



**ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES
EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

DOCUMENT

D'ACCOMPAGNEMENT

ENVIRONNEMENT BÂTI

Ce document a été réalisé par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

Il est publié en version électronique à l'adresse suivante : <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/orientations-gouvernementales>.

ISBN 978-2-550-99238-7 (PDF)

Dépôt légal, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2024.

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, 2024



TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE	4
ORIENTATION, OBJECTIF ET ATTENTE CONCERNÉS PAR LE DOCUMENT D'ACCOMPAGNEMENT	5
Précisions sur l'attente	6
EXEMPLES DE MISE EN ŒUVRE	6
Densification, compacité, diversité des usages, complémentarité et multifonctionnalité des fonctions urbaines et résidentielles	6
Répartition équitable des services et des équipements favorables à de saines habitudes de vie	7
Localisation optimale des activités de proximité et des équipements collectifs de manière à réduire les distances à parcourir et à soutenir les transports actifs et collectifs	8
Connectivité et perméabilité des trames de rues et mise en place d'infrastructures et d'aménagements sécuritaires et conviviaux soutenant les transports actifs et collectifs	8
Accessibilité universelle, sécurité et sentiment de sécurité, particulièrement pour les groupes vulnérables	10
OUTILS ET SOURCES DE DONNÉES	11
Documentation	11
Milieux de vie complets, denses, compacts, perméables et dynamiques (thème général)	11
Saines habitudes de vies	11
Transport : sécurité, convivialité, accessibilité et options de déplacement autres que l'automobile (transports actifs et collectifs)	12
Accessibilité universelle	12



CONTEXTE

Ce document d'accompagnement vise à soutenir les municipalités régionales de comté (MRC¹) dans la révision ou la modification de leurs documents de planification afin d'y intégrer l'orientation 5, «Mettre à profit les caractéristiques distinctives pour aménager des milieux de vie de qualité». Plus précisément, et comme exprimé par l'attente 5.1.1, il fournit des informations complémentaires visant à soutenir les MRC dans leurs choix de moyens pour guider l'évolution de l'environnement bâti. Ce dernier devrait permettre l'accès à une diversité de services, à des espaces publics et à la nature en s'appuyant sur une mobilité durable ainsi que sur une réduction des distances parcourues. L'aménagement de milieux de vie de qualité permet d'offrir aux collectivités un environnement sain et favorable aux saines habitudes de vie.

Cette attente s'inscrit en complémentarité avec d'autres attentes, notamment celles de l'orientation 4, principalement en ce qui a trait à la consolidation du tissu urbain, à l'optimisation des infrastructures et des équipements collectifs, à la mobilité durable et à la sécurité des usagères et usagers de la route. Son contenu rejoint également les finalités de la planification territoriale énoncées à l'article 2.2.1 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, dont :

- l'utilisation optimale du territoire, notamment en vue de limiter l'étalement urbain, de manière à assurer que les générations futures pourront y vivre et y prospérer;
- la création de milieux de vie complets, de qualité, conviviaux et propices à l'adoption de saines habitudes de vie;
- la prévention et la réduction des risques et des nuisances susceptibles d'affecter la santé et la sécurité des personnes et la sécurité des biens;
- le développement de communautés prospères, dynamiques et attractives;
- la mobilité durable, dans une perspective de sécurité, d'accessibilité et de multimodalité;
- la gestion optimale des infrastructures et des équipements publics.

Ce document d'accompagnement propose des exemples d'objectifs et de moyens permettant d'explicitier plus concrètement l'attente 5.1.1 et de soutenir la MRC dans l'élaboration du contenu de son schéma d'aménagement et de développement (SAD). La MRC peut s'inspirer des exemples présentés, les modifier ou créer de nouveaux objectifs et moyens afin que le contenu de son SAD tienne compte de ses particularités territoriales.

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

ORIENTATION, OBJECTIF ET ATTENTE CONCERNÉS PAR LE DOCUMENT D'ACCOMPAGNEMENT

Orientation 5 : Mettre à profit les caractéristiques distinctives pour aménager des milieux de vie de qualité

- Objectif 5.1 : Aménager des milieux de vie complets qui présentent une architecture de qualité
 - Attente 5.1.1 : Guider l'évolution de l'environnement bâti afin qu'il :
 - > permette l'accès, pour toutes et tous et de façon sécuritaire, à une diversité de services, à des espaces publics et à la nature;
 - > s'appuie sur une mobilité durable et réduise les distances parcourues.

À noter que l'attente 5.1.1 est modulée en fonction de la [typologie des MRC](#). Il est recommandé à la MRC de se référer au document d'orientations qui la concerne.

La MRC doit :

- Introduire à l'intérieur des périmètres d'urbanisation (PU), particulièrement pour les secteurs centraux et les secteurs à consolider², des objectifs guidant la planification locale, en prenant en compte les caractéristiques des milieux de vie, afin de favoriser :
 - la densification, la compacité, la diversité des usages, la complémentarité et la multifonctionnalité des fonctions urbaines et résidentielles, particulièrement dans les secteurs existants, en fonction de leurs caractéristiques et du respect de la capacité d'accueil des équipements et des infrastructures;
 - la répartition équitable sur le territoire des services et des équipements favorables à de saines habitudes de vie (parcs et espaces verts, espaces publics, espaces récréatifs, etc.) afin qu'ils soient accessibles à tous;
 - la localisation optimale des activités de proximité et des équipements collectifs de manière à réduire les distances à parcourir et à soutenir les transports actifs et collectifs;
 - la connectivité et la perméabilité des trames de rues, de même que la mise en place d'infrastructures et d'aménagements sécuritaires et conviviaux soutenant les transports actifs et collectifs³;
 - l'accessibilité universelle ainsi que la sécurité et le sentiment de sécurité, particulièrement pour les groupes vulnérables (personnes handicapées, personnes à mobilité réduite, enfants, aînés, etc.).
- Prévoir des moyens pour mettre en œuvre les objectifs guidant la planification locale dans les PU, particulièrement à l'intérieur des secteurs centraux et des secteurs à consolider⁴.

2. Le secteur d'application varie en fonction du groupe de la MRC concernée.

3. Pour les MRC des groupes E et F, la partie de l'attente concernant les transports collectifs est traitée si la MRC le juge pertinent.

4. Le secteur d'application varie en fonction du groupe de la MRC concernée.

Précisions sur l'attente

Les éléments de l'environnement bâti visés par l'attente trouvent application, en partie, à l'échelle de la planification locale. Toutefois, l'attente ne vise pas à substituer la planification locale d'urbanisme par la planification régionale. Ainsi, il revient à la MRC d'adopter la stratégie de planification qu'elle juge souhaitable, entre autres en fonction de ses particularités territoriales et des municipalités qui la composent.

Il est attendu que la MRC propose des objectifs et des moyens permettant de guider la planification locale tout en respectant les champs de compétence des municipalités locales eu égard au contenu de l'attente. Comme spécifié au glossaire des orientations gouvernementales en aménagement du territoire, les moyens renvoient à des mesures, à des dispositions normatives ou à des critères qui sont intégrés au document de planification régionale afin qu'ils se traduisent dans la réglementation d'urbanisme local.

EXEMPLES DE MISE EN ŒUVRE

Les exemples ci-dessous sont déclinés en fonction des éléments de contenu obligatoires de l'attente, pour lesquels la MRC déterminera des objectifs guidant la planification locale. Pour ce faire, elle peut prévoir des mesures, des dispositions normatives ou des critères applicables à l'ensemble ou à une partie des territoires municipaux. La MRC pourrait aussi énoncer dans son document complémentaire des règles, des critères ou des obligations minimales à intégrer dans la réglementation d'urbanisme local. Il convient de préciser qu'une municipalité locale n'a pas à se limiter aux moyens identifiés dans un SAD. Elle peut identifier des moyens supplémentaires concourant à l'atteinte des objectifs établis par la MRC dans sa planification régionale.

Les exemples d'objectifs et de moyens qui suivent sont présentés en fonction de la structure de l'attente et sont formulés afin qu'ils puissent être introduits dans un SAD. Ils sont donc formulés à l'attention d'une MRC, mais interpellent les compétences d'une municipalité locale. Ceux-ci sont génériques et ne tiennent pas compte de la typologie des MRC.

Densification, compacité, diversité des usages, complémentarité et multifonctionnalité des fonctions urbaines et résidentielles

- **Exemple d'objectif** : favoriser la densité et la compacité des fonctions résidentielles à l'intérieur des PU.
- **Exemples de moyens** :
 - Intégrer, dans la réglementation d'urbanisme, des dispositions ou des critères tels que des seuils de densité minimale ou des coefficients d'occupation du sol plus élevés dans les secteurs centraux, et particulièrement pour les secteurs à densifier, à consolider ou à requalifier, afin, entre autres, de privilégier les habitations jumelées ou en rangée ou les multilogements, d'augmenter les densités à proximité des lieux de concentration de services et d'optimiser les infrastructures de transport actif et collectif;

- Identifier, dans la planification locale ou la réglementation d'urbanisme, les secteurs à densifier pour lesquels les unités d'habitation accessoires (UHA) attachées et détachées sont autorisées et prévoir des critères d'aménagement facilitant leur implantation et leur intégration, dont l'exclusion de normes minimales de stationnement pour les UHA, d'usages conditionnels ou de normes discrétionnaires;
- Identifier, dans la planification locale, les secteurs à densifier, à consolider et à requalifier où le zonage incitatif pourrait être utilisé et prévoir, dans la réglementation d'urbanisme, des normes ou des critères autorisant des marges excédentaires de développement ainsi que les contreparties qui seraient exigées, par exemple :
 - > fournir, sur le site ou à proximité, des équipements d'intérêt public (parc, place publique, mobilier urbain, local pour garderie),
 - > intégrer du logement abordable, social ou familial,
 - > préserver ou restaurer un immeuble à valeur patrimoniale.
- **Exemple d'objectif** : favoriser la diversité des usages ainsi que la complémentarité et la multifonctionnalité des fonctions urbaines et résidentielles.
- **Exemples de moyens** :
 - Prévoir, dans la réglementation d'urbanisme, des dispositions ayant pour effet d'autoriser la diversité des usages dans les secteurs centraux et les secteurs à consolider afin d'y assurer la présence de lieux d'emploi, de commerces, de services, d'équipements publics et d'espaces récréatifs à proximité des habitations;
 - Intégrer, dans la réglementation d'urbanisme, des normes ou des critères concernant la compatibilité des usages commerciaux et de services avec l'usage résidentiel, afin de favoriser la multifonctionnalité des zones résidentielles et d'autoriser, notamment, les entreprises à domicile ayant un faible impact sur le voisinage.

Répartition équitable des services et des équipements favorables à de saines habitudes de vie

- **Exemple d'objectif** : favoriser la création de réseaux d'espaces publics et d'espaces verts accessibles à la population et améliorant la perméabilité des quartiers.
- **Exemples de moyens** :
 - Inventorier, dans la planification locale, les parcs, les espaces verts et les espaces publics et récréatifs présents sur le territoire de la municipalité locale et prévoir, dans la réglementation d'urbanisme, des dispositions ou des critères pour assurer leur pérennité ainsi que pour planifier la création de nouveaux espaces dans les secteurs qui en sont dépourvus;
 - Prévoir, dans la réglementation d'urbanisme, des normes ou des critères pour l'aménagement des infrastructures piétonnières et cyclables afin de favoriser la mobilité active, notamment pour faciliter l'accès en transport actif aux services de proximité, aux parcs et aux espaces verts ainsi qu'aux équipements communautaires;

- Prévoir, dans la planification locale ou dans la réglementation d'urbanisme, des normes ou des critères relatifs aux espaces publics et aux espaces verts qui favorisent :
 - > leur connexion par des réseaux de transport actif et collectif,
 - > une perméabilité entre les quartiers avoisinants,
 - > une variété d'infrastructures, d'équipements ou de milieux naturels,
 - > une répartition équitable des parcs et des espaces verts au sein du territoire de la municipalité locale.

Localisation optimale des activités de proximité et des équipements collectifs de manière à réduire les distances à parcourir et à soutenir les transports actifs et collectifs

- **Exemple d'objectif** : favoriser la consolidation ou la création de secteurs présentant une concentration d'activités de proximité pour offrir à la population une diversité d'activités de proximité contribuant à réduire les distances à parcourir ainsi qu'à soutenir les transports actifs et collectifs.
- **Exemples de moyens** :
 - Identifier, dans la planification locale, les secteurs présentant une concentration plus élevée d'activités de proximité. Ces secteurs comportent :
 - > une concentration d'activités, d'équipements et d'infrastructures qui offrent des biens et des services à proximité d'une aire d'affectation résidentielle et qui répondent à des besoins du quotidien,
 - > une trame urbaine connectée et perméable, de manière à desservir les quartiers avoisinants avec plusieurs modes de déplacement;
 - Prévoir, dans la réglementation d'urbanisme, des normes ou des critères pour préserver ou consolider les secteurs présentant une concentration d'activités de proximité;
 - Prévoir, dans la réglementation d'urbanisme, des normes ou des critères pour augmenter l'offre d'activités de proximité dans les secteurs qui en sont dépourvus, mais présentant un potentiel de concentration de ces activités.

Connectivité et perméabilité des trames de rues et mise en place d'infrastructures et d'aménagements sécuritaires et conviviaux soutenant les transports actifs et collectifs

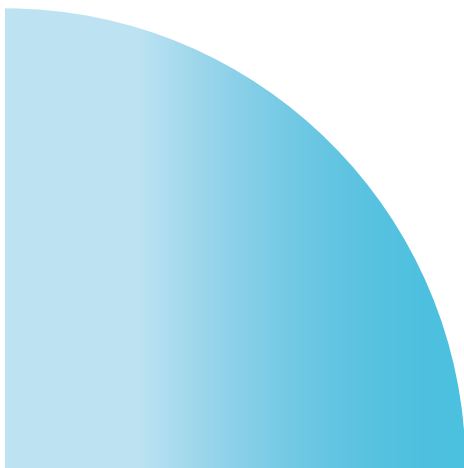
- **Exemple d'objectif** : assurer la connectivité et la perméabilité du tissu urbain en priorisant des modes de transport actif et collectif conviviaux et sécuritaires pour tous les usagers et usagères.
- **Exemples de moyens** :
 - Intégrer, dans la réglementation d'urbanisme, des normes ou des critères pour favoriser l'intégration des réseaux de transport actif et collectif existants au développement des nouveaux quartiers;

- Prévoir, dans la réglementation d'urbanisme, des normes ou des critères pour l'aménagement d'infrastructures de transport (ex. : rues, trottoirs, pistes cyclables) sécuritaires pour tous les usagers et usagères, en priorisant les plus vulnérables (ex. : enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite);
- Prévoir, dans la réglementation d'urbanisme, des normes ou des critères pour l'aménagement de nouvelles rues afin de privilégier les trames orthogonales ou de type îlogramme (*fused grid pattern*)⁵, permettant d'améliorer la perméabilité de la trame urbaine et l'optimisation des infrastructures publiques;
- Introduire, dans la réglementation d'urbanisme, des normes ou des critères pour assurer la connectivité des activités de proximité génératrices de déplacements (ex. : écoles, bibliothèques, centres des loisirs ou communautaires) aux quartiers environnants par des parcours structurants sécuritaires et conviviaux. Ces parcours structurants pourraient faire l'objet d'aménagements distinctifs qui rendent les déplacements plus conviviaux (ex. : présence d'arbres et de végétaux, éclairage suffisant, mobilier urbain favorable au repos, infrastructures favorisant l'accessibilité universelle);
- Prévoir, dans la réglementation d'urbanisme, des normes ou des critères visant à planifier les nouveaux parcours en les connectant aux parcours structurants. Ceux-ci ont pour fonction de lier les activités génératrices de déplacements aux quartiers avoisinants. Les nouveaux parcours peuvent toutefois être adaptés aux caractéristiques locales, dont les éléments naturels, tout en visant une perméabilité de la trame de rue;
- Intégrer, dans la planification locale ou dans la réglementation d'urbanisme, des mesures, des normes ou des critères concourant à améliorer la connectivité entre les quartiers en limitant l'effet de barrières (ex. : boulevard, autoroute, voie ferrée, infrastructure de transport d'énergie);
- Intégrer, dans la planification locale et la réglementation d'urbanisme, des normes ou des critères en faveur d'une perméabilité qui priorise les modes de déplacement actif et collectif, comme :
 - > la présence de voies réservées aux déplacements actifs, notamment l'aménagement d'infrastructures cyclables sur les rues à sens unique,
 - > l'aménagement d'obstacles limitant la présence des automobiles sur certains tronçons de rue,
 - > l'aménagement de mesures d'apaisement de la circulation.

5. Ce type de trame combine des éléments des tracés classiques de banlieues en culs-de-sac avec des tracés en quadrilatère de la trame orthogonale. Il utilise les espaces publics au bout des culs-de-sac pour fournir des liens piétons et cyclables fermés à la circulation automobile. Ce type de configuration encourage les transports actifs, accroît la sécurité routière et améliore la convivialité des déplacements ([Société canadienne d'hypothèques et de logement, 2007](#)).

Accessibilité universelle, sécurité et sentiment de sécurité, particulièrement pour les groupes vulnérables

- **Exemple d'objectif** : favoriser un environnement bâti sécuritaire et universellement accessible, prenant en compte les différents besoins et les conditions de vie des individus.
- **Exemples de moyens** :
 - Prévoir, dans la réglementation d'urbanisme, des normes d'accessibilité universelle, notamment pour l'aménagement :
 - > de parcours extérieurs vers les entrées principales des bâtiments de services (ex. : salon de coiffure, dépanneur, etc.),
 - > d'espaces publics prévus spécifiquement pour les transports actifs et collectifs;
 - > d'accès aux parcs et aux espaces verts,
 - > de toilettes publiques et de comptoirs de service;
 - Prévoir, dans la réglementation d'urbanisme, des critères de qualité de l'interface entre les espaces publics et privés, de façon à rehausser le sentiment de sécurité des usagers et usagères aux abords des immeubles, notamment en :
 - > privilégiant des ouvertures de fenêtres donnant sur la rue,
 - > planifiant un éclairage uniforme et adéquat en fonction des besoins,
 - > évitant l'aménagement de zones d'ombre propices à la dissimulation ou à l'isolement,
 - > prévoyant de la signalisation claire.



OUTILS ET SOURCES DE DONNÉES

Documentation

Milieus de vie complets, denses, compacts, perméables et dynamiques (thème général)

- Fédération canadienne des municipalités, [Aperçu des pratiques durables en matière d'aménagement du territoire dans les municipalités canadiennes](#), 2019;
- Carrefour de Vivre en Ville, [Densification mode d'emploi | Dossier spécial](#), s.d.;
- Centre d'écologie urbaine de Montréal, [Étudier la vie dans les espaces publics: pour des villes à échelle humaine](#), s.d.;
- Carrefour de Vivre en Ville, [Objectifecoquartiers.org: principes pour mieux planifier les écoquartiers](#), s.d.;
- Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, [Pour des milieux de vie durables: guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable](#), 2020;
- Union des municipalités du Québec, [S'adapter au climat par la réglementation: guide pour les municipalités](#), 2022;
- Carrefour de Vivre en Ville, [Aménagement à faible impact climatique | Dossiers](#), s.d.;

Saines habitudes de vies

- Fédération canadienne des municipalités, [Aménagement et santé communautaire: guide de praticien](#), 2021;
- Institut national de santé publique du Québec [INSPQ], [Des actions pour une utilisation et une conception optimales des infrastructures extérieures à vocation récréative](#), 2021;
- INSPQ, [Des lieux pour vieillir en bonne santé](#), 2022;
- Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, Comité québécois de formation sur les saines habitudes de vie et Québec en forme, [Guide sur les environnements favorables aux saines habitudes de vie \(SHV\) dans les municipalités](#), 2016;
- Nature Québec, [Implanter des trames vertes actives et inclusives à l'échelle municipale: guide de pratiques pour des villes vivantes et en santé](#), 2024;
- Table intersectorielle régionale de la Montérégie, [Intégrer les environnements favorables aux SHV dans les outils d'aménagement et d'urbanisme](#), 2020;
- INSPQ, [Les compétences et les pouvoirs des municipalités pour créer des environnements favorables à la saine alimentation et au mode de vie physiquement actif](#), 2019;
- INSPQ, [Des actions pour une utilisation et une conception optimales des infrastructures extérieures à vocation récréative](#), 2021;
- Centre d'écologie urbaine de Montréal, [Zone santé: pour un vieillissement actif aux abords des installations de santé... et au-delà!](#), s. d.

Transport : sécurité, convivialité, accessibilité et options de déplacement autres que l'automobile (transports actifs et collectifs)

- Piétons Québec, [Aménager des rues conviviales et sécuritaires pour les personnes âgées](#), s. d.;
- Piétons Québec, [Apaiser la circulation et sécuriser les intersections dans nos milieux de vie](#), s. d.;
- Piétons Québec, [Découvrir l'approche vision zéro décès et blessé graves](#), s. d.;
- Ville de Montréal, [Guide d'aménagement durable des rues de Montréal: quartiers verts](#), 2023;
- Ville de Drummondville, [Guide de conception de «rues complètes»](#), 2020;
- Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, [L'aménagement et l'écomobilité: guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable](#), 2011;
- Conseil régional de l'environnement de Montréal, [Le stationnement à Montréal: 23 propositions pour une mobilité efficace, équitable et écologique \(livre blanc\)](#), 2023;
- Piétons Québec, [Marcher en toute saison: aménager des infrastructures piétonnes résilientes en hiver](#), s. d.;
- INSPQ, [Mieux partager la rue](#), 2021;
- Carrefour de Vivre en ville, [Planifier pour le climat](#), s. d.;
- Mouvement VÉLOSYMPATHIQUE, [Politique de rues complètes](#), s. d.;
- Urbanisme participatif, [Rues conviviales](#), s. d.;
- Centre d'écologie urbaine de Montréal, [Local² : pour des rues commerciales qui bougent](#), s. d.;
- Société Logique, [Vers une proposition consensuelle pour des aménagements favorables aux piétons et aux cyclistes](#), 2018.

Accessibilité universelle

- Régie du bâtiment du Québec, [Accessibilité des bâtiments aux personnes handicapées](#), 2022;
- Société Logique, [Accessibilité universelle des bâtiments municipaux](#), 2017;
- INSPQ, [Accessibilité universelle: la conception d'environnements pour tous](#), 2021;
- Ville de Montréal, [Aménagements piétons universellement accessibles: guide d'aménagement durable des rues de Montréal](#), 2017;
- Société Logique, [Critère d'accessibilité universelle: déficience visuelle \(aménagements extérieurs\)](#), 2014;
- Société Logique, [Design: formel, fonctionnel, universel?](#), s. d.;
- Ville de Québec, [Guide pratique d'accessibilité universelle](#), 2003;
- Ville de Montréal, [La traversée des rues: mesures d'accessibilité universelle et mobilité active](#), 2023;
- Office des personnes handicapées du Québec, [Vers des parcours sans obstacles](#), s. d.

