



Caractérisation qualitative des aires d'influence des points d'accès au réseau de transport en commun

DOCUMENT DE RÉFÉRENCE
FÉVRIER 2011





Caractérisation qualitative des aires d'influence des points d'accès au réseau de transport en commun

Rapport d'étape

Service de l'aménagement du territoire et du transport métropolitain

Le 18 février 2011

Table des matières

Introduction	3
1. La démarche suivie pour la caractérisation qualitative des points d'accès au transport en commun.....	3
2. Les résultats sommaires de la caractérisation	5
2.1 Les types de milieu	6
2.2 Les contraintes et les potentiels à une mise en valeur de type « TOD »	8
2.2.1 Les contraintes.....	8
2.2.2 Les potentiels	9
2.3 Les grands projets annoncés	10
2.4 Les outils de planification	10
2.5 La gestion du stationnement	11
2.6 Les espaces à (re)développer	11
3. Les prochaines étapes	12
Annexe I	13
Annexe II.....	17

Introduction

Compte tenu que la caractérisation qualitative de tous les points d'accès n'est pas terminée, le présent document constitue un rapport d'étape qui fait état des résultats sommaires provenant des fiches de caractérisation complétées et reçues entre le 11 août 2010 et le 4 février 2011 ainsi que l'état d'avancement du traitement de l'information obtenue.

La caractérisation qualitative amorcée par la CMM vise à dresser un portrait du milieu environnant les points d'accès au réseau de transport en commun afin d'alimenter, d'une part, le contenu du Plan métropolitain d'aménagement et de développement et, d'autre part, la réflexion de l'administration de la CMM sur la possibilité de mettre en place un programme d'aide technique et financière pour des projets de développement urbain axés sur le transport collectif (Transit-Oriented Development¹).

Ce rapport d'étape présente la démarche suivie par la CMM avec la collaboration de ses partenaires régionaux et municipaux, les résultats sommaires de la caractérisation et les travaux en cours pour compléter cette démarche.

1. La démarche suivie pour la caractérisation qualitative des points d'accès au transport en commun

Dans un premier temps une fiche², comportant une série de questions visant à dégager un portrait qualitatif du milieu environnant³ le point d'accès, a été préparée par l'administration de la CMM pour chacun des 127 points d'accès⁴ aux réseaux de métro (existant), de train de banlieue (existant et en cours) et du système léger sur rail (SLR A-10). Ces modes ont été retenus compte tenu de leur caractère structurant sur l'aménagement⁵.

Les sujets devant être traités dans la caractérisation qualitative se résument à ce qui suit :

- Les types de milieu
- Les potentiels et les contraintes de mise en valeur TOD
- Les grands projets annoncés au sein du secteur étudié
- La planification du secteur
- La gestion du stationnement
- Les espaces à (re)développer

¹ « Un TOD est un secteur de développement de moyenne à haute densité, situé à distance de marche d'un point d'accès important au réseau de transport collectif, offrant des opportunités de logement, d'emploi et de commerce, conçu pour le piéton, mais qui n'exclut pas l'automobile. Le TOD peut être un nouveau projet ou le redéveloppement d'un ou plusieurs bâtiments, dont la conception facilite l'utilisation du transport collectif. *Statewide TOD Study, California DOT, 2002* »

² Voir annexe I

³ Un rayon de 1000 mètres (1km) a été retenu aux fins de caractérisation.

⁴ Au départ, 134 points d'accès au réseau de métro, train de banlieue et SLR ont été transmis aux MRC. Sur ces 134 points d'accès, sept ont été retranchés puisque leur localisation recouvrait celle d'un autre point d'accès. Ces points d'accès sont en fait des stations intermodales existantes ou projetées (station de métro et gare de train de banlieue).

⁵ En parallèle avec la démarche de caractérisation qualitative des points d'accès au transport en commun, une démarche a été menée pour identifier et définir le réseau de transport en commun métropolitain structurant. Les résultats de cette démarche sont présentés dans le rapport technique « *Définition du réseau de transport en commun métropolitain* ».

Par la suite, pour rendre compte de la réalité urbaine de ces milieux, les fiches de caractérisation ont été transmises aux partenaires régionaux en août 2010 afin qu'ils puissent les compléter pour la fin du mois de septembre 2010. Ce délai a par la suite été prolongé jusqu'au mois de janvier 2011 afin de s'assurer d'obtenir un échantillonnage suffisant de fiches pour procéder au traitement et à l'analyse des informations et des données reçues.

Au-delà des points d'accès transmis pour caractérisation, les partenaires régionaux ont été invités à nous faire part et procéder à la caractérisation de tout autre point d'accès au transport en commun qui puisse avoir un impact structurant sur l'urbanisation de leur territoire.

Bien que cette démarche s'adressait aux partenaires régionaux, ces derniers ont à leur tour sollicité les municipalités afin que celles-ci participent à l'exercice. Ainsi l'ensemble des partenaires régionaux et municipaux, a collaboré à cette démarche.

2. Les résultats sommaires de la caractérisation

Tel que mentionné précédemment, la caractérisation de certains points d'accès n'est pas complètement terminée. Les résultats qui suivent ne reflètent que les informations et les données des fiches reçues entre le 11 août 2010 et le 4 février 2011. Les résultats sont présentés sous forme de synthèse en lien avec les questions formulées dans la fiche de caractérisation qualitative transmise en août 2010.

Sur les 127 points d'accès retenus initialement aux fins de caractérisation, 19 points d'accès se sont ajoutés à la demande des partenaires régionaux et municipaux. Ces ajouts sont en lien avec le réseau d'autobus (stationnements/terminus) et le prolongement du réseau de métro à Montréal.

Si l'on inclut les ajouts demandés, la caractérisation qualitative, une fois complétée, portera sur 146 points d'accès. En date du 4 février, la caractérisation qualitative a été complétée pour 114 points d'accès pour un taux de réponse de 78 %.

Il faut souligner que pour ces 114 points d'accès, ce sont 151 fiches qui ont été complétées et traitées puisqu'une trentaine de points d'accès chevauchent le territoire de deux ou trois municipalités/arrondissements.

Tableau 1 – Nombre de points d'accès au réseau de transport commun dont la caractérisation qualitative est en cours ou complétée

	Points d'accès - transmis			Points d'accès - reçus ⁽⁴⁾	
	Envoi août ⁽¹⁾	Ajouts ⁽²⁾	Total ⁽³⁾		
L'Assomption	2	1	3	3	100%
Les Moulins	2	0	2	0	0%
Thérèse-De Blainville	3	3	6	0	0%
Deux-Montagnes	2	0	2	0	0%
Mirabel	0	1	1	1	100%
Couronne Nord Total	9	5	14	4	29%
Lajemmerais	0	2	2	2	100%
La Vallée-du-Richelieu	3	1	4	3	75%
Rouville	0	0	0	-	-
Roussillon⁽¹⁾	4	4	8	8	100%
Beauharnois-Salaberry	0	0	0	-	-
Vaudreuil-Soulanges	5	0	5	0	0%
Couronne Sud Total	12	7	19	13	68%
Laval	7	0	7	0	0%
Longueuil	6	0	6	6	100%
Montréal	93	7	100	91	91%
TOTAL CMM	127	19	146	114	78%

(1) Les points d'accès aux réseaux de métro (existant), train de banlieue (existant et en cours de réalisation) et SLR A-10.

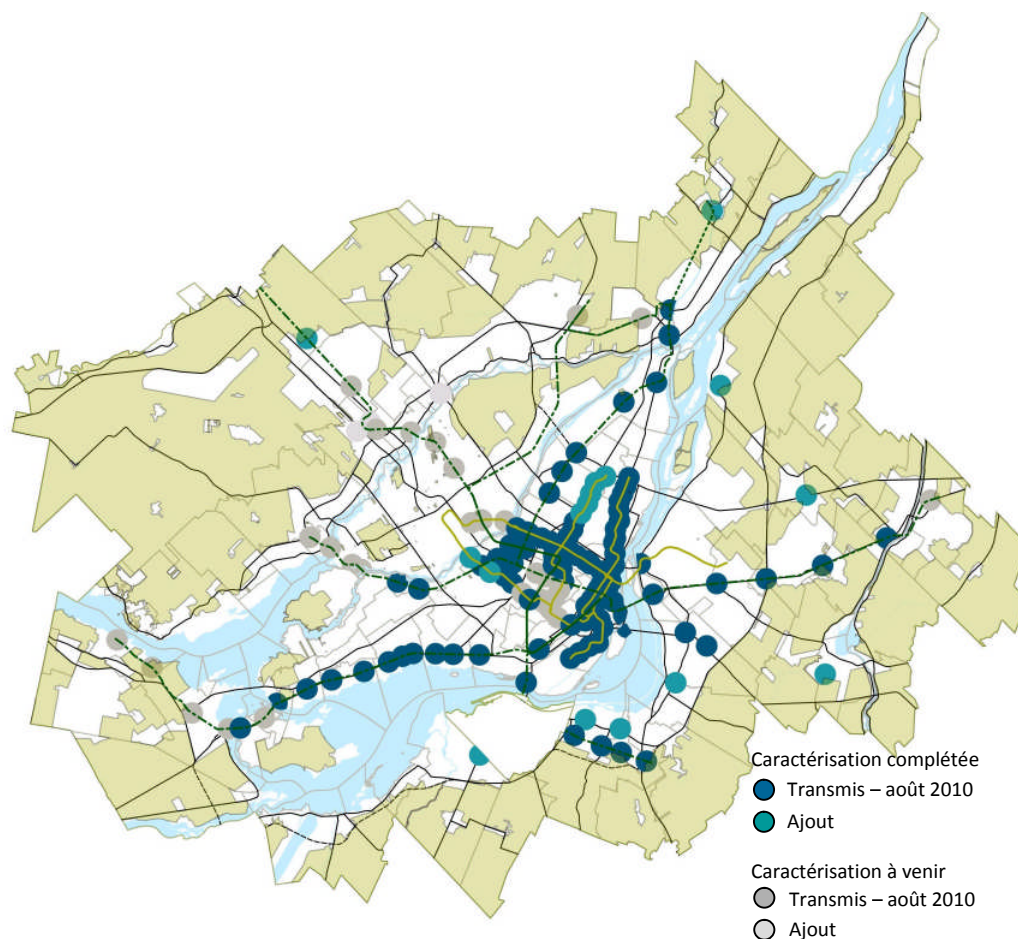
(2) Les points d'accès ajoutés à la demande des partenaires régionaux et municipaux. Au départ, ce sont 20 points d'accès qui ont été ajoutés. Un point d'accès a été retranché puisqu'il recouvrait une gare existante.

(3) Le nombre total de points d'accès dont la caractérisation est en cours ou à venir.

(4) L'ensemble des fiches reçues entre le 11 août 2010 et le 4 février 2011.

Note : Depuis le 4 février, des fiches de caractérisation ont été reçues de Montréal (9 points d'accès), Laval (7 points d'accès) et Terrasse-Vaudreuil (1 point d'accès).

Figure 1 – Points d'accès au réseau de transport en commun dont la caractérisation qualitative est en cours ou complétée



2.1 Les types de milieu

« Comment qualifiez-vous le milieu environnant du point d'accès? »

Sur les 114 points d'accès dont la caractérisation qualitative a été complétée, 87 se trouvent au sein d'un milieu environnant établi ou partiellement établi. Sur ces 87 points d'accès, près de la moitié comporte aussi, soit un secteur en transformation, à développer, à requalifier et/ou à consolider.

Tableau 2 – Stade de développement du milieu environnant les points d'accès

Stade de développement	Points d'accès ⁽¹⁾	
	nb	%
Secteur établi	87	76%
Secteur en transformation	29	25%
Secteur à développer	24	21%
Secteur à requalifier	19	17%
Autres ⁽²⁾	19	17%

(1) Nombre de points d'accès dont le milieu environnant est considéré en tout ou en partie au stade de développement indiqué et la part relative (%) sur les 114 points d'accès qui ont été caractérisés.

(2) En général, la rubrique « autres » réfère à un secteur à consolider.

« Quel type de milieu reflète le mieux la vocation actuelle du secteur et celle souhaitée? »

Les réponses obtenues à cette question indiquent que le milieu environnant les points d'accès renferme souvent plusieurs types de milieu. Ceci s'explique en partie par la présence de barrières physiques qui viennent scinder le milieu environnant en divers secteurs distincts les uns des autres et/ou un secteur qui chevauche le territoire de plusieurs municipalités/arrondissements.

Tableau 3 – Vocation actuelle du milieu environnant

Type de milieu	Points d'accès ⁽¹⁾	
	nb	%
Centre régional: secteur qui comporte une diversité des usages (résidentiel, bureaux, commerces, services, institutionnel) et qui représente une destination de choix pour les activités économiques (rayonnement supra- local).	31	27%
Centre urbain ou suburbain: secteur qui comporte une diversité d'usages (résidentiel, bureaux, commerces, services) à caractère local.	63	55%
Quartier: Secteur qui comporte des usages résidentiels et des usages de services/commerces de voisinage.	50	44%
Secteur d'emplois: secteur qui comporte une dominante d'usages industriels et/ou de bureaux.	28	25%
Secteur commercial: secteur qui comporte une dominante d'usages commerciaux.	17	15%
Secteur institutionnel: secteur qui comporte une dominante d'équipements institutionnels à vocation récréative, sportive, culturelle, de santé et/ou d'enseignement	19	17%

(1) Nombre de points d'accès dont le milieu environnant peut être associé en tout ou en partie au type de milieu indiqué et la part relative (%) sur les 114 points d'accès qui ont été caractérisés.

Compte tenu des réponses multiples obtenues par point d'accès à l'égard de la vocation actuelle et souhaitée du secteur, l'analyse reste à compléter pour dresser une synthèse de la vocation souhaitée et mettre en parallèle les vocations actuelles et souhaitées.

2.2 Les contraintes et les potentiels à une mise en valeur de type « TOD »

« Veuillez décrire les éléments qui présentent un potentiel ou une contrainte à une mise en valeur du secteur dans le cadre d'une planification intégrée aménagement et transport collectif en lien avec le point d'accès au transport collectif. »

L'information reçue à l'égard des potentiels et contraintes nécessite un travail de synthèse visant à regrouper l'information par catégories et sous catégories afin de dégager un portrait de la situation. Dans un premier temps, ce sont les contraintes qui ont fait l'objet d'un travail de synthèse.

2.2.1 Les contraintes

En ce qui a trait aux contraintes évoquées dans les fiches reçues, celles-ci ont été regroupées en 10 catégories⁶ de manière à mieux dégager les principaux obstacles à une mise en valeur de type « TOD ». Ce regroupement fait ressortir deux principaux obstacles : le foncier et le transport.

Tableau 4 – Les contraintes à une mise en valeur de type « TOD »

Contraintes ⁽¹⁾	Points d'accès ⁽²⁾	
	nb	%
Foncier	72	63%
Transport	62	54%
Barrière physique	30	26%
Nuisance et sécurité	27	24%
Naturelle	23	20%
Autre	20	18%
Infrastructure	14	12%
Aucune	9	8%
Décontamination/démolition	7	6%
Coordination des acteurs	4	4%

(1) Voir l'annexe II pour la description des contraintes.

(2) Le nombre de points d'accès pour lesquels la contrainte a été évoquée et la part relative (%) sur les 114 points d'accès qui ont été caractérisés.

En ce qui a trait aux contraintes associées au "foncier", les principaux obstacles évoqués portent sur la cohabitation des usages et des densités, l'intégration au milieu existant, le faible potentiel de (re)développement, la maîtrise du foncier et la nécessité de revoir les usages.

⁶ Voir l'annexe II pour la description des contraintes.

Tableau 5 – Les contraintes associées au "foncier"

Contraintes ⁽¹⁾	Points d'accès ⁽²⁾	
	nb	%
Cohabitation	42	58%
Milieu déjà bâti/ Problème d'intégration	29	40%
Faible potentiel	20	28%
Maîtrise du foncier	15	21%
Modification d'usages	3	4%

(1) Voir l'annexe II pour la description des contraintes

(2) Le nombre de points d'accès pour lesquels la contrainte a été évoquée et la part relative (%) sur les 72 points d'accès qui comportent une contrainte de type « foncier »

Quant aux contraintes associées au transport, la caractérisation qualitative révèle des problèmes d'accessibilité au secteur/point d'accès, de circulation, de congestion et d'articulation du réseau.

Tableau 6 – Contraintes associées au transport

Contraintes ⁽¹⁾	Points d'accès ⁽²⁾	
	nb	%
Circulation, accessibilité et congestion	43	69%
Articulation du transport	35	56%

(1) Voir l'annexe II pour la description des contraintes

(2) Nombre de points d'accès pour lesquels l'obstacle a été évoqué et la part relative sur les 62 points d'accès qui comporte une contrainte de type « transport »

2.2.2 Les potentiels

Bien que le traitement des données à l'égard des potentiels que présente le milieu environnant des points d'accès à une mise en valeur de type TOD reste à compléter, les observations préliminaires, soutirées des fiches de caractérisation qualitative reçues indiquent que les principaux potentiels évoqués se résument à ce qui suit:

- Une localisation géographique intéressante et souvent stratégique : Accessibilité supérieure, proximité d'axes de transport structurant (tant collectif que routier) et de lieux privilégiés (centre-ville, pôle commercial/économique), principale porte d'entrée, secteur dynamique et visibilité;
- Une disponibilité de terrains à (re)développer (terrains vacants, sous-utilisés et mutables) au sein du secteur;
- Une densité et une mixité des fonctions au sein du milieu environnant qui répondent ou pourraient être bonifiées pour répondre aux attentes d'un aménagement de type « TOD ».

De plus, il est à noter que selon plusieurs fiches complétées, la planification de ces secteurs suit déjà les principes de TOD et ce, en lien avec les tendances de développement actuelles (de densification, de consolidation et de revitalisation).

2.3 Les grands projets annoncés

« Selon l'information disponible, veuillez énumérer et décrire brièvement les grands projets annoncés au sein du secteur. »

Au total 195 grands projets (toutes vocations confondues) sont annoncés au sein du milieu environnant les points d'accès dont la caractérisation est complétée. Près de 60 % de ces 195 projets annoncés sont à vocation résidentielle (toutes typologies) alors que plus de 18 % des projets sont à vocation mixte.

Les projets résidentiels ou comportant un volet résidentiel comportent plus de 58 000 unités de logement. Ce nombre d'unités correspond à un nombre minimal puisque pour certains projets annoncés, aucun détail n'a été transmis. Ce nombre minimum d'unités résidentielles prévues actuellement, correspond à plus de 18 % des 320 000 ménages attendus entre 2011 et 2031.

Tableau 7 – Les caractéristiques des grands projets annoncés

	Nb de projets ⁽¹⁾	Nb de projets ayant une composante résidentielle ⁽²⁾	Nb de projets économiques ⁽³⁾	Nb de projets Mixtes ⁽⁴⁾	Nb de projets résidentiels ⁽⁵⁾	Nb d'unités résidentielles ⁽⁶⁾
Couronne Nord	1	0	1	0	0	0
Couronne Sud	18	11	7	5	6	5 657
Laval	0	0	0	0	0	0
Longueuil	14	7	7	1	6	1 041
Montréal	162	133	29	30	103	51 367
TOTAL	195	151	44	36*	115**	58 065

(1) Les valeurs indiquées correspondent aux grands projets annoncés (toutes vocations confondues) : en chantier, autorisés, en cours d'analyse ou envisagés/en discussion.

(2) Le survol des fiches démontre que sur les 151 projets ayant une composante résidentielle, 15 projets (résidentiels ou mixtes) sont annoncés, mais ne comportent pas d'information concernant le nombre d'unités. De plus, le survol démontre aussi que sur les 151 projets ayant une composante résidentielle, trois (3) projets, dont un (1) déjà réalisé, sont destinés aux personnes âgées. L'ensemble de ces projets comporte 855 unités.

(3) Les valeurs indiquées correspondent à tout projet dont l'affectation ne comporte aucune composante résidentielle. (Commerciale, industrielle, bureau, institutionnelle et infrastructure).

(4) Les valeurs indiquées correspondent à des projets incluant une composante résidentielle. Cette dernière peut varier en termes d'intensité versus la ou les autres composantes (commerciales, bureaux, institutionnelles,...).

* L'information sur le nombre d'unités résidentielles n'est pas disponible pour neuf (9) de ces projets à vocation mixte.

(5) Les valeurs indiquées correspondent à des projets résidentiels non réalisés seulement, c'est-à-dire en chantier, autorisés, en traitement d'autorisation ou envisagés/en discussion.

** L'information sur le nombre d'unités résidentielles n'est pas disponible pour six (6) de ces projets résidentiels.

(6) Valeurs approximatives tirées des fiches de caractérisation.

2.4 Les outils de planification

« Est-ce que le secteur fait l'objet d'une planification particulière ou de mesures spécifiques? »

Outre les règlements d'urbanisme habituels (zonage, lotissement, construction), le milieu environnant des points d'accès est aussi parfois assujéti ou en voie de l'être à des outils de planification particulière. L'outil évoqué le plus souvent est le Plan d'implantation et d'intégration architecturale qui vise à assurer une qualité de l'implantation et de l'intégration architecturale des constructions.

Tableau 8 – Les outils de planification particulière

Outils	Points d'accès ⁽¹⁾	
	nb	%
Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)	101	86%
Projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)	60	58%
Usages conditionnels	47	40%
Autres ⁽²⁾	46	39%
Programme particulier d'urbanisme	38	32%
Plan d'aménagement d'ensemble	11	9%

(1) Nombre de points d'accès dont le milieu environnant est assujéti ou en voie de l'être à une planification particulière ou une mesure spécifique et la part relative (%) sur les 114 points d'accès qui ont été caractérisés.

(2) À titre d'exemples: Guide architectural, Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal, Article 89 de la charte de Montréal, Secteur de planification détaillé, Plan de développement, Plan d'ensemble (ancienne ville de Montréal), RCI, etc.

2.5 La gestion du stationnement

Les partenaires régionaux et municipaux étaient également invités à transmettre de l'information sur le nombre de cases de stationnement hors rue et sur la réglementation en vigueur à l'égard du stationnement au sein du milieu environnant du point d'accès. Le traitement et l'analyse des informations obtenues sur le sujet sont à compléter.

2.6 Les espaces à (re)développer

« Veuillez identifier sur l'ortho photo les espaces à développer et/ou à redévelopper/requalifier, ainsi que la vocation envisagée pour ces espaces et si possible la capacité d'accueil approximative. »

L'information reçue sur les espaces à (re)développer n'est pas complétée. Elle est en cours de traitement afin de créer une base de données géoréférencée qui permettra ensuite d'estimer les capacités d'accueil pouvant s'ajouter à celles des grands projets annoncés.

3. Les prochaines étapes

Afin de compléter le portrait qualitatif ainsi que le portrait statistique, du milieu environnant des points d'accès, les prochaines étapes sont les suivantes :

- Finaliser la caractérisation qualitative
- Finaliser le portrait statistique relatif à la démographie (population, ménages et emplois) et au foncier (utilisation du sol)
- Produire un rapport synthèse de l'ensemble de la caractérisation (qualitative et statistique) comportant des cartes thématiques
- Produire une fiche synthèse par point d'accès

Annexe I

1. Type de milieu

1.1 Comment qualifiez-vous le milieu environnant du point d'accès? Veuillez cocher le qualificatif qui reflète le mieux la situation actuelle.

	✓
Secteur établi	
Secteur en transformation	
Secteur à requalifier	
Secteur à développer	
Autre (précisez)	

1.2 Quel type de milieu reflète le mieux la vocation actuelle du secteur et celle souhaitée? Veuillez cocher les cases appropriées.

Type de milieu	Description	Actuel	Souhaité
Centre régional	Secteur qui comporte une diversité des usages (résidentiel, bureaux, commerces, services, institutionnel) <u>et</u> qui représente une destination de choix pour les activités économiques (rayonnement supra-local).		
Centre urbain ou suburbain	Secteur qui comporte une diversité d'usages (résidentiel, bureaux, commerces, services) à caractère local.		
Quartier	Secteur qui comporte des usages résidentiels et des usages de services/commerces de voisinage.		
Secteur d'emplois	Secteur qui comporte une dominante d'usages industriels et/ou de bureaux.		
Secteur commercial	Secteur qui comporte une dominante d'usages commerciaux.		
Secteur institutionnel	Secteur qui comporte une dominante d'équipements institutionnels à vocation récréative, sportive, culturelle, de santé et/ou d'enseignement.		
Autre	Veuillez préciser		

1.3 Précision(s)/commentaire(s), si nécessaire :

2. Potentiels et contraintes du secteur

Veillez décrire les éléments qui présentent un potentiel ou une contrainte à une mise en valeur du secteur dans le cadre d'une planification intégrée aménagement et transport collectif en lien avec le point d'accès au transport collectif.

2.1 Potentiels

2.2 Contraintes

3. Projets annoncés

3.1 Selon l'information disponible, veuillez énumérer et décrire brièvement les grands projets annoncés au sein du secteur.

Nom du projet	Nom du Promoteur	Usage projeté	Emplacement (veuillez identifier sur la carte)	Nombre d'unités résidentielles	Superficie de plancher (industriel, commercial, bureau)

4. Planification

4.1 Est-ce que le secteur fait l'objet d'une planification particulière ou de mesures spécifiques? Si oui, veuillez indiquer quel(s) outil(s) s'applique(ent) dans le secteur.

	✓
Programme particulier d'urbanisme	
Plan d'aménagement d'ensemble	
Plan d'implantation et d'intégration architecturale	
Projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble	
Usages conditionnels	
Autre (précisez)	
Autre (précisez)	
Autre (précisez)	

4.2 Précision(s)/commentaire(s) (si nécessaire) :

5. Stationnement

5.1 Veuillez répondre aux questions qui suivent en cochant la case appropriée.

Au sein du secteur :	OUI	NON
Disposez-vous de données relatives au nombre de cases de stationnement hors rue?		
Est-ce que des mesures particulières s'appliquent à l'égard du stationnement sur rue?		
Durée limitée		
Vignettes		
Parcomètres		
Autre (précisez) :		
Est-ce que d'autres dispositions particulières s'appliquent aux abords des points d'accès au TC?		
Veuillez préciser :		

5.2 Précision(s)/commentaire(s) (si nécessaire) :

6. Espaces à développer et/ou à redévelopper/requalifier

Sur la page qui suit :

6.1 Veuillez identifier sur l'ortho photo les espaces à développer et/ou à redévelopper/requalifier, ainsi que la vocation envisagée pour ces espaces et si possible la capacité d'accueil approximative.

Annexe II

Tableau 4 – Les contraintes à une mise en valeur de type « TOD »

Exemples de contraintes selon la catégorie :

1. Foncier : les problèmes de cohabitation (usages et densités) et d'intégration au milieu bâti, le faible potentiel de (re)développement, l'absence d'une maîtrise du foncier, la nécessité de modifier les usages.
2. Transport: les problèmes de circulation, d'accessibilité et de congestion ainsi que d'articulation des réseaux et équipements de transport.
3. Barrière physique/enclavement : une autoroute qui constitue une barrière physique significative et un site enclavé par rapport au réseau routier
4. Nuisance et sécurité: les problèmes de nuisances (sonores et visuelles) dues à la circulation ferroviaire et/ou routière, un milieu peu convivial pour les piétons et cyclistes, des intersections peu sécuritaires.
5. Naturelle: la présence de milieux humides, d'une zone inondable, la topographie des lieux.
6. Autre: la mobilisation du public, le profil socio-économique du secteur.
7. Infrastructures: la présence d'infrastructures souterraines et aériennes (pipeline, ligne de transport d'énergie), la capacité restreinte ou l'absence des réseaux d'aqueduc et d'égout.
8. Aucune : cette catégorie fait référence aux sept (7) stations qui ne soulèvent pas d'éléments en matière de contrainte, mais le font en matière de potentiel. Cette nuance permet de différencier entre les stations qui ne perçoivent pas de contraintes à la mise en valeur du secteur en lien avec le point d'accès au transport en commun et les stations qui n'ont simplement pas répondu aux questions relatives aux potentiels et contraintes.
9. Décontaminations/Démolitions: la présence de terrains hautement contaminés, les coûts élevés de démolition et de décontamination.
10. Coordination des acteurs: la présence de plusieurs intervenants, la négociation avec les promoteurs.

Tableau 5 – Les contraintes associées au foncier

Exemples de contraintes selon la catégorie :

1. Cohabitation : cette catégorie réfère tant à l'usage qu'à la densité des secteurs en lien avec le point d'accès au transport commun. À titre d'exemples, la proximité d'un cimetière, proximité d'un dépôt de carburant, proximité d'industries lourdes.
2. Milieu déjà bâti/problème d'intégration: le secteur environnant presque complètement construit, les problématiques d'intégration architecturale.
3. Faible potentiel : peu ou pas d'espaces disponibles pour le (re)développement en lien avec le point d'accès au transport collectif.
4. Maîtrise du foncier : la nécessité de procéder à des acquisitions, les conflits de propriété, le morcellement, le remembrement.

Tableau 6 – Les contraintes associées au transport

Exemples de contraintes selon la catégorie :

1. Circulation, accessibilité et congestion: les problèmes de congestion du secteur aux heures de pointe, secteurs résidentiels éloignés du point d'accès, vitesse de circulation des automobiles.
2. Articulation du transport : cette catégorie inclut les notions de réseau de transport et équipements de transport (stationnement, feux de circulation, rabattement). À titre d'exemples : l'absence de stationnements incitatifs, le réseau routier est à optimiser/compléter, la synchronisation déficiente des feux de circulation.