



ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

FICHE

MÉTHODOLOGIQUE

**INDICATEUR STRATÉGIQUE :
LA PART DES NOUVELLES
ACTIVITÉS STRUCTURANTES
RÉGIONALES ACCESSIBLES
EN TRANSPORT COLLECTIF**



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

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

ISBN : 978-2-555-01925-6 (PDF)

Dépôt légal, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2025.

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, 2025



TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE	4
Définition de l'indicateur	4
ORIENTATION, OBJECTIF ET ATTENTE CONCERNÉS	6
SOURCES DE DONNÉES	6
MÉTHODOLOGIE	8
Indicateur	8
Cibles	9
LIMITES	11
RÉFÉRENCE	11
ANNEXE 1 - CALCUL DE L'INDICATEUR STRATÉGIQUE À L'AIDE D'UN SIG : LA PART DES NOUVELLES ACTIVITÉS STRUCTURANTES RÉGIONALES ACCESSIBLES EN TRANSPORT COLLECTIF	12
Données en entrée	13
Procédure	16



Le suivi de cet indicateur et des cibles qui y sont associées s'applique aux municipalités régionales de comté (MRC) des groupes A, B, C, D et E dont le territoire est desservi par un réseau ou un service de transport collectif.

CONTEXTE

Cette fiche méthodologique vise à soutenir les MRC concernées dans le monitoring de l'indicateur stratégique portant sur la part des nouvelles activités structurantes régionales accessibles en transport collectif et la définition des cibles qui y sont associées. Elle présente les données requises et la méthodologie à utiliser pour suivre cet indicateur. La fiche méthodologique apporte également des précisions relatives à la définition des cibles, de façon à soutenir les MRC dans cet exercice. Enfin, elle identifie les limites liées à l'indicateur.

Le gouvernement s'attend des MRC qu'elles utilisent la méthodologie présentée dans cette fiche dans le but de constituer une base commune de connaissances pour cet indicateur stratégique.

Définition de l'indicateur

Cet indicateur mesure la part des nouvelles activités structurantes régionales accessibles en transport collectif, par rapport à l'ensemble des nouvelles activités structurantes régionales qui s'implantent sur le territoire de la MRC.

Le suivi de cet indicateur et des cibles qui y sont associées vise à permettre aux MRC de mesurer la portée des actions qu'elles mettront en place afin d'assurer la planification intégrée de l'aménagement et des transports en veillant à orienter l'implantation des nouvelles activités structurantes régionales à proximité des points d'accès au transport collectif¹, en fonction des particularités territoriales.

1. Pour plus d'information, la MRC peut consulter le document d'accompagnement [Planification intégrée de l'urbanisation et des transports](#) (orientation 4).

Termes et expressions définis dans le glossaire des orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT)

Activité structurante régionale : activité, équipement ou infrastructure qui se distingue par l'importance de son bassin d'utilisateurs, de sa superficie de plancher, de sa densité d'emplois et la plupart du temps par la spécialisation de ses services. Elle est ainsi capable de susciter des synergies économiques et urbaines. Une activité structurante régionale peut, par exemple, correspondre à un hôpital, un centre sportif, un siège social, un projet immobilier important, une grande surface commerciale, un bâtiment à vocation culturelle, un secteur spécialisé (ex. : en hautes technologies). Certaines activités structurantes régionales peuvent être considérées comme de grands générateurs de déplacements. Une activité peut, en fonction des caractéristiques territoriales de la MRC, être considérée comme « structurante » dans une MRC et « de proximité » dans un autre territoire.

Transport collectif : ensemble des modes de transport mettant en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes. Il peut s'agir non seulement du réseau de transport collectif structurant, mais également du transport collectif en milieu rural, du transport interrégional par autocar, du taxi-bus, du covoiturage, d'un service de transport adapté, etc.

Transport collectif structurant : notion liée à un « ensemble de parcours offrant un niveau de service suffisant pour influencer l'organisation du territoire – en favorisant par exemple la densification des villes² ». Les territoires qui sont dotés d'un réseau de transport collectif structurant correspondent à ceux desservis par une société de transport en commun au sens de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, au territoire de la région métropolitaine de recensement d'Ottawa-Gatineau et aux territoires des communautés métropolitaines et des MRC périmétropolitaines. Il peut s'agir du train de banlieue, du métro et d'autobus à haut niveau de service/système rapide par autobus, etc.

2. Vivre en Ville, [Réseau structurant de transport en commun](http://collectivitesviables.org), [collectivitesviables.org], octobre 2013.

ORIENTATION, OBJECTIF ET ATTENTE CONCERNÉS

Orientation	4. Consolider les milieux de vie existants et planifier les transports de façon intégrée afin de favoriser la mobilité durable, de répondre aux besoins en habitation et d'assurer la protection des milieux naturels et agricoles
Objectif	4.3. Assurer la planification intégrée de l'aménagement et des transports
Attente	4.3.1. Planifier l'aménagement du territoire afin de contribuer à réduire la dépendance à l'automobile et à favoriser la mobilité durable

Indicateur
La MRC doit :
• Intégrer dans son schéma d'aménagement et de développement (SAD) l'indicateur stratégique suivant : la part des nouvelles activités structurantes régionales accessibles en transport collectif. • Définir des cibles pour cet indicateur.

SOURCES DE DONNÉES

Cet indicateur stratégique s'appuie sur trois types de données : les activités structurantes régionales, le transport collectif desservant la MRC et le réseau praticable à la marche (réseaux routier, cyclable et piétonnier). Elles sont présentées au tableau 1. Si la MRC ne dispose pas de ces données en totalité ou en partie, elle pourra s'adresser aux municipalités locales et aux organismes responsables concernés ou consulter le portail de données ouvertes du gouvernement du Québec³.

3. Gouvernement du Québec, [Jeu de données – Données Québec, \[donneesquebec.ca\]](#), 2024.

Tableau 1 : Données à utiliser pour calculer l'indicateur

Données	Sources ⁴	Organismes responsables	Fréquence de mise à jour	Précisions
Activités structurantes régionales	Données des organismes municipaux	MRC	Variable	Utiliser seulement la donnée relative aux nouvelles activités structurantes régionales. Ces activités sont déterminées dans le SAD, en conformité avec les OGAT.
Point d'accès au transport collectif	Données des organismes responsables concernés	Société de transport en commun/ Organisme de transport collectif	Variable	Utiliser la donnée relative aux points d'accès au transport collectif et au transport collectif structurant, le cas échéant.
	Données des organismes municipaux	Municipalité/MRC		
Réseau routier	Adresses Québec	Ministère des Ressources naturelles et des Forêts (MRNF)	Mensuelle	En fonction de la disponibilité des données, utiliser l'ensemble des données relatives au réseau praticable à la marche. S'assurer que le réseau retenu est praticable à la marche, retirer minimalement le réseau autoroutier et ses voies d'accès.
Réseau cyclable	Adresses Québec (Route verte)	MRNF	Biennale	
	Données des organismes municipaux	Municipalité/MRC	Variable	
Réseau piétonnier	Données des organismes municipaux	Municipalité/MRC	Variable	

4. Le tableau 3 de l'annexe 1 présente des informations supplémentaires concernant les données à utiliser pour le suivi de cet indicateur.

MÉTHODOLOGIE

Indicateur

Cet indicateur stratégique évalue la part de nouvelles activités structurantes régionales accessibles en transport collectif. Dans le contexte du présent indicateur, l'accessibilité se définit par une distance maximale de 800 m entre une nouvelle activité structurante régionale et un point d'accès au transport collectif. Cette distance correspond à environ 10 minutes de marche.

Afin de calculer l'indicateur, la distance de 800 m peut être élargie à 1 km lorsque le point d'accès correspond à un mode de transport collectif lourd, soit un métro, un système léger sur rail ou un train de banlieue.

De plus, la mesure de cette distance se fait sur le réseau public praticable à la marche, lequel peut être une combinaison des réseaux routier, piétonnier ou cyclable. L'accessibilité est ainsi mesurée sur une « distance réseau », soit la distance linéaire sur le réseau public praticable à la marche et non sur une « distance à vol d'oiseau ».

Les modes de transport collectif visés par cet indicateur sont les suivants :

- Transport collectif structurant;
- Transport collectif en milieu urbain ou rural.

Les points d'accès à considérer pour le suivi de cet indicateur sont les arrêts fixes (lieux d'embarquement ou de débarquement) desservis par un réseau ou un service de transport collectif, par exemple les arrêts d'autobus et de taxi-bus, les stations de métro, les gares de trains de banlieue, etc. Le transport collectif à la demande, le transport adapté et le transport collectif régional sur réservation ne devraient pas être considérés pour le calcul de l'indicateur, sauf si ces offres de transport prévoient des arrêts fixes.

Afin de suivre cet indicateur stratégique, la MRC comptabilise, pour la période visée, le nombre de nouvelles activités structurantes régionales accessibles en transport collectif. Les périodes visées correspondent aux années couvertes par l'horizon temporel des cibles associées à l'indicateur stratégique, soit la 1^{re} période (an 1 à an 4), la 2^e période (an 5 à an 8) et la 3^e période (an 9 à an 12). Pour ce faire, la MRC effectue les actions suivantes :

- **Identifier** l'ensemble du réseau (public) de la MRC praticable à la marche. Celui-ci peut être une combinaison des réseaux routier, cyclable et piétonnier.
- **Localiser et dénombrer** les nouvelles activités structurantes régionales.
- **Localiser** les points d'accès au transport collectif.
- **Dénombrer** le nombre total de nouvelles activités structurantes régionales qui ont au moins un point d'accès au transport collectif à une distance réseau plus petite ou égale à 800 m ou à 1 km pour un point d'accès à un mode de transport collectif lourd.
- **Calculer** l'indicateur stratégique visé en fonction de la formule présentée à l'équation 1.

Équation 1 : Équation pour calculer l'indicateur

$$\text{Part des nouvelles activités structurantes régionales accessibles en transport collectif} = \frac{\text{Nombre de nouvelles activités structurantes régionales accessibles en transport collectif}}{\text{Nombre total de nouvelles activités structurantes régionales sur le territoire de la MRC}} \times 100$$

Le suivi de cet indicateur peut également s'appuyer sur l'utilisation d'un système d'information géographique (SIG). L'annexe 1 présente les différentes étapes à suivre à cet égard.

Cibles

Comme prévu dans le document d'OGAT, la MRC doit veiller à définir des cibles en respectant les balises suivantes :

- Les cibles sont liées au contenu des orientations et elles concourent à l'atteinte des objectifs et attentes contenus dans tout le document d'OGAT;
- Un horizon temporel est déterminé pour chaque cible. Pour cet indicateur stratégique, la MRC établit minimalement la cible à atteindre après 4, 8 et 12 ans;
- Des cibles quantitatives (ex. : parts) sont déterminées pour cet indicateur stratégique.

La cible est calculée en pourcentage sur le nombre total de nouvelles activités structurantes régionales. À cet effet, pour chacun des horizons temporels établis, la MRC définit une cible pour la part des nouvelles activités structurantes régionales accessibles en transport collectif.

Afin de définir ces cibles, le document d'OGAT prévoit que la MRC se base sur un portrait de l'existant. Par exemple, ce portrait peut comprendre, pour l'ensemble du territoire de la MRC, la localisation actuelle et projetée des activités structurantes régionales de même qu'une caractérisation de l'offre et des besoins de déplacement des personnes.

La définition des cibles par la MRC peut également s'appuyer sur la planification intégrée de l'aménagement et des transports ainsi que sur l'encadrement des activités structurantes régionales prévu dans le SAD. Cet encadrement vise à orienter, selon les particularités territoriales, l'implantation des activités structurantes régionales à distance de marche des accès au transport collectif.

Exemple de planification en lien avec la définition des cibles associées à l'indicateur stratégique

À la lumière de sa planification intégrée de l'aménagement et des transports et en considérant l'encadrement prévu à l'égard des activités structurantes régionales sur son territoire, la MRC dotée d'un réseau de transport structurant se fixe une cible à atteindre de 80 % pour les nouvelles activités structurantes régionales qui seront accessibles en transport collectif sur un horizon de 4 ans. Pour le même indicateur, et en fonction des périodes à couvrir, la MRC se fixe une cible de 85 % sur un horizon de 8 ans et une cible de 90 % pour l'horizon de 12 ans, comme illustré dans le tableau 2. Une MRC ne disposant pas d'un réseau de transport structurant pourrait quant à elle prévoir des cibles moins élevées pour cet indicateur stratégique.

Tableau 2 : Exemples de cibles

Périodes visées	Cibles définies par la MRC dotée d'un réseau de transport collectif structurant	Cibles définies par la MRC ne disposant pas d'un réseau de transport collectif structurant
	Nouvelles activités structurantes régionales accessibles en transport collectif	
1 ^{re} période (horizon de 4 ans)	80 %	60 %
2 ^e période (horizon de 8 ans)	85 %	65 %
3 ^e période (horizon de 12 ans)	90 %	70 %

Précisions

Cette fiche méthodologique vise à ce que les MRC utilisent toutes la même distance (800 m ou 1 km) entre un point d'accès au transport collectif et la nouvelle activité structurante régionale pour calculer cet indicateur.

Les MRC peuvent également déterminer des indicateurs supplémentaires en utilisant d'autres distances (ex. : 500 m, 1,2 km) et définir des cibles qui y sont associées, de façon à tenir compte du contenu du SAD qui vise à orienter la croissance et l'implantation des activités structurantes régionales à distance de marche des accès aux transports collectifs présents sur le territoire, notamment dans les pôles d'échanges de transport des personnes.

LIMITES

Cet indicateur stratégique prend uniquement en compte l'accessibilité des nouvelles activités structurantes régionales. Conséquemment, il ne tient pas compte des changements relatifs aux activités structurantes existantes sur le territoire de la MRC, tels que leur agrandissement et leur fermeture. Il ne tient également pas compte de l'efficacité et de la qualité des réseaux de transport collectif (ex. : nombre d'arrêts, durée des trajets, fréquence, etc.).

La méthodologie utilisée pour suivre cet indicateur mesure uniquement la distance linéaire sur le réseau, c'est-à-dire la «distance réseau», et ne tient pas compte d'autres facteurs, tels que la topographie, le confort de la marche, la sécurité, l'accessibilité universelle, le contexte hivernal, la présence ou non d'infrastructures jugées sécuritaires et conviviales, etc. De plus, l'exactitude du calcul de l'indicateur est tributaire de la représentation du réseau. Par conséquent, les MRC sont invitées à bonifier la représentation de leur réseau routier avec les réseaux cyclable et piétonnier afin de représenter le mieux possible la réalité des différents réseaux sur leur territoire.

RÉFÉRENCE

- Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, [*Planification intégrée de l'aménagement et des transports*](#), 2024 (orientation 4).



ANNEXE 1 – CALCUL DE L'INDICATEUR STRATÉGIQUE À L'AIDE D'UN SIG : LA PART DES NOUVELLES ACTIVITÉS STRUCTURANTES RÉGIONALES ACCESSIBLES EN TRANSPORT COLLECTIF

Afin de suivre la part des nouvelles activités structurantes régionales accessibles en transport collectif, la MRC peut se servir d'un SIG en utilisant les données présentées au tableau 3 et en suivant les étapes et les actions présentées dans la procédure.

Le seuil de 800 m est utilisé pour mesurer la distance de desserte entre une activité structurante régionale et un point d'accès au transport collectif. Cette distance linéaire de 800 m est mesurée sur le réseau «distance réseau» et non sur le réseau «à vol d'oiseau». Lorsque le point d'accès au transport collectif est associé à un mode de transport collectif lourd, soit un métro, un système léger sur rail ou un train de banlieue, un seuil de 1 km peut être utilisé.

De plus, le réseau utilisé pour calculer cet indicateur doit être public et praticable à la marche. Il peut être une combinaison des réseaux routier, cyclable et piétonnier.

Le calcul de cet indicateur peut se faire à l'aide d'un SIG en construisant des zones de desserte de 800 m ou de 1 km à partir de chaque activité structurante régionale. La zone de desserte cartographie les routes accessibles à une distance de 800 m ou 1 km à partir des nouvelles activités structurantes régionales. S'il y a au moins un accès au transport collectif dans la zone de desserte calculée, alors l'activité structurante régionale est considérée comme accessible en transport collectif.

Données en entrée

Activités structurantes régionales

Le calcul de la distance de desserte se fait sur le réseau public et praticable à la marche et non hors réseau. De ce fait, le point de départ du calcul de la zone de desserte d'une activité structurante régionale se trouve sur le tracé de la route et correspond à l'adresse de l'immeuble de l'activité structurante (voir en référence la figure 1). Le point de départ ne correspond pas au centroïde de l'immeuble.

Afin de calculer la distance de desserte à partir du réseau, la MRC utilise la donnée la plus précise dont elle dispose parmi les différentes sources de données relatives aux nouvelles activités structurantes régionales. En l'absence d'une telle donnée, la MRC peut en produire une ou utiliser la donnée « Rôle d'évaluation foncière – sur la route ».

Points d'accès au transport collectif

Cette donnée localise les points d'accès au transport collectif (ex. : arrêts, stations, etc.). Ces points se trouvent sur le tracé de la route ou sur le réseau combiné (réseaux routier, cyclable ou piétonnier) afin de ne pas considérer le trajet effectué hors réseau dans la mesure de la zone de desserte.

Réseau

Le calcul de la zone de desserte se fait sur le réseau praticable à la marche. Celui-ci peut être une combinaison des réseaux routier, cyclable ou piétonnier. Les réseaux cyclable et piétonnier sont facultatifs, mais lorsqu'ils sont disponibles, ceux-ci peuvent bonifier le réseau utilisé pour le calcul des zones de desserte.

Tableau 3 : Données à utiliser pour calculer l'indicateur à l'aide d'un SIG

Données	Sources	Organismes responsables	Fréquence de mise à jour	Précisions
Activités structurantes régionales	Données des organismes municipaux	Municipalité/ MRC	Variable	La MRC peut utiliser des données relatives aux nouvelles activités structurantes régionales sur son territoire (ex. : délivrance des permis de construction, type d'utilisation principale des bâtiments, identification des équipements collectifs, etc.). Ces données sont ponctuelles et placées sur la route. En vertu de l'attente 4.2.3 du document d'OGAT, la MRC doit indiquer la nature et la localisation des équipements collectifs relatifs à la santé, à l'éducation, aux sports et à la culture existants et projetés.
	Rôle d'évaluation foncière – sur la route	MAMH	Annuelle	Utiliser la donnée ponctuelle qui représente les adresses sur la route des unités d'évaluation foncière disponibles à partir de l'application Territoires ⁵ . Les points sur la route sont interprétés comme l'entrée principale ou officielle des unités d'évaluation.
Point d'accès au transport collectif	Données des organismes responsables concernés	Société de transport en commun/ Organisme de transport collectif	Variable	Utiliser la donnée ponctuelle qui représente les points d'accès au transport collectif et au transport collectif structurant, le cas échéant (ex. : arrêts, stations, etc.) placés sur la route ou sur le réseau combiné (réseaux routier, cyclable et piétonnier).
	Données des organismes municipaux	Municipalité/ MRC		

5. Les utilisateurs doivent s'authentifier à partir du [Portail gouvernemental des affaires municipales et régionales](#) (PGAMR).

Données	Sources	Organismes responsables	Fréquence de mise à jour	Précisions
Réseau routier	Adresses Québec – AQgéo et AQpro	MRNF	Mensuelle	Utiliser la donnée linéaire qui représente le réseau routier. Les données « AQgéo » et « AQpro » sont disponibles à partir de l'application Territoires . Il est recommandé d'utiliser ces produits, car les attributs descriptifs qualifient davantage le réseau routier que les produits « AQRéseau » et « AQRéseau+ ».
Réseau cyclable	Adresses Québec (Route verte)	MRNF	Biennale	Utiliser la donnée linéaire relative à la Route verte des produits « AQRéseau+ » disponibles sur le portail de données ouvertes du Gouvernement du Québec ou à partir de l'application Territoires .
	Données des organismes municipaux	Municipalité/ MRC	Variable	Utiliser les données linéaires relatives aux voies cyclables hors réseau routier. Lorsque disponibles, ces données peuvent bonifier le réseau utilisé pour le calcul des zones de desserte.
Réseau piétonnier	Données des organismes municipaux	Municipalité/ MRC	Variable	Utiliser les données linéaires relatives aux voies piétonnes hors réseau routier (ex. : passage pour piétons, sentier dans un parc, dans un stationnement ou sur le terrain d'un bâtiment public, etc.). Lorsque disponibles, ces données peuvent bonifier le réseau utilisé pour le calcul des zones de desserte.

Procédure

Indicateur

Étape 1 : Créer un jeu de données réseau (donnée linéaire)

- **Combiner** les données des réseaux routier, cyclable et piétonnier (lorsque les réseaux cyclable et piétonnier sont disponibles).
- **S'assurer** que le réseau représente un réseau praticable à la marche. Avec le réseau routier d'Adresses Québec, nous recommandons d'imposer les restrictions minimales suivantes (noter qu'il est possible d'imposer les restrictions dans l'algorithme de zone de desserte à l'étape 4) :
 - Interdire le passage sur les tronçons d'autoroutes (valeur « Autoroute » de l'attribut « ClsFncion »);
 - Interdire le passage sur les tronçons ayant la valeur « Sans classe » de l'attribut « ClsRte » (accès généralement réservés aux véhicules d'urgence sur les autoroutes).

Mise en garde : Porter une attention particulière aux segments des réseaux cyclable et piétonnier. Certains segments peuvent nuire au calcul et au résultat de la zone de desserte (ex. : circuit fermé, sentier récréatif, etc.).

- **Valider** la connectivité entre les tronçons qui composent le réseau combiné.

Étape 2 : Localiser les points d'accès au transport collectif (arrêts) sur le territoire de la MRC (donnée ponctuelle)

- **Localiser** les points d'accès au transport collectif sur la donnée linéaire du réseau créée à l'étape 1.

Étape 3 : Localiser et dénombrer les nouvelles activités structurantes régionales sur le territoire de la MRC (donnée ponctuelle)

- **Identifier** les entités qui correspondent aux nouvelles activités structurantes régionales. Ces entités représentent les points de départ du calcul des zones de desserte des nouvelles activités structurantes régionales.
- **Localiser**, comme le présente la figure 1, les points de départ des nouvelles activités structurantes régionales sur les données linéaires du réseau créées à l'étape 1. Ces points de départ sont localisés sur le réseau. La MRC ne doit pas utiliser le centroïde au rôle d'évaluation ou tout autre point se trouvant sur le terrain.
- **Dénombrer** le nombre total de nouvelles activités structurantes régionales sur le territoire de la MRC.

Légende :

- Centroïde au rôle d'évaluation foncière
- Point de départ sur route

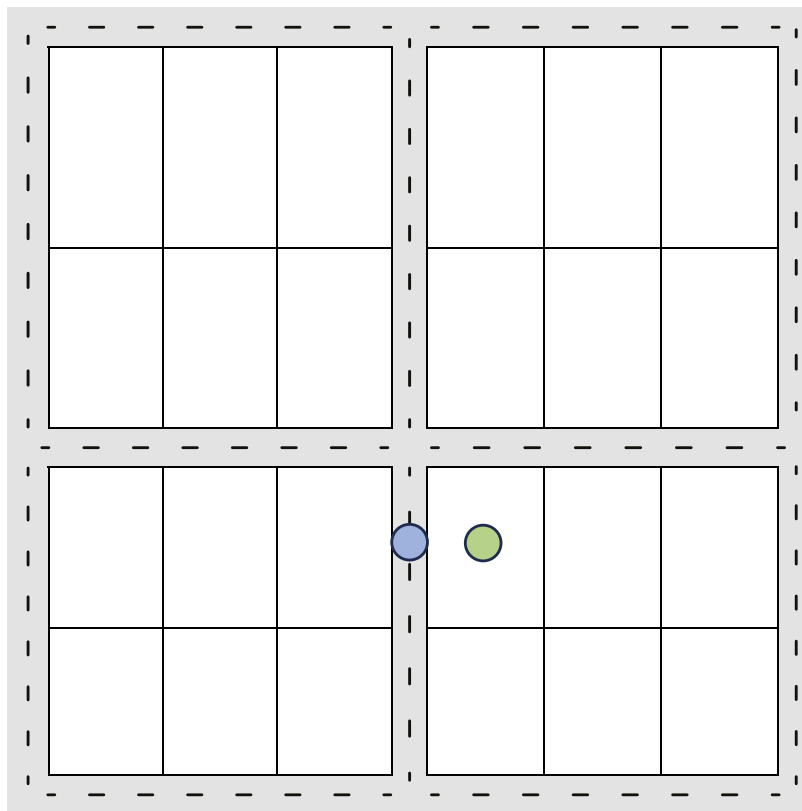


Figure 1 : Exemple de point de départ sur la route

Étape 4 : Calculer une zone de desserte de 800 m ou de 1 km pour chaque nouvelle activité structurante régionale

- **S'assurer** que le jeu de données réseau construit à l'étape 1 contient toutes les informations requises pour calculer une zone de desserte de 800 m ou de 1 km de marche (restrictions, connectivité).
 - Si cela n'a pas été fait à l'étape 1, indiquer les restrictions dans l'algorithme de zone de desserte;
 - Utiliser l'algorithme d'analyse réseau choisi pour calculer une zone de desserte de 800 m ou de 1 km à partir des nouvelles activités structurantes régionales localisées à l'étape 3;
 - Le calcul de la zone de desserte peut générer un résultat linéaire (figure 2) ou polygonal (figure 3). Pour le suivi de cet indicateur, le résultat linéaire est préféré au résultat polygonal.

Légende :

- Point de départ sur route

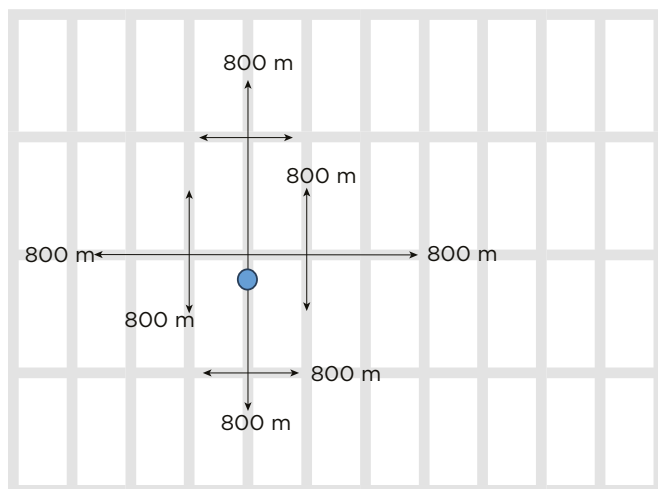


Figure 2 : Exemple de zone de desserte linéaire

Le résultat linéaire représente un trajet de 800 m à partir d'une activité structurante régionale.

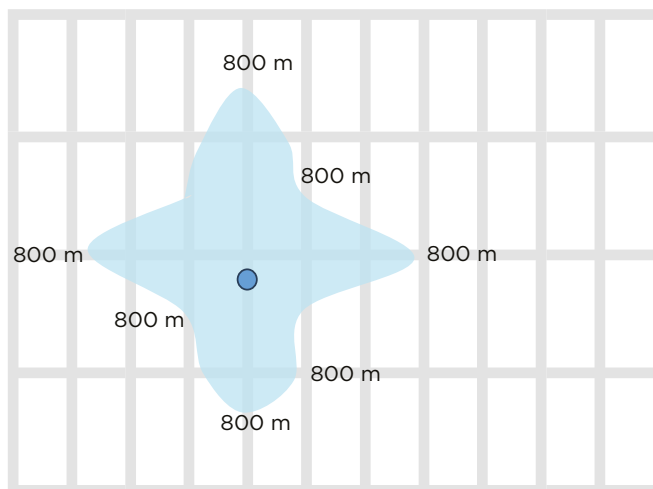


Figure 3 : Exemple de zone de desserte polygonale

Cette zone de desserte de 800 m est générée directement sous la forme d'un polygone. Cette méthode n'est pas privilégiée.

- À partir du résultat linéaire, **ajouter** une zone tampon qui assure l'inclusion des points représentant les accès au transport collectif (figure 4).

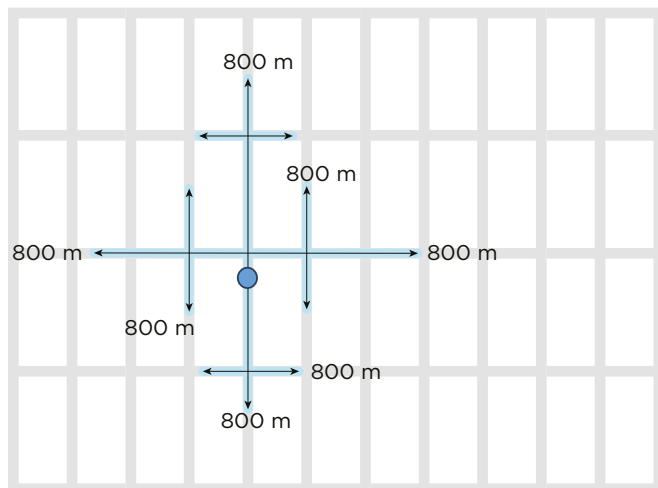


Figure 4 : Exemple de zone de desserte linéaire avec une zone tampon

- **Valider** le nombre de zones de desserte. Ce nombre doit être égal au nombre de nouvelles activités structurantes régionales sur le territoire de la MRC.

Étape 5 : Calculer le nombre de zones de desserte des nouvelles activités structurantes régionales qui contiennent au moins un accès au transport collectif

- **Sélectionner**, par intersection spatiale, les zones de desserte (étape 4) qui contiennent au moins un accès au transport collectif.
- **Dénombrer** les entités sélectionnées.

Étape 6 : Calculer l'indicateur stratégique visé

- **Appliquer** l'équation 1 avec les zones de desserte comptées à l'étape 5 et le nombre total de nouvelles activités structurantes régionales comptées à l'étape 3.

Équation 1 : Équation pour calculer l'indicateur

$$\text{Part des nouvelles activités structurantes régionales accessibles en transport collectif} = \frac{\text{Nombre de nouvelles activités structurantes régionales accessibles en transport collectif}}{\text{Nombre total de nouvelles activités structurantes régionales sur le territoire de la MRC}} \times 100$$



