Lignes directrices en matière d'aménagement du territoire à l'appui du transport durable

Aperçu

Les réseaux de transport urbain et l'aménagement du territoire sont très liés. La création de réseaux de transport plus durables nécessitera une collaboration plus étroite avec les promoteurs des nouveaux projets d'aménagement du territoire. Plusieurs défis devront toutefois être relevés, en termes de conventions, de politiques et règlements incohérents et d'opposition de la part du public.

Les lignes directrices pourront constituer un outil utile pour surmonter ces défis et pour aider à ce qu'un meilleur aménagement du territoire devienne une réalité. La présente étude de cas renferme quelques exemples au Canada de lignes directrices en matière d'aménagement du territoire qui appuient le transport durable :

- un guide de planification de l'aménagement du territoire favorable au transport en commun;
- une norme municipale en matière de développement écologique pour les édifices;
- des mesures de rendement pour les nouveaux aménagements;
- des lignes directrices pour un aménagement qui favorise le transport en commun;
- des règlements municipaux visant à prévoir des espaces pour garer les vélos et des commodités en bout de pistes pour les cyclistes;
- des lignes directrices pour la conception des sites de manière à appuyer le transport durable;
- des lignes directrices pour la planification d'environnements adaptés aux enfants.

Il s'agit d'exemples provenant de collectivités de l'Ontario, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, ainsi que d'organisations non gouvernementales qui s'intéressent au transport durable.

Ressources

- Consultez les références dans l'ensemble du document.

Études de cas connexes dans cette série

- *Southeast False Creek Transportation Study: Sustainable Transportation for a Sustainable Community*
- *Village de la Gare : projet domiciliaire axé sur le transport en commun*

Introduction

Aménagement du territoire et transport durable

Il est impossible de séparer la quête du développement durable de la nécessité d'accroître des formes d'aménagement qui l'appuient davantage. La manière d'aménager le territoire urbain — soit sa forme, sa structure et sa conception — risque d'avoir une grande influence sur la demande et l'offre de services de transport.

L'aménagement du territoire en milieu urbain permet d'avoir une bonne idée du nombre de déplacements dans ce milieu — soit le nombre de trajets (que ce soit pour le travail, l'école ou à des fins personnelles) ainsi que leur durée. En rapprochant les points d'origine et de destination, la planification intelligente de l'aménagement du territoire contribue à raccourcir les déplacements individuels et permet aux personnes d'un quartier de combiner leurs déplacements pour régler plusieurs affaires en une seule sortie.

L'aménagement du territoire influence également les décisions des résidants en termes de mode de transport — c'est-à-dire s'ils doivent choisir leur voiture, le transport en commun, le vélo ou la marche. La conception de chaque site, la proximité et la densité des terrains adjacents, l'aménagement des rues, la qualité des liens aux installations de transport, et la quantité et la disposition des stationnements sont tous des éléments qui définissent l'attractivité des différents modes de transport.

L'aménagement est une composante déterminante de la capacité à fournir un service de transport en commun efficace et efficient. Un service de transport en commun de qualité est très dispendieux à offrir dans les collectivités à faible densité, et il est moins susceptible d'être autofinancé par le biais des tarifs perçus des usagers. Des réseaux routiers directs et bien reliés favorisent des routes de transport en commun efficaces, et des réseaux pour piétons bien établis aident les navetteurs à se rendre à destination et à en revenir en un minimum de temps et d'efforts.

Défis actuels

Connaître la forme d'aménagement du territoire qui appuie le transport durable ne constitue qu'une partie de la solution, et c'est habituellement plus facile que de traduire cette connaissance dans la réalité. Plusieurs facteurs empêchent que les zones urbaines du Canada puissent servir de modèles d'aménagement progressif.

Un de ces défis réside tout simplement dans les conventions. Des pratiques en matière de financement et de marketing ont été adoptées par l'industrie de l'aménagement du territoire au fil des décennies, et il faudra bien du temps pour changer les attitudes et les attentes des banques, des constructeurs d'habitations et des consommateurs.

Bien sûr, le développement est une activité très réglementée et les provinces et municipalités ont le pouvoir d'imposer des changements. Mais pour le faire de façon efficace, cela demande une certaine cohérence entre les lois provinciales, les plans d'aménagement des ville et des quartiers, les règlements de zonage, l'élaboration de processus d'approbation, et les décisions des représentants élus. Compte tenu du grand nombre de points de vue et des intérêts des organismes et individus concernés, il est extrêmement difficile de réaliser des changements cohérents.

L'opinion du public peut également présenter un autre défi, principalement en ce qui a trait aux initiatives d'aménagement qui remettent en question le statu quo dans certains quartiers déjà établis (telles que des tactiques de densification comme les projets de construction de maisons intercalaires et l'élargissement du zonage). Bien que certaines propositions d'aménagement favorables au transport durable soient approuvées, d'autres pourraient être atténuées ou même abandonnées en raison de préoccupations manifestées par le public. Le temps et les dépenses nécessaires pour discuter avec les groupes communautaires et les propriétaires fonciers de terrains adjacents dissuadent plusieurs constructeurs « de sortir des sentiers battus » dans le domaine des possibilités de réaménagement urbain.

Lignes directrices : Un mécanisme pour appuyer l'innovation

De façon générale, il est difficile de prédire la réussite de projets d'aménagement conceptuel du territoire sous forme d'approche progressive. Les principaux intervenants sont souvent peu enclins à prendre des risques, ce qui accroît la probabilité que les conventions prévaudront en toute situation. Il existe toutefois des façons de rendre les intervenants réceptifs à l'innovation. Au nombre des mesures susceptibles d'élargir leur perspective et de pallier leur manque de confiance, citons la diffusion de conseils, la validation et de meilleurs outils de prise de décisions.

Les lignes directrices en ce qui concerne l'aménagement du territoire sont un outil particulièrement utile à cet égard. Elles peuvent certainement présenter sous un jour favorable les avantages de l'aménagement progressif, tenir compte des leçons valables tirées d'expériences vécues, identifier des questions potentielles et proposer des moyens d'y faire face avec efficacité.

Les lignes directrices en ce qui concerne l'aménagement du territoire et qui appuient le transport durable ont été élaborées par les gouvernements provinciaux et les administrations municipales ainsi que par des organisations non gouvernementales qui ont examiné la question sous différents angles. La présente étude de cas renferme plusieurs exemples significatifs :

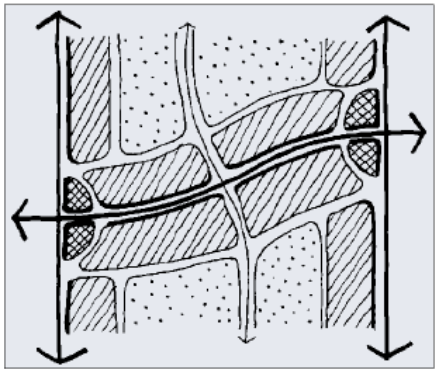
- les lignes directrices de la province d'Ontario sur la planification de l'aménagement du territoire pour favoriser le transport en commun;
- la norme pour le développement écologique de la ville de Toronto;
- les mesures de rendement pour les nouveaux développements de la ville de Markham;
- les lignes directrices de la ville de Calgary pour l'aménagement axé sur le transport en commun;
- les règlements municipaux prévoyant des espaces pour garer les vélos et des commodités en bout de pistes pour les cyclistes à Vancouver;
- les lignes directrices pour l'aménagement du territoire publiées par l'Institut canadien de l'ingénierie des transports;
- les lignes directrices pour la planification d'un transport convivial pour les enfants du Centre pour un transport durable.

Lignes directrices sur la planification de l'aménagement du territoire pour favoriser le transport en commun de l'Ontario

Dans *Transit-Supportive Land Use Planning Guidelines (Lignes directrices sur la planification de l'aménagement du territoire pour favoriser le transport en commun)* (1992), la province d'Ontario a décidé de démontrer la façon dont il est possible de

rendre le transport en commun plus accessible dans le cadre de l'aménagement et du réaménagement urbain. Les lignes directrices découlent d'un examen effectué à l'échelle internationale de la planification de l'aménagement du territoire favorable au transport en commun ainsi que des pratiques en matière d'urbanisme, et de consultations menées auprès de plusieurs intervenants du milieu du transport en commun et de l'aménagement du territoire dont des urbanistes, des fournisseurs de services de transport en commun, des municipalités, des promoteurs immobiliers, des constructeurs de bâtiments et des environnementalistes. Le document a connu un certain succès depuis sa parution il y a 15 ans.

Les lignes directrices cernent des tendances en matière d'aménagement qui peuvent rendre plus attrayants et efficaces des services de qualité, et qui peuvent s'appliquer tout aussi bien à de nouveaux projets d'aménagement qu'à des projets de réaménagement dans des zones bâties. Il s'agit de suggestions dont les municipalités peuvent tenir compte à leur discrétion, plutôt que d'énoncés de politique officiels de la province.



Province d'Ontario

Les trois principaux chapitres du document traitent :

- des pratiques, tendances et politiques relatives à l'aménagement du territoire;
- des particularités techniques des routes, des commodités pour piétons et des édifices;
- des processus et incitatifs concernant l'aménagement du territoire.

Dans le cadre de ces principaux sujets, les thèmes récurrents sont :

- la structure, la densité, la mixité, l'emplacement et le choix du moment;
- l'accessibilité aux commodités pour piétons, la sécurité, l'entretien et l'esthétique;
- le tracé, la conception et les particularités;
- des routes pour donner la priorité aux véhicules de transport en commun;
- des incitatifs pour permettre le changement de mode de transport dont des politiques en matière de stationnement et de prix;
- des améliorations au processus de planification, y compris l'étude de plans officiels et secondaires, de règlements de zonage ainsi que des examens des plans des sites ou lotissements.

Le présent document identifie l'applicabilité de chaque ligne directrice à des collectivités de différentes tailles, et à différents niveaux de planification (au niveau régional, local, du voisinage ou du site).

Pour obtenir plus d'information :

- *www.mah.gov.on.ca/userfiles/HTML/nts_1_3173_1.html*

Toronto élabore une norme pour le développement écologique

En janvier 2007, la ville de Toronto a fixé de nouveaux seuils minimums en matière de performance environnementale relativement aux conceptions de sites et d'édifices avec la publication *The Toronto Green Development Standard (Norme pour le développement écologique de Toronto).*

Cette norme reconnaît le rôle de chaque édifice et de chaque site dans l'amélioration de la qualité de l'environnement par leurs répercussions sur la qualité de l'air et le changement climatique, la consommation d'énergie, la santé économique et sociale, les écosystèmes, la qualité de l'eau et la production de déchets solides. Elle intègre les lignes directrices et les objectifs actuels de la ville de Toronto aux normes des systèmes de cotation privés comme Leadership in Energy and Environmental Design (LEED). Elle intègre également les conclusions d'un examen international des initiatives en matière d'aménagement écologique dans 100 villes et régions de cinq continents (*Norme de développement écologique Phase 1*, 2006).

La Norme de développement écologique porte sur deux catégories d'aménagement :

- les bâtiments résidentiels de faible hauteur;
- les immeubles de moyenne à grande hauteur, ainsi que les édifices industriels et institutionnels.

Pour chaque catégorie, des graphiques illustrent les principales particularités de l'aménagement. Une nouvelle norme est définie pour chaque particularité ainsi que pour toutes lignes directrices ou normes actuelles, normes semblables utilisées par d'autres systèmes de cotation, et la mise en œuvre éventuelle de stratégies. Les particularités de l'aménagement lié au transport dont il est question sont :

- l'infrastructure pour les automobilistes — un nombre minimum d'espaces de stationnement, des stratégies de partage de terrains de stationnement, et le stationnement

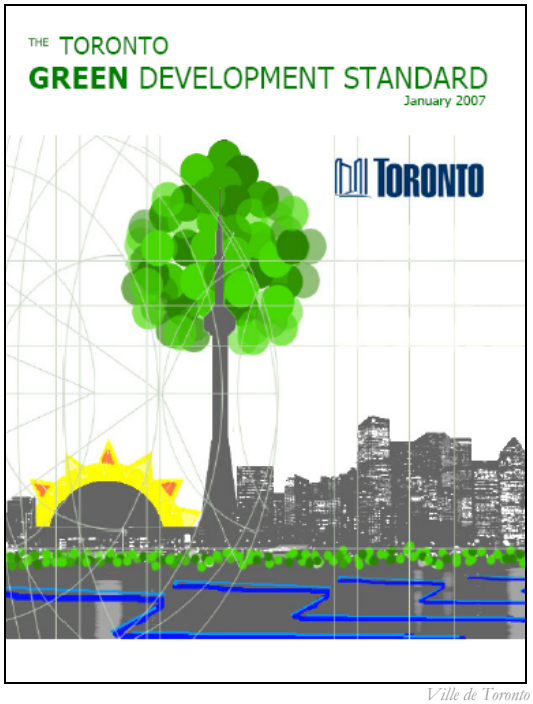
préférentiel pour les voitures servant au covoiturage et les véhicules à émissions ultra faibles;

- l'infrastructure pour les cyclistes — des espaces pour garer les vélos à court terme, des espaces pour ranger les vélos à long terme, ainsi que des douches et des vestiaires;
- l'infrastructure pour les piétons — la protection contre le soleil et la météo, l'intégration de routes piétonnières, le nivelage et le traitement des surfaces, la signalisation, l'éclairage et la séparation des voies carrossables et des installations d'entrée ou d'extraction d'air;
- l'accessibilité au transport en commun — l'intégration des installations de transport en commun, la proximité aux services de transport en commun.

La ville a préparé des listes de vérification pour évaluer les demandes d'aménagement par rapport à la Norme de développement écologique. Elle a l'intention d'appliquer cette norme dans le cadre des opérations internes lorsqu'il sera possible de le faire à court terme, et de l'appliquer par la suite de façon cohérente. D'autres consultations se tiennent avec le public et les intervenants afin d'analyser les coûts et les avantages de l'application de cette norme à différents types d'édifices et d'évaluer la possibilité de légiférer pour appliquer la norme aux développements privés.

Pour obtenir plus d'information :

- *www.toronto.ca/environment/greendevelopment.htm*



Ville de Toronto

Markham définit des mesures de rendement pour les nouveaux aménagements

La ville de Markham, dans la région de York à la frontière nord de la ville de Toronto, procède à l'aménagement d'un nouveau centre-ville sur des terrains vacants. La vision publique pour Markham Centre est le reflet d'un « nouvel urbanisme » qui entrevoit l'aménagement mixte du territoire à des fins résidentielles, commerciales et industrielles de manière à appuyer le transport en commun et la marche.

Dans le but d'orienter les nouveaux aménagements et d'assurer le soutien de la vision globale pour le centre-ville, Markham a préparé un document sur les mesures de rendement. Ce document a été adopté formellement comme faisant partie du plan officiel de la ville en 2003 et présente une liste de vérification qui permet aux promoteurs immobiliers, aux fonctionnaires municipaux et aux membres de la collectivité de mesurer la pertinence des propositions d'aménagement. En produisant le document sur les mesures de rendement, les intentions de Markham étaient de mettre au défi les promoteurs immobiliers de présenter de meilleures solutions, en plus de surveiller les progrès réalisés par rapport aux principaux objectifs en matière de durabilité.

Les grands thèmes du document sur les mesures de rendement sont le transport, la densité de construction, les espaces ouverts, l'infrastructure écologique et les espaces verts. Pour chaque thème, il y a une « carte de pointage » comportant plusieurs sections — par exemple, la carte de pointage pour le transport regroupe des sections sur les routes, le transport en commun, le cyclisme, la marche et la gestion de la demande de transport (GDT). Chaque section possède une liste de vérification de particularités de soutien, et un petit nombre d'indicateurs clés de performance devant être cotés or, argent ou bronze pour la proposition d'aménagement faisant l'objet de l'évaluation.

Les fonctionnaires municipaux se servent de ces listes de vérification pour procéder à une première évaluation de chaque demande d'aménagement du territoire, puis d'y appliquer les indicateurs de rendement. Ensuite, un groupe consultatif de citoyens examine la demande et assiste à un exposé du promoteur immobilier, à qui il est demandé de modifier sa proposition suite à la rétroaction reçue. Lorsque la demande révisée a fait l'objet d'un second examen par le groupe consultatif, une réunion publique est organisée et le rapport des fonctionnaires est remis à un comité de représentants élus aux fins d'approbation.

Le document sur les mesures de rendement pour Markham Centre doit être un document évolutif qu'il est possible de modifier au fil du temps afin d'y intégrer de nouvelles technologies et pratiques, et de tenir compte des

changements dans les priorités ou objectifs de la collectivité.

Ville de Markham

Pour obtenir plus d'information :

- *www.markham.ca/markham/channels/markhamcentre/AboutMarkham_Site/perform.asp*

Calgary oriente le développement axé sur le transport en commun

Le développement axé sur le transport en commun comprend des aménagements mixtes du territoire dans un environnement favorable aux piétons à distance de marche d'excellents services de transport en commun.

Après que les politiques de planification de haut niveau n'aient pas réussi à permettre de réaliser un développement axé sur le transport en commun à proximité des principales stations du train léger sur rail, la ville de Calgary a entrepris d'élaborer des lignes directrices régissant le type de développement souhaité. Au début de 2004, le document *Transit Oriented Development – Best Practices Handbook (Développement axé sur le transport en commun – Guide des meilleures pratiques)* a présenté une analyse des meilleures pratiques en termes de développement axé sur le transport en commun en Amérique du Nord et proposé 11 outils clés de mise en œuvre comme l'élimination des obstacles en matière de procédures, l'appui de la collectivité, l'élaboration de plans adaptés pour chaque station, l'optimisation des terres publiques autour des stations, ainsi que la garantie de financement et d'incitatifs.

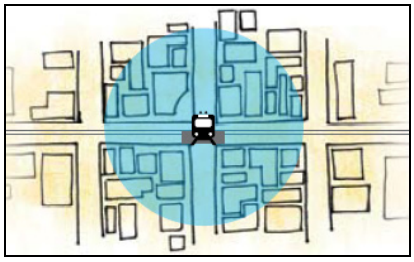
À la fin de 2004, la ville a approuvé ses *Transit Oriented Developement Policy Guidelines (Lignes directrices sur la politique de développement axé sur le transport en commun)* qui visent à donner forme à l'aménagement du territoire à proximité des stations de transport en commun rapide actuelles ou futures. Six objectifs doivent être atteints en matière de planification dans le cadre de projets d'aménagement dans les zones désignées, soit :

- assurer l'aménagement du territoire axé sur le transport en commun;
- accroître la densité;
- créer une conception axée sur les piétons;
- faire des environs de chaque station une « place »;
- gérer le stationnement, la circulation des autobus et des véhicules;
- planifier en tenant compte du contexte en collaboration avec les collectivités locales.

Dans le cas de chacun de ces objectifs de planification, quelques lignes directrices en matière de conception identifient des options de développement axé sur le transport en commun à proximité de différents types de stations. Les objectifs et les lignes directrices visent à aider les promoteurs immobiliers, les fonctionnaires et les résidants à améliorer les processus et les demandes concernant la planification — allant des plans d'aménagement du territoire aux demandes relatives aux lotissements et aux permis pour chaque projet d'aménagement.

Depuis leur approbation, les lignes directrices ont servi à l'élaboration de propositions spécifiques concernant des développements axés sur le transport en commun. Elles ont aussi aidé à sensibiliser les représentants élus et les promoteurs à propos de certaines exigences de la ville en matière de développement axé sur le transport en commun, notamment pour les grands projets de lotissement « espaces verts ».

Pour obtenir plus d'information : www.calgary.ca/TODplanning



Ville de Calgary

Exigences de Vancouver en matière de commodités en bout de pistes pour les cyclistes

Les règlements municipaux sur l'aménagement du territoire de la ville de Vancouver exigent que certains types de nouveaux développements prévoient des espaces pour garer les vélos, ainsi que des douches et des vestiaires pour les cyclistes. Les règlements municipaux permettent de donner forme à l'aménagement de façon plus efficace que les lignes directrices parce qu'il s'agit de documents judiriques et que la conformité à ces documents est très élevée.

La section 6 du règlement sur le stationnement N° 6059 de la ville de Vancouver précise les exigences en matière

d'espaces pour garer les vélos à court terme (pour visiteurs) et à long terme (pour locataires) dans :

- les unités résidentielles, y compris les habitations pour personnes âgées;
- les établissements de santé, d'enseignement public et religieux;
- les installations culturelles, récréatives et sportives;
- les aménagements commerciaux (p. ex., bureaux, services, points de vente au détail, industries).

Le règlement définit également les particularités relatives à l'emplacement, à la taille, à la sécurité et à l'accès aux espaces pour garer les vélos. Les espaces pour le long terme doivent habituellement être situés dans une salle à part ou une enceinte de rangement entourée d'une clôture à mailles losangées, ou dans des casiers individuels. Pour ce qui est des fins non résidentielles, les espaces pour garer les vélos à long terme doivent comprendre un nombre minimum d'armoires-vestiaires pour hommes et pour femmes.

Le règlement N° 6134 (Building By-law) de Vancouver prévoit que les développements non résidentiels qui doivent offrir des espaces pour garer les vélos à long terme fournissent aussi un nombre minimum de toilettes, d'éviers, de douches et de salles munies de comptoirs, de miroirs et de prises de courant.

Pour obtenir plus d'information :

- *www.city.vancouver.bc.ca/engsvcs/parking/admin/developers.htm*

BC Housing

Appuyer le transport durable par le biais de la conception du site

En 2004, l'Institut canadien de l'ingénierie des transports a publié *Promoting Sustainable Transportation Through Site Design (Promotion du transport durable par le biais de la conception du site).* Basé sur un examen international des meilleures pratiques et une vision commune du contexte canadien, le guide recommande que les pratiques en matière d'aménagement et les initiatives visant à les appuyer améliorent les modes de transport durable comme la marche, le cyclisme, le transport en commun et le covoiturage.

Les professionnels peuvent se servir de ce guide pour concevoir des aménagements plus durables dans le cas des terrains non résidentiels (p. ex., des édifices à bureaux, des commerces de détail, des installations récréatives, industrielles et institutionnelles), bien qu'il puisse également s'appliquer à des sites à usage mixte et à des sites résidentiels à plus forte densité. Les organismes du secteur public pourraient intégrer les données du guide dans les plans locaux d'aménagement du territoire ou de transport, les règlements de zonage, et les lignes directrices ou normes relatives au développement.

Les objectifs du guide ainsi que les pratiques recommandées vont de pair avec les objectifs de croissance intelligente, d'aménagement des zones désaffectées et d'aménagement des rues en tenant compte de l'environnement. Plusieurs sujets abordés dans le guide (p. ex., l'emplacement des édifices et la configuration du réseau de transport) s'appliquent d'abord aux nouveaux développements, tandis que d'autres (p. ex., la signalisation, les espaces pour garer les vélos, l'aménagement paysagé) peuvent s'appliquer aussi à des projets de réaménagement de moindre importance ou de modernisation.

Les lignes directrices elles-mêmes se divisent en quatre thèmes, soit :

- l'organisation du site — la proximité et les liens entre les édifices et les particularités principales comme les espaces de stationnement;
- le plan du site — l'emplacement et la configuration des routes internes, des aires de stationnement, et des installations pour le transport en commun et le cyclisme;
- l'infrastructure du site — les dimensions, les matériaux et la signalisation pour les routes, les trottoirs, les sentiers et les aires de stationnement;
- les commodités du site — des espaces pour garer les vélos, des vestiaires, des aires d'attente pour le transport en commun, l'aménagement paysagé.

L'Institut canadien de l'ingénierie des transports a financé le projet avec l'appui de l'Institute of Transportation Engineers international et du programme Sur la route du transport durable de Transports Canada. Ce projet implique de nombreuses consultations avec les membres

de l'Institut et les représentants des secteurs de la planification urbaine, de l'urbanisme, de la planification des transports, de l'ingénierie de la circulation, du transport en commun, du transport actif, de la gestion de la demande de transport et du développement des collectivités.

Malgré qu'il s'intéresse plus particulièrement au contexte canadien, le guide a été publié en tant que pratique recommandée par l'organisme international. Il a aussi remporté le Prix de réalisations en transports urbains durables 2004 de l'Association des transports du Canada, et il en a été fait référence abondamment dans la *Toronto Green Development Standard (Norme pour le développement écologique de Toronto)* (dont il a déjà été question dans le présent document).

Pour plus d'information :

- *www.cite7.org/Technical_Projects/sitedesignreview.htm*

Lignes directrices pour la planification d'un transport convivial pour les enfants et les jeunes

En avril 2005, le Centre pour un transport durable (CTD) a publié ses *Child- and Youth-Friendly Land-Use and Transport Planning Guidelines (Lignes directrices pour l'utilisation du territoire et la planification d'un transport convivial pour les enfants et les jeunes)*. Le besoin de lignes directrices avait été souligné avec force par les promoteurs immobiliers, les planificateurs de l'aménagement du du territoire et les autorités de la santé publique lors des phases antérieures du projet « Kids on the Move » du CTD. Cette initiative a accentué les questions relatives à la santé, à la sécurité et à l'équité pertinentes au transport des jeunes gens.

Le document en question se partage en trois parties : la première explique l'importance d'une planification conviviale pour les enfants et les jeunes en matière d'aménagement du territoire et de transport; la deuxième donne 27 lignes directrices que pourraient appliquer les organismes municipaux et autres pour rendre leurs plans plus conviviaux pour les enfants et les jeunes; et la troisième partie traite des questions relatives à la mise en œuvre.

Les lignes directrices elles-mêmes sont regroupées en plusieurs thèmes principaux, soit :

- la priorité aux enfants et aux jeunes d'abord;
- les enfants et les jeunes en tant que piétons;
- les enfants et les jeunes en tant que cyclistes;
- les enfants et les jeunes en tant qu'usagers du transport en commun;
- les autobus scolaires;
- les enfants et les jeunes à bord des automobiles;
- la diminution des incidences négatives du transport sur les enfants et les jeunes.

Le guide identifie plusieurs obstacles à l'amélioration des transports pour les jeunes, et traite de façons de les surmonter. Il souligne également l'importance de faire participer les jeunes au processus décisionnel en matière de transport et d'aménagement du territoire, et propose certains moyens d'y parvenir.

Grâce au soutien de la Fondation Trillium de l'Ontario, le CTD collabore maintenant avec l'organisme Green Communities Canada à un projet de deux ans visant à appuyer la mise en œuvre des lignes directrices en Ontario. Au cours de la première année du projet, des ateliers ont été offerts dans sept municipalités et de l'information a été transmise dans toute la province. Au moins une municipalité devrait sans doute adopter une résolution officielle à l'appui des lignes directrices.

Pour plus d'information :

- *http://cst.uwinnipeg.ca/completed.html*

Conclusion

Des exigences d'aménagement d'espaces de stationnement pour bicyclettes aux cadres généraux de mesure du rendement, les planificateurs et les promoteurs ont de nombreuses façons de contribuer à la création d'autres options de transport attrayantes et efficaces pour les occupants et les visiteurs de différentes utilisations de terrains. Les exemples de cette étude de cas n'illustrent que quelques-unes des façons dont des directives peuvent aider les intervenants à créer des utilisations de terrains qui appuient davantage le transport durable.

Les concepteurs d'importants aménagements ont de nombreuses décisions à prendre et peuvent adopter différentes approches pour chacune d'entre elles. Le rythme effréné de l'industrie de l'aménagement demande parfois aux concepteurs de prendre des décisions qui ne sont pas optimales, basées sur de l'information insuffisante. Les directives peuvent combler ce manque sans devoir apporter des modifications législatives ou réglementaires, tout en conservant une certaine souplesse pour des circonstances diverses ou nouvelles.