

Introduction

Les *Lignes directrices relatives aux évaluations des répercussions sur les transports (ÉRT)* de la Ville d'Ottawa (en particulier, le Module 4.1 — Conception de l'aménagement) obligent les promoteurs des aménagements admissibles à consulter la **Liste de vérification pour la conception et l'infrastructure des aménagements favorables – GDT** de la Ville afin d'évaluer la possibilité de mettre en œuvre les éléments de la conception favorables à des modes de transport durables. L'objectif de cette évaluation consiste à s'assurer que les aménagements constituent, pour tous les utilisateurs, des moyens d'accès sécuritaires et pratiques, tout en créant un environnement favorable à la marche, à la bicyclette et à l'utilisation de transports en commun.

Voici les autres sections du présent document :

- Établissement de la Liste de vérification;
- Glossaire;
- Liste de vérification pour la conception et l'infrastructure des aménagements favorables – GDT : aménagements non résidentiels;
- Liste de vérification pour la conception et l'infrastructure des aménagements favorables – GDT : aménagements résidentiels.

On invite les lecteurs à communiquer avec l'agent de la GDT de la Ville d'Ottawa pour les conseils et l'aide dont ils ont besoin afin de remplir cette liste de vérification.

Établissement de la Liste de vérification

La **Liste de vérification pour la conception et l'infrastructure des aménagements favorables – GDT** comprend en fait deux listes de vérification, dont une pour les aménagements non résidentiels (aménagements pour les bureaux, les institutions, les commerces de détail ou les industries) et l'autre pour les aménagements résidentiels (immeubles de logements multifamiliaux ou en copropriété seulement; les lotissements sont dispensés). Le lecteur peut télécharger la liste de vérification pertinente sur support électronique et la remplir électroniquement, ou encore la faire imprimer et la remplir à la main. À titre de solution de rechange, il peut créer un document indépendant, dressant la liste des mesures de conception et d'infrastructure proposées et renfermant des renseignements supplémentaires.

Chaque mesure de la liste de vérification est numérotée pour en faciliter la consultation. À chaque mesure correspond également l'un des indicateurs suivants :

- **NÉCESSAIRE** — Le Plan officiel ou le Règlement municipal de zonage comprend les directives pertinentes à respecter.
- **DE BASE** — La mesure portant cet indicateur est généralement viable et efficace et serait, dans la plupart des cas, avantageuse pour les aménagements et leurs utilisateurs.
- **MIEUX** — La mesure portant cet indicateur pourrait maximiser le soutien offert aux utilisateurs des modes de transport durables et optimiser le rendement des aménagements.

Glossaire

Ce glossaire définit et décrit les mesures suivantes, recensées dans la **Liste de vérification pour la conception et l'infrastructure des aménagements favorables – GDT** :

Marche et cyclisme : sentiers

- Emplacement et points d'accès des immeubles
- Infrastructures pour piétons et cyclistes
- Commodités pour piétons et cyclistes

Marche et cyclisme : installations de fin de parcours

- Stationnement pour bicyclettes
- Stationnement pour bicyclettes sécuritaire
- Douches et vestiaires
- Station de réparation de bicyclettes

Transports en commun

- Itinéraires donnant accès aux transports en commun
- Commodités pour les usagers

Covoiturage

- Aires d'embarquement et de débarquement
- Stationnement pour covoiturage

Autopartage et bicyclettes en libre-service

- Places de stationnement pour l'autopartage
- Emplacement des stations de bicyclettes en libre-service

Stationnement

- Nombre de places de stationnement
- Zones de stationnement de longue durée et zones de stationnement de courte durée distinctes

Divers

- Commodités offertes sur place pour réduire le plus possible les déplacements hors site

En plus des documents de consultation précis rappelés dans ce glossaire, le lecteur doit consulter, sur le site Web de la Ville (www.ottawa.ca), les lignes directrices pour la conception et la planification de la Ville d'Ottawa afin de connaître les différents types d'aménagements du territoire et de contextes. Il pourra également juger utiles les documents suivants :

- *Promouvoir le transport durable dans le cadre de l'aménagement des espaces extérieurs*, 2004 (Institute of Transportation Engineers) (www.cite7.org/wpdm-package/iterp-promoting-sustainable-transportation);
- *Installations pour navetteurs actifs : Guide à l'intention des municipalités et des employeurs canadiens*, Transport Canada, 2010 (https://fcm.ca/Documents/tools/GMF/Transport_Canada/BikeEndofTrip_FR.pdf).

► **Marche et cyclisme : sentiers**

Emplacement et points d'accès des immeubles. La marche devient pratique, confortable et sécuritaire lorsque les immeubles et leurs entrées sont orientés correctement. Il est essentiel de réduire le plus possible les distances à parcourir et de maximiser la visibilité.

Infrastructures pour piétons et cyclistes. Le Plan officiel renferme des directives précises sur la conception et l'aménagement des infrastructures pour piétons et cyclistes, pour l'accès comme pour la circulation. Dans les sites plus vastes et plus achalandés (comme les campus réunissant plusieurs immeubles), l'intégration de trottoirs, de sentiers, de passages balisés, de panneaux indicateurs d'arrêt et de fonctions de modération de la circulation permet de créer un environnement à la fois plus sécuritaire et plus favorable pour le transport actif.

Commodités pour piétons et cyclistes. L'éclairage, le paysagement, les bancs publics et l'orientation permettent d'améliorer la sécurité, la protection et le confort des piétons et des cyclistes et l'accessibilité des lieux.

► **Marche et cyclisme : installations de fin de parcours**

Stationnement pour bicyclettes. Le Plan officiel et le Règlement municipal de zonage prévoient tous deux l'obligation d'intégrer, dans les aménagements, des installations adéquates de stationnement pour bicyclettes. La protection contre les intempéries et la prévention des vols sont d'importants motifs de préoccupation pour les navetteurs, qui consacrent des centaines ou parfois même des milliers de dollars à des bicyclettes de qualité. Les supports à bicyclettes doivent être conçus pour permettre de les cadenasser en toute sécurité tout en évitant d'en endommager les roues. Ces supports doivent être installés pour être visibles à partir des zones achalandées comme les entrées principales des immeubles ou les kiosques de stationnement surveillés par un préposé.

Stationnement pour bicyclettes sécuritaire. Le Règlement municipal de zonage de la Ville d'Ottawa oblige à prévoir des zones sécuritaires pour les bicyclettes dans l'aménagement des immeubles de bureaux ou résidentiels dotés de plus de 50 places de stationnement pour les bicyclettes. Il faut idéalement prévoir des enclos à bicyclettes en plein air ou des salles de rangement intérieures cadenassables et dont l'accès est limité aux utilisateurs inscrits.

Douches et vestiaires. Les cyclistes, les coureurs et même les piétons qui parcourent de longs trajets ont parfois besoin de douches et de vestiaires au bureau; l'absence de ces installations constitue un obstacle de taille qui se dresse contre le navettage actif. Les armoires et supports à sécher les vêtements permettent de ranger les vêtements de sport à l'écart des locaux de travail; les douches et les postes de toilette permettent aux navetteurs de faire leur toilette pour être présentables au bureau.

Station de réparation de bicyclettes. Les navetteurs qui utilisent leur bicyclette peuvent éprouver des problèmes d'entretien qui leur permettent difficilement ou qui les empêchent de rentrer à la maison. Une modeste réserve d'outils (comme une pompe à air, des clés Allen et des clés anglaises) et de fournitures (comme des autocollants pour chambre à air et des lubrifiants à chaîne de bicyclette) au travail peut leur être utile.

► **Transports en commun**

Commodités pour les usagers. Le transport en commun peut être plus attrayant si l'on prévoit, dans les vastes aménagements dotés d'arrêts d'autobus sur les lieux, des abris, des dispositifs d'éclairage et des bancs publics. On peut aussi intégrer une zone d'attente des usagers des transports en commun dans l'entrée des immeubles, ce qui est encore mieux.

► **Covoiturage**

Aires d'embarquement et de débarquement. Grâce à des endroits sécuritaires pour l'embarquement et le débarquement des usagers (pour le covoiturage comme pour les services de transport en taxi et les services de transport sur appel), sans gêner les déplacements des piétons, des cyclistes ou des autres véhicules, le covoiturage peut donner de bons résultats.

Stationnement pour covoiturage. Aux points de destination dotés de vastes parcs de stationnement (ou de parcs régulièrement bondés), les places de stationnement réservées en priorité au covoiturage peuvent constituer des moyens d'incitation efficaces. Or, parce que ceux qui ne font pas appel au covoiturage prennent souvent ces places prioritaires, il est recommandé d'adopter un système obligeant les utilisateurs inscrits à munir leur véhicule d'une vignette.

► **Autopartage et bicyclettes en libre-service**

Places de stationnement pour l'autopartage. Dans les aménagements dans le cadre desquels l'autopartage pourrait constituer une option attrayante pour les employés, les visiteurs ou les résidents, on peut éviter les difficultés liées à d'éventuels travaux de modernisation en veillant à aménager des lieux attrayants pour les places de stationnement projetées pour l'autopartage.

Emplacement des stations de bicyclettes en libre-service. Pour les aménagements dans le cadre desquels les bicyclettes en libre-service pourraient constituer une option attrayante pour les employés, les visiteurs ou les résidents, on peut éviter les difficultés liées à d'éventuels travaux de modernisation en prévoyant des lieux attrayants pour une station projetée de bicyclettes en libre-service.

► **Stationnement**

Nombre de places de stationnement. La capacité d'un parc de stationnement est une variable importante dans la conception des aménagements, puisqu'elle permet d'atteindre ou non les objectifs de partage d'un moyen de transport dans le cadre de l'évaluation des répercussions sur les transports (ÉRT). Bien que le Règlement municipal de zonage établisse des exigences minimales ou maximales pour la capacité des parcs de stationnement, il permet aussi de réduire les exigences minimales en fonction de l'existence de douches, de vestiaires et d'armoires de rangement prévus sur les lieux pour les cyclistes.

Zones de stationnement de longue durée et zones de stationnement de courte durée distinctes. Parce que l'accès aux places de stationnement inutilisées peut constituer un puissant facteur d'incitation, les promoteurs peuvent mieux gérer leur offre de stationnement et

les comportements en distinguant le stationnement de longue durée et le stationnement de courte durée grâce au paysagement, à des guérites ou à des panneaux indicateurs. Ainsi, les automobilistes qui garent leur voiture pour une longue durée (comme les navetteurs) peuvent difficilement la garer dans les zones de stationnement de courte durée (réservées par exemple aux visiteurs), tant que les règlements sont appliqués; ainsi, on peut également protéger, pour les utilisateurs auxquels elles sont destinées, les places de stationnement de longue durée.

► **Divers**

Commodités offertes sur place pour réduire le plus possible les déplacements hors site.
Grâce aux aménagements dotés d'installations destinées à limiter les cas dans lesquels les employés doivent prendre leur voiture pour leurs déplacements (par exemple, pour déposer les enfants à la garderie) ou pendant leur journée de travail (pour se rendre par exemple au gymnase), on permet aux employés de prendre librement la décision de navettage qui donne normalement les meilleurs résultats dans leur cas.

**Liste de vérification pour la conception et l'infrastructure des
aménagements favorables – GDT : aménagements non résidentiels**
(aménagements pour les bureaux, les institutions, les commerces de détail
ou les industries)

Légende	
NÉCESSAIRE	Le Plan officiel ou le Règlement municipal de zonage comprend les directives pertinentes à respecter.
DE BASE	La mesure portant cet indicateur est généralement viable et efficace et serait, dans la plupart des cas, avantageuse pour les aménagements et leurs utilisateurs.
MIEUX	La mesure portant cet indicateur pourrait maximiser le soutien offert aux utilisateurs des modes de transport durables et optimiser le rendement des aménagements.

Mesures pour la conception et l'infrastructure des aménagements favorables – GDT : <i>aménagements non résidentiels</i>		Veuillez cocher les cases correspondant aux aménagements exécutés et ajouter les descriptions, explications ou renvois à des plans ou à des dessins
1. MARCHE ET CYCLISME : SENTIERS		
1.1 Emplacement et points d'accès des immeubles		
DE BASE	1.1.1 Aménager l'immeuble non loin de la rue et ne pas aménager les places de stationnement entre la rue et les entrées de l'immeuble	<input type="checkbox"/>
DE BASE	1.1.2 Aménager les entrées de l'immeuble pour réduire le plus possible les trajets à franchir à pied pour se rendre jusqu'aux trottoirs et aux arrêts ou stations de transport en commun	<input type="checkbox"/>
DE BASE	1.1.3 Aménager les portes et les fenêtres de l'immeuble pour s'assurer qu'on voit les piétons depuis l'immeuble, pour leur sécurité et leur confort	<input type="checkbox"/>
1.2 Infrastructures pour piétons et cyclistes		
NÉCESSAIRE	1.2.1 Prévoir des moyens d'accès directs et pratiques aux stations ou aux principaux arrêts sur les circuits de transport en commun rapide à moins de 600 mètres; réduire le plus possible les distances de marche entre les immeubles et les transports en commun rapides; prévoir (dans la mesure du possible) un environnement convivial pour les piétons et protégé contre les intempéries entre les moyens d'accès aux transports en commun rapides et les entrées des	<input type="checkbox"/>

Mesures pour la conception et l'infrastructure des aménagements favorables – GDT : <i>aménagements non résidentiels</i>		Veillez cocher les cases correspondant aux aménagements exécutés et ajouter les descriptions, explications ou renvois à des plans ou à des dessins
	immeubles; assurer des liaisons de qualité entre les trottoirs conduisant aux entrées des immeubles et les arrêts ou les stations intégrés (<i>cf. la politique 4.3.3 du Plan officiel</i>)	
NÉCESSAIRE	1.2.2 Prévoir des moyens d'accès sécuritaires, directs et attrayants pour les piétons à partir des trottoirs publics jusqu'aux entrées des immeubles grâce à des mesures qui consistent notamment à : réduire les distances entre les trottoirs publics et les entrées principales des immeubles; prévoir des passages piétonniers entre les rues publiques et les entrées principales des immeubles; prévoir, sur le site même, des passages piétonniers le long de la façade des immeubles voisins, entre les immeubles voisins et dans les aires de regroupement comme les cours intérieures et les arrêts de transport en commun; prévoir des moyens de protection contre les intempéries sous la forme de marquises, de passages couverts et d'autres éléments esthétiques dans toute la mesure du possible (<i>cf. la politique 4.3.12 du Plan officiel</i>)	<input type="checkbox"/>
NÉCESSAIRE	1.2.3 Prévoir des trottoirs dont la surface de marche, lisse et bien drainée, est constituée de matériaux ou de traitements contrastants pour distinguer les zones piétonnières et les zones destinées aux automobilistes, et aménager des traverses piétonnières balisées sur les trottoirs des intersections (<i>cf. la politique 4.3.10 du Plan officiel</i>)	<input type="checkbox"/>
NÉCESSAIRE	1.2.4 Aménager les trottoirs et les espaces ouverts pour qu'ils soient faciles d'accès grâce à des fonctions comme des changements graduels de dénivellation, des passages au niveau du sol aux intersections et des moyens d'accès pratiques à des places de stationnement et à des rampes d'accès très larges (<i>cf. la politique 4.3.10 du Plan officiel</i>)	<input type="checkbox"/>
NÉCESSAIRE	1.2.5 Prévoir des liaisons cyclistes et piétonnières suffisamment espacées entre les quadrilatères et les rues pour faciliter les déplacements par des moyens de transport actif. Prévoir des liaisons avec le réseau actuel ou projeté de trottoirs publics, de sentiers polyvalents et de pistes cyclables sur les routes. Aux endroits où les trottoirs et les sentiers polyvalents recoupent des routes, prévoir d'aménager des dispositifs de maîtrise de la circulation pour donner	<input type="checkbox"/>

Mesures pour la conception et l'infrastructure des aménagements favorables – GDT : <i>aménagements non résidentiels</i>		Veillez cocher les cases correspondant aux aménagements exécutés et ajouter les descriptions, explications ou renvois à des plans ou à des dessins
	la priorité aux cyclistes et aux piétons (<i>cf. la politique 4.3.11 du Plan officiel</i>)	
DE BASE	1.2.6 Prévoir des sentiers de randonnée sécuritaires, directs et attrayants entre les entrées des immeubles et les arrêts de transport en commun	<input type="checkbox"/>
DE BASE	1.2.7 S'assurer que les sentiers de randonnée conduisant aux arrêts de transport en commun sont sécuritaires, visibles, éclairés, ombragés et protégés contre le vent dans la mesure du possible	<input type="checkbox"/>
DE BASE	1.2.8 Concevoir des routes accessibles pour les cyclistes en imposant une limite de vitesse cible d'au plus 30 km/h ou prévoir des installations cyclables distinctes	<input type="checkbox"/>
1.3 Commodités pour piétons et cyclistes		
DE BASE	1.3.1 Prévoir des dispositifs d'éclairage, un paysage et des bancs publics le long des sentiers de randonnée et des pistes cyclables entre les entrées des immeubles et les rues, trottoirs et sentiers	<input type="checkbox"/>
DE BASE	1.3.2 Prévoir des panneaux d'orientation pour l'accès au site (dans les cas nécessaires, par exemple lorsqu'il y a plusieurs immeubles ou entrées) et pour la sortie (dans les cas justifiés, par exemple lorsque les indications pour se rendre aux arrêts et aux stations de transport en commun, aux sentiers ou à d'autres destinations courantes ne sont pas évidentes)	<input type="checkbox"/>

Mesures pour la conception et l'infrastructure des aménagements favorables – GDT : <i>aménagements non résidentiels</i>		Veillez cocher les cases correspondant aux aménagements exécutés et ajouter les descriptions, explications ou renvois à des plans ou à des dessins
2. MARCHE ET CYCLISME : INSTALLATIONS DE FIN DE PARCOURS		
2.1 Stationnement pour bicyclettes		
NÉCESSAIRE	2.1.1 Prévoir des places de stationnement pour bicyclettes dans des zones très visibles et très bien éclairées, à l'abri des intempéries dans la mesure du possible (<i>cf. la politique 4.3.6 du Plan officiel</i>)	<input type="checkbox"/>
NÉCESSAIRE	2.1.2 Prévoir le nombre de places de stationnement pour bicyclettes précisé pour différents types d'aménagement du territoire dans les divers secteurs d'Ottawa; prévoir des moyens pratiques donnant accès aux entrées principales ou aux zones très fréquentées (<i>cf. l'article 111 du Règlement municipal de zonage</i>)	<input type="checkbox"/>
NÉCESSAIRE	2.1.3 S'assurer que les places de stationnement pour bicyclettes et les voies d'accès respectent les dimensions minimales, qu'au plus 50 % des places de stationnement sont verticales et que les supports à bicyclettes sont solidement ancrés au sol (<i>cf. l'article 111 du Règlement municipal de zonage</i>)	<input type="checkbox"/>
DE BASE	2.1.4 Prévoir des places de stationnement pour bicyclettes correspondant à l'équivalent du nombre attendu de cyclistes navetteurs (en supposant que l'objectif de partage en mode cyclable est atteint), en plus du nombre maximum attendu de cyclistes qui sont clients ou visiteurs	<input type="checkbox"/>
MIEUX	2.1.5 Prévoir des places de stationnement pour bicyclettes correspondant à l'équivalent du nombre attendu de cyclistes navetteurs et de cyclistes qui sont clients ou visiteurs en plus d'un supplément tampon (par exemple, 25 %) pour encourager les autres cyclistes et s'assurer que la capacité de stationnement est suffisante pendant la haute saison du cyclisme	<input type="checkbox"/>
2.2 Stationnement pour bicyclettes sécuritaire		
NÉCESSAIRE	2.2.1 Dans les cas où plus de 50 places de stationnement pour bicyclettes sont prévues pour un même immeuble de bureaux, aménager au moins 25 % des places de l'immeuble ou d'un ouvrage dans une zone sécuritaire (comme un terrain de stationnement ou une enceinte surveillés) ou dans des abris à bicyclettes (<i>cf. l'article 111 du Règlement municipal de zonage</i>)	<input type="checkbox"/>

Mesures pour la conception et l'infrastructure des aménagements favorables – GDT : <i>aménagements non résidentiels</i>		Veillez cocher les cases correspondant aux aménagements exécutés et ajouter les descriptions, explications ou renvois à des plans ou à des dessins
MIEUX	2.2.2 Prévoir pour les bicyclettes des places de stationnement sécuritaires correspondant à l'équivalent du nombre attendu de cyclistes navetteurs (en supposant que l'objectif de partage du mode cyclable est atteint)	<input type="checkbox"/>
2.3 Douches et vestiaires		
DE BASE	2.3.1 Prévoir des douches et des vestiaires à l'intention des navetteurs actifs	<input type="checkbox"/>
MIEUX	2.3.2 Outre les douches et les vestiaires, prévoir des armoires, des postes de toilette, des supports séchoirs et une buanderie expressément à l'intention des navetteurs actifs	<input type="checkbox"/>
2.4 Station de réparation de bicyclettes		
MIEUX	2.4.1 Prévoir une station permanente de réparation de bicyclettes, dotée d'outils couramment utilisés et d'une pompe à air, non loin de la zone principale de stationnement des bicyclettes (ou de la zone de stationnement sécuritaire des bicyclettes, si cette zone est aménagée)	<input type="checkbox"/>
3. TRANSPORTS EN COMMUN		
3.1 Commodités pour les usagers		
DE BASE	3.1.1 Prévoir des abris, des dispositifs d'éclairage et des bancs publics à tous les arrêts de transport en commun sur le site	<input type="checkbox"/>
DE BASE	3.1.2 Dans les cas où le site jouxte un arrêt de transport en commun hors du site et qu'il n'y a pas suffisamment de place pour un abri de transport en commun sur l'emprise publique, protéger le terrain pour un abri ou y installer un abri	<input type="checkbox"/>
MIEUX	3.1.3 Prévoir une zone d'attente intérieure sécuritaire et confortable en intégrant dans l'immeuble les arrêts de transport en commun sur le site	<input type="checkbox"/>
4. COVOITURAGE		
4.1 Aires d'embarquement et de débarquement		
DE BASE	4.1.1 Prévoir une zone désignée pour les automobilistes qui font du covoiturage (de même que pour les taxis et l'appel des services de transport) pour embarquer et débarquer les usagers sans se servir des voies	<input type="checkbox"/>

Mesures pour la conception et l'infrastructure des aménagements favorables – GDT : <i>aménagements non résidentiels</i>		Veillez cocher les cases correspondant aux aménagements exécutés et ajouter les descriptions, explications ou renvois à des plans ou à des dessins
	réservées aux camions d'incendie ou des autres zones dans lesquelles il est interdit de se garer	
4.2 Stationnement pour covoiturage		
DE BASE	4.2.1 Prévoir des places de stationnement balisées pour le covoiturage dans un lieu prioritaire non loin d'une entrée principale de l'immeuble, en nombre suffisant pour respecter l'objectif de partage du covoiturage	<input type="checkbox"/>
MIEUX	4.2.2 Dans les vastes aménagements, prévoir des places pour le covoiturage dans une zone de stationnement distincte dont l'accès est réglementé afin de simplifier l'application du règlement	<input type="checkbox"/>
5. AUTOPARTAGE ET BICYCLETTES EN LIBRE-SERVICE		
5.1 Places de stationnement pour l'autopartage		
MIEUX	5.1.1 Prévoir des places de stationnement pour l'autopartage dans les zones non résidentielles autorisées, en occupant les places de stationnement obligatoires ou prévues (<i>cf. l'article 94 du Règlement municipal de zonage</i>)	<input type="checkbox"/>
5.2 Emplacement des stations de bicyclettes en libre-service		
MIEUX	5.2.1 Prévoir une station désignée pour les bicyclettes en libre-service non loin d'une entrée principale de l'immeuble, de préférence éclairée et abritée, en plus d'être dotée d'une liaison directe avec un passage piétonnier	<input type="checkbox"/>

Mesures pour la conception et l'infrastructure des aménagements favorables – GDT : <i>aménagements non résidentiels</i>		Veuillez cocher les cases correspondant aux aménagements exécutés et ajouter les descriptions, explications ou renvois à des plans ou à des dessins
6. STATIONNEMENT		
6.1 Nombre de places de stationnement		
NÉCESSAIRE	6.1.1 Ne prévoir ni plus de places de stationnement que ce qu'autorise le Règlement municipal de zonage, ni moins que ce qu'il exige, à moins de demander une dérogation	<input type="checkbox"/>
DE BASE	6.1.2 Prévoir des places de stationnement pour les usagers du stationnement de longue durée et de courte durée, conformément aux objectifs de partage du mode transport, en tenant compte de la possibilité que les visiteurs utilisent les places de stationnement public hors du site	<input type="checkbox"/>
DE BASE	6.1.3 Dans les cas où un site est polyvalent, prévoir des places de stationnement partagées et réduire le nombre cumulatif de places de stationnement en conséquence (<i>cf. l'article 104 du Règlement municipal de zonage</i>)	<input type="checkbox"/>
MIEUX	6.1.4 Réduire le nombre minimum de places de stationnement obligatoires en vertu du Règlement municipal de zonage à raison d'une place pour chaque zone de 13 mètres carrés de superficie brute aménagée pour les douches, les vestiaires, les salles des armoires de rangement et les autres installations destinées aux cyclistes, de concert avec le stationnement des bicyclettes (<i>cf. l'article 111 du Règlement municipal de zonage</i>)	<input type="checkbox"/>
6.2 Zones de stationnement de longue durée et zones de stationnement de courte durée distinctes		
MIEUX	6.2.1 Distinguer les zones de stationnement de courte durée et les zones de stationnement de longue durée en faisant appel à des panneaux indicateurs ou à des obstacles matériels, pour permettre d'en contrôler l'accès et de simplifier l'application du règlement (afin de décourager les employés d'utiliser les places de stationnement réservées aux visiteurs, et inversement)	<input type="checkbox"/>

Mesures pour la conception et l'infrastructure des aménagements favorables – GDT : <i>aménagements non résidentiels</i>		Veillez cocher les cases correspondant aux aménagements exécutés et ajouter les descriptions, explications ou renvois à des plans ou à des dessins
7. DIVERS		
7.1 Commodités offertes sur place pour réduire le plus possible les déplacements hors site		
MIEUX	7.1.1 Prévoir des commodités pour les usagers afin de réduire les déplacements en milieu de journée ou les courses au milieu du parcours des navetteurs	<input type="checkbox"/>

Liste de vérification pour la conception et l'infrastructure des aménagements favorables – GDT : aménagements résidentiels (immeubles de logements multifamiliaux ou en copropriété seulement; les lotissements sont exemptés.

Légende	
NÉCESSAIRE	Le Plan officiel ou le Règlement municipal de zonage comprend les directives pertinentes à respecter.
DE BASE	La mesure portant cet indicateur est généralement viable et efficace et serait, dans la plupart des cas, avantageuse pour les aménagements et leurs utilisateurs.
MIEUX	La mesure portant cet indicateur pourrait maximiser le soutien offert aux utilisateurs de modes de transport durables et optimiser le rendement des aménagements.

Mesures pour la conception et l'infrastructure des aménagements favorables – GDT : <i>aménagements résidentiels</i>		Veillez cocher les cases correspondant aux aménagements exécutés et ajouter les descriptions, explications ou renvois à des plans ou à des dessins
1. MARCHE ET CYCLISME : SENTIERS		
1.1 Emplacement et points d'accès des immeubles		
DE BASE	1.1.1 Aménager l'immeuble non loin de la rue et ne pas aménager les places de stationnement entre la rue et les entrées de l'immeuble	<input type="checkbox"/>

Mesures pour la conception et l'infrastructure des aménagements favorables – GDT : <i>aménagements résidentiels</i>		Veillez cocher les cases correspondant aux aménagements exécutés et ajouter les descriptions, explications ou renvois à des plans ou à des dessins
DE BASE	1.1.2 Aménager les entrées de l'immeuble pour réduire le plus possible les trajets à franchir à pied pour se rendre jusqu'aux trottoirs et aux arrêts ou stations de transport en commun	<input type="checkbox"/>
DE BASE	1.1.3 Aménager les portes et les fenêtres de l'immeuble pour s'assurer qu'on voit les piétons depuis l'immeuble, pour leur sécurité et leur confort	<input type="checkbox"/>
1.2 Infrastructures pour piétons et cyclistes		
NÉCESSAIRE	1.2.1 Prévoir des moyens d'accès directs et pratiques aux stations ou aux principaux arrêts sur les circuits de transport en commun rapide à moins de 600 mètres; réduire le plus possible les distances de marche entre les immeubles et les transports en commun rapides; prévoir (dans la mesure du possible) un environnement convivial pour les piétons et protégé contre les intempéries entre les moyens d'accès aux transports en commun rapides et les entrées des immeubles; assurer des liaisons de qualité entre les trottoirs conduisant aux entrées des immeubles et les arrêts ou les stations intégrés (<i>cf. la politique 4.3.3 du Plan officiel</i>)	<input type="checkbox"/>
NÉCESSAIRE	1.2.2 Prévoir des moyens d'accès sécuritaires, directs et attrayants pour les piétons à partir des trottoirs publics jusqu'aux entrées des immeubles grâce à des mesures qui consistent notamment à : réduire les distances entre les trottoirs publics et les entrées principales des immeubles; prévoir des passages piétonniers entre les rues publiques et les entrées principales des immeubles; prévoir, sur le site même, des passages piétonniers le long de la façade des immeubles voisins, entre les immeubles voisins et dans les aires de regroupement comme les cours intérieures et les arrêts de transport en commun; prévoir des moyens de protection contre les intempéries sous la forme de marquises, de passages couverts et d'autres éléments esthétiques dans toute la mesure du possible (<i>cf. la politique 4.3.12 du Plan officiel</i>)	<input type="checkbox"/>

Mesures pour la conception et l'infrastructure des aménagements favorables – GDT : <i>aménagements résidentiels</i>		Veillez cocher les cases correspondant aux aménagements exécutés et ajouter les descriptions, explications ou renvois à des plans ou à des dessins
NÉCESSAIRE	1.2.3 Prévoir des trottoirs dont la surface de marche, lisse et bien drainée, est constituée de matériaux ou de traitements contrastants pour distinguer les zones piétonnières et les zones destinées aux automobilistes, et aménager des traverses piétonnières balisées sur les trottoirs des intersections (<i>cf. la politique 4.3.10 du Plan officiel</i>)	<input type="checkbox"/>
NÉCESSAIRE	1.2.4 Aménager les trottoirs et les espaces ouverts pour qu'ils soient faciles d'accès grâce à des fonctions comme des changements graduels de dénivellation, des passages au niveau du sol aux intersections et des moyens d'accès pratiques à des places de stationnement et à des rampes d'accès très larges (<i>cf. la politique 4.3.10 du Plan officiel</i>)	<input type="checkbox"/>
NÉCESSAIRE	1.2.5 Prévoir des liaisons cyclistes et piétonnières suffisamment espacées entre les quadrilatères et les rues pour faciliter les déplacements par des moyens de transport actif. Prévoir des liaisons avec le réseau actuel ou projeté de trottoirs publics, de sentiers polyvalents et de pistes cyclables sur les routes. Aux endroits où les trottoirs et les sentiers polyvalents recoupent des routes, prévoir d'aménager des dispositifs de maîtrise de la circulation pour donner la priorité aux cyclistes et aux piétons (<i>cf. la politique 4.3.11 du Plan officiel</i>)	<input type="checkbox"/>
DE BASE	1.2.6 Prévoir des sentiers de randonnée sécuritaires, directs et attrayants entre les entrées des immeubles et les arrêts de transport en commun	<input type="checkbox"/>
DE BASE	1.2.7 S'assurer que les sentiers de randonnée conduisant aux arrêts de transport en commun sont sécuritaires, visibles, éclairés, ombragés et protégés contre le vent dans la mesure du possible	<input type="checkbox"/>
DE BASE	1.2.8 Concevoir des routes accessibles pour les cyclistes en imposant une limite de vitesse cible d'au plus 30 km/h ou prévoir des installations cyclables distinctes	<input type="checkbox"/>
1.3 Commodités pour piétons et cyclistes		
DE BASE	1.3.1 Prévoir des dispositifs d'éclairage, un paysagement et des bancs publics le long des sentiers de randonnée et des pistes cyclables entre les entrées des immeubles et les rues, trottoirs et sentiers	<input type="checkbox"/>
DE BASE	1.3.2 Prévoir des panneaux d'orientation pour l'accès au site (dans les cas nécessaires, par exemple lorsqu'il y a plusieurs immeubles ou entrées) et pour la sortie	<input type="checkbox"/>

Mesures pour la conception et l'infrastructure des aménagements favorables – GDT : <i>aménagements résidentiels</i>		Veillez cocher les cases correspondant aux aménagements exécutés et ajouter les descriptions, explications ou renvois à des plans ou à des dessins
	(dans les cas justifiés, par exemple lorsque les indications pour se rendre aux arrêts et aux stations de transport en commun, aux sentiers ou à d'autres destinations courantes ne sont pas évidentes)	
2. MARCHÉ ET CYCLISME : INSTALLATIONS DE FIN DE PARCOURS		
2.1 Stationnement pour bicyclettes		
NÉCESSAIRE	2.1.1 Prévoir des places de stationnement pour bicyclettes dans des zones très visibles et très bien éclairées, à l'abri des intempéries dans la mesure du possible (<i>cf. la politique 4.3.6 du Plan officiel</i>)	<input type="checkbox"/>
NÉCESSAIRE	2.1.2 Prévoir le nombre de places de stationnement pour bicyclettes précisé pour différentes vocations foncières dans les divers secteurs d'Ottawa; prévoir des moyens pratiques donnant accès aux entrées principales ou aux zones très fréquentées (<i>cf. l'article 111 du Règlement municipal de zonage</i>)	<input type="checkbox"/>
NÉCESSAIRE	2.1.3 S'assurer que les places de stationnement pour bicyclettes et les voies d'accès respectent les dimensions minimales, qu'au plus 50 % des places de stationnement sont verticales et que les supports à bicyclettes sont solidement ancrés au sol (<i>cf. l'article 111 du Règlement municipal de zonage</i>)	<input type="checkbox"/>
DE BASE	2.1.4 Prévoir des places de stationnement pour bicyclettes correspondant à l'équivalent du nombre attendu de bicyclettes appartenant à des résidents, en plus du nombre maximum attendu de cyclistes qui sont des visiteurs	<input type="checkbox"/>
2.2 Stationnement pour bicyclettes sécuritaire		
NÉCESSAIRE	2.2.1 Dans les cas où plus de 50 places de stationnement pour bicyclettes sont prévues pour un même immeuble résidentiel, aménager au moins 25 % des places de l'immeuble ou d'un ouvrage dans une zone sécuritaire (comme un terrain de stationnement ou une enceinte surveillée) ou dans des abris à bicyclettes (<i>cf. l'article 111 du Règlement municipal de zonage</i>)	<input type="checkbox"/>
MIEUX	2.2.2 Prévoir des places de stationnement sécuritaires pour les bicyclettes correspondant au moins au nombre de logements dans les immeubles de logements multifamiliaux ou en copropriété	<input type="checkbox"/>

Mesures pour la conception et l'infrastructure des aménagements favorables – GDT : <i>aménagements résidentiels</i>		Veillez cocher les cases correspondant aux aménagements exécutés et ajouter les descriptions, explications ou renvois à des plans ou à des dessins
2.3 Station de réparation de bicyclettes		
MIEUX	2.3.1 Prévoir une station permanente de réparation de bicyclettes, dotée d'outils couramment utilisés et d'une pompe à air, non loin de la zone principale de stationnement des bicyclettes (ou de la zone de stationnement sécuritaire des bicyclettes, si cette zone est aménagée)	<input type="checkbox"/>
3. TRANSPORTS EN COMMUN		
3.1 Commodités pour les usagers		
DE BASE	3.1.1 Prévoir des abris, des dispositifs d'éclairage et des bancs publics à tous les arrêts de transport en commun sur le site	<input type="checkbox"/>
DE BASE	3.1.2 Dans les cas où le site jouxte un arrêt de transport en commun hors du site et qu'il n'y a pas suffisamment de place pour un abri de transport en commun sur l'emprise publique, protéger le terrain pour un abri ou y installer un abri	<input type="checkbox"/>
MIEUX	3.1.3 Prévoir une zone d'attente intérieure sécuritaire et confortable en intégrant dans l'immeuble les arrêts de transport en commun sur le site	<input type="checkbox"/>
4. COVOITURAGE		
4.1 Aires d'embarquement et de débarquement		
DE BASE	4.1.1 Prévoir une zone désignée pour les automobilistes qui font du covoiturage (de même que pour les taxis et les services de transport sur appel) pour embarquer et débarquer les usagers sans se servir des voies réservées aux camions d'incendie ou des autres zones dans lesquelles il est interdit de s'immobiliser	<input type="checkbox"/>
5. AUTOPARTAGE ET BICYCLETTES EN LIBRE-SERVICE		
5.1 Places de stationnement pour l'autopartage		
MIEUX	5.1.1 Prévoir jusqu'à trois places de stationnement pour l'autopartage dans les zones R3, R4 ou R5 pour les utilisations résidentielles précisées (<i>cf. l'article 94 du Règlement municipal de zonage</i>)	<input type="checkbox"/>
5.2 Emplacement des stations de bicyclettes en libre-service		
MIEUX	5.2.1 Prévoir une station désignée pour les bicyclettes en libre-service non loin d'une entrée principale de	<input type="checkbox"/>

Mesures pour la conception et l'infrastructure des aménagements favorables – GDT : <i>aménagements résidentiels</i>		Veillez cocher les cases correspondant aux aménagements exécutés et ajouter les descriptions, explications ou renvois à des plans ou à des dessins
	l'immeuble, de préférence éclairée et abritée, en plus d'être dotée d'une liaison directe avec un passage piétonnier	
6. STATIONNEMENT		
6.1 Nombre de places de stationnement		
NÉCESSAIRE	6.1.1 Ne prévoir ni plus de places de stationnement que ce qu'autorise le Règlement municipal de zonage, ni moins que ce qu'il exige, à moins de demander une dérogation	<input type="checkbox"/>
DE BASE	6.1.2 Prévoir des places de stationnement pour les usagers du stationnement de longue durée et de courte durée, conformément aux objectifs de partage du mode transport, en tenant compte de la possibilité que les visiteurs utilisent les places de stationnement public hors du site	<input type="checkbox"/>
DE BASE	6.1.3 Dans les cas où un site est polyvalent, prévoir des places de stationnement partagées et réduire le nombre cumulatif de places de stationnement en conséquence (<i>cf. l'article 104 du Règlement municipal de zonage</i>)	<input type="checkbox"/>
MIEUX	6.1.4 Réduire le nombre minimum de places de stationnement obligatoires en vertu du Règlement municipal de zonage à raison d'une place pour chaque zone de 13 mètres carrés de superficie brute aménagée pour les douches, les vestiaires, les salles des armoires de rangement et les autres installations destinées aux cyclistes, de concert avec le stationnement des bicyclettes (<i>cf. l'article 111 du Règlement municipal de zonage</i>)	<input type="checkbox"/>
6.2 Zones de stationnement de longue durée et zones de stationnement de courte durée distinctes		
MIEUX	6.2.1 Distinguer les zones de stationnement de courte durée et les zones de stationnement de longue durée en faisant appel à des panneaux indicateurs ou à des obstacles matériels, pour permettre de contrôler l'accès et de simplifier l'application du règlement (afin de décourager les résidents d'utiliser les places de stationnement réservées aux visiteurs, et inversement)	<input type="checkbox"/>