la gouvernance des infrastructures, afin d'assurer une continuité de l'expertise et une meilleure intégration des considérations techniques dans les décisions d'investissement.
- Conditionner certains mécanismes de financement et d'aide gouvernementale à la qualité, à la mise à jour et à l'utilisation effective des PGA, afin de renforcer la discipline de planification à long terme et la prise de décision fondée sur les données. Appuyer la maturation des PGA en les alimentant par des inspections ciblées (caméra, mesure d'épaisseur résiduelle) basées sur l'état réel des actifs plutôt que sur leur âge théorique.
- Structurer et pérenniser le développement des compétences en gestion des actifs, notamment par la formation des élus municipaux et la mise en place de programmes spécialisés pour les professionnels du milieu municipal, appuyés par la recherche et l'innovation en gestion des infrastructures.



# CONCLUSION

Les ingénieurs municipaux du Québec sont aux premières loges des défis. Ils voient les conduites qui cèdent, les chaussées qui s'effondrent, les stations qui peinent à respecter leurs normes. Ils connaissent l'état réel des infrastructures, bien avant que la situation ne devienne une crise visible.

Ce qu'ils observent est clair : le Québec est à un point de bascule. Le déficit de maintien accumulé depuis des décennies, combiné à la hausse des coûts, à la croissance importante de la population, aux enjeux climatiques, à la lourdeur des processus et aux pressions qui pèsent sur les organisations municipales, crée une pression qui ne se résorbera pas d'elle-même, surtout avec les changements climatiques. Chaque année d'inaction a un prix. Et ce prix, ce sont ultimement les citoyens qui le paient, en perte de qualité de vie, en services dégradés, en dommages à leurs biens, en augmentation de leurs primes d'assurances, en inondations, et en infrastructures de remplacement bien plus coûteuses que ce qu'un entretien régulier aurait exigé.

L'AIMQ croit fermement que la situation des infrastructures municipales doit être reconnue comme une priorité nationale. Non pas comme un enjeu technique parmi d'autres, mais comme une question de fond qui touche la qualité de vie de l'ensemble des Québécois, la compétitivité du territoire, le soutien de l'activité économique et la capacité des communautés à faire face aux défis à venir. Les infrastructures municipales sont le socle invisible sur lequel repose la vie collective. Il faut les traiter comme tel.

Cette reconnaissance appelle d'ailleurs un débat de société plus large sur le niveau de service attendu, la capacité réelle de financement des municipalités et les choix collectifs à faire. Toutes les attentes ne peuvent être traitées de la même manière sans égard à leur coût et à leur cycle de vie. Une réflexion structurée sur la priorisation des services et leur financement devient essentielle pour assurer la pérennité des infrastructures et la cohésion du territoire québécois.

Les constats sont connus et les pistes de solutions ont été clairement identifiées dans le présent mémoire : financement plus prévisible et axé sur le cycle de vie, renforcement du maintien des actifs, simplification des processus, meilleure prise en compte de la qualité et de la performance des projets, ainsi que consolidation de l'expertise municipale.



# CONCLUSION

L'AIMQ est prête à être un partenaire actif dans les travaux qui suivront ces états généraux. Ses membres sont disponibles pour contribuer à des groupes de travail sectoriels, pour tester et évaluer des solutions pilotes sur le terrain, et pour participer à l'élaboration de nouveaux cadres normatifs, de programmes de financement ou d'outils de planification mieux adaptés aux réalités municipales. Porter la voix des ingénieurs municipaux dans ces discussions, c'est s'assurer que les solutions retenues seront ancrées dans la pratique et applicables dans les organisations qui en auront la responsabilité.

**Ensemble, il est encore temps de changer de cap.**





Association  
des ingénieurs  
municipaux  
du Québec