Communauté métropolitaine de Québec

CARNET MÉTHODOLOGIQUE

Évolution de la structuration du territoire



Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé

Août 2025

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS **3**

1. MISE EN CONTEXTE **4**

2. MÉTHODOLOGIE **5**

2.1 Démarches de consultation mises en place 5

2.2 Étapes de la méthodologie 6

2.2.1 Antécédents du PMAD 6

2.2.2 PMAD 2012 : un premier effort de structuration à l'échelle métropolitaine 7

2.2.3 Conformité au PMAD de 2012 et processus de révision du PMAD 10

2.2.4 La révision du PMAD (2017-2025) 11

2.2.5 Perspectives 14

3. INFORMATION COMPLÉMENTAIRE **15**

AVANT-PROPOS

Les carnets méthodologiques sont des outils essentiels pour comprendre et documenter les réflexions menées dans la révision du Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PMADR) de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQuébec). Leur principal objectif est de consigner de manière détaillée les étapes méthodologiques et les résultats obtenus. Ils offrent ainsi une traçabilité et une meilleure compréhension des décisions d'aménagement présentes dans le PMADR.

Cette démarche garantit la rigueur scientifique des travaux en assurant une consultation durable de tous les paramètres méthodologiques utilisés, tout en détaillant les sources de ces données. En outre, les carnets favorisent une réflexion critique et continue sur les méthodologies employées et les conclusions qui en découlent. En explicitant ces méthodologies, ils fournissent un référentiel clair et précis, consultable et révisable à tout moment par l'ensemble des parties prenantes. Cela facilite l'évaluation et la validation des résultats obtenus et ouvre la voie à l'évolution des pratiques, notamment par l'amélioration des processus et l'introduction de solutions plus robustes et innovantes. Ainsi, les carnets méthodologiques assurent une flexibilité permettant de s'adapter à l'évolution continue des dynamiques territoriales.

Les carnets méthodologiques sont le fruit de la démarche de co-construction souhaitée par la CMQuébec pour l'élaboration de son PMADR. Cette démarche, impliquant la collaboration active des différents acteurs du territoire, a mené aux méthodologies présentées et aux divers constats effectués. En centralisant les informations, en suivant les contributions de chacun et en assurant une cohésion dans les actions menées, ces carnets facilitent le dialogue entre les parties prenantes. Ils offrent une base commune de référence qui reflète l'évolution collective du projet et soutiennent un processus collaboratif efficace et inclusif, permettant à chaque participant de partager ses idées et son expertise dans un cadre structuré et transparent. Ainsi, ils constituent une base solide pour les échanges futurs et l'évolution des méthodologies.

Le présent document a pour objectif de présenter la méthodologie élaborée et les données produites sur lesquelles s'appuie le contenu des orientations intégrées au PMADR. Il ne constitue ni un avis juridique, ni une orientation officielle de la CMQuébec. Aucune garantie n'est offerte quant à l'exhaustivité des références au Règlement édictant le PMADR de la CMQuébec qui y sont fournies. Pour toutes fins légales, toute personne concernée doit consulter la version officielle du règlement et, le cas échéant, ses amendements.

1. MISE EN CONTEXTE

Le terme structure réfère à l'organisation du territoire, à la manière dont ses diverses parties sont agencées de manière à former un tout. En géographie et en urbanisme, cette organisation est définie en premier lieu par des éléments naturels qui façonnent le territoire, comme les rivières, les montagnes, les lacs ou encore un fleuve traversant la région. Ces éléments imposent des contraintes physiques qui ont aidé à façonner la forme des espaces habités. En second lieu, cette structure est déterminée par les activités humaines. À cet égard, la hiérarchie du réseau routier peut être vue comme l'ossature sur laquelle se greffent les fonctions résidentielles, commerciales, industrielles et institutionnelles qui assurent la vitalité du territoire.

En aménagement, comprendre la structure territoriale est importante non seulement pour comprendre l'organisation du territoire, mais également pour influer sur celle-ci comme en fait mention l'Organisation mondiale de la santé : *« L'aménagement du territoire est une action de planification, impliquant un processus décisionnel en vue d'atteindre des objectifs économiques, sociaux, culturels et environnementaux. Il implique des modifications de l'environnement visant à soutenir l'implantation d'une communauté, en organisant la répartition des activités, équipements et infrastructures sur le territoire »*[1].

La CMQuébec, en tant qu'organisation de planification régionale, détient dans ses compétences légales divers leviers pour influencer la structure territoriale. Elle peut notamment désigner diverses parties du territoire devant faire l'objet d'une planification particulière, par exemple, d'une densification spécifique et d'une mixité d'usages dans des secteurs où les transports collectifs et actifs sont accessibles. Dans son PMADR, la CMQuébec effectue cette désignation en définissant des pôles, noyaux et corridors d'intérêt métropolitain.

L'action de structurer le territoire par l'aménagement reflète avant tout une volonté politique des élus gouvernementaux, métropolitains et municipaux. Cette volonté vise, après plusieurs décennies de croissance démographique et de pratiques d'aménagement axées sur l'automobile et l'expansion urbaine, à recentrer la croissance vers des localisations stratégiques afin de favoriser une occupation durable et harmonieuse du territoire.

Pour ce faire, la CMQuébec a pour objectif de structurer le territoire pour favoriser la mobilité durable en consolidant le territoire selon les principes du développement axé sur le transit (Transit Oriented Development – TOD). Ce principe vise à ce que soient concentrés les nouvelles mises en chantier résidentielles et l'aménagement d'équipements publics au sein de pôles, noyaux et corridors jugés les plus propices à la mobilité durable pour en faire des espaces plus densément peuplés et avec une offre soutenue en transport collectif et actif. Cette planification intégrée de l'aménagement et du transport a pour effet de rendre ces pôles, noyaux et corridors plus attractifs pour favoriser l'établissement de commerces, bureaux et services et, par conséquent de soutenir l'établissement de milieu de vie plus complet favorisant les déplacements courts en transport actif et les déplacements longs en transport collectif.

1 ONU-Habitat et Organisation mondiale de la santé. (2021). Intégrer la santé dans la planification territoriale et l'aménagement urbain : Guide de référence. https://www.who.int/fr/publications-detail/9789240003170

2. MÉTHODOLOGIE

2.1 Démarches de consultation mises en place

Dans la CMQuébec, les différents concepts de structuration du territoire qui ont été précisés à travers le temps découlent, d'une part, du cadre législatif progressivement mis en place avec l'adoption de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme en 1979, de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Québec en 2000 et des *orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT)*[2] *applicables au territoire de la Communauté métropolitaine de Québec* adoptées en 2011 qui dictent, entre autres, le contenu minimal obligatoire concernant la structuration du territoire et l'intégration de l'aménagement du territoire et du transport.

Ces concepts résultent également d'un long processus de consultation mis en place au fil du temps pour définir et planifier la structuration du territoire. Ce processus ne se limite pas à la révision du PMAD. Il s'appuie sur un historique de consultations réalisées lors de l'élaboration ou la mise à jour de divers documents de planification, notamment la Vision métropolitaine de la mobilité durable, qui a joué un rôle important dans la révision du PMAD. Différents modes de consultations ont été utilisés avant et après la création de la CMQuébec pour définir les concepts de structuration du territoire utilisés aujourd'hui au PMAD, soit les pôles, noyaux et corridors[3], leurs délimitations et les critères qui y sont associés. Ces modes de consultation incluent :

Au premier PMAD :

- Un forum métropolitain des élus de 2010, qui a permis de poser les balises des orientations servant à son élaboration;
- Un comité de travail d'élus comme instance décisionnelle.

Au PMAD révisé :

- La mise en place d'un comité des professionnels des composantes, d'un comité stratégique composée des directeurs généraux de chacune des composantes et d'un comité d'orientation en aménagement du territoire, mobilité durable et développement social composés d'élus;
- Des rencontres individuelles avec certaines MRC sur l'implantation, la révision ou le retrait de pôles, noyaux et corridors;
- Des avis des composantes[4] sur les projets de révision du PMAD.

En ce qui a trait au PMADR, l'un de principaux intrants à la modulation de la structuration du territoire vient de la *Vision métropolitaine de la mobilité durable 2041* et du processus de consultation qui y a été associé. Cette vision, adoptée en janvier 2023, énonce des orientations et des objectifs communs associé au développement du transport actif et collectif sur les territoires métropolitains et leur interconnexion. Cette vision inclut, ce faisant, trois orientations :

- Une planification intégrée de l'aménagement et du transport de personnes plus respectueuse de l'environnement;
- Une offre en infrastructure et services de mobilité durable intégrée et optimisée à l'échelle métropolitaine;
- Une expérience client facilitée et améliorée à l'échelle métropolitaine.

2 Les OGAT de la Communauté métropolitaine de Québec ont été révisés en 2024.

3 Le terme *Corridors* a été introduit lors de la révision du PMAD, en remplacement de celui d'*Axes*, utilisé lors de l'élaboration du premier PMAD de la CMQuébec. Dans les deux cas, ces termes désignent de manière générale des axes routiers jouant un rôle structurant à l'échelle métropolitaine. Dans le cadre du présent carnet, le terme *Corridors* sera privilégié afin d'assurer une meilleure lisibilité et de respecter la terminologie actuellement en vigueur.

4 Les composantes de la CMQuébec réfèrent aux villes et MRC constituantes, soit : l'agglomération de Québec, la ville de Lévis, et les MRC de la Jacques-Cartier, de la Côte-de-Beaupré et de l'Île-d'Orléans.

2.2 Étapes de la méthodologie

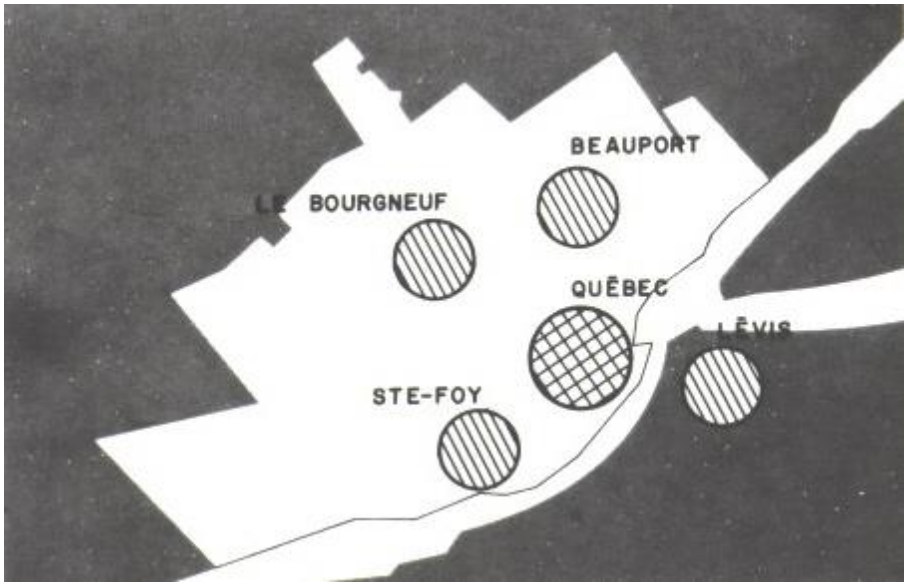
La structuration du territoire métropolitain, conformément à la loi, doit d'abord être identifiée au PMAD, et doit ensuite être précisée par conformité dans les schémas d'aménagement et de développement (SAD) des MRC, puis dans les plans d'urbanisme des municipalités locales. Ainsi, les pôles, noyaux et corridors sont délimités par les MRC dans leur SAD en conformité au PMADR, et les critères qui y sont associés sont repris dans les plans d'urbanisme des municipalités locales. Dans les faits, ce travail de structuration du territoire fait l'objet de discussions continues entre les différentes échelles territoriales, et ce, depuis bien avant la création de la CMQuébec et l'existence du PMAD.

S'intéresser à la méthodologie d'identification des pôles, noyaux et corridors, dans cette optique, c'est donc avant tout s'intéresser à la manière dont se sont développées et transformées ces discussions au fil du temps, notamment par l'introduction de nouvelles lois, acteurs et considérations. Pour ce faire, nous proposons d'effectuer un bref retour en arrière dans l'histoire afin d'éclairer les considérations ayant mené à l'élaboration des premiers projets de structuration du territoire métropolitain, puis à la manière dont cette structuration a été revue dans le cadre des travaux liés à l'adoption du premier PMAD (2012) et à sa révision (2025).

2.2.1 Antécédents du PMAD

Le schéma d'aménagement de ce qui était auparavant la Communauté urbaine de Québec (CUQ)[5] de 1975 identifiait déjà à l'époque un ensemble de pôles, dont le pôle principal de Québec et les pôles secondaires de Sainte-Foy, Lebourgneuf et Beauport. Le pôle secondaire de Lévis a également été reconnu bien que celui-ci ne fasse pas partie du territoire de la CUQ. À ce moment, les pôles désignaient des centres majeurs d'activités avec une forte mixité incluant des lieux d'emplois, des lieux commerciaux et du résidentiel. Cette désignation était cependant faite sans aucune considération des distinctions liées à la portée métropolitaine de chacun d'entre eux.

Figure 1 – Pôles urbains identifiés au schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec (1975)



[5] La Communauté urbaine de Québec est un organisme de planification régionale qui existait entre 1970 et 2011.

Avec le développement continu de l'urbanisation est éventuellement venue la reconnaissance que les villes doivent se regrouper en entités pour mieux planifier leur développement. À la suite de la publication du livre blanc sur la réforme municipale en 2000, le gouvernement a proposé la mise en place d'un organisme de concertation et de planification du développement de la région métropolitaine de Québec, ainsi qu'une fusion de plusieurs municipalités. Cela a conduit à l'adoption de la Loi portant réforme de l'organisation territoriale municipale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais (2000, chapitre 56). Cette loi a notamment entraîné la fusion de plusieurs municipalités de l'ancienne CUQ, donnant naissance à la Ville de Québec en 2002, ce qui a également mis fin aux activités de la CUQ[6]. Parallèlement, l'adoption de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Québec (C-37.02, 2000) a officialisé la création de la Communauté métropolitaine de Québec.

En vertu de cette loi, la CMQuébec nouvellement constituée détient un mandat de planification, de coordination et de financement du développement régional dans plusieurs domaines stratégiques comme l'aménagement du territoire, le transport, le développement économique, touristique et culturel et la gestion des matières résiduelles. En vertu de ce mandat, la nouvelle CMQuébec doit produire plusieurs documents de planification stratégique, notamment un plan des grands enjeux économiques et un énoncé de vision stratégique du développement. Elle doit également produire un PMAD définissant les objectifs, cibles et critères auxquels doivent se conformer les documents de planifications des MRC et des municipalités. C'est dans le PMAD qu'est statuée la structuration du territoire désirée pour les années à venir[7].

De plus, le gouvernement du Québec publie des orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) à l'intention de la CMQuébec, définissant ses orientations et attentes envers le PMAD. Ces orientations comportent notamment des objectifs liés à la structuration du territoire, notamment « *d'Orienter en priorité le développement urbain en fonction des pôles d'activités ou de services et des axes majeurs de transport en commun, et accroître la multifonctionnalité, entre autres des quartiers de banlieue (collectivités viables)* ». C'est à partir de ces orientations qu'ont été posés les contenus du PMAD visant à définir des pôles, noyaux et axes métropolitains, et consolider l'urbanisation autour de ces milieux les plus propices à la mobilité durable.

2.2.2 PMAD 2012 : un premier effort de structuration à l'échelle métropolitaine

Les travaux entourant l'élaboration du premier PMAD furent l'occasion de définir la base de l'organisation du territoire à l'échelle métropolitaine. Entre 2005 et 2010, plusieurs études ont aidé à poser un diagnostic de la mobilité et des activités sur le territoire (citons notamment CRAD, 2005 ; GIRBa, 2005 ; Roche et al, 2009). La taille du territoire métropolitain fait en sorte que l'échelle de l'organisation spatiale des pôles, noyaux et axes métropolitains est beaucoup plus grande que ce qui était prévu par le SAD de la CUQ.

Sur la base des études effectuées et des OGAT, la CMQuébec a organisé un forum des élus en 2010 visant à étudier divers scénarios de développement pour orienter la croissance urbaine. Face à la dispersion continue des lieux résidentiels qui se poursuit malgré les objectifs gouvernementaux de consolidation, il a été déterminé que le statu quo prônant le laisser-faire et l'augmentation constante des périmètres urbains ne pouvait plus tenir. Parmi les scénarios envisagés, afin d'éviter une trop grande dispersion et consommation d'espace, les élus ont privilégié une stratégie prévoyant de diriger la croissance vers un nombre limité de pôles, noyaux et axes métropolitains,

6 En 2006, la Ville de Québec s'est ensuite regroupée avec les villes de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures pour former l'Agglomération de Québec. Chacune de ces municipalités conserve son autonomie municipale.

7 Selon les dispositions législatives lors de l'entrée en vigueur du schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la CMQ, il était prévu que les MRC situées sur son territoire, de même que l'agglomération de Québec et la Ville de Lévis qui exercent en matière d'aménagement les mêmes pouvoirs qu'une MRC, perdent la compétence d'élaborer un schéma d'aménagement et de développement. Il était alors prévu qu'il n'y ait pas de planification intermédiaire entre le schéma métropolitain d'aménagement et de développement (SMAD) et les plans d'urbanisme des municipalités locales. Cependant, à la suite de plus amples réflexions, le gouvernement du Québec a jugé préférable de conserver un palier intermédiaire de planification entre la CMQ et les municipalités, soit celui des MRC, qui devraient produire un schéma d'aménagement et de développement du territoire. Le schéma métropolitain d'aménagement et développement (SMAD) devint alors le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) pour refléter sa distinction avec les paliers des MRC.

autant en milieu urbain que périurbain. En milieu urbain, ces pôles correspondaient aux secteurs où se concentraient les principaux générateurs de déplacements selon l'enquête origine-destination[8] (EOD) 2006.

Figure 2 - Déplacements par pôle générateur – EOD 2006 – 24 heures et pointe de l'avant-midi (PPAM)

	24 heures		PPAM	
	Destination	Origine	Destination	Origine
Centre-ville	116 380	115 957	32,8%	10,8 %
Estimauville	6 367	6 350	11,5 %	3,4 %
Sainte-Foy	101 811	101 634	34,3%	4,1 %
Lebourgneuf Est	3 070	3 057	49,2%	3,9 %
Lebourgneuf Ouest	36 197	36 242	15,9 %	2,3 %
Lévis Est	41 839	41 759	26,9%	3,0 %
Lévis Ouest	14 580	14 573	31,5 %	4,0%

À la suite de ce forum et en soutien avec la stratégie adoptée par les élus, un comité de travail composé d'élus a été mandaté afin de proposer une carte de structuration du territoire à inclure au PMAD. Cette carte devait identifier plusieurs secteurs stratégiques, à savoir :

- Des pôles métropolitains, qui constituaient des secteurs de croissance caractérisés par une mixité d'usages, une densité d'habitation moyenne à forte et une desserte par des voies de circulation majeures et au moins une ligne de transport collectif à haute fréquence :
    - En milieu urbain, la carte identifiait les pôles de la Colline-parlementaire, de Sainte-Foy, de Lebourgneuf, d'Estimauville ainsi que le pôle Saint-Roch / Pointe-aux-Lièvres. Ces pôles ont été classés selon leur rayonnement d'influence : la Colline-parlementaire est reconnue comme un pôle de type 1 (rayonnement national et international), Sainte-Foy et Desjardins comme des pôles de type 2 (rayonnement métropolitain et régional), tandis que Lebourgneuf, Chaudière, d'Estimauville et Saint-Roch / Pointe-aux-Lièvres sont considérés comme des pôles de type 3 (rayonnement régional et local).
    - En milieu périurbain, il a été demandé aux MRC d'identifier les secteurs les plus propices à être identifiés comme pôles périurbains (pôles de type 4), à partir d'une carte identifiant 24 noyaux périurbains sur le territoire métropolitain. Six centralités municipales ont été jugées propices à être converties en pôles périurbains dans les localités de Boischatel, Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, Lac-Beauport, Stoneham-et-Tewkesbury ainsi que Saint-Pierre-de-l'Ile-d'Orléans.
- Des corridors structurants, qui représentaient des lignes stratégiques de desserte du transport collectif. Ces corridors étaient catégorisés en niveau (niveau 1, 2 et 3). Les corridors structurants de type 1 couvraient les trajets à haute fréquence de Québec et de Lévis, soit les trajets Métrobus, le tracé du futur tramway et l'axe Lévisien du Boulevard de la Rive-Sud. Les corridors structurants de type 2 couvraient des axes de moyenne fréquence en milieu urbain comme les trajets Lévisien. Les corridors structurants de type 3, pour leur part,

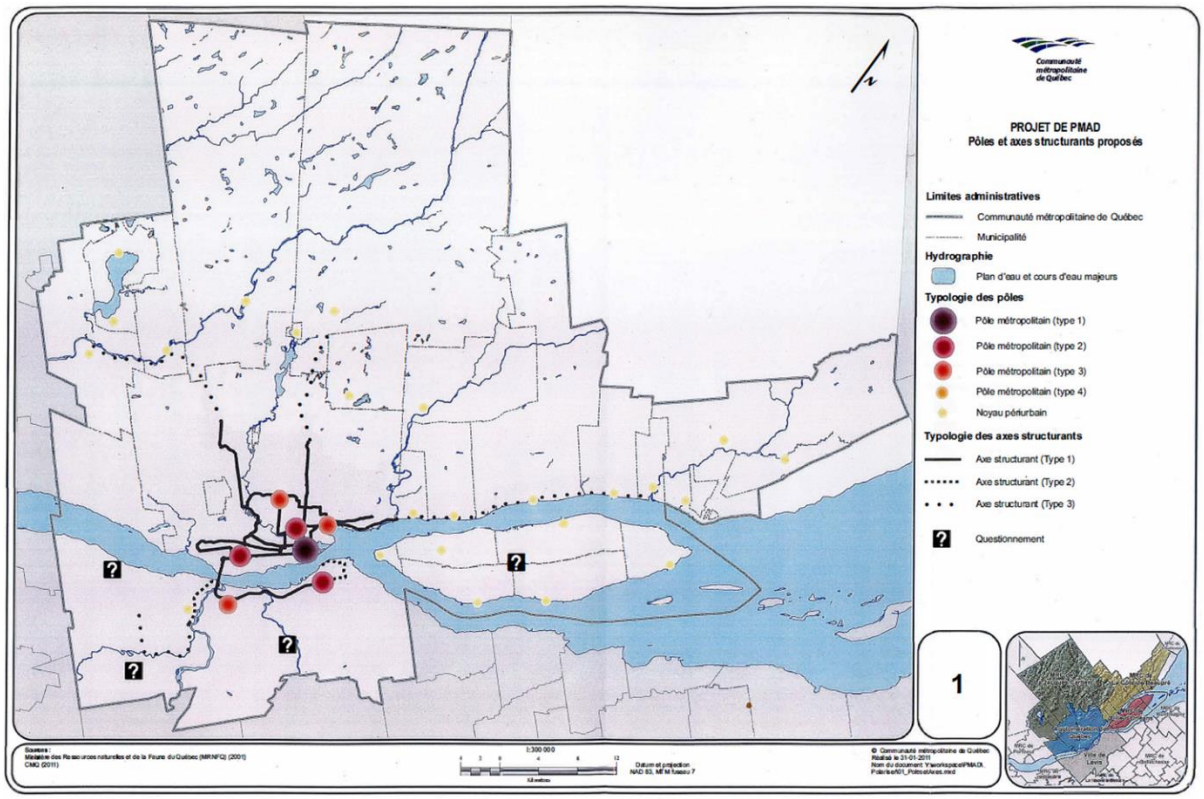
8 Des enquêtes origine-destination sont menées dans six grandes régions du Québec à une fréquence variable. Les régions de Montréal, de Québec et Gatineau les font aux cinq, six ans, à moins de circonstances particulières. Ces enquêtes sur les déplacements des personnes visent à connaître les comportements de mobilité des résidents d'une région, quels que soient les moyens de transport utilisés. Elles font le portrait des déplacements effectués au cours d'une journée ouvrable de semaine durant la période enquêtée, généralement l'automne. Les EOD constituent un outil fondamental dans la planification des systèmes de transport urbain et d'aménagement du territoire.

désignaient des axes périurbains comprenant de nombreux arrêts de transport collectif ou au moins une voie de circulation majeure ainsi qu'une ligne de transport collectif.

- Des noyaux, qui correspondaient souvent à des cœurs de village historique, dont la configuration facilitait les déplacements à pied vers des lieux publics et institutionnels (à l'époque, l'église et l'école). En ce sens, ces noyaux apparaissaient comme des lieux potentiellement propices à une hausse modérée des seuils de densité et l'établissement d'équipements locaux. Comme indiqué plus haut, la carte identifiait 24 noyaux, dont 6 ont été jugés propices à être convertis en pôles.

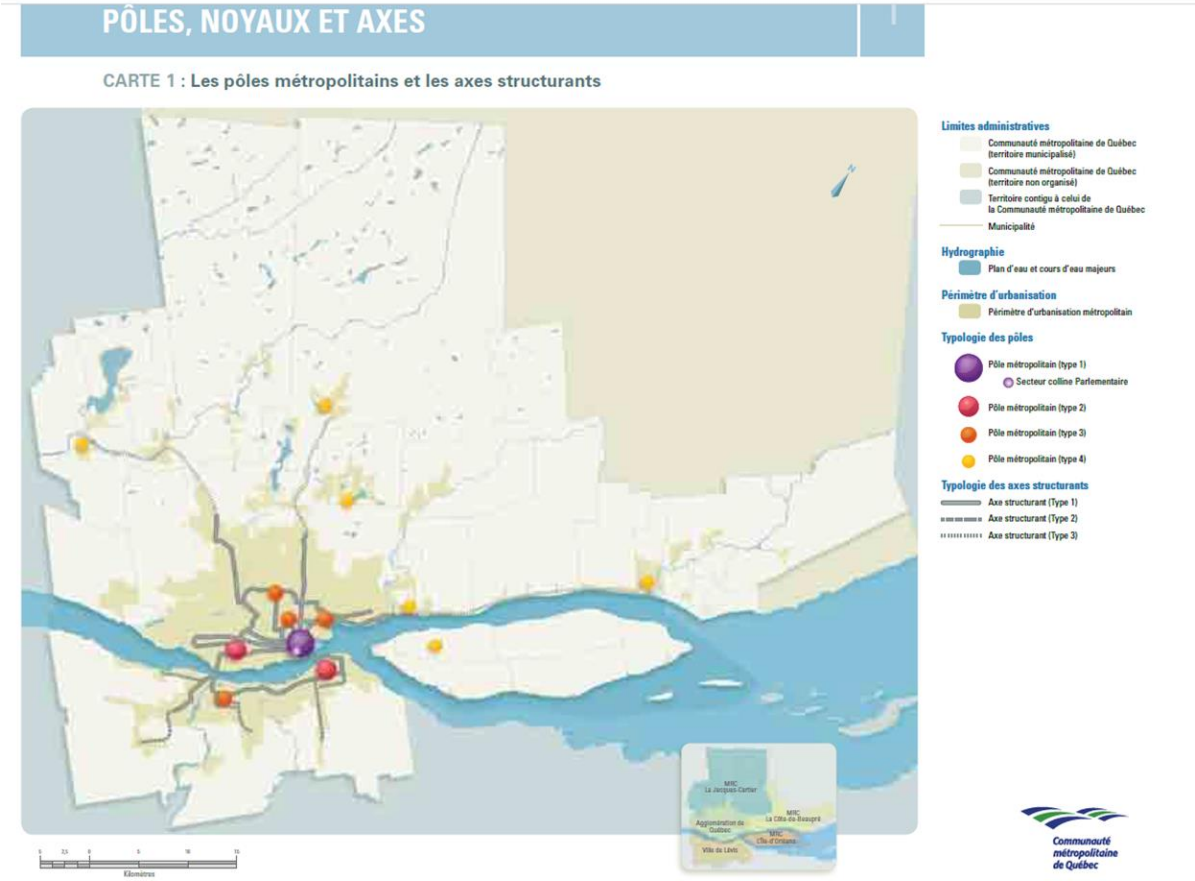
- Les 18 noyaux restants sont :
  - Lac Saint-Joseph
  - Fossambault-sur-le-Lac
  - Shannon
  - Saint-Gabriel-de-Valcartier
  - Lac-Delage
  - Sainte-Brigitte-de-Laval
  - L'Ange-Gardien
  - Château-Richer
  - Sainte-Anne-de-Beaupré
  - Beaupré
  - Saint-Joachim
  - Saint-Ferréol-les-Neiges
  - Saint-Tite-des-Caps
  - Sainte-Pétronille
  - Saint-Laurent-de-L'Île-d'Orléans
  - Saint-Jean-de-L'Île-d'Orléans
  - Saint-François-de-L'Île-d'Orléans
  - Sainte-Famille-de-l'Île-d'Orléans

Carte 1 – Proposition de pôles et corridors métropolitains envisagés par le comité de travail sur le PMAD (2011)



Les travaux du comité ont ainsi permis l'identification d'une base de structuration territoriale métropolitaine. Dans le cadre de l'élaboration du premier PMAD, cette base a également fait l'objet de consultations publiques et d'avis de la part des MRC constituantes et du gouvernement avant son adoption finale. C'est à la suite de l'ensemble de ces activités de consultation qu'a été produite la carte finale détaillant les pôles, noyaux et corridors inscrite au premier PMAD adopté à l'unanimité par les membres du conseil de la CMQuébec, le premier PMAD est entré en vigueur le 15 juin 2012.

Carte 2 – Pôles métropolitains et corridors structurants inscrits au premier PMAD (2012)



2.2.3 Conformité au PMAD de 2012 et processus de révision du PMAD

À la suite de l'entrée en vigueur du PMAD, une période de mise en conformité est prévue dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme afin que les MRC constituantes ajustent leurs SAD et documents de planification pour que ceux-ci soient concordants aux objectifs et critères du PMAD.

En ce qui a trait à la structuration du territoire, cet exercice de mise en conformité a nécessité, conformément au PMAD, que les MRC « Délimite(nt) les pôles métropolitains, des noyaux périurbains et des corridors structurants en justifiant les limites retenues » (Critère 1.4.2). Il a ainsi été demandé aux MRC de délimiter les pôles et de démontrer que ceux-ci étaient en mesure d'accueillir 60 % de la croissance démographique projetée. Il a également été demandé à chaque composante d'identifier un ou des noyaux périurbains autour duquel ou desquels elle entendait planifier son développement. Ce noyau pouvait correspondre à des secteurs historiques de développement ou à toute autre portion de son territoire plus appropriée à cet exercice de planification. La Ville de

Lévis a donc identifié les noyaux périurbains de Saint-Nicolas, de Saint-Jean-Chrysostome et Saint-Étienne-de-Lauzon. Quant à la Ville de Québec, il a été considéré qu'elle bénéficiait déjà d'une répartition sur l'ensemble de son territoire de pôles métropolitains et des corridors structurants et qu'il n'était pas pertinent pour elle d'identifier des noyaux périurbains à consolider. Les MRC de la Jacques-Cartier et de La Côte-de-Beaupré, pour leur part, ont identifié les noyaux de Shannon, Sainte-Brigitte-de-Laval, et Château-Richer.

2.2.4 La révision du PMAD (2017-2025)

L'ensemble de ce contexte historique et territorial est devenu la base du travail de révision du PMAD adopté en 2025. Ces travaux de révision se sont amorcés sur un constat : la stratégie de planification et de structuration du territoire intégrée à l'intérieur du PMAD alors en vigueur apparaissait adéquate, ainsi que les intentions qui le sous-tendent, mais sa mise en œuvre gagnait à être améliorée.

Le suivi des indicateurs du PMAD, notamment ceux liés aux mises en chantier, a révélé une appropriation variable des exigences de la stratégie par les différentes composantes. En 2021, on observait que la volonté des élus de concentrer la croissance dans les pôles, les noyaux et les corridors structurants avait été largement respectée, près de 54 % des mises en chantier entre 2012 et 2021 ayant eu lieu à l'intérieur des limites établies. Ces résultats témoignent d'un effet structurant réel. Toutefois, des améliorations demeuraient possibles et nécessaires. Les analyses ont également montré que certains pôles délimités couvraient des superficies étendues, ce qui contrevenait à l'objectif de créer des milieux denses, compacts et bien desservis par le transport actif et collectif. À cela s'ajoutait que les pôles de Lac-Beauport et de Stoneham faisaient désormais l'objet d'une réglementation sur la protection des sources d'eau potable, entrainant des limitations dans les dynamiques de développement. L'ensemble de ces constats a contribué à alimenter la réflexion ayant mené à la révision du PMAD et à l'actualisation des critères liés à la structuration du territoire.

À cela, l'élaboration de la *Vision métropolitaine de la mobilité durable* est également devenue un intrant important pour la rédaction du PMADR. Le processus de consultation ayant mené à l'élaboration de la Vision a notamment permis de dégager des objectifs communs facilitant l'interconnexion des services de transport collectif, et de peaufiner la structuration avec l'apport des sociétés de transport et MRC en considérant leurs visions de développement des services.

Visant un ajustement plutôt qu'une refonte complète, les travaux sur le PMAD révisé reprennent largement la même base de structuration territoriale et leurs dénominations que le PMAD de 2012 avec quelques ajustements.

Pôles et noyaux

Dans le cadre de la révision du PMAD, les pôles suivants ont été reconduits[9]:

- Le pôle urbain à rayonnement national et international du Centre-Ville (incluant la colline parlementaire).
- Les pôles avérés de Sainte-Foy et de Desjardins à Lévis.
- Les pôles urbains en émergence de Lebourgneuf et D'Estimauville.
- Les pôles périurbains de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, de Stoneham-et-Tewkesbury, de Lac-Beauport, de Boischatel et de Beaupré.

Certaines modifications ont également été effectuées à la suite de l'exercice de mise en conformité des SAD au PMAD.

9 Les anciennes dénominations des pôles, allant du type 1 au type 4, ont été renommées afin d'en préciser la signification. Le pôle de type 1 est devenu le Pôle Centre-ville, les pôles de type 2 sont désormais désignés comme pôles urbains avérés, ceux de type 3 comme pôles en émergence, et ceux de type 4 comme pôles périurbains.

Les principales modifications et leurs motifs sont les suivantes :

- L'inclusion du pôle Saint-Roch/Pointe aux lièvres dans le Pôle Centre-Ville, reflétant la volonté de l'agglomération de Québec de développer ces deux secteurs de façon intégrée en les rassemblant dans un même pôle.
- Le retrait du pôle Fleur de Lys, identifié comme un pôle régional plutôt que métropolitain par l'agglomération de Québec.
- Le retrait du pôle de Saint-Pierre-de-l'Île-d'Orléans, notamment par son faible potentiel de consolidation à portée métropolitaine. Celui-ci a plutôt été remplacé par la désignation d'un secteur stratégique dans le secteur de l'entrée de l'Île, davantage propice au rabattement et au développement de commerces, mais ne présentant pas de potentiel résidentiel, puisque situé en ilots déstructurés en secteur agricole.
- L'inclusion des noyaux périurbains identifiés dans les SAD des composantes, afin de reconnaitre une vision plus globale de la structuration du territoire métropolitain. Leur dénomination a été modifiée par la CMQuébec comme noyaux d'intérêt métropolitain, afin de reconnaitre aussi l'existence de certains noyaux localisés en milieu urbain, notamment à Saint-Jean-Chrysostome et à Saint-Nicolas. Ce changement de vocabulaire est apparu nécessaire à la suite de la conversion de milieux périurbains en milieux urbains, en raison de la poursuite de l'urbanisation et de l'inclusion de nouveaux critères, comme la présence de zones industrielles, dans l'analyse de ce que constitue un milieu urbain, périurbain ou rural.

Corridors et voies métropolitaines

Les travaux liés à la révision du PMAD ont également été l'occasion de revoir la catégorisation des axes structurants, renommés corridors et voies métropolitaines, afin d'expliciter leur rôle dans la structuration du territoire métropolitain. Les corridors et voies métropolitaines suivants ont été identifiés :

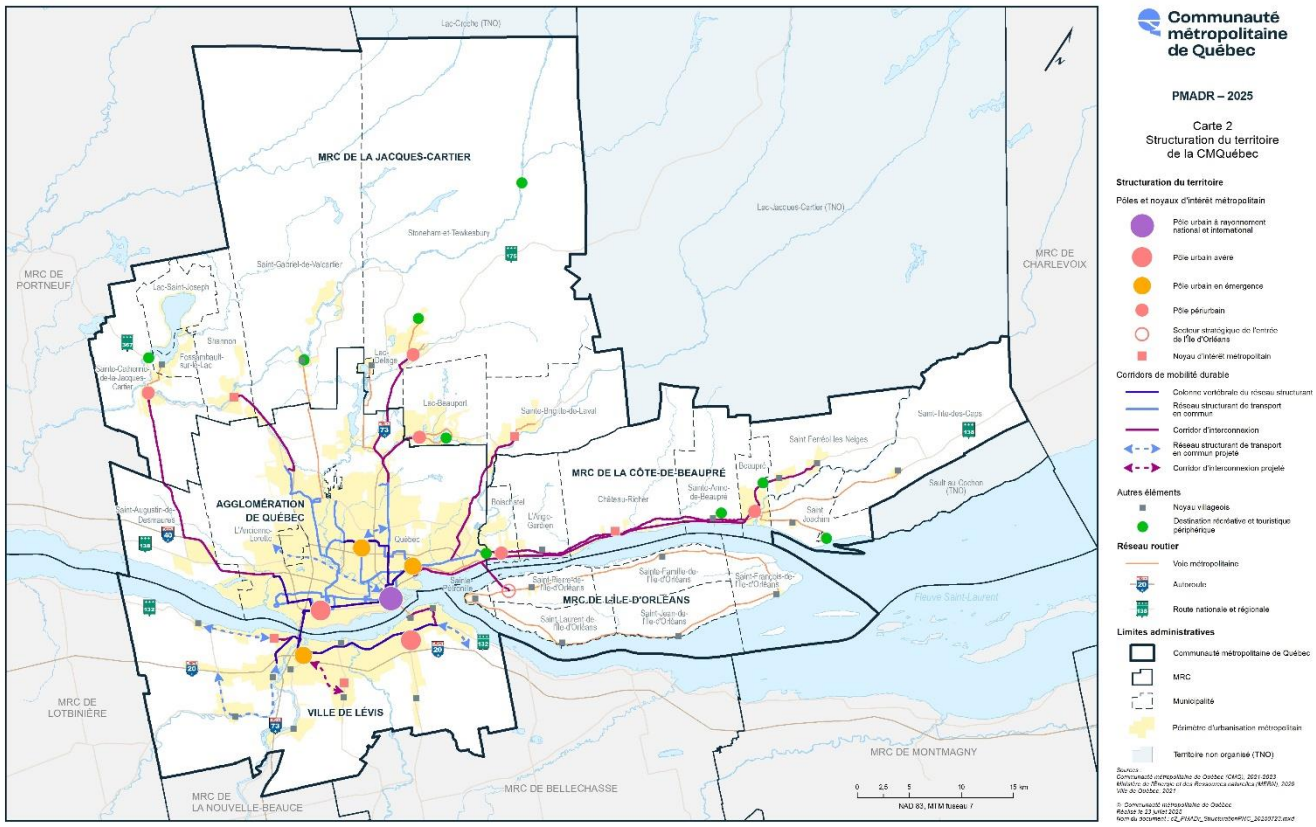
- **Un réseau de transport structurant de Québec et Lévis**, qui inclut des corridors à haut niveau de service. Ce réseau est défini par une colonne vertébrale composé du réseau planifié du tramway de Québec présenté dans le plan CITÉ de la CDPQ Infra et du parcours Lévisien 2 à Lévis. À cette colonne vertébrale se greffent des parcours Métrobus et des parcours haute-fréquence projetés d'ici 2041. Ces artères présentent un potentiel maximal de densification dans leur aire d'influence.
- **Des corridors d'interconnexion**, actuels et projetés qui assurent les déplacements inter-territoires vers des pôles ou le réseau structurant. Ces axes présentent un potentiel de consolidation moyen à élevé dans leur aire d'influence, particulièrement aux points de départ des tracés, et encouragent le rabattement des usagers vers le réseau de transport structurant.
- **Des corridors potentiels de haute fréquence**, qui comprend plusieurs axes prometteurs pour l'implantation de parcours à haut niveau de service, et donc présente un potentiel de consolidation.
- **Des voies métropolitaines**, qui complètent la structuration du territoire métropolitain en facilitant les liens inter-territoires pour certains services de transport collectif (ex : autoroutes pour les express, lignes de traversier). Ces artères ne présentent pas de potentiel significatif de densification à l'échelle métropolitaine.

À cela, les corridors et voies métropolitaines ont également fait l'objet de diverses modifications de tracé, afin de reconnaitre certains tracés en vigueur et d'autres projetés :

- Pour la MRC de La Jacques-Cartier, l'ajout d'un corridor d'interconnexion le long de la route de Fossambault et le retrait du segment reliant Shannon et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier via la route de la Jacques-Cartier.
- Pour la Ville de Lévis, la modification et le retrait de divers corridors, ainsi que l'ajout de corridors d'interconnexion projetés.

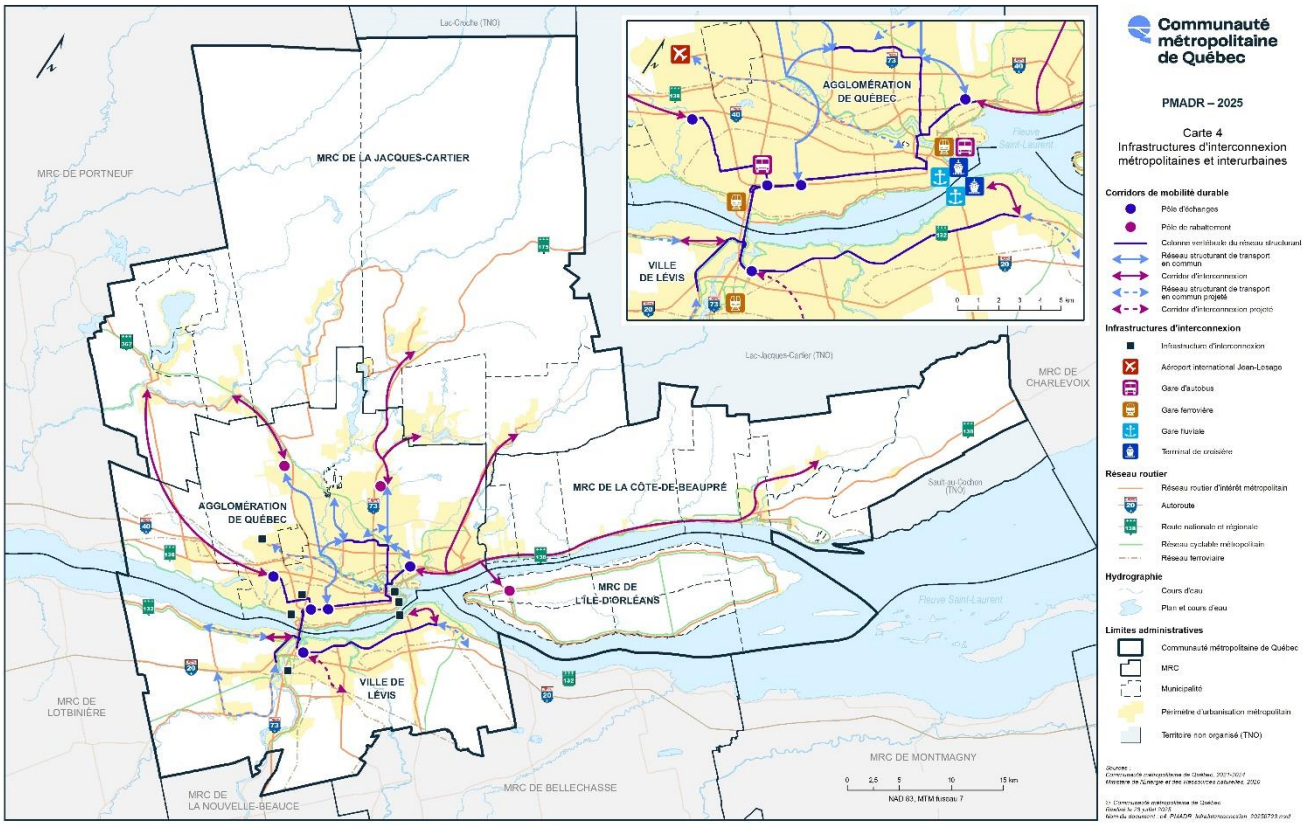
- Pour l'agglomération de Québec, la modification globale des corridors, suivant l'annonce du plan CITÉ.
- Pour la MRC de La Côte-de-Beaupré, l'extension d'un corridor d'interconnexion jusqu'à Saint-Ferréol-les-Neiges et l'ajout d'un corridor empruntant le boulevard Sainte-Anne.
- Pour la MRC de L'Île-d'Orléans, l'ajout d'un corridor reliant le secteur stratégique de l'entrée de l'Île-d'Orléans jusqu'au pôle d'Estimauville.

Carte 3 – Structuration du territoire métropolitain dans le PMAD révisé



Le PMAD révisé introduit également une nouveauté issue de la *Vision métropolitaine de la mobilité durable*, soit l'intégration de deux nouveaux types de pôles d'intérêt métropolitain : les pôles d'échange et de rabattement d'intérêt métropolitain. Ces infrastructures viennent facilitent l'arrimage entre les différents réseaux de transport collectif et actif du territoire métropolitain, en offrant des espaces de transfert intermodal pour passer d'un mode à l'autre.

Carte 4 – Infrastructures d'interconnexions métropolitaines



Les pôles de rabattement, dans ce contexte, sont définis comme des lieux de correspondance localisés en amont du réseau structurant de Québec et sont destinés à offrir un point de transfert intermodal rapide entre deux territoires. Ces pôles de rabattement sont incarnés par les Parc-O-Bus de la Faune et de Val-Bélair, qui offrent un point de transfert pour les automobilistes et utilisateurs du transport en commun de la Jacques-Cartier vers le Réseau de transport de la Capitale (RTC). Avec le développement anticipé du réseau structurant, d'autres points de rabattement sont appelés à être ajoutés d'ici 2041 pour faciliter l'interconnexion du réseau de Québec avec ceux de Lévis, de La Jacques-Cartier, de La Côte-de-Beaupré et de L'Île-d'Orléans.

Les pôles d'échange, pour leur part, constituent des lieux stratégiques facilitant les échanges intermodaux le long de la colonne vertébrale des réseaux structurants de transports en commun de Québec et Lévis composés de véhicules à plus forte capacité. À ce titre, ces pôles agissent comme des plaques tournantes facilitant les échanges entre les divers réseaux de transport collectif sur le territoire métropolitain et offrent un fort potentiel de consolidation urbaine. Cinq pôles d'échanges sont planifiés d'ici 2041, soit ceux de Le Gendre, Sainte-Foy, l'Université Laval, d'Estimauville et Chaudière.

2.2.5 Perspectives

Le PMAD de 2012 laissait une grande latitude aux MRC dans la délimitation des pôles, indiquant simplement à celles-ci de délimiter ces derniers en justifiant leurs limites selon l'objectif du PMAD d'accueillir 60 % de la croissance prévue. Cela a résulté en certains pôles et noyaux de très grandes superficies.

Dans l'optique d'encourager un développement axé sur le transit (TOD) facilitant les déplacements en modes actifs et collectifs, les travaux de révision du PMAD ont été l'occasion d'introduire de nouvelles exigences dans la délimitation des pôles, afin de les rendre plus compacts. Ainsi, le PMAD révisé invite les composantes à une révision

des délimitations selon une distance de marche raisonnable à partir des points d'accès au transport en commun. Cette distance est estimée à 800 m.

Cette possibilité de délimitation est toutefois laissée à la discrétion des composantes, qui peuvent choisir de conserver les limites antérieures ou de procéder à une redélimitation. Celles-ci peuvent également ajuster la distance de marche estimée, selon le contexte local. Cette possibilité de redélimiter les pôles est le résultat de demandes ayant été formulées par les composantes et de travaux de consultations visant à définir ce qui constitue une distance raisonnable de marche pour accéder au transport collectif selon le type de milieu de vie et la qualité du service offert.

L'ensemble du travail de réflexion a permis de dégager plusieurs éléments fondamentaux dans la planification territoriale :

- Une définition commune de ce que sont un pôle, un noyau et un corridor structurant, ainsi que des critères clairs pour leur délimitation ;
- Une clarification des intentions métropolitaines en matière de structuration du territoire ;
- La volonté de hiérarchiser certains secteurs du territoire métropolitain en fonction des réseaux de transport collectif, qu'ils soient existants ou projetés.

Par conséquent, la délimitation permet d'orienter la croissance à l'intérieur des secteurs propices et d'y concentrer les fonctions urbaines.

3. INFORMATION COMPLÉMENTAIRE

Si vous avez besoin d'information complémentaire, veuillez nous écrire à l'adresse suivante : **info@cmquebec.qc.ca** et indiquez dans l'objet : *Demande d'information : Carnet méthodologique*.

Votre demande sera lue et analysée par un membre de notre équipe et une réponse vous sera acheminée dans un délai raisonnable.

Communauté métropolitaine de Québec

CARNET MÉTHODOLOGIQUE

Évolution de la structuration du territoire