

Introduction

Les *Lignes directrices relatives aux évaluations des répercussions sur les transports (ÉRT)* (en particulier le module 4.3 — Gestion de la demande de transport) obligent les promoteurs des aménagements admissibles à évaluer le contexte, l'impératif et la possibilité d'adopter, pour leurs aménagements, des mesures de gestion de la demande de transport (GDT). Ces lignes directrices obligent les promoteurs à établir la **Liste de vérification des mesures de GDT**, au minimum, afin de recenser toutes les mesures de GDT proposées.

Voici les autres sections du présent document :

- Établissement de la Liste de vérification;
- Glossaire;
- Liste de vérification des mesures de GDT : aménagements non résidentiels;
- Liste de vérification des mesures de 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

Les *Lignes directrices relatives aux évaluations des répercussions sur les transports de la Ville* sont structurées pour s'assurer que le promoteur prend connaissance du *Module 3.1 — Demande de transport produite par l'aménagement*, le *Module 4.1 — Conception de l'aménagement* et le *Module 4.2 — Stationnement* avant d'entreprendre le *Module 4.3 — Gestion de la demande de transport*.

Dans le Module 4.3, l'*élément 4.3.1 — Contexte de la GDT* et l'*élément 4.3.2 — Impératif et possibilité* visent à permettre de prendre connaissance de l'impératif des mesures de GDT et des résultats que l'on entend obtenir ou promouvoir. À la fin de ces deux éléments, le promoteur enchaîne avec l'*élément 4.3.3 — Programme de GDT*, qui l'oblige à recenser les mesures proposées de GDT en s'inspirant, au minimum, de la **Liste de vérification des mesures de GDT**. Les *Lignes directrices relatives aux évaluations des répercussions sur les transports* précisent que la Ville peut exiger une analyse complémentaire des propositions portant sur des aménagements vastes ou complexes ou des propositions comportant un degré supérieur de risque d'exécution; en outre, les promoteurs qui proposent des mesures de GDT pour un nouvel aménagement doivent également proposer un plan de mise en œuvre portant sur la planification et la coordination, le financement et les ressources humaines, les délais d'intervention, les objectifs d'exécution et les impératifs de surveillance.

La **Liste de vérification des mesures de GDT** comprend en fait deux listes de vérification, dont l'une porte sur les aménagements non résidentiels (aménagements pour les bureaux, les institutions, les commerces de détail ou les industries) et l'autre sur les aménagements résidentiels (immeubles de logements multifamiliaux ou en copropriété ou lotissements). Le lecteur peut télécharger la liste de vérification pertinente sur support électronique et la remplir automatiquement, ou la faire imprimer et la remplir à la main. Ou encore, il peut créer un document indépendant dressant la liste des mesures de GDT proposées et fournir de plus amples renseignements sur ces mesures, notamment le plan de mise en œuvre exigé dans les *Lignes directrices relatives aux évaluations des répercussions sur les transports*.

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

- **DE BASE** — Cette mesure est généralement viable et efficace et apporterait, dans la plupart des cas, des avantages pour l'aménagement et ses 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.
- **★** — Cette mesure est l'un des outils les plus efficaces à utiliser pour encourager le recours aux modes de transport durables.

Glossaire

Ce glossaire définit et décrit les mesures suivantes, recensées dans la **Liste de vérification des mesures de GDT** :

Gestion du programme de GDT

- Coordonnateur de programme
- Enquêtes sur les déplacements

Stationnement

- Stationnement tarifé

Marche et cyclisme

- Information sur les pistes et les destinations pour les piétons et les cyclistes
- Formation sur les techniques de cyclisme
- Service de stationnement pour les cyclistes

Transport en commun

- Information sur les transports en commun
- Mesures d'incitation tarifaires pour promouvoir les transports en commun
- Service amélioré de transport en commun
- Service de transport en commun des particuliers

Covoiturage

- Service de mise en relation de covoitureurs
- Mesures d'incitation tarifaires pour promouvoir le stationnement en covoiturage
- Service de covoiturage en fourgonnette

Autopartage et bicyclettes en libre-service

- Stations et abonnements pour le libre-service des bicyclettes
- Véhicules et abonnements pour l'autopartage

Marketing et communication de la GDT

- Information sur les déplacements multimodaux
- Planification personnalisée des déplacements
- Promotions

Autres mesures d'incitation et commodités

- Raccourci d'urgence à la maison
- Régimes de travail non conventionnels
- Options de déplacement pour les entreprises locales
- Mesures d'incitation offertes aux navetteurs
- Commodités sur le site

Pour de plus amples renseignements sur la sélection et la mise en œuvre des mesures de GDT (surtout en ce qui concerne les aménagements non résidentiels, en mettant l'accent sur les établissements de travail), le lecteur jugera sans doute utile de consulter le document de Transports Canada sous le titre *Les plans de déplacement pour les lieux de travail : Un guide à l'intention des employeurs canadiens*, qu'il peut télécharger en français et en anglais à partir du site d'ACT Canada (www.actcanada.com/resources/act-resources).

► **Gestion du programme de GDT**

Bien qu'on puisse mettre en œuvre certaines mesures de GDT grâce à un minimum d'efforts dans le cadre des circuits courants (soit le stationnement ou les ressources humaines), dans le cas des mesures plus complexes ou des aménagements plus vastes, il est parfois justifié de confier la responsabilité de la coordination du programme de GDT à une personne désignée au sein de l'entreprise chargée de mettre en œuvre ce programme ou dans une autre entreprise. De même, certaines mesures de GDT sont plus efficaces si elles sont ciblées ou adaptées à certains publics; il est alors utile de réunir les renseignements pertinents.

Coordonnateur de programme. Cette personne est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre du programme de GDT au quotidien. Elle n'exerce probablement cette fonction à titre exclusif et à temps plein que dans les très grandes entreprises comptant des milliers de travailleurs. Généralement, cette tâche vient s'ajouter à des fonctions existantes dans la gestion du stationnement, de l'immobilier, des ressources humaines ou de l'environnement. Dans la pratique, on peut attribuer à cette fonction le titre de coordonnateur de la GDT, de coordonnateur de la gestion du navettage ou de coordonnateur du transport des employés. La Ville d'Ottawa peut confier à des organismes externes (par exemple, des organismes à but non lucratif ou des cabinets d'experts-conseils) le soin d'assurer ces services.

Enquêtes sur les déplacements. Ces enquêtes sont généralement menées dans les établissements de travail; elles peuvent toutefois être utiles dans d'autres contextes. Elles permettent de savoir comment et pourquoi les travailleurs utilisent différents moyens de transport et de connaître les obstacles et les possibilités qui existent pour promouvoir des comportements différents. Ces enquêtes permettent généralement de réunir les renseignements suivants :

- des *données personnelles*, notamment l'adresse résidentielle ou le code postal, la destination, le type d'emploi ou la fonction, le statut professionnel (à temps plein, à temps partiel ou en télétravail), le sexe, l'âge et les heures de travail;
- l'*information sur le navettage*, dont la distance parcourue ou la durée des déplacements entre la maison et le bureau, les méthodes habituelles de navettage et les raisons pour lesquelles ces méthodes sont adoptées;
- les *obstacles et les possibilités*, notamment les raisons pour lesquelles d'autres méthodes de navettage ne sont pas attrayantes, les prédispositions à envisager d'autres options et les améliorations à apporter à d'autres options pour les rendre plus attrayantes.

► **Stationnement**

Stationnement tarifé. L'imposition de frais de stationnement fait généralement partie des moyens les plus efficaces d'amener les automobilistes à envisager d'autres options pour leurs déplacements. Même si les automobilistes ne sont pas d'accord avec les frais de stationnement, ils sont parfois mieux disposés lorsque les recettes du stationnement servent à améliorer d'autres options pour leurs déplacements (par exemple, des douches et des vestiaires, l'amélioration des installations de stationnement pour les bicyclettes ou les laissez-passer subventionnés dans les transports en commun). Dans les établissements de travail ou les points de destination de jour, les rabais offerts sur les frais de stationnement (par exemple, les offres spéciales pour les lève-tôt, les laissez-passer journaliers qui coûtent beaucoup moins cher que les frais horaires équivalents, et les laissez-passer mensuels eux

aussi beaucoup moins chers que les frais journaliers équivalents) permettent d'encourager le stationnement de longue durée et de décourager le recours à d'autres options pour les déplacements. Pour les aménagements résidentiels, en attirant l'attention des usagers sur les frais de déplacement par opposition aux frais d'achat ou de location des logements, on encourage la réduction du nombre de voitures, et on peut diminuer l'utilisation des voitures et les frais de stationnement.

► **Marche et cyclisme**

Les options de transport actif comme le cyclisme et la marche sont particulièrement attrayantes pour les courts trajets (d'au plus 5 km et 2 km respectivement). Au nombre des autres facteurs favorables figurent un public cible actif et soucieux de sa santé et la proximité de l'aménagement par rapport aux réseaux de sentiers de randonnée et de pistes cyclables de grande qualité. La pluie, l'obscurité, la neige ou la glace, les motifs de préoccupation liés à la sécurité des particuliers, le risque de vol des bicyclettes et l'absence de douches et de vestiaires pour ceux qui parcourent de longs trajets font partie des difficultés courantes qui militent contre le transport actif.

Information sur les pistes et les destinations pour les piétons et les cyclistes. La Ville d'Ottawa, la Ville de Gatineau et la Commission de la capitale nationale publient toutes des cartes pour aider les usagers à connaître les sentiers de randonnée ou les pistes cyclables les plus pratiques et confortables.

Formation sur les techniques de cyclisme. Les cyclistes potentiels sont parfois intimidés parce qu'ils doivent rouler sur des routes qu'ils partagent avec les automobilistes. On peut réduire ou éliminer cet obstacle en offrant aux cyclistes intéressés une formation sur les techniques du cyclisme (par exemple les cours de certification CAN-BIKE).

Service de stationnement pour les cyclistes. Dans le cadre des manifestations importantes, on peut facilement prévoir des zones temporaires de « services de stationnement de bicyclettes » pour optimiser la commodité et la sécurité à l'intention des cyclistes. Les groupes à but non lucratif locaux d'expérience peuvent être utiles à cet égard.

► **Transports en commun**

Information sur les transports en commun. La difficulté de repérer ou de comprendre l'information de base sur les tarifs, les circuits et les horaires des transports en commun empêchent parfois les usagers de faire l'essai de ces moyens de transport. Les employeurs peuvent être utiles en proposant de consulter en ligne les sites Web d'OC Transpo et de la STO. Les usagers des moyens de transport en commun apprécient également les cartes et horaires visibles des circuits de transport en commun qui desservent le site; ou encore, un écran indiquant en temps réel les heures d'arrivée des transports en commun est particulièrement utile dans les sites regroupant de nombreux usagers des transports en commun et dotés d'un arrêt ou d'une station de transport en commun à proximité, ce qui est beaucoup mieux.

Mesures d'incitation tarifaires pour promouvoir les transports en commun. Les transports en commun sans frais ou subventionnés constituent des mesures d'incitation attrayantes pour les navetteurs qui ne font pas appel à des moyens de transport en commun afin de les encourager à en faire l'essai. Nombreux sont ceux qui ne font pas appel aux transports en

commun et qui ne savent pas trop comment ils doivent payer leurs droits de passage; on peut triompher de cet obstacle en offrant des billets ou des cartes PRESTO préchargées (ou encore, pour les manifestations spéciales, en prenant au préalable des dispositions avec OC Transpo pour inclure les droits de passage dans le prix des billets).

Service amélioré de transport en commun. OC Transpo peut remanier les circuits de transport en commun, les points d'arrêt, l'horaire des services ou leur fréquence moyennant des droits convenus dans le cadre d'un contrat ou sans frais dans les cas justifiés par l'augmentation potentielle de l'achalandage. L'information apportée par une enquête auprès des navetteurs qui se rendent à un point de destination en particulier permet de prendre ces décisions.

Service privé de transport en commun. Dans les établissements de travail situés dans la banlieue ou dans une zone rurale, une liaison médiocre avec la station de transport en commun rapide la plus proche peut constituer un obstacle pour les usagers potentiels des transports en commun; dans ces cas, l'employeur peut lancer un service de navettage privé pour mieux viabiliser l'utilisation des transports en commun ou les rendre plus attrayants. Les grandes manifestations spéciales ou les aménagements résidentiels pour lesquels les personnes autonomes à mobilité réduite doivent toujours avoir accès à intervalles réguliers aux boutiques et aux services sont au nombre des autres cas dans lesquels un service de navette est parfaitement logique.

► **Covoiturage**

C'est dans les cas où l'achalandage des transports en commun est faible, que les frais de stationnement sont élevés ou qu'un nombre considérable d'automobilistes (par exemple des employés ou des étudiants à temps plein) habitent assez loin de leur établissement de travail que le potentiel de covoiturage est le plus important.

Service de mise en relation de covoitureurs. Les covoitureurs potentiels d'Ottawa peuvent consulter le site www.OttawaRideMatch.com; il s'agit d'un service en ligne destiné à aider les travailleurs à trouver des partenaires pour le covoiturage. Les employeurs peuvent mettre sur pied un portail exclusif, que leurs employés peuvent consulter pour trouver des partenaires potentiels de covoiturage uniquement parmi leurs collègues, s'ils le souhaitent. Certains employeurs très importants peuvent établir des services internes de mise en relation pour maximiser la participation des employés et le contrôle exercé par l'entreprise. Les entreprises qui offrent un service de mise en relation des covoitureurs dégagent généralement leur responsabilité lorsque leurs employés commencent à faire du covoiturage par l'entremise de ce service de mise en relation. La mise en relation avec les collègues permet aussi généralement d'éliminer les inquiétudes relatives à la sécurité.

Mesures d'incitation tarifaires pour promouvoir le stationnement en covoiturage. Les rabais sur les frais de stationnement des covoitureurs peuvent constituer une mesure d'incitation supplémentaire au covoiturage.

Service de covoiturage en fourgonnette. Dans le cadre de ce service, offert dans les zones métropolitaines de Toronto et de Vancouver, les fourgonnettes que conduit l'un des membres du service de covoiturage peuvent transporter une dizaine de travailleurs chacune. Ce service, généralement autofinancé, est très pratique pour les longs trajets lorsque les transports en commun ne sont pas accessibles. À l'heure actuelle, les lois de l'Ontario, qui interdisent les

services de covoiturage en fourgonnette (exploités par des entreprises privées ou des organismes à but non lucratif), permettent effectivement aux employeurs d'exploiter des services internes de covoiturage en fourgonnette.

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

Stations et abonnements pour le libre-service des bicyclettes. Le service de vélopartage VéloGo et le service de location de bicyclettes Right Bike offrent tous deux des bicyclettes en libre-service à Ottawa. Les promoteurs dont les aménagements pourraient profiter de l'installation d'une station de libre-service de bicyclette non loin de leurs aménagements peuvent négocier directement ce service avec l'un de ces deux organismes.

Véhicules et abonnements pour l'autopartage. VRTUCAR et Zipcar exploitent toutes deux des services d'autopartage à Ottawa à l'intention du grand public ou des entreprises à la recherche d'une solution de rechange pour remplacer leur parc automobile. Offerts à raison de 24 heures sur 24, les services d'autopartage comprennent des systèmes de réservations libre-service, un service de facturation mensuelle détaillée et la prise en charge de toutes les responsabilités relatives au financement, à l'assurance, à l'entretien et à l'administration.

► **Marketing et communication de la GDT**

Information sur les déplacements multimodaux. Outre l'information propre aux différents modes de transport et présentée ailleurs dans ce document, l'information multimodale qui définit et explique l'éventail complet des options de déplacement offertes aux usagers peut avoir une très forte incidence, surtout lorsqu'elle est diffusée aux heures et aux endroits où les travailleurs sont prêts à faire un choix parmi ces options. En voici des exemples : les employés dont l'employeur déménage ou qui entrent au service d'une nouvelle entreprise; les étudiants qui entreprennent un programme dans une nouvelle institution; les visiteurs ou les clients qui se rendent dans des destinations qu'ils ne connaissent pas ou qui doivent choisir de nouvelles options (par exemple, les services de navettage ou les restrictions imposées quant au stationnement); et les résidents qui achètent ou louent une nouvelle résidence.

Planification personnalisée des déplacements. Dans le prolongement de la diffusion pure et simple de l'information, cette technique (aussi appelée *marketing individualisé*) est efficace, puisqu'elle permet aux usagers de faire des choix plus durables. L'approche consiste à repérer ceux qui sont le plus à même de modifier leurs choix de moyens de déplacement (essentiellement les employés, les étudiants ou les résidents qui déménagent), en leur offrant des renseignements, des activités de formation et des mesures d'incitation personnalisées pour les aider à réaliser cette transition. On peut appliquer cette technique avec le concours d'un fournisseur de services externe possédant les compétences nécessaires et la mener dans différents contextes, notamment dans les établissements de travail et dans les résidences.

Promotions. Les manifestations et les mesures d'incitation spéciales permettent de mieux faire connaître les nouvelles options pour les déplacements et d'encourager les usagers à les examiner et à en faire l'essai.

- Les *grandes manifestations* permettent d'attirer l'attention, d'accroître la participation et de souligner les succès remportés. Le Jour de la Terre (en avril), le Mois du vélo au boulot (en mai), la Semaine de l'environnement (au début de juin), la Journée mondiale sans voiture (le 22 septembre) et la Semaine canadienne du covoiturage (en octobre) sont au nombre des manifestations qui ont eu lieu à Ottawa. Dans les établissements de travail ou les institutions

d'enseignement, des ateliers, des dîners-conférences, des défis interservices et des petits déjeuners aux crêpes, entre autres, peuvent constituer des manifestations internes tout aussi efficaces.

- Les *mesures d'incitation* permettent d'encourager l'essai des modes de transport durables; ces mesures pourraient comprendre les primes de fidélité pour la durée ou la régularité de l'activité (par exemple 1 000 kilomètres parcourus à bicyclette pour se rendre au travail) des prix de participation (par exemple lorsqu'on répond à un sondage ou qu'on prend part à une grande manifestation) ou un hommage personnel pour souligner les réalisations individuelles.

► **Autres mesures d'incitation et commodités**

Raccompagne ment d'urgence à la maison. Cette mesure permet de donner, aux navetteurs qui ne sont pas des automobilistes, l'assurance qu'ils pourront rentrer à la maison rapidement et sans encombre en cas d'urgence familiale (ou, dans certains établissements de travail, lorsqu'ils doivent faire des heures supplémentaires imprévues, affronter de fortes intempéries ou encore lorsque le conducteur d'un service de covoiturage doit partir plus tôt), en offrant un bon de taxi ou le remboursement des frais de taxi, d'autopartage ou de location de voitures. On peut plafonner l'utilisation ou les frais annuels par employé, même si les taux réels d'utilisation sont généralement très faibles partout en Amérique du Nord.

Régimes de travail non conventionnels. Certaines solutions de rechange pour remplacer la semaine de travail conventionnelle de 9 h à 5 h du lundi au vendredi permettent de promouvoir le navettage durable (et l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie personnelle) dans les établissements de travail :

- *Les horaires de travail variables* permettent aux navetteurs qui utilisent les transports en commun de profiter des services les plus rapides et les plus pratiques; ces horaires permettent également, aux covoitureurs potentiels, de tenir compte des travailleurs qui ont des horaires légèrement différents dans leur recherche de partenaires pour le covoiturage. Ces horaires permettent aussi aux navetteurs actifs de se déplacer au moins dans un sens le jour, soit le matin ou l'après-midi, en hiver.
- *Les horaires de travail comprimés* permettent aux employés de comprimer leurs heures de travail en quelques jours (par exemple en quatre jours au lieu de cinq ou en neuf jours au lieu de dix), de sorte qu'ils n'ont plus à se déplacer certains jours. Pour les employés, ces horaires comprimés peuvent favoriser l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie personnelle et apporter une certaine souplesse pour les rendez-vous. Pour les employeurs, cette solution permet d'étendre les horaires des services et de réduire la demande de places de stationnement si les employés étalent leurs journées d'absence.
- *Le télétravail* est répandu dans de nombreux établissements de travail. Il permet de réduire le navettage et de réaliser des économies de coûts importantes grâce au partage des locaux de travail. Les initiatives de télétravail, auxquelles participent de nombreux intervenants, peuvent susciter, dans les entreprises, autant d'opposition que d'adhésion. Il est utile de consulter, d'informer et de former le personnel.

Options de déplacement pour les entreprises locales. Pour les travailleurs qui préfèrent ne pas prendre la voiture pour se rendre au travail, il y a souvent un obstacle lorsque l'employeur les oblige à prendre leur voiture pour pouvoir faire des déplacements professionnels dans la journée. En offrant aux employés des solutions de rechange pratiques pour remplacer la

voiture particulière pour les déplacements professionnels locaux pendant la journée, la marche, le cyclisme, les transports en commun ou le covoiturage deviennent des moyens de navettage plus pratiques.

- *Marche et cyclisme* — Le transport actif peut constituer un moyen pratique et agréable de faire de courts déplacements professionnels. Il peut aussi réduire les frais de l'employeur, même s'il faut parfois consacrer plus de temps aux déplacements. Offrir un parc de bicyclettes en partage et rembourser les cyclistes pour les frais de kilométrage parcouru constituent des moyens abordables de valider leur choix.
- *Transports en commun* — Les transports en commun sont parfois pratiques et abordables par rapport à la voiture. Les employés peuvent s'échanger les cartes PRESTO d'OC Transpo et les recharger automatiquement; cette carte devient l'outil idéal qui permet d'utiliser les transports en commun dans la journée.
- *Covoiturage* — Quand plusieurs employés participent à la même réunion ou manifestation hors des lieux, on peut leur rappeler qu'ils peuvent faire du covoiturage dans la mesure du possible.
- *Taxis ou services de transport sur appel* — Les taxis et les services de transport sur rappel permettent d'éliminer les frais de stationnement, de gagner du temps et d'éliminer les risques de responsabilité en cas de collision. Les bons de taxi éliminent les transactions au comptant et réduisent la paperasse.
 - *Parcs automobiles ou autopartage* — Les parcs automobiles sont parfois économiques lorsque les déplacements sont très nombreux, alors que l'autopartage est une excellente solution pour les déplacements moins fréquents.
 - *Navettage interbureaux* — Les employeurs qui ont différents établissements de travail dans la région peuvent faire appel à un service de navettage pour les déplacements de leurs employés, comme ils le font pour leur courrier interne ou leurs fournitures.
 - *Vidéoconférences* — Grâce aux nouvelles technologies, on peut rester dans les bureaux pour tenir électroniquement les réunions, ce qui est plus viable, abordable et productif que jamais.

Mesures d'incitation offertes aux navetteurs. Les mesures d'incitation financières placent tous les intéressés sur un pied d'égalité et permettent de promouvoir le navettage en faisant appel à des modes de transport durables. L'une de ces mesures d'incitation consiste à offrir à tous les employés, à titre d'avantage imposable, une « indemnité de navettage »; les employés qui décident de prendre leur voiture pourraient alors devoir payer des frais de stationnement, alors que les autres employés pourraient se servir de leur indemnité pour payer leurs droits de passage dans les transports en commun ou leur équipement de cycliste, ou encore dépenser cette indemnité ou l'épargner. (Il faut noter qu'aux États-Unis, cette pratique est populaire, puisque les indemnités de navettage ne sont pas imposables à concurrence d'une certaine limite.) Ou encore, grâce à une indemnité de navettage mensuelle pour les employés qui n'ont pas de voiture, on peut encourager les automobilistes à choisir un mode de navettage différent. Une autre mesure d'incitation pratique pour les navetteurs actifs ou les usagers des transports en commun consiste à leur offrir, pour les « jours de mauvais temps », des laissez-passer de stationnement à prix réduit pour quelques jours par mois.

Commodités sur le site. Dans les aménagements qui offrent des services visant à limiter l'obligation, pour les employés, de prendre leur voiture pendant leurs déplacements de

navettage (par exemple, pour déposer des vêtements chez le nettoyeur) ou durant leur journée de travail (par exemple, pour acheter leur repas), on peut permettre aux employés de prendre la décision de navettage qui donne normalement les meilleurs résultats dans leur cas.

Liste de vérification des mesures de GDT

Aménagements non résidentiels (aménagements pour les bureaux, les institutions, les commerces de détail ou les industries)

Légende	
DE BASE	Cette mesure est généralement viable et efficace et apporterait, dans la plupart des cas, des avantages pour l'aménagement et ses 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.
★	Cette mesure est l'un des outils les plus efficaces à utiliser pour encourager le recours aux modes de transport durables.

Mesures de GDT : aménagements non résidentiels		Cocher les mesures proposées et les décrire
1. GESTION DU PROGRAMME DE GDT		
1.1 Coordonnateur de programme		
DE BASE	★	1.1.1 Désigner un coordonnateur interne ou faire appel à un coordonnateur externe dans le cadre d'un contrat <input type="checkbox"/>
1.2 Enquêtes sur les déplacements		
MIEUX		1.2.1 Mener des sondages périodiques pour connaître les comportements, les opinions, les difficultés et les solutions se rapportant aux déplacements et pour suivre les progrès accomplis <input type="checkbox"/>
2. MARCHE ET CYCLISME		
2.1 Information sur les pistes et les destinations pour les piétons et les cyclistes		
DE BASE		2.1.1 Afficher, dans les entrées principales des immeubles, les cartes locales indiquant les parcours accessibles pour ceux qui se rendent au travail à pied ou à bicyclette et les principales destinations <input type="checkbox"/>
2.2 Formation sur les techniques de cyclisme		
<i>Déplacements des navetteurs</i>		
MIEUX	★	2.2.1 Offrir sur place des cours de cyclisme pour les navetteurs ou financer les cours offerts hors des lieux <input type="checkbox"/>
2.3 Service de stationnement pour les cyclistes		
<i>Déplacements des visiteurs</i>		
MIEUX		2.3.1 Offrir un service de stationnement de bicyclettes pendant les manifestations publiques lorsque la <input type="checkbox"/>

Mesures de GDT : aménagements non résidentiels		Cocher les mesures proposées et les décrire
	demande est supérieure à l'offre fixe (par exemple, pour les festivals, les concerts et les matches)	
3. TRANSPORTS EN COMMUN		
3.1 Information sur les transports en commun		
DE BASE	3.1.1 Afficher, dans les entrées des immeubles, les horaires et cartes des circuits de transport en commun pertinents	<input type="checkbox"/>
DE BASE	3.1.2 Prévoir des liens en ligne donnant accès à l'information d'OC Transpo et de la STO	<input type="checkbox"/>
MIEUX	3.1.3 Afficher en temps réel l'information sur les heures d'arrivée dans les entrées des immeubles	<input type="checkbox"/>
3.2 Mesures d'incitation tarifaires pour promouvoir les transports en commun		
<i>Déplacements des navetteurs</i>		
MIEUX	3.2.1 Offrir des cartes PRESTO préchargées pour encourager les navetteurs à utiliser les transports en commun	<input type="checkbox"/>
MIEUX	★ 3.2.2 Financer ou rembourser les laissez-passer mensuels de transport en commun achetés par les employés	<input type="checkbox"/>
<i>Déplacements des visiteurs</i>		
MIEUX	3.2.3 Prendre des dispositions pour intégrer les droits de passage des transports en commun dans la même journée dans le prix des billets (par exemple, pour les festivals, les concerts et les matches)	<input type="checkbox"/>
3.3 Service amélioré de transport en commun		
<i>Déplacements des navetteurs</i>		
MIEUX	3.3.1 S'entendre avec OC Transpo pour offrir des services améliorés de transport en commun (par exemple pour les changements de quart de travail et les fins de semaine)	<input type="checkbox"/>
<i>Déplacements des visiteurs</i>		
MIEUX	3.3.2 S'entendre avec OC Transpo pour offrir des services améliorés de transport en commun (par exemple, pour les festivals, les concerts et les matches)	<input type="checkbox"/>
3.4 Service de transport en commun des particuliers		
<i>Déplacements des navetteurs</i>		
MIEUX	3.4.1 Prévoir un service de navettage lorsqu'OC Transpo ne peut pas offrir un service dont la qualité ou la capacité est suffisante pour répondre à la demande (par exemple, pour les changements de quarts et les fins de semaine)	<input type="checkbox"/>
<i>Déplacements des visiteurs</i>		
MIEUX	3.4.2 Prévoir un service de navettage lorsqu'OC Transpo ne peut pas offrir un service dont la qualité ou la capacité est suffisante pour répondre à la demande	<input type="checkbox"/>

Mesures de GDT : aménagements non résidentiels		Cocher les mesures proposées et les décrire
	(par exemple, pour les festivals, les concerts et les matchs)	
4. COVOITURAGE		
4.1 Service de mise en relation de covoitureurs		
<i>Déplacements des navetteurs</i>		
DE BASE ★	4.1.1 Prévoir un portail consacré à la mise en relation des covoitureurs (OttawaRideMatch.com)	<input type="checkbox"/>
4.2 Mesures d'incitation tarifaires pour promouvoir le stationnement en covoiturage		
<i>Déplacements des navetteurs</i>		
MIEUX	4.2.1 Offrir des rabais sur les frais de stationnement pour les groupes de covoitureurs inscrits	<input type="checkbox"/>
4.3 Service de covoiturage en fourgonnette		
<i>Déplacements des navetteurs</i>		
MIEUX	4.3.1 Prévoir un service de covoiturage en fourgonnette pour les navetteurs qui parcourent de longs trajets	<input type="checkbox"/>
5. AUTOPARTAGE ET BICYCLETTES EN LIBRE-SERVICE		
5.1 Stations et abonnements pour le libre-service des bicyclettes		
MIEUX	5.1.1 S'entendre avec un fournisseur pour installer sur les lieux une station de libre-service de bicyclettes à l'intention des navetteurs et des visiteurs	<input type="checkbox"/>
<i>Déplacements des navetteurs</i>		
MIEUX	5.1.2 Offrir aux employés des abonnements au libre-service de bicyclettes pour les déplacements professionnels locaux	<input type="checkbox"/>
5.2 Véhicules et abonnements pour l'autopartage		
<i>Déplacements des navetteurs</i>		
MIEUX	5.2.1 S'entendre avec un fournisseur pour installer sur les lieux des véhicules d'autopartage et en promouvoir l'utilisation auprès des locataires	<input type="checkbox"/>
MIEUX	5.2.2 Offrir aux employés des abonnements à des services d'autopartage pour les déplacements professionnels locaux	<input type="checkbox"/>
6. STATIONNEMENT		
6.1 Stationnement tarifé		
<i>Déplacements des navetteurs</i>		
DE BASE ★	6.1.1 Compter des frais pour le stationnement de longue durée (à la journée, à la semaine ou au mois)	<input type="checkbox"/>
DE BASE	6.1.2 Indiquer distinctement les frais de stationnement et les tarifs de location dans les établissements comptant plusieurs locataires	<input type="checkbox"/>
<i>Déplacements des visiteurs</i>		
MIEUX	6.1.3 Compter des frais pour le stationnement de courte durée (à l'heure)	<input type="checkbox"/>

Mesures de GDT : aménagements non résidentiels		Cocher les mesures proposées et les décrire
7. MARKETING ET COMMUNICATION DE LA GDT		
7.1 Information sur les déplacements multimodaux		
<i>Déplacements des navetteurs</i>		
DE BASE ★	7.1.1	Offrir un dossier d'information sur les options de déplacement multimodales aux employés et aux étudiants nouveaux ou qui déménagent <input type="checkbox"/>
<i>Déplacements des visiteurs</i>		
MIEUX ★	7.1.2	Reproduire l'information sur les options de déplacement multimodales dans les invitations ou les publicités destinées à attirer les visiteurs ou les clients (par exemple, pour les festivals, les concerts et les matchs) <input type="checkbox"/>
7.2 Planification personnalisée des déplacements		
<i>Déplacements des navetteurs</i>		
MIEUX ★	7.2.1	Offrir aux employés nouveaux ou qui déménagent un service personnalisé de planification des déplacements <input type="checkbox"/>
7.3 Promotions		
<i>Déplacements des navetteurs</i>		
MIEUX	7.3.1	Prévoir des promotions et des mesures d'incitation pour continuer à sensibiliser les employés, pour leur permettre de mieux comprendre les modes durables de transport et pour les encourager à en faire l'essai <input type="checkbox"/>
8. AUTRES MESURES D'INCITATION ET COMMODITÉS		
8.1 Raccourci d'urgence à la maison		
<i>Déplacements des navetteurs</i>		
MIEUX ★	8.1.1	Offrir, aux navetteurs qui ne prennent pas leur voiture, un service de raccourci à la maison dans les cas d'urgence <input type="checkbox"/>
8.2 Régimes de travail non conventionnels		
<i>Déplacements des navetteurs</i>		
DE BASE ★	8.2.1	Encourager les horaires de travail variables <input type="checkbox"/>
MIEUX	8.2.2	Encourager les semaines de travail comprimées <input type="checkbox"/>
MIEUX ★	8.2.3	Encourager le télétravail <input type="checkbox"/>
8.3 Options de déplacement pour les entreprises locales		
<i>Déplacements des navetteurs</i>		
DE BASE ★	8.3.1	Offrir, pour les déplacements professionnels locaux, des options grâce auxquelles les employés doivent rarement prendre leur voiture pour se rendre au travail <input type="checkbox"/>

Mesures de GDT : aménagements non résidentiels		Cocher les mesures proposées et les décrire
8.4 Mesures d'incitation offertes aux navetteurs		
<i>Déplacements des navetteurs</i>		
MIEUX	8.4.1 Offrir aux employés une indemnité de navettage imposable, leur laissant le choix du mode de transport	<input type="checkbox"/>
8.5 Commodités sur le site		
<i>Déplacements des navetteurs</i>		
MIEUX	8.5.1 Offrir sur place des commodités et des services pour réduire le plus possible les courses que font les employés en milieu de journée ou de parcours	<input type="checkbox"/>

Liste de vérification des mesures de GDT

Aménagements résidentiels (immeubles de logements multifamiliaux ou en copropriété ou lotissements)

Légende	
DE BASE	Cette mesure est généralement viable et efficace et apporterait, dans la plupart des cas, des avantages pour l'aménagement et ses 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.
★	Cette mesure est l'un des outils les plus efficaces à utiliser pour encourager le recours aux modes de transport durables.

Mesures de GDT : aménagements résidentiels		Cocher les mesures proposées et les décrire
1. GESTION DU PROGRAMME DE GDT		
1.1 Coordonnateur de programme		
DE BASE	★ 1.1.1 Désigner un coordonnateur interne ou faire appel à un coordonnateur externe dans le cadre d'un contrat	<input type="checkbox"/>
1.2 Enquêtes sur les déplacements		
MIEUX	1.2.1 Mener des sondages périodiques pour connaître les comportements, les opinions, les difficultés et les solutions se rapportant aux déplacements et pour suivre les progrès accomplis	<input type="checkbox"/>
2. MARCHE ET CYCLISME		
2.1 Information sur les pistes et les destinations pour les piétons et les cyclistes		
DE BASE	2.1.1 Afficher, dans les entrées principales des immeubles, les cartes locales indiquant les parcours accessibles pour ceux qui se rendent au travail à pied ou à bicyclette et les principales destinations (<i>immeubles de logements multifamiliaux et en copropriété</i>)	<input type="checkbox"/>
2.2 Formation sur les techniques de cyclisme		
MIEUX	2.2.1 Offrir sur place des cours de cyclisme pour les résidents ou financer les cours offerts hors des lieux	<input type="checkbox"/>

Mesures de GDT : aménagements résidentiels		Cocher les mesures proposées et les décrire
3. TRANSPORTS EN COMMUN		
3.1 Information sur les transports en commun		
DE BASE	3.1.1 Afficher, dans les entrées des immeubles, les horaires et cartes des circuits de transport en commun pertinents (<i>immeubles de logements multifamiliaux et en copropriété</i>)	<input type="checkbox"/>
MIEUX	3.1.2 Afficher en temps réel l'information sur les heures d'arrivée dans les entrées des immeubles (<i>immeubles de logements multifamiliaux et en copropriété</i>)	<input type="checkbox"/>
3.2 Mesures d'incitation tarifaires pour promouvoir les transports en commun		
DE BASE	★ 3.2.1 Offrir des cartes PRESTO préchargées pour encourager les navetteurs à utiliser les transports en commun (<i>immeubles de logements multifamiliaux et en copropriété</i>)	<input type="checkbox"/>
MIEUX	3.2.2 Offrir, pendant au moins un an, des laissez-passer mensuels gratuits de transport en commun aux employés qui achètent une résidence ou qui y emménagent	<input type="checkbox"/>
3.3 Service amélioré de transport en commun		
MIEUX	★ 3.3.1 S'entendre avec OC Transpo pour offrir dès le début des services de transport en commun jusqu'à ce que les services permanents soient justifiés par les niveaux d'occupation de l'immeuble (<i>lotissement</i>)	<input type="checkbox"/>
3.4 Service de transport en commun des particuliers		
MIEUX	3.4.1 Offrir un service de navettage pour les résidences de personnes âgées ou les collectivités modernes (par exemple, les courses programmées dans les galeries marchandes ou les supermarchés)	<input type="checkbox"/>
4. AUTOPARTAGE ET BICYCLETTES EN LIBRE-SERVICE		
4.1 Stations et abonnements pour le libre-service des bicyclettes		
MIEUX	4.1.1 S'entendre avec un fournisseur pour installer sur les lieux une station de libre-service de bicyclettes (<i>immeubles de logements multifamiliaux</i>)	<input type="checkbox"/>
MIEUX	4.1.2 Offrir aux résidents des abonnements au libre-service de bicyclettes, gratuitement ou en les finançant (<i>immeubles de logements multifamiliaux</i>)	<input type="checkbox"/>
4.2 Véhicules et abonnements pour l'autopartage		
MIEUX	4.2.1 S'entendre avec un fournisseur pour installer sur les lieux des véhicules d'autopartage et en promouvoir l'utilisation auprès des résidents	<input type="checkbox"/>

Mesures de GDT : aménagements résidentiels		Cocher les mesures proposées et les décrire
MIEUX	4.2.2 Offrir aux résidents des abonnements à l'autopartage, gratuitement ou en les finançant	<input type="checkbox"/>
5. STATIONNEMENT		
5.1 Stationnement tarifé		
DE BASE	★ 5.1.1 Indiquer distinctement les frais de stationnement et le prix d'achat (<i>immeubles en copropriété</i>)	<input type="checkbox"/>
DE BASE	★ 5.1.2 Indiquer distinctement les frais de stationnement et les loyers mensuels (<i>immeubles de logements multifamiliaux</i>)	<input type="checkbox"/>
6. MARKETING ET COMMUNICATION DE LA GDT		
6.1 Information sur les déplacements multimodaux		
DE BASE	★ 6.1.1 Offrir aux nouveaux résidents un dossier d'information sur les options de déplacement multimodales	<input type="checkbox"/>
6.2 Planification personnalisée des déplacements		
MIEUX	★ 6.2.1 Offrir aux nouveaux résidents un service personnalisé de planification des déplacements	<input type="checkbox"/>