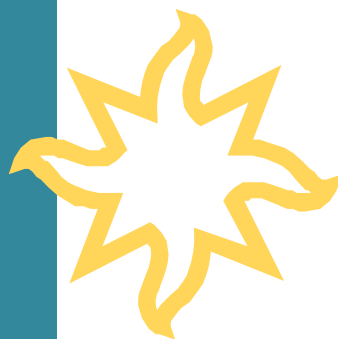


Consultations sur le second
projet de Plan métropolitain
d'aménagement et de
développement révisé

Pour une vision plus ambitieuse et un leadership assumé

Mémoire de l'Ordre des urbanistes du Québec remis à la Communauté
métropolitaine de Québec
Février 2025



Ordre des
Urbanistes du
Québec

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE L'ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC	3
INTRODUCTION	4
RECOMMANDATIONS	7
RÉCONCILIATION AVEC LES PEUPLES AUTOCHTONES	7
AMÉLIORATION DES PRATIQUES DE MONITORAGE	8
RÉPONSE À LA CRISE DE L'HABITATION	9
CONSOLIDATION ET RÉARTICULATION URBAINES	10
DENSIFICATION ET QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE EXISTANTS	13
LOCALISATION DES EMPLOIS ET D'AUTRES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS	14
PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ DURABLE	15
CONCLUSION	17
SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS	18

PRÉSENTATION DE L'ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC

L'Ordre des urbanistes du Québec (l'Ordre) est le gardien et le promoteur de la compétence professionnelle en aménagement du territoire et en urbanisme. Créé en 1963, il s'assure que les compétences professionnelles des urbanistes répondent à des standards de qualité élevés et que ceux-ci agissent selon les règles d'éthique énoncées dans leur code de déontologie.

Son registre compte plus de 1800 membres, y compris les candidats et les candidates à la profession. Ils interviennent à tous les niveaux de la planification et du contrôle de l'aménagement du territoire et auprès de tous les types d'intervenants : ministères, municipalités régionales de comté, communautés métropolitaines, villes et municipalités, entreprises, promoteurs, citoyens et citoyennes, organismes à but non lucratif, etc.

Le rôle de l'Ordre est de défendre l'intérêt public à travers la promotion d'un aménagement intégré et durable. Pour réaliser sa mission de protection du public, il appuie son action sur les valeurs d'intégrité, d'excellence, d'audace, d'ouverture et de transparence. C'est d'ailleurs sur la base de ces valeurs que l'Ordre prend position sur des projets structurants en vue d'améliorer continuellement les bonnes pratiques urbanistiques afin que, à terme, tout le Québec en bénéficie.

INTRODUCTION

Le contexte de la révision du PMAD

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQuébec) est un document majeur qui encadre le développement de la région métropolitaine de Québec, la capitale nationale. Il s'agit de la deuxième région urbaine en importance du Québec, un territoire regroupant près de 10 % de la population de la province.

Ce territoire est confronté à des enjeux urbains significatifs. Historiquement marquée par un développement territorial étalé et diffus ainsi qu'une dépendance élevée à l'automobile et au réseau routier, la région fait face à des défis majeurs en matière de mobilité. L'amélioration des services de transport collectif y est une priorité incontournable. De plus, la nature polycentrique du territoire, la présence d'un important patrimoine architectural et paysager, ainsi que la question de la réconciliation avec les peuples autochtones, dont une communauté enclavée dans le territoire municipalisé, constituent autant d'enjeux à considérer dans la planification métropolitaine.

Par ailleurs, ces dernières années ont été marquées par d'importants débats publics autour de grands projets de transport, notamment le projet de troisième lien entre Québec et Lévis et celui du tramway de Québec. Ces discussions illustrent l'importance de définir une vision cohérente pour l'aménagement et le développement du territoire métropolitain.

L'Ordre des urbanistes du Québec voit en cette révision du PMAD une occasion stratégique d'établir de bonnes pratiques en aménagement et d'orienter de manière efficace le développement de ce territoire emblématique et stratégique. Il s'agit aussi d'une belle occasion pour la CMQuébec d'asseoir son rôle et son influence en matière de planification et d'aménagement du territoire.

Un projet de PMAD révisé à bonifier

Le second projet de PMAD révisé constitue une consolidation du travail amorcé avec le premier PMAD de la CMQuébec. Plusieurs des orientations sont affinées et approfondies, offrant ainsi un cadre de planification plus robuste. L'Ordre tient notamment à saluer :

- L'importance accrue accordée à la qualité des milieux de vie dans la nouvelle Orientation 1, qui introduit un indice composite sur les milieux de vie et met de l'avant des attentes renforcées en matière de mixité fonctionnelle, de verdissement et d'environnement urbain;
- L'introduction d'un outil de mesure de l'artificialisation du sol dans l'Orientation 3, qui constitue un apport intéressant pour mieux comprendre et encadrer les transformations du territoire;
- Le traitement approfondi du patrimoine et des paysages métropolitains dans l'Orientation 5, permettant une meilleure reconnaissance et préservation des particularités locales;
- La prise en compte accrue de la gestion de la ressource en eau dans l'Orientation 8, notamment en ce qui concerne l'imperméabilisation des sols et la protection des bassins versants.

Cependant, l'approche adoptée en matière de gestion de l'urbanisation et de mobilité durable demeure largement en continuité avec celle du PMAD en vigueur. Cette posture est questionnable au regard du bilan mitigé du premier PMAD, tel que rapporté en 2018 :

- Seulement 32 % des nouveaux logements ont été implantés dans les pôles, les noyaux et les axes identifiés, alors que la cible était de 57 %;
- La part modale du transport collectif a stagné à 11 %, bien loin de la cible de 20 %;
- Peu de progrès ont été observés quant à la proportion de logements desservis par le transport collectif, tout comme pour l'évolution de la densité d'activité humaine (DAH) dans les pôles, les noyaux et les axes.

Bien que les cibles globales en matière de densification résidentielle aient été atteintes, une analyse plus fine révèle deux tendances distinctes. Premièrement, un dépassement significatif des cibles de densification là où la pression au développement immobilier est la plus forte, c'est-à-dire dans l'agglomération de Québec et, dans une moindre mesure, à Lévis. Deuxièmement, une atteinte difficile ou partielle des cibles (souvent déjà peu élevées) dans les pôles, les noyaux et les axes plus périphériques,

où le développement de faible densité et orienté autour de l'automobile demeure la norme. Ces dynamiques suscitent des interrogations sur l'effet réellement structurant du PMAD en vigueur. Elles suggèrent que celui-ci agit davantage comme un document de planification à la remorque des tendances du marché immobilier et des initiatives de densification des municipalités locales plutôt que comme un cadre de gouvernance métropolitaine véritablement en mesure de guider l'aménagement du territoire concerné.

Dans ce contexte, il est difficile d'affirmer que le projet de PMAD révisé, plutôt timide, constitue le nouvel élan nécessaire pour que la CMQuébec remplisse pleinement son rôle premier : structurer et guider le développement à l'échelle métropolitaine. Les défis sont grands, que ce soit en lien avec la transition écologique et la mobilité durable ou bien avec la crise de l'habitation. Selon nous, une influence mobilisatrice plus assumée et des critères plus prescriptifs sont essentiels afin d'assurer une planification efficace et ambitieuse. Ce mémoire propose différentes bonifications dans ce sens.

RECOMMANDATIONS

RÉCONCILIATION AVEC LES PEUPLES AUTOCHTONES

La réconciliation avec les peuples autochtones constitue un défi majeur pour la société tout entière, et l'aménagement du territoire doit jouer un rôle actif dans cette démarche. Il est essentiel de faire une place plus significative aux droits et aux aspirations des premiers habitants du territoire, en plus d'intégrer leurs perspectives dans sa planification.

Le projet de PMAD révisé reconnaît effectivement la présence des Nations wendate et innue sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, mais principalement dans une perspective historique. Il ne fait pratiquement pas mention de leur occupation actuelle ni de la manière dont elles peuvent être parties prenantes de l'évolution du territoire. Pourtant, la reconnaissance des peuples autochtones ne doit pas se limiter à un simple rappel du passé : elle doit inclure une reconnaissance de leurs droits, de leurs visions et de leur rôle dans la construction d'un futur commun.

Des initiatives récentes, notamment les efforts de rapprochement entre la Ville de Québec et la Nation huronne-wendate, offrent des exemples inspirants en matière de collaboration et de dialogue. Ces démarches pourraient servir de référence pour intégrer davantage les Premières Nations dans la gouvernance et l'aménagement du territoire métropolitain.

- ➔ **Recommandation 1 : mieux reconnaître dans le PMAD les peuples autochtones et inclure explicitement leurs perspectives dans la vision territoriale de la CMQuébec, en plus de favoriser un dialogue actif et leur participation accrue dans la planification métropolitaine.**

AMÉLIORATION DES PRATIQUES DE MONITORAGE

Le suivi de la mise en œuvre du PMAD est un élément essentiel pour mesurer ses effets réels et ajuster les stratégies en conséquence. Pourtant, le dernier bilan publié remonte à 2018, il y a maintenant sept ans. Cette situation est en contradiction avec l'obligation légale inscrite dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, qui exige la production d'un bilan tous les deux ans.

De plus, depuis l'entrée en vigueur du PMAD en 2012, un seul bilan global a été réalisé, ce qui contraste avec les pratiques de monitoring de la Communauté métropolitaine de Montréal, qui assure davantage un suivi régulier et détaillé de la mise en œuvre de son propre plan métropolitain. Cette absence de suivis fréquents rend plus difficile l'évaluation des progrès accomplis et l'identification des ajustements nécessaires dans la version révisée du PMAD.

L'Ordre des urbanistes du Québec déplore ce manque de rigueur qui nuit à l'efficacité du document comme outil de planification stratégique et oblige à réviser le document sans un portrait actualisé des tendances des dernières années. Un monitoring plus assidu permettrait non seulement d'évaluer l'atteinte des cibles fixées, mais aussi d'apporter des ajustements en temps opportun pour maximiser l'impact du plan sur le développement métropolitain.

→ Recommandation 2 : mettre en place un tableau de bord des indicateurs du PMAD, mis à jour régulièrement, afin d'assurer un monitoring efficace et transparent de sa mise en œuvre, en conformité avec les obligations légales.

RÉPONSE À LA CRISE DE L'HABITATION

La crise du logement constitue un enjeu majeur dans l'ensemble du Québec, et bien que le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec ait été relativement épargné par le passé, la situation y est devenue plus préoccupante dans les dernières années. Le taux d'inoccupation locative y est désormais inférieur à 1 %, symptôme d'un déséquilibre croissant entre l'offre et la demande en matière de logement. Cette rareté contribue directement à l'augmentation des coûts de l'habitation et à un déclin de l'abordabilité autant pour la location que pour l'achat. Ces tendances sont bien mises en évidence dans la section « 2.3 Principaux constats socio-économiques » du projet de PMAD révisé.

Malgré ce constat, le document ne propose pas de réponse claire, ce qui constitue une lacune. Bien que la résolution de la crise du logement dépasse le cadre de l'action métropolitaine et municipale, il est impératif d'adopter une approche concertée afin d'agir à toutes les échelles sur les leviers à disposition. L'accélération de la production de logements de tous types est une priorité, de même que le développement du logement social pour répondre aux besoins croissants des populations à faible revenu ou en situation de vulnérabilité, qui peinent de plus en plus à se loger dans le marché privé.

Le PMAD devrait jouer un rôle structurant en matière d'habitation en intégrant des critères visant l'augmentation de l'offre de logements et en mettant en place des mesures facilitant la construction de nouvelles unités, notamment hors du marché privé. Une stratégie métropolitaine du logement social permettrait également de mieux coordonner les efforts en faveur du développement de logements accessibles et abordables à l'échelle régionale.

- ➔ **Recommandation 3 : intégrer un critère spécifique dans le PMAD visant l'augmentation de l'offre de logements, accompagné d'une cible de nombre d'unités à construire.**
- ➔ **Recommandation 4 : développer une stratégie métropolitaine du logement social et intégrer un critère favorisant la réalisation de nouvelles unités de logement hors-marché afin de répondre aux besoins des populations les plus vulnérables.**

CONSOLIDATION ET RÉARTICULATION URBAINES

Le projet de PMAD révisé propose une approche de consolidation urbaine qui s'inscrit largement dans la continuité du cadre existant. Il repose sur l'identification de pôles, de noyaux et d'axes/corridors, accompagnée d'un système de seuils de densité résidentielle destinés à canaliser une part importante de la croissance de population vers ces secteurs stratégiques.

Parmi les nouveautés introduites dans le projet révisé, on note principalement un rehaussement significatif des seuils de densité ainsi que l'introduction de seuils minimaux pour le territoire hors pôles, noyaux et corridors. Si cette bonification représente un pas dans la bonne direction, son impact réel demeure à relativiser. En effet, dans plusieurs territoires, les seuils proposés correspondent aux densités déjà observées au courant des dernières années dans les nouveaux projets immobiliers. Ainsi, plutôt que d'induire un véritable changement, ces seuils viennent davantage confirmer les tendances actuelles.

Par ailleurs, plusieurs seuils définis à l'extérieur des pôles et des corridors centraux restent peu élevés, variant entre 6 et 45 logements à l'hectare. Or, ces niveaux de densité sont déjà courants dans de nombreux secteurs de banlieue. De plus, des densités de 30 à 50 logements à l'hectare sont généralement reconnues comme le minimum nécessaire pour justifier une desserte régulière en autobus. Ainsi, nous nous questionnons sur la pertinence de seuils en bas de 30, voire 40, logements à l'hectare pour des territoires où l'on vise la consolidation. Une densification plus marquée est essentielle pour infléchir la trajectoire du développement métropolitain et soutenir une réarticulation de l'urbanisation autour du transport collectif.

→ Recommandation 5 : rehausser les seuils de densité résidentielle afin qu'ils exercent un véritable effet structurant et contribuent activement à l'atteinte des objectifs de consolidation urbaine et de mobilité durable.

Au-delà de la simple question des seuils, une réflexion plus large s'impose sur les nouvelles dispositions à intégrer au PMAD à la lumière des résultats mitigés observés jusqu'à présent. Compte tenu des résultats

issus du premier PMAD, une approche plus prescriptive et des critères mieux définis sont nécessaires pour freiner efficacement l'étalement urbain et favoriser une densification mieux encadrée.

Tout d'abord, il est essentiel d'examiner l'approche à adopter pour les pôles et les noyaux situés à l'extérieur des grands centres de Québec et de Lévis, où le développement se poursuit souvent sous la forme de milieux de faible densité, fortement dépendants de l'automobile. Comme mentionné précédemment, dans plusieurs de ces noyaux, la densité résidentielle n'a que peu évolué, ce qui remet en question leur capacité à soutenir une croissance urbaine durable.

Par ailleurs, d'autres sites présentant un fort potentiel de consolidation urbaine doivent être identifiés et intégrés à la planification métropolitaine. À cet égard, les centres commerciaux constituent des occasions de redéveloppement particulièrement intéressantes. Plusieurs projets émergent déjà pour transformer ces espaces monofonctionnels en quartiers mixtes, notamment Place Fleur-de-Lys et plus récemment Place Quatre-Bourgeois, combinant logements, services et espaces publics. Le PMAD devrait encourager activement ces transformations, en bonifiant son critère 3.1.6 sur les secteurs à potentiel d'optimisation pour qu'il comprenne une identification des centres commerciaux à transformer. Les nouveaux « espaces stratégiques de redéveloppement » du projet de PMAD révisé de la Communauté métropolitaine de Montréal pourraient constituer une inspiration en ce sens.

Il est également crucial de renforcer l'aménagement des axes de mobilité durable afin de garantir leur cohérence avec le développement des pôles et des noyaux. Dans de nombreux secteurs, la qualité de l'environnement urbain le long des corridors demeure problématique : grands boulevards routiers, circulation automobile élevée, faible convivialité pour les piétons et les cyclistes. Une planification plus détaillée des corridors de transport collectif et actif s'impose pour améliorer l'intégration urbaine de ces axes structurants.

Enfin, la consolidation urbaine doit s'accompagner d'une réduction stricte des possibilités d'expansion urbaine en périphérie. Bien que le projet de PMAD révisé n'inclue aucun agrandissement du périmètre métropolitain, l'ouverture offerte par l'identification de secteurs de permutation (critère 3.1.3) est en contradiction avec les objectifs affichés de lutte contre l'étalement urbain. La priorité doit être donnée à l'optimisation des espaces urbanisés existants avant toute extension du périmètre urbanisable.

Cette approche plus ambitieuse permettrait au PMAD d'exercer un rôle structurant et de réellement infléchir les tendances actuelles en matière d'urbanisation.

➔ **Recommandation 6 : bonifier largement la stratégie de consolidation urbaine proposée dans le PMAD en :**

- **Précisant les attentes en matière de densification pour les pôles et les noyaux en périphérie afin d'y assurer une croissance mieux encadrée.**
- **Élaborant des critères détaillés pour la planification des secteurs à consolider ainsi que pour l'aménagement des corridors de mobilité durable.**
- **Misant sur le redéveloppement des centres commerciaux, qui représentent un fort potentiel de densification et de diversification fonctionnelle.**
- **Réduisant au strict minimum les possibilités d'agrandissement du périmètre métropolitain afin de prioriser une consolidation efficace du territoire urbanisé existant.**

DENSIFICATION ET QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE EXISTANTS

L’Orientation 1 du PMAD révisé, axée sur la qualité des milieux de vie durables, présente une approche pertinente en intégrant plusieurs enjeux majeurs de l’aménagement contemporain. Elle met en avant des principes essentiels tels que la mixité des usages (critère 1.1.1), l’accès aux espaces verts (critère 1.1.2) et la qualité de l’environnement urbain et du cadre bâti (critère 1.2.3). Ces éléments reflètent les préoccupations actuelles en matière de développement urbain.

Cependant, à la lumière des nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT), il est légitime de s’interroger sur la réelle plus-value de ces critères dans le PMAD révisé. En effet, l’Orientation 5 des OGAT, entrées en vigueur en décembre 2024, intègre déjà plusieurs notions similaires, soulevant un risque de redondance entre les deux cadres.

Plutôt que de répéter des principes généraux à respecter, le PMAD révisé devrait aller plus loin et préciser des stratégies et des attentes plus ciblées pour encadrer la densification et la diversification des quartiers établis et bien situés de l’échelle métropolitaine. Ces secteurs, qui bénéficient déjà de la proximité des services et des infrastructures de transport, devraient être priorités dans les stratégies de croissance urbaine.

Pour ce faire, il est impératif de prévoir une actualisation globale de la réglementation municipale, afin de faciliter la construction de nouveaux logements dans les quartiers existants, notamment en assurant que les normes d’urbanisme ciblent les priorités actuelles. Il s’agit aussi d’encourager une plus grande mixité fonctionnelle, en permettant un meilleur accès aux services et aux commerces de proximité. Ultiment, le PMAD doit aussi proposer des stratégies plus précises et ainsi s’inscrire en complémentarité et non pas répéter l’Orientation 5 des nouvelles OGAT, et ce, pour soutenir une urbanisation plus durable et cohérente à l’échelle métropolitaine.

→ Recommandation 7 : préciser davantage les attentes dans l’orientation 1 du PMAD afin de mieux encadrer la densification et la diversification des quartiers existants bien situés et ainsi accélérer leur transformation.

LOCALISATION DES EMPLOIS ET DES AUTRES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

Une planification métropolitaine efficace en faveur de la mobilité durable ne peut se limiter à l'encadrement des seuls lieux de résidence. Pour réduire la dépendance à l'automobile et renforcer l'utilisation des transports collectifs, il est essentiel que les destinations majeures, telles que les concentrations d'emploi et les pôles commerciaux d'envergure, soient accessibles autrement qu'en voiture.

Actuellement, l'un des grands défis du territoire métropolitain est la dispersion des emplois à travers des zones parfois peu accessibles en transport collectif. Cette répartition diffuse entraîne une augmentation des déplacements en automobile, limite les possibilités d'un transfert modal vers le transport collectif et contribue à l'étalement urbain. Il est donc crucial de mieux encadrer la localisation des emplois et d'autres générateurs de déplacements pour maximiser leur desserte selon des modes durables.

Le PMAD reconnaît l'importance de cet enjeu à travers les critères 1.1.4 (lieux d'emploi durables) et 2.3.2 (accessibilité des espaces commerciaux et industriels). Toutefois, il ne propose pas de mesures contraignantes pour assurer une meilleure concentration des emplois dans des secteurs bien desservis en transport collectif.

Afin de renforcer la planification intégrée de l'aménagement du territoire et de la mobilité durable, le PMAD devrait prévoir un mécanisme de gestion de la localisation des emplois, fonctionnant de manière similaire aux seuils de densité résidentielle (critère 3.1.4) et à la cible du pourcentage de nouveaux logements situés dans les pôles, noyaux et corridors de mobilité durable. Ce dispositif permettrait d'orienter stratégiquement le développement économique vers des secteurs où la desserte en transport collectif est optimale. Une telle mesure contribuerait à une meilleure intégration de l'urbanisation et de la mobilité durable, tout en réduisant la dépendance à l'automobile et en renforçant la vitalité des pôles économiques existants.

- ➔ **Recommandation 8 : intégrer dans le PMAD un système de gestion de la localisation des emplois et autres générateurs de déplacements, afin de les diriger en priorité vers les pôles, noyaux et corridors bien desservis par le transport collectif.**

PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ DURABLE

L'un des rôles fondamentaux d'un PMAD est de structurer la planification du transport terrestre, comme le stipule l'article 2.24 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Or, le projet de PMAD révisé ne semble pas assumer pleinement cette responsabilité.

En matière de transport collectif, l'Orientation 2 se limite essentiellement à dresser l'inventaire des infrastructures existantes et proposées par d'autres instances, notamment la Ville de Québec et le gouvernement du Québec. Contrairement à ce à quoi on pourrait s'attendre, cette section ne développe aucune véritable planification métropolitaine de la mobilité. La CMQuébec ne semble pas définir une vision propre, mais plutôt réagir aux initiatives des autres acteurs. Cette posture limite sa capacité à coordonner les actions et à jouer un rôle structurant dans l'aménagement du territoire.

Il est essentiel que la CMQuébec exerce un leadership plus affirmé et établisse une véritable vision métropolitaine de la mobilité durable. Son rôle ne devrait pas se limiter à compiler les projets existants, mais plutôt à :

- Fédérer les différentes initiatives, en assurant leur cohérence et leur complémentarité;
- Pousser plus loin la réflexion sur l'arrimage des divers réseaux de transport pour favoriser l'intermodalité;
- Identifier les besoins en mobilité non couverts et proposer des mesures concrètes pour y répondre.

→ Recommandation 9 : élaborer une réelle vision stratégique de la mobilité durable, accompagnée de mesures concrètes pour atteindre l'objectif ambitieux d'augmentation de 50 % de la part modale des déplacements en transport durable.

Par ailleurs, la mise en contexte de l'Orientation 2 met en évidence une hausse marquée de la circulation automobile et du taux de motorisation, bien au-delà de la croissance de la population. Cela illustre que les initiatives actuelles en faveur de la mobilité durable ne suffisent pas à freiner la dépendance à l'auto

solo. Si l'objectif d'augmenter le nombre de déplacements en transport durable est essentiel, il doit impérativement s'accompagner d'une diminution des déplacements en automobile, non seulement en termes de part modale, mais idéalement en valeur absolue. Or, cette dimension reste implicite dans le projet de PMAD révisé et n'est pas clairement nommée.

Pour soutenir pleinement la transition vers une mobilité plus durable, le PMAD devrait intégrer des actions concrètes pour réduire l'usage de l'auto solo et la congestion routière, en complément des mesures favorisant le transport collectif et actif.

Dans un même ordre d'idée, une réflexion sur la gestion du stationnement s'impose. L'élimination des exigences minimales de cases de stationnement dans les règlements d'urbanisme, particulièrement dans les pôles et à proximité du réseau structurant de transport collectif, constituerait une mesure efficace pour encourager d'autres modes de déplacement.

→ Recommandation 10 : intégrer un critère spécifique visant la réduction des déplacements en auto-solo, avec une cible quantifiée, et prévoir des mesures pour limiter l'offre de stationnement automobile, notamment en supprimant les exigences minimales de cases dans les pôles et à proximité des infrastructures de transport collectif.

CONCLUSION

Le projet de PMAD révisé représente une occasion importante de structurer le développement de la région métropolitaine de Québec en réponse aux défis contemporains. Si plusieurs avancées sont notables, notamment en matière de la protection de la ressource en eau, du patrimoine, du paysage et de leur conservation, le document demeure à plusieurs égards dans la continuité du cadre existant et peine à insuffler une vision métropolitaine forte et proactive.

Face aux enjeux critiques de mobilité durable, de la crise de l'habitation et de l'impératif de la consolidation urbaine, il est nécessaire que la CMQuébec assume un pouvoir d'influence affirmé en se dotant d'une vision stratégique intégrant des objectifs ambitieux et des mécanismes concrets pour structurer et encadrer l'aménagement du territoire.

Cela devrait reposer sur un cadre plus prescriptif pour assurer la densification et la réarticulation de l'urbanisation autour du transport collectif, un monitoring rigoureux des indicateurs et de l'atteinte de cibles, ainsi qu'une approche concertée en matière de mobilité durable. Il est essentiel que le PMAD révisé soit un véritable levier de transformation du territoire métropolitain, capable d'orienter les décisions en cours et futures et d'infléchir les tendances existantes. En renforçant son leadership et en adoptant pour une planification plus ambitieuse, la Communauté métropolitaine de Québec pourra véritablement jouer son rôle de moteur du développement durable à l'échelle métropolitaine et assurer la cohérence de l'aménagement du territoire pour les années à venir.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

- **Recommandation 1** : mieux reconnaître dans le PMAD les peuples autochtones et inclure explicitement leurs perspectives dans la vision territoriale de la CMQuébec, en plus de favoriser un dialogue actif et leur participation accrue dans la planification métropolitaine.
- **Recommandation 2** : mettre en place un tableau de bord des indicateurs du PMAD, mis à jour régulièrement, afin d'assurer un monitoring efficace et transparent de sa mise en œuvre, en conformité avec les obligations légales.
- **Recommandation 3** : intégrer un critère spécifique dans le PMAD visant l'augmentation de l'offre de logements, accompagné d'une cible de nombre d'unités à construire.
- **Recommandation 4** : développer une stratégie métropolitaine du logement social et intégrer un critère favorisant la réalisation de nouvelles unités de logement hors-marché afin de répondre aux besoins des populations les plus vulnérables.
- **Recommandation 5** : rehausser les seuils de densité résidentielle afin qu'ils exercent un véritable effet structurant et contribuent activement à l'atteinte des objectifs de consolidation urbaine et de mobilité durable.
- **Recommandation 6** : bonifier largement la stratégie de consolidation urbaine proposée dans le PMAD en :
 - Précisant les attentes en matière de densification pour les pôles et noyaux en périphérie afin d'y assurer une croissance mieux encadrée.
 - Élaborant des critères détaillés pour la planification des secteurs à consolider ainsi que pour l'aménagement des corridors de mobilité durable.
 - Misant sur le redéveloppement des centres commerciaux, qui représentent un fort potentiel de densification et de diversification fonctionnelle.
 - Réduisant au strict minimum les possibilités d'agrandissement du périmètre métropolitain

afin de prioriser une consolidation efficace du territoire existant.

- **Recommandation 7** : préciser davantage les attentes dans l’Orientation 1 du PMAD afin de mieux encadrer la densification et la diversification des quartiers existants bien situés et ainsi accélérer leur transformation.
- **Recommandation 8** : intégrer dans le PMAD un système de gestion de la localisation des emplois et autres générateurs de déplacements, afin de les diriger en priorité vers les pôles, noyaux et corridors bien desservis par le transport collectif.
- **Recommandation 9** : élaborer une réelle vision stratégique de la mobilité durable, accompagnée de mesures concrètes pour atteindre l’objectif ambitieux d’augmentation de 50 % de la part modale des déplacements en transport durable.
- **Recommandation 10** : intégrer un critère spécifique visant la réduction des déplacements en auto-solo, avec une cible quantifiée, et prévoir des mesures pour limiter l’offre de stationnement automobile, notamment en supprimant les exigences minimales de cases dans les pôles et à proximité des infrastructures de transport collectif.

RÉDACTION

David Alfaro Clark, urbaniste

Conseiller aux affaires publiques et gouvernementales