



**ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES
EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

DOCUMENT

D'ACCOMPAGNEMENT

**PLANIFICATION INTÉGRÉE
DE L'URBANISATION ET
DES TRANSPORTS**

Ce document a été réalisé par le ministère des Transports et de la Mobilité durable en collaboration avec le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

Il est publié en version électronique à l'adresse suivante : [Québec.ca/gouv/affaires-municipales-habitation](https://quebec.ca/gouv/affaires-municipales-habitation)

ISBN : 978-2-555-03247-7 (PDF)

Dépôt légal, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2026.

Tous droits réservés. La reproduction de ce document par quelque procédé que ce soit et sa traduction, même partielles, sont interdites sans l'autorisation des Publications du Québec.

© Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, 2026



TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|-----------|
| AVANT-PROPOS | 4 |
| CONTEXTE | 5 |
| PRÉCISIONS | 7 |
| Le concept d'organisation spatiale | 7 |
| La répartition des besoins prévisibles en espaces | 8 |
| La croissance urbaine et l'implantation des activités structurantes régionales | 11 |
| Les réseaux de transport actif | 12 |
| OUTILS ET SOURCES DE DONNÉES | 13 |
| Documentation pertinente | 14 |

AVANT-PROPOS

La planification de l'urbanisation vise à organiser et à structurer le développement du territoire dans le but d'offrir des milieux de vie de qualité à la population. Cette gestion de l'urbanisation requiert la prise en compte, par les organismes municipaux, d'un ensemble de considérations comme l'habitation, les transports, la rentabilisation des infrastructures et le dynamisme des collectivités.

Afin de soutenir les organismes municipaux, neuf documents d'accompagnement sont disponibles pour approfondir chacune de ces considérations. Complémentaires les uns des autres, ils sont traités de manière thématique. Ces documents peuvent servir aux municipalités régionales de comté (MRC) dans le contexte de la révision de leur schéma d'aménagement et de développement, notamment pour donner suite aux objectifs et aux attentes des orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) 4 et 6.

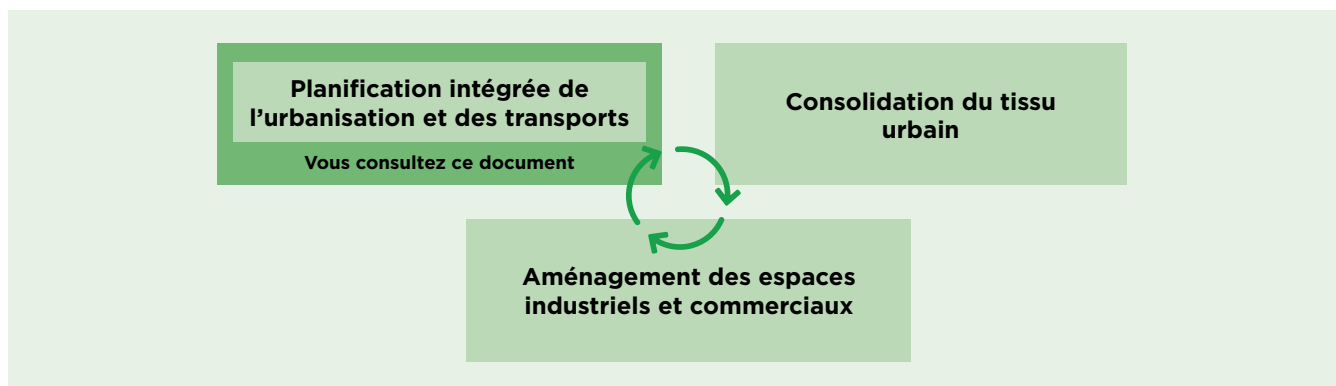
Les six documents suivants fournissent, dans un **premier temps**, des méthodologies et des exemples pour réaliser des **portraits** et des **diagnostics**.

Documents sur les portraits et diagnostics

| | | |
|---|---|--|
| Évaluation des besoins en eau | Diagnostic, besoins et moyens en matière d'habitation | Évaluation des espaces à des fins résidentielles |
| Évaluation des besoins en espaces commerciaux | Évaluation des besoins en espaces industriels | Portrait et diagnostic en matière de transport |

Dans un **deuxième temps**, trois autres documents soutiennent l'exercice de **planification** des milieux urbanisés – incluant notamment les espaces résidentiels, industriels et commerciaux, les équipements collectifs et les transports – en tenant compte de l'ensemble des contraintes, des opportunités et des constats révélés dans les portraits et les diagnostics, et ce, de manière transversale.

Documents sur la planification



| | |
|------------------------------|----------------------|
| Orientation concernée | 4 |
| Attentes concernées | 4.2.1 - 4.3.1 |

Ce document d'accompagnement a été préparé pour soutenir les organismes municipaux, notamment les municipalités régionales de comté (MRC¹) et les communautés métropolitaines, dans leurs responsabilités en aménagement du territoire. Il s'adresse principalement aux professionnelles et professionnels de l'aménagement du territoire. Son utilisation est facultative.

Il a été validé par un comité de lecture regroupant des représentantes et représentants de l'Association des aménagistes régionaux du Québec, de la Fédération québécoise des municipalités et de l'Union des municipalités du Québec.

Il peut être utilisé par les MRC pour réviser leur schéma d'aménagement et de développement (SAD) en tenant compte des attentes de l'orientation gouvernementale en aménagement du territoire (OGAT) numéro 4.

CONTEXTE

La planification intégrée de l'urbanisation et des transports permet d'aborder conjointement les modes d'urbanisation, les pratiques de déplacement et la planification des infrastructures, afin de favoriser la mise en place de milieux de vie de qualité propices à une mobilité plus durable, équitable et sécuritaire. Cette approche vise à raccourcir les distances à parcourir entre les activités, à diminuer les dépenses en transport des ménages, à réduire les déplacements en auto solo et à élargir l'accès à un éventail de services à pied, à vélo ou en transport collectif. Ainsi, la consolidation et la concentration du développement à proximité du tissu urbain existant et des infrastructures de transport collectif et actif permettent de rentabiliser les infrastructures et les équipements existants et de favoriser la mobilité durable, en plus de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Ce document d'accompagnement présente des exemples d'approches et de moyens pour guider la MRC dans la structuration de son territoire et la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports (attentes 4.2.1 et 4.3.1). L'approche présentée repose sur l'élaboration d'un concept d'organisation spatiale qui vise à schématiser l'organisation territoriale préconisée par la MRC et comprend l'identification du pôle principal d'équipements et de services, ainsi que des secteurs stratégiques de la MRC. Ce concept permet d'appuyer la répartition des besoins prévisibles en espaces selon les fonctions urbaines et les différents réseaux de transport.

À noter que les attentes concernées sont modulées en fonction de la typologie des MRC. Il est recommandé à la MRC de se référer au document d'OGAT qui la concerne.

1. Le terme « MRC » désigne également dans ce document les villes et les agglomérations exerçant certaines compétences de MRC.

L'exercice de planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports contribuera à la détermination des cibles de certains indicateurs stratégiques. À cet effet, les [fiches méthodologiques suivantes](#) peuvent être consultées² :

- Indicateur stratégique : la part des nouvelles activités structurantes régionales localisées à l'intérieur des secteurs centraux du pôle d'équipements et de services;
- Indicateur stratégique : la part des nouvelles activités structurantes régionales accessibles en transport collectif;
- Indicateur stratégique : la densité résidentielle nette à l'intérieur des périmètres d'urbanisation (PU);
- Indicateur stratégique : la part des nouveaux logements localisés à l'intérieur des PU.



2. Ces fiches méthodologiques sont accessibles [en ligne](#) (orientation 4).

PRÉCISIONS

Cette section vise à préciser les contenus obligatoires des attentes 4.2.1 et 4.3.1 en présentant des exemples d'approches et de moyens pour y répondre. La MRC peut s'inspirer des exemples et des éléments présentés, les modifier ou proposer d'autres approches afin que le contenu de son SAD tienne compte de ses particularités territoriales. Ce document est complémentaire au document d'accompagnement *Portrait et diagnostic en matière de transport*³.

Le concept d'organisation spatiale

Le concept d'organisation spatiale⁴ illustre la vision future en matière d'aménagement et de développement de la MRC. Cet exercice de planification permet de représenter schématiquement le développement souhaité par la MRC, qu'elle traduit ensuite dans les grandes orientations prises pour son territoire.

Pour ce faire, la MRC illustre, par exemple à l'aide de cartes ou de schémas, ses différentes composantes territoriales. La figure 1 illustre un exemple de concept d'organisation spatiale. Les dynamiques entre les différentes municipalités y sont présentées, ainsi que leur aire d'influence.

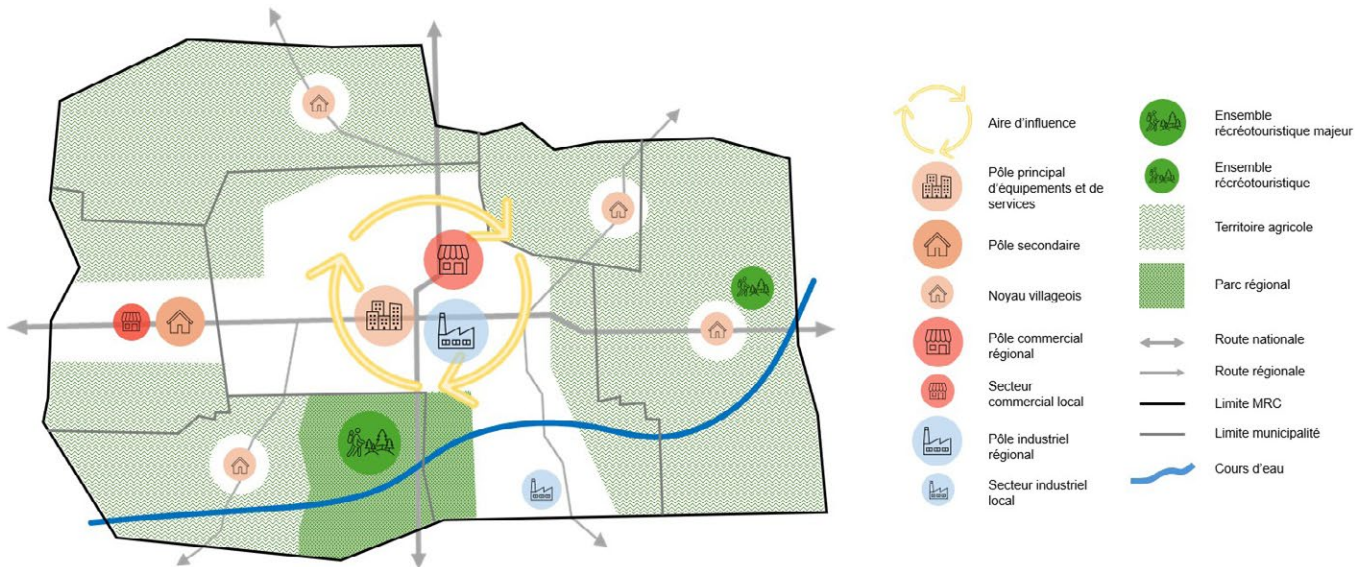


Figure 1 : Exemple de concept d'organisation spatiale

Dans le cadre de l'élaboration du concept d'organisation spatiale, la MRC détermine un pôle principal d'équipements et de services⁵, en fonction des particularités de son territoire. Celui-ci se caractérise généralement par la concentration d'une forte proportion de la population de la MRC. Il regroupe également les équipements et les services régionaux et une grande partie des activités urbaines.

3. Ce document d'accompagnement est accessible [en ligne](#) (orientation 4).

4. Voir la définition de « concept d'organisation spatiale » dans le [glossaire du document d'OGAT](#) afin de bien cerner les assises conceptuelles.

5. Voir la définition de « pôle principal d'équipements et de services » précisée dans le [glossaire du document d'OGAT](#) afin de bien cerner les assises conceptuelles.

Plus d'un pôle peut être identifié si ces derniers correspondent tous aux caractéristiques d'un pôle principal d'équipements et de services. Il est également possible de déterminer des pôles secondaires dont l'aire d'influence sur les municipalités avoisinantes est plus restreinte que celle du pôle principal d'équipements et de services.

En plus des contenus obligatoires précisés à l'attente 4.2.1 concernant les secteurs à vocation résidentielle, urbaine, industrielle, commerciale ou de services, les lieux d'emploi et le pôle principal d'équipements et de services, la MRC peut présenter dans son concept d'organisation spatiale :

- les municipalités, en fonction de leur population ou de leur place dans la structure de la MRC en tant que pôles, noyaux, etc.;
- les infrastructures et les équipements présents et planifiés;
- les grands générateurs de déplacements;
- les activités structurantes régionales;
- les secteurs centraux.

La répartition des besoins prévisibles en espaces

Comme le prévoit l'attente 4.2.1, la MRC répartit ensuite, à l'échelle de l'ensemble de son territoire, ses besoins en espaces à des fins urbaines pour les 20 prochaines années. Pour ce faire, elle s'appuie sur son concept d'organisation spatiale.

Afin de contribuer au maintien de son dynamisme, la MRC oriente les activités structurantes régionales vers le pôle principal d'équipements et de services déterminé. Elle priorise également ce dernier pour l'implantation des activités commerciales et de services ainsi que des lieux d'emploi. La consolidation du pôle principal d'équipements et de services permet de miser sur les acquis et les ressources de la MRC afin de renforcer l'attractivité et la vitalité de son territoire.

Concernant la répartition des besoins en espaces résidentiels, la MRC augmente ou, du moins, maintient la part des logements qui sont établis dans le pôle principal d'équipements et de services⁶. Pour ce faire, elle tient compte de la répartition actuelle des logements dans chacune des municipalités de son territoire. Elle distribue ensuite les logements anticipés pour les 20 prochaines années selon la priorisation établie.

La répartition des besoins prévisibles en espaces commerciaux et en équipements collectifs (de proximité et structurants⁷) vise quant à elle à servir adéquatement la population et à contribuer à l'aménagement de milieux de vie complets et de qualité. Cet exercice se réalise ainsi en cohérence avec la structure régionale des activités commerciales et de services ainsi que des lieux d'emploi.

Quant aux activités industrielles, compte tenu de leur incidence sur la qualité de vie, la répartition des besoins en espaces s'effectue en priorisant la consolidation des espaces industriels existants et de manière cohérente avec la nature (lourde ou légère) de ces activités et leur structure régionale.

6. Dans le cas d'une ville ou d'une agglomération exerçant certaines compétences de MRC, il pourrait être question de pôles ou de périmètres d'urbanisation présents sur son territoire.

7. Une activité peut, en fonction des caractéristiques territoriales de la MRC, être considérée comme «de proximité» dans une MRC et «structurante» dans une autre.

Enfin, la MRC prend en compte la capacité d'accueil des différentes municipalités, la disponibilité en eau potable⁸ et la capacité des équipements collectifs et des infrastructures. À cet effet, les documents d'accompagnement *Évaluation des espaces à des fins résidentielles*⁹ et *Évaluation des besoins en eau*¹⁰ peuvent être consultés.

Les tableaux suivants présentent des exemples de répartition des besoins prévisibles en espaces pour les logements qui tiennent compte de la priorisation présentée dans les attentes des OGAT.

Exemple 1

Une MRC a un pôle principal d'équipements et de services qui concentre une part importante de la population et des équipements structurants. Elle accueille également de grands générateurs de déplacements dans un secteur à vocation industrielle situé dans une autre municipalité et est dotée d'un réseau de transport collectif structurant. Elle comprend aussi six autres municipalités dont les caractéristiques sont présentées ci-dessous.

Tableau 1 : Exemple de répartition des besoins prévisibles en espaces pour le logement

| Type de municipalités | Répartition actuelle de la part des logements | Répartition souhaitée de la part des nouveaux logements par la MRC sur 20 ans |
|---|---|---|
| Le pôle principal d'équipements et de services entièrement desservi | 40 % | 45 % |
| Une municipalité où, dans le PU, on retrouve de grands générateurs de déplacements, et qui est desservie par le transport collectif | 15 % | 17 % |
| Deux municipalités dotées d'un PU desservi par les réseaux d'aqueduc et d'égout | 15 % | 16 % |
| Une municipalité présentant un PU desservi par un réseau d'égout | 10 % | 7 % |
| Trois municipalités sans réseau d'aqueduc et d'égout | 20 % | 15 % |
| Total | 100 % | 100 % |

Cette répartition permettra notamment :

- d'augmenter la part des logements dans le pôle principal d'équipements et de services afin de renforcer son attractivité;
- de favoriser la rentabilisation des équipements et des infrastructures;
- de contribuer au maintien et au développement du transport collectif;
- de contribuer à mettre en place une planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports.

8. Le portrait demandé à l'attente 2.3.3 du document d'OGAT peut être utilisé.

9. Le document d'accompagnement est accessible [en ligne](#) (orientation 4).

10. Le document d'accompagnement est accessible [en ligne](#) (orientation 3).

Exemple 2

Le pôle principal d'équipements et de services d'une MRC entretient des dynamiques urbaines avec une autre municipalité. La MRC identifie ces deux municipalités en tant qu'agglomération urbaine dans son concept d'organisation spatiale. Elle compte également six autres municipalités à l'extérieur de l'agglomération urbaine.

Tableau 2 : Exemple de répartition des besoins prévisibles en espaces pour le logement

| Type de municipalités | Répartition actuelle de la part des logements | Répartition souhaitée de la part des nouveaux logements par la MRC sur 20 ans |
|--|---|---|
| Agglomération urbaine | 60 % | 70 % |
| Le pôle principal d'équipements et de services entièrement desservi | 50 % | 55 % |
| Une municipalité présentant un grand générateur de déplacements et un PU desservi par les réseaux d'aqueduc et d'égout | 10 % | 15 % |
| Autres municipalités | 40 % | 30 % |
| Deux municipalités ayant un PU desservi par les réseaux d'aqueduc et d'égout | 20 % | 20 % |
| Quatre municipalités sans réseau d'aqueduc et d'égout | 20 % | 10 % |
| Total | 100 % | 100 % |

Cette répartition permettra notamment :

- de soutenir le rayonnement du pôle principal d'équipements et de services;
- de favoriser la vitalité et la complémentarité des municipalités de l'agglomération urbaine;
- de rentabiliser les réseaux d'aqueduc et d'égout.

Par ailleurs, dans le cas d'une ville ou d'une agglomération exerçant certaines compétences de MRC, la répartition des besoins prévisibles en espaces devrait être adaptée en fonction des caractéristiques territoriales. Par exemple, certains PU ou certains secteurs des PU pourraient être prioritaires en tenant compte de la desserte par le transport collectif ou de la présence des réseaux d'aqueduc et d'égout.

La croissance urbaine et l'implantation des activités structurantes régionales

La localisation d'une activité structurante régionale¹¹ joue un rôle déterminant dans l'évolution des milieux de vie. En effet, ce type d'activité influence directement l'implantation des autres activités urbaines, en particulier résidentielles et commerciales, en raison de l'attractivité qu'il génère. De plus, le choix de son emplacement peut favoriser certains modes de déplacement, qu'il s'agisse de la marche, du vélo, du transport collectif ou de l'automobile.

Comme le prévoit l'attente 4.3.1, les MRC des groupes A, B, C, D et E qui sont dotées d'un réseau de transport collectif orientent la croissance et l'implantation des activités structurantes régionales à distance de marche des accès à ce réseau de transport, notamment dans les pôles d'échanges¹² de transport des personnes, s'il y en a. Cette planification favorise l'utilisation combinée de plusieurs modes de transport pour un même déplacement.

Différents moyens peuvent être utilisés, par exemple :

- L'application des principes et des composantes de l'approche *Transit-oriented development*, qui vise la planification d'un milieu de vie dense comprenant une diversité de fonctions et de typologies résidentielles ainsi qu'une trame de rues perméable à proximité des infrastructures de transport collectif structurant;
- Le recours à des seuils de densité plus élevés à proximité du transport collectif, qui pourraient être modulés en fonction de la distance de celui-ci;
- Le redéveloppement et la requalification de terrains en priorité à proximité du transport collectif.

11. Voir la définition d'«activités structurantes régionales» prévue dans le [glossaire du document d'OGAT](#) afin de bien cerner les assises conceptuelles.

12. Voir la définition de «pôle d'échanges» précisée dans le [glossaire du document d'OGAT](#) afin de bien cerner les assises conceptuelles.

Les réseaux de transport actif

La mobilité active génère plusieurs bienfaits physiques, sociaux et mentaux et contribue à rendre les milieux de vie attractifs. Les modes de transport actif sont, par exemple, la marche, le vélo et la trottinette.

Comme prévu à l'attente 4.3.1, la MRC prévoit l'intégration d'infrastructures de transport actif dans les secteurs visés par des projets d'expansion urbaine ou de redéveloppement. Ces infrastructures comprennent notamment l'implantation ou le prolongement de trottoirs, de sentiers pédestres ou de pistes cyclables.

Pour répondre à cette même attente, la MRC planifie également un réseau de transport actif de façon à relier les secteurs d'intérêt présents sur son territoire et les différentes activités (quartiers résidentiels, lieux d'emploi, activités structurantes, services de proximité, etc.).

Le concept d'organisation spatiale ainsi que le portrait et le diagnostic en matière de transport peuvent alimenter la réflexion de la MRC. À cet égard, le document d'accompagnement *Portrait et diagnostic en matière de transport* peut être consulté¹³.

Pour aller plus loin, il est possible de prévoir, dans la réglementation d'urbanisme, des moyens pour assurer la sécurité et la convivialité des déplacements actifs. Ces moyens peuvent viser, par exemple, l'implantation des bâtiments en bordure de rue, la largeur minimale des trottoirs et des voies cyclables, ou la perméabilité de la trame urbaine. Ils peuvent varier en fonction des spécificités de chaque milieu. Le document d'accompagnement *Environnement bâti*¹⁴ présente des exemples d'objectifs et de moyens pouvant être prévus dans un SAD.

13. Le document d'accompagnement est accessible [en ligne](#) (orientation 4).

14. Le document d'accompagnement est accessible [en ligne](#) (orientation 5).

OUTILS ET SOURCES DE DONNÉES

Cette section regroupe, de façon de non exhaustive et non limitative, diverses sources de données utiles pour répondre à l'attente visant à planifier et structurer l'urbanisation en fonction des caractéristiques des différents milieux.

Tableau 3 : Sources de données pertinentes

| Utilité | Données | Sources |
|--|---|--|
| Répartition des besoins prévisibles en espaces | Projections de ménages | INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC. Projections de ménages – MRC (municipalités régionales de comté), 2025. https://statistique.quebec.ca/fr/document/projections-de-menages-mrc-municipalites-regionales-de-comte |
| | Projections de population | INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC. Projections de population – MRC (municipalités régionales de comté), 2025. https://statistique.quebec.ca/fr/document/projections-de-population-mrc-municipalites-regionales-de-comte |
| | Rôle d'évaluation foncière | MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE L'HABITATION. Rôles d'évaluation foncière du Québec https://www.donneesquebec.ca/recherche/dataset/roles-d-evaluationfonciere-du-quebec |
| | Indice de vitalité économique des territoires | INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC. Indice de vitalité économique des territoires, 2022. https://statistique.quebec.ca/fr/document/indice-de-vitalite-economique-des-territoires |
| Élaboration du concept d'organisation spatiale | Analyse géomatique/ données géospatiales (photos aériennes) | Application Territoires <ul style="list-style-type: none"> • Cartographie complémentaire, entre autres, « périmètre d'urbanisation » |

Documentation pertinente

- L'aménagement et l'écomobilité : Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable : [L'aménagement et l'écomobilité – version intégrale](#)
- Évaluation du potentiel piétonnier : [Potentiel piétonnier – Collectivités viables](#)
- Les quartiers du quart d'heure : [Quartier du quart d'heure | Nouveau Plan officiel | Participons Ottawa](#)
- Revue de l'Ordre des urbanistes du Québec – L'arrimage aménagement-transport collectif : [urbanite-hiver2020.pdf](#)
- Données cartographiques sur la mobilité et l'aménagement du territoire (potentiel piétonnier, densité des intersections, etc.) : [Géoportail de santé publique du Québec](#)
- Explication du concept de *transit-oriented development* : [Transit-oriented development \(TOD\) – Collectivités viables](#)
- [Guide technique – Aménager pour les piétons et les cyclistes](#)
- [Un outil d'aide à la planification des aménagements cyclables | Institut national de santé publique du Québec](#)

