

Mémoire pré-budgétaire

Pour une gestion rigoureuse et durable de l'entretien du réseau routier québécois

Présenté par Le Regroupement pour de meilleures routes au Québec

Le réseau routier québécois représente l'un des actifs publics les plus importants de l'État, tant par sa valeur financière que par son rôle indispensable pour l'économie et la mobilité. Or, malgré des investissements significatifs, son état global continue de se détériorer. Cette situation met en lumière un enjeu central : **le sous-financement chronique** et la **mauvaise structuration des budgets d'entretien routier**. Actuellement, nous ne faisons plus face à un enjeu de confort, mais bien à un enjeu de sécurité en lien avec les infrastructures routières.

Le présent mémoire invite le gouvernement du Québec à recentrer le prochain budget sur deux leviers fondamentaux déterminants :

- la priorisation claire de l'entretien du réseau existant avant toute expansion ;
- la stabilisation, la bonification et la protection des budgets d'entretien routier.

Ces deux choix constituent les conditions essentielles pour freiner la croissance du déficit de maintien d'actifs, réduire les coûts futurs et assurer une utilisation responsable des fonds publics. À titre d'exemple, le déficit de maintien des actifs (DMA) du réseau routier québécois est passé de 12,8 G\$¹ en 2017 à 22,5 G\$² en 2025.

1 Plans annuels de gestion des investissements publics en infrastructures 2017-2018 [Lien vers le document](#)

2 Rapport PQI 2025-2035, page A24 [Lien vers le document](#)

1. Un actif public stratégique sous pression

Le réseau routier du Québec est un pilier du développement économique, de la sécurité publique et de l'occupation du territoire. Chaque jour, il soutient les chaînes d'approvisionnement, les déplacements des travailleurs, la circulation des véhicules d'urgence et l'accès aux services essentiels. Pourtant, son état se dégrade plus rapidement que la capacité de l'État à le maintenir.

Aujourd'hui, plus de la moitié³ des routes du réseau du MTMD sont en mauvais ou très mauvais état. Le déficit de maintien d'actifs continue de croître, et ce, sans compter les routes municipales qui sont dans un état similaire voire pire. Cette situation est notamment attribuable à une gestion budgétaire qui ne permet pas d'intervenir au bon moment, avec la bonne intensité et sur une base prévisible.

Le résultat est une accumulation de retards d'entretien qui se traduisent par des interventions d'urgence – similaires à un diachylon sur une plaie ouverte –, plutôt que par des interventions préventives beaucoup moins onéreuses.

3 Bilan de l'état des chaussées du réseau routier supérieur québécois 2024, page 8 [Lien vers le document](#)

2. Prioriser l'entretien avant l'expansion : un choix de saine gestion

2.1 Une logique de gestion patrimoniale à adopter

Comme tout gestionnaire d'actifs responsables, l'État québécois doit adopter une logique de gestion patrimoniale : préserver la valeur de ce qu'il possède avant d'ajouter de nouveaux actifs à entretenir. À l'instar des syndicats de copropriété, le gouvernement du Québec aurait tout intérêt à constituer un « fonds de prévoyance » pour entretenir proactivement ses infrastructures routières. Pour y parvenir, il sera question de déterminer les interventions au moyen d'indicateurs pertinents dans le domaine des infrastructures routières.

Un tel fonds de prévoyance routier permettrait de sécuriser, sur une base pluriannuelle, les sommes nécessaires à l'entretien et à la réhabilitation du réseau, indépendamment des cycles budgétaires et des priorités politiques à court terme.

Alimenté de façon récurrente et fondé sur des projections de besoins réels, ce mécanisme offrirait une visibilité accrue tant à l'État qu'aux partenaires de l'industrie, tout en favorisant une planification rigoureuse des interventions. À l'instar des meilleures pratiques en gestion immobilière, un fonds de prévoyance pour les routes contribuerait à réduire les interventions d'urgence, à lisser les dépenses dans le temps et à protéger la valeur d'un actif public stratégique, tout en assurant une utilisation plus efficiente et responsable des fonds publics.

Or, actuellement, l'ajout de kilomètres de routes ou la priorisation de grands projets structurants sans rattrapage adéquat de l'entretien existant alourdit la charge financière future. Chaque nouvelle infrastructure crée un engagement d'entretien qui vient s'ajouter à un réseau déjà fragilisé.

L'état de nos routes n'est plus un enjeu de confort, mais de sécurité. Reporter l'entretien aujourd'hui, c'est accepter des coûts — et des risques — beaucoup plus élevés demain. C'est transférer nos obligations actuelles aux générations futures.

2.2 Les effets pervers de la sous-priorisation de l'entretien

Lorsque l'entretien des chaussées est reporté ou réduit, les conséquences sont multiples et bien documentées. La dégradation du réseau s'accélère, ce qui entraîne des interventions d'urgence plus fréquentes, inefficaces et nettement plus coûteuses. Cette situation génère également une insatisfaction croissante des usagers, voire des enjeux de sécurité, ainsi que des coûts supplémentaires pour les ménages et les entreprises qui dépendent quotidiennement du réseau routier. À terme, elle nuit aussi à la crédibilité de l'État en matière de gestion rigoureuse de ses infrastructures. Dans ce contexte, prioriser l'entretien ne constitue pas un choix conservateur, mais bien une décision financièrement responsable et stratégiquement nécessaire.

2.3 Une approche d'entretien global orientée sur la performance

Le Regroupement recommande l'adoption d'une approche d'entretien global, laquelle consiste à investir les ressources publiques là où elles génèrent le meilleur rendement pour l'ensemble du réseau routier. Cette approche permet de cibler les interventions les plus efficaces en fonction de l'état réel des infrastructures, d'éviter des réparations fragmentées et répétitives qui alourdissent les coûts à long terme, et d'optimiser la durée de vie des chaussées. Toutefois, pour atteindre pleinement ces objectifs, une telle approche nécessite des budgets stables, protégés et suffisants, sans lesquels il devient impossible de planifier les interventions de manière cohérente et performante.

3. Un financement de l'entretien insuffisant et instable

3.1 Des budgets vulnérables et imprévisibles

Les budgets d'entretien routier sont actuellement soumis à de fortes variations d'une année à l'autre, dépendant à la fois des cycles politiques, des grands projets structurants et des contraintes budgétaires ponctuelles. Cette imprévisibilité nuit gravement à l'efficacité de la gestion du réseau et met à risque la pérennité de nos infrastructures.

Pour l'État, elle empêche une planification optimale des interventions. Pour l'industrie, elle complique l'organisation des ressources, la rétention de la main-d'œuvre et l'optimisation des chantiers. Pour les citoyens, elle se traduit par des routes qui se dégradent plus vite et coûtent plus cher à réparer. Pour le Québec en général, elle nous plonge dans une urgence d'agir pour les générations futures.

3.2 La nécessité d'isoler un budget dédié à l'entretien des chaussées

Le Regroupement recommande d'isoler clairement le budget consacré à l'entretien des chaussées, distinctement de celui destiné aux ouvrages d'art et aux grands projets d'infrastructure. Une telle mesure permettrait de suivre de façon précise et transparente l'évolution des investissements en entretien routier, d'en évaluer l'impact réel sur l'état du réseau

et d'éviter que les besoins récurrents d'entretien soient relégués au second plan au profit de projets majeurs très coûteux.

En protégeant spécifiquement les sommes dédiées à l'entretien, cette approche favoriserait une meilleure reddition de comptes et soutiendrait une prise de décision fondée sur des données objectives et mesurables plutôt que sur des arbitrages ponctuels dictés par des contraintes à court terme.

3.3 Investir maintenant pour réduire la facture future

La détérioration d'une chaussée ne suit pas une progression linéaire : plus une intervention est retardée, plus les coûts associés augmentent de façon exponentielle. Chaque dollar qui n'est pas investi aujourd'hui en entretien préventif est susceptible de se transformer, à moyen terme, en plusieurs dollars requis pour des travaux de remise en état beaucoup plus lourds. Le maintien du statu quo entraînera inévitablement une augmentation rapide du déficit de maintien d'actifs, des besoins budgétaires nettement plus élevés à moyen terme ainsi qu'une pression accrue sur les finances publiques. À l'inverse, un investissement accru, stable et prévisible en entretien permet non seulement de ralentir cette détérioration, mais aussi d'en inverser progressivement la trajectoire.

4. Un choix budgétaire structurant pour le Québec

Le prochain budget du Québec doit reconnaître que l'entretien routier ne constitue pas une dépense discrétionnaire, mais bien une obligation financière incontournable. Reporter ces investissements ne fait que déplacer la facture vers l'avenir, tout en l'alourdissant de manière significative. En protégeant les budgets consacrés à l'entretien et en priorisant le maintien du réseau existant, le gouvernement peut stabiliser les besoins financiers à long terme, améliorer la qualité et la sécurité des routes et démontrer une gestion rigoureuse, responsable et durable des fonds publics.

Conclusion

Le Québec ne manque ni d'expertise ni de solutions pour améliorer l'état de son réseau routier. Ce qui fait défaut, c'est une volonté budgétaire claire et structurée de prioriser l'entretien et de le financer adéquatement.

Le prochain budget représente une occasion déterminante de poser ce choix. En isolant, en stabilisant et en bonifiant les budgets d'entretien, et en plaçant clairement l'entretien du réseau existant avant toute expansion, le gouvernement peut freiner la détérioration du réseau, réduire les coûts futurs et protéger un actif collectif essentiel.

Le Regroupement pour de meilleures routes au Québec invite le gouvernement à faire de ces deux leviers une priorité budgétaire centrale et se tient prêt à collaborer à leur mise en œuvre.

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Mémoire pré-budgétaire — Entretien du réseau routier québécois

Regroupement pour de meilleures routes au Québec

Nos infrastructures appellent à l'aide

Le réseau routier québécois se détériore plus rapidement que la capacité de l'État à le maintenir. Plus de 50 %³ des routes faisant partie du réseau du MTMD sont en mauvais ou très mauvais état, et le déficit de maintien d'actifs continue de croître, et ce, sans compter les routes municipales qui sont dans un état similaire voire pire.

Le problème n'est pas l'absence d'investissements, mais leur structuration : budgets d'entretien instables, non protégés et constamment mis en concurrence avec de grands projets.

4 Bilan de l'état des chaussées du réseau routier supérieur québécois 2024, page 8 [Lien vers le document](#)

Budget 2026-2027 : Agir maintenant pour réduire la facture

- Chaque dollar non investi en entretien préventif entraîne des coûts beaucoup plus élevés en reconstruction.
- L'imprévisibilité budgétaire empêche une planification efficace des travaux.
- L'ajout de nouvelles infrastructures augmente la pression financière sur un réseau déjà fragilisé.
- Le statu quo fait croître le passif public lié aux infrastructures routières.
- Mieux entretenir aujourd'hui coûte moins cher que reconstruire demain.
- Le prochain budget doit marquer un changement de cap vers une gestion patrimoniale rigoureuse du réseau routier.

Recommandations

1. Prioriser l'entretien du réseau existant

- Adopter une logique de gestion patrimoniale en adoptant une loi provinciale obligeant la création d'un « fonds de prévoyance » pour entretenir proactivement les infrastructures routières. Un tel fonds de prévoyance routier permettrait de sécuriser, sur une base pluriannuelle, les sommes nécessaires à l'entretien et à la réhabilitation du réseau, indépendamment des cycles budgétaires et des priorités politiques à court terme. Ce « fonds de prévoyance » déterminera les interventions au moyen d'indicateurs pertinents dans le domaine des infrastructures routières.
- Faire de l'entretien et de la réhabilitation du réseau actuel une priorité budgétaire explicite.
- Adopter une approche d'entretien global orientée sur la performance, visant la durabilité et le rendement des investissements.

2. Structurer, bonifier et protéger le financement de l'entretien

- Isoler un budget dédié exclusivement à l'entretien des chaussées, distinct des ouvrages d'art et des grands projets.
- Stabiliser et bonifier les enveloppes d'entretien sur une base pluriannuelle.
- Accroître les investissements en entretien préventif, reconnu comme l'option la plus rentable à long terme.
- S'attaquer au déficit de maintien des actifs afin de limiter l'ajout de nouvelles infrastructures tant que le déficit de maintien d'actifs n'est pas maîtrisé.

Le choix n'est pas entre investir ou non, mais bien entre payer maintenant ou payer beaucoup plus cher plus tard. Le Regroupement pour de meilleures routes au Québec est prêt à collaborer avec le gouvernement afin de mettre en œuvre ces orientations dès le prochain budget car actuellement, nous ne faisons plus face à un enjeu de confort, mais bien à un enjeu de sécurité en lien avec les infrastructures routières.

Caroline Amireault

Avocate et Directrice générale

Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec

Arnaud Champalbert

Vice-président, Affaires publiques et gouvernementales

Conseil du patronat du Québec

Éric Lachance-Tremblay, ing, M.Sc.A., PhD

Professeur Agrégé, Département de génie de la construction

École de technologie supérieure

Rénald Leclerc

Directeur général

Bitume Québec

Nicolas Ryan

Directeur, Affaires publiques et relations médias

CAA Québec

François Vachon

Président - directeur général

Colas Canada

Marc Joncas

Président

Eurovia

Nicolas Riverin

Président

Inter-Cité Construction