

Boîte à outils pour la mesure de la GDT

Un guide à l'intention des municipalités canadiennes



Ce document a été préparé par Gris Orange Consultant pour Transports Canada.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2011.

This publication is also available in English under the following title TDM Measurement Toolbox.

Pour obtenir le présent document en version imprimée ou en format accessible, visitez le <http://transact-fr.tc.gc.ca> ou communiquez avec le Bureau de commandes des publications de Transports Canada au 1-888-830-4911 — De l'extérieur du Canada : 613-991-4071.

Cette publication est aussi disponible en ligne à l'adresse URL suivante : <http://tc.gc.ca/ecomobilite>.

TP 15170F

ISBN : 978-1-100-98559-6

N° de catalogue : T22-208/2012F

Permission de reproduire

Transports Canada donne l'autorisation de copier ou de reproduire le contenu de la présente publication pour un usage personnel et public mais non commercial. Les utilisateurs doivent reproduire les pages exactement et citer Transports Canada comme source. La reproduction ne peut être présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite avec l'aide ou le consentement de Transports Canada.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire des pages de cette publication à des fins commerciales, veuillez communiquer avec :

Éditions et services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca

N.B. Dans cette publication, la forme masculine désigne tant les femmes que les hommes.

1.0	Introduction	1
1.1	À qui s'adresse cette boîte à outils?.....	1
1.2	Pourquoi l'évaluation est-elle importante?	1
2.0	Introduction à la GDT.....	2
2.1	Définition	2
2.2	Avantages de la GDT.....	3
2.3	Initiatives de GDT	4
3.0	La boîte à outils de la GDT	5
3.1	Que retrouve-t-on dans la boîte à outils?.....	5
3.2	Objectif de la boîte à outils de la GDT	6
4.0	Le cadre d'évaluation	8
4.1	Comment utiliser la boîte à outils	8
4.2	Renseignements supplémentaires	8
Étape 1.	Définir les buts du programme.....	10
Étape 2.	Identifier les groupes cibles	11
Étape 3.	Identifier les initiatives de GDT à mesurer	13
Étape 4.	Choisir les niveaux d'évaluation	14
Étape 5a.	Choisir les indicateurs	17
Étape 5b.	Choisir la stratégie de collecte de données	18
Étape 6.	Déterminer la base de référence	19
Étape 7.	Établir des cibles	21
Étape 8.	Recueillir les données	22
Étape 9.	Évaluer le programme.....	23
5.0	Prochaines étapes	25
5.1	Limites.....	25
6.0	Initiatives en matière de GDT	26
7.0	Sources	121

CARTES

1.0	Système de localisation automatique des véhicules	29
2.0	Installations pour navetteurs actifs	31
3.0	Installations de stationnement pour vélos	33
4.0	Pistes cyclables et bandes cyclables	35
5.0	Porte-vélos sur les autobus	37
6.0	Système rapide par bus (SRB)	39
7.0	Autopartage.....	41
8.0	Sensibilisation du public et renseignements sur les déplacements domicile-travail	43
9.0	Service de transport à la demande (STD)	45
10.0	Assurance au kilométrage	47
11.0	Laissez-passer de transport en commun pour les employés.....	49
12.0	Retour garanti à domicile.....	51
13.0	Voies réservées aux VMO et aux VMO à accès spécial tarifé.....	53
14.0	Sécurité accrue sur les trottoirs et aux intersections.....	55
15.0	Marketing personnalisé	57
16.0	Intermodalité.....	59
17.0	Système léger sur rail (SLR).....	61
18.0	Outils de navigation multimodaux.....	63
19.0	Parc de stationnement incitatif.....	65
20.0	Indemnité de stationnement.....	67
21.0	Tarifcation et places de stationnement.....	69
22.0	Zones piétonnières.....	71
23.0	Services de partage de vélos	73
24.0	Voies d'évitement de file d'attente	75
25.0	Mise en relation de covoitureurs	77
26.0	Covoiturage (en voiture/en fourgonnette).....	79
27.0	Rétrécissement de chaussée	81
28.0	Tarifcation routière	83
29.0	Services de navette	85
30.0	Marketing social de la GDT	87
31.0	Télétravail.....	89
32.0	Gestion du transport des touristes	91
33.0	Laissez-passer de transport en commun transférables.....	93
34.0	Incitatifs au transport en commun	95
35.0	Aménagement axé sur le transport en commun (AATC).....	97
36.0	Signalisation prioritaire pour le transport en commun	99
37.0	Amélioration des gares de transport en commun.....	101
38.0	Amélioration des véhicules de transport en commun.....	103
39.0	Centre de gestion des déplacements (CGD)	105
40.0	Programmes de laissez-passer d'essai du transport en commun.....	107
41.0	Système de renseignements aux voyageurs.....	109
42.0	Accessibilité universelle.....	111
43.0	Laissez-passer universel de transport en commun	113
44.0	Encouragement à la marche et au vélo.....	115
45.0	Pédibus scolaires	117
46.0	Plans de déplacement pour le lieu de travail et pour se rendre à l'école	119

Les municipalités et les gouvernements régionaux dans l'ensemble du Canada sont à la recherche de solutions qui permettraient de réduire le nombre de véhicules empruntant leur réseau routier et de favoriser l'utilisation accrue du transport en commun et du transport actif pour les déplacements, diminuer la congestion et réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Cependant, plusieurs municipalités ne disposent pas des outils nécessaires leur permettant de mettre en œuvre et, le cas échéant, d'évaluer des projets de Gestion de la demande en transport (GDT) sur leur territoire respectif.

Afin de répondre à cette problématique, Transports Canada a conçu le programme écoMOBILITÉ, un programme destiné à aider les municipalités et les administrations régionales des transports à modifier les choix de modes de transport des personnes résidant sur leur territoire, notamment en rendant plus attrayants et accessibles d'autres modes de transport moins polluants. En outre, Transports Canada a fourni un appui financier pour la mise en œuvre de projets de GDT et pour renforcer la capacité des spécialistes par la recherche et la dissémination des connaissances à cet égard.¹ Dans cette optique, Transports Canada a préparé cette boîte à outils conviviale, destiné à aider les municipalités à évaluer les projets de GDT qu'elles ont récemment réalisés.

1.1 À qui s'adresse cette boîte à outils?

La boîte à outils de GDT a été élaborée à l'intention des **municipalités de petite, moyenne et grande** envergure souhaitant procéder à l'évaluation de leurs projets de GDT. Cependant, le cadre d'évaluation en neuf étapes et les exemples d'initiatives de GDT présentés dans ce document bénéficieront tout autant aux entreprises du secteur privé, aux établissements publics ou privés et aux organismes communautaires qui voudront s'en prévaloir.

1.2 Pourquoi l'évaluation est-elle importante?

La boîte à outils pour la mesure des projets de GDT : un guide à l'intention des municipalités canadiennes a pour but d'aider les organisations ayant réalisé un projet de GDT à :

- expliquer les **retombées économiques, sociales et environnementales** résultant des investissements actuels et à venir consacrés à ces initiatives;
- améliorer la **durabilité** des réseaux de transport locaux et régionaux;
- préparer **l'analyse de rentabilisation** requise pour l'obtention de fonds supplémentaires;
- perfectionner la **conception des programmes de GDT**;
- mieux répondre aux **besoins et exigences des usagers**;
- Continuer à **rendre compte** des initiatives à la population, aux élus et aux organismes de financement;
- comparer les **résultats du programme** aux meilleures pratiques en la matière.

¹ Transports Canada, 2010.

2.0 Introduction à la GDT

La Gestion de la demande en transport (GDT) est un concept largement répandu dans le domaine de la planification du transport et peut servir aux municipalités de toute taille afin de les aider à renforcer la durabilité de leurs réseaux de transport déjà en place. La section qui suit résume en quoi consiste cette approche et présente une définition succincte, les avantages et un cadre de travail pour la mise en œuvre de ce concept.

2.1 Définition

Selon Transports Canada, la GDT peut être définie comme étant « une vaste gamme de politiques, de programmes, de services, et de produits qui influencent pourquoi, quand, où, comment et si les individus se déplacent, afin de rendre plus durables les comportements en matière de déplacements ». ² Par conséquent, les mesures de GDT visent à amener les individus à opter pour différents modes de transport, réduire le nombre de déplacements et adopter des façons de conduire plus efficaces. Le diagramme ci-dessous illustre de manière simplifiée les fondements de ce concept.

Figure 1 : Diagramme de la GDT



Source : Gris Orange Consultants Inc. Adapté du document de Transports Canada intitulé *Lignes directrices canadiennes pour la mesure des résultats des initiatives de gestion de la demande en transport*.

² Transports Canada, 2010.

Figure 2 : Les cinq facteurs d'influence de la GDT

Pourquoi s'entend du but du déplacement – pour le travail, l'école, le magasinage, les loisirs, etc.
Quand s'entend du moment du déplacement – en période de pointe ou hors pointe, durant le jour ou en soirée, en semaine ou la fin de semaine, etc.
Où s'entend de la destination du déplacement – dans un arrondissement, un quartier, une collectivité, la ville, etc.
Comment s'entend du mode de déplacement – marche, vélo, transport en commun, voiture, télécommunications, etc.
Si s'entend d'un mode substitutif – télétravail, magasinage en ligne, etc.

Source : Gris Orange Consultants Inc. Adapté du document de Transports Canada intitulé *Lignes directrices canadiennes pour la mesure des résultats des initiatives de gestion de la demande en transport*.

2.2 Avantages de la GDT

Les projets de GDT offrent une foule d'avantages aux municipalités de toute taille, aux entreprises, aux employeurs et aux particuliers, contribuant à stimuler l'économie locale, à assainir l'environnement et à consolider le sentiment d'appartenance à une communauté. Voici une liste non exhaustive de certains de ces avantages :

Pour la collectivité

- rendement accru des investissements consacrés aux infrastructures pour le transport en commun, les piétons, les vélos, et le covoiturage
- assainissement de l'air
- diminution des coûts en soins de santé
- report ou diminution des besoins en infrastructures
- aménagement du territoire efficace
- développement économique
- diminution de la circulation automobile et augmentation de la sécurité routière

Pour les employeurs

- facilitation du recrutement d'employés
- rétention accrue des employés
- diminution des frais liés au stationnement
- augmentation de la compétitivité des entreprises



- accroissement des avantages sociaux des employés à moindre ou aucuns frais
- rehaussement de l'image de marque des entreprises
- résolution de problèmes de transport localisés
- diminution du stress et augmentation de la productivité des employés

Pour les particuliers

- plus grand choix et plus de commodité
- économies en temps et en argent
- meilleure santé et meilleure forme physique
- habitabilité des collectivités

2.3 Initiatives de GDT

Selon Transports Canada, il existe deux principaux types d'initiatives de GDT :

- **Les initiatives d'éducation, de promotion et de sensibilisation contribuent ensemble à accroître la sensibilisation, améliorer la compréhension et créer des attitudes positives concernant les choix en matière de transport durables.** La liste ci-après illustre des initiatives de ce type :
 - » Informations et sensibilisation du public au sujet du navettage
 - » Marketing personnalisé
 - » Marketing social de la GDT
 - » Système de renseignements aux voyageurs
- **Les mesures incitatives et dissuasives proposent des avantages ou des inconvénients concrets en lien avec les choix individuels de déplacement, rendant certains choix davantage ou, au contraire, moins attrayants.** La liste ci-après illustre des initiatives de ce type :
 - » Retour garanti à domicile
 - » Covoiturage
 - » Pédibus scolaire
 - » Assurance au kilométrage



Au cours des dernières années, divers projets de TDM ont été lancés partout au pays. Or, de nombreuses municipalités n'ont pas les ressources nécessaires pour recenser les répercussions de ces initiatives sur les comportements en matière de déplacements. Afin de remédier à cette situation, le programme écoMOBILITÉ a élaboré les *Lignes directrices canadiennes pour la mesure des résultats des initiatives de gestion de la demande en transport* à titre d'outil de suivi et d'évaluation à l'intention des spécialistes souhaitant déterminer l'impact et l'efficacité de leurs projets de GDT. Ce document a été produit en 2009 et peut être consulté en ligne sur le site internet de Transports Canada. www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-urbain-directrices-specialistes-gdtguide2009-menu-1657.htm

La boîte à outils pour la mesure des projets de GDT : un guide à l'intention des municipalités canadiennes s'inspire des principes des *Lignes directrices canadiennes pour la mesure des résultats des initiatives de gestion de la demande en transport* et consiste en une ressource conviviale destinée à être utilisée en conjonction avec les Lignes directrices, élaborant davantage le cadre d'analyse en neuf étapes qui y est proposé.

3.1 Que retrouve-t-on dans la boîte à outils?

La boîte à outils de la GDT contient un guide convivial sur le cadre d'évaluation en neuf étapes identifié dans les *Lignes directrices canadiennes pour la mesure des résultats des initiatives de gestion de la demande en transport* et propose une liste d'initiatives de GDT.

Ce document décortique les neuf étapes pour les rendre plus accessibles et efficaces, facilitant l'évaluation des initiatives de GDT par les autorités municipales ne possédant peu sinon aucune expérience dans le domaine de la mesure des résultats. Ainsi, la boîte à outils :

- définit chaque étape;
- indique en quoi chaque étape est importante;
- décrit les principales tâches à réaliser en lien avec chacune des étapes;
- fait état des considérations clés dont il convient de tenir compte;
- propose des exemples pertinents en la matière.

À la suite de l'évaluation en neuf étapes, le document présente des exemples concrets d'initiatives de GDT qui ont été mises en œuvre tant au pays qu'à l'étranger. Chaque type d'initiative décrite dans ce document est présenté en y indiquant :

- une définition du type d'initiative;
- des techniques utiles pour la collecte de données;
- des conseils et des trucs méthodologiques;
- des ressources supplémentaires.

Le cadre d'évaluation et une liste des diverses initiatives de GDT figurent à la section 4, Cadre d'évaluation, et à la section 6, Initiatives de GDT.

3.2 Objectif de la boîte à outils de la GDT

Beaucoup de municipalités n'ont pas été en mesure jusqu'à présent d'évaluer avec précision les résultats de leurs projets en matière de GDT. Dans plusieurs cas, aucune évaluation du programme n'a été réalisée. Le processus d'évaluation s'en trouve appauvri. Pour y remédier, la boîte à outils de la GDT propose un cadre d'évaluation en neuf étapes assorti d'un processus d'évaluation uniformisé de manière à assurer effectivement l'évaluation des initiatives en matière de GDT d'une manière cohérente, uniformisée et quantifiable. La boîte à outils de la GDT permet en outre aux municipalités de toute taille de récolter les avantages associés à la réalisation d'une telle évaluation de leurs programmes de GDT.

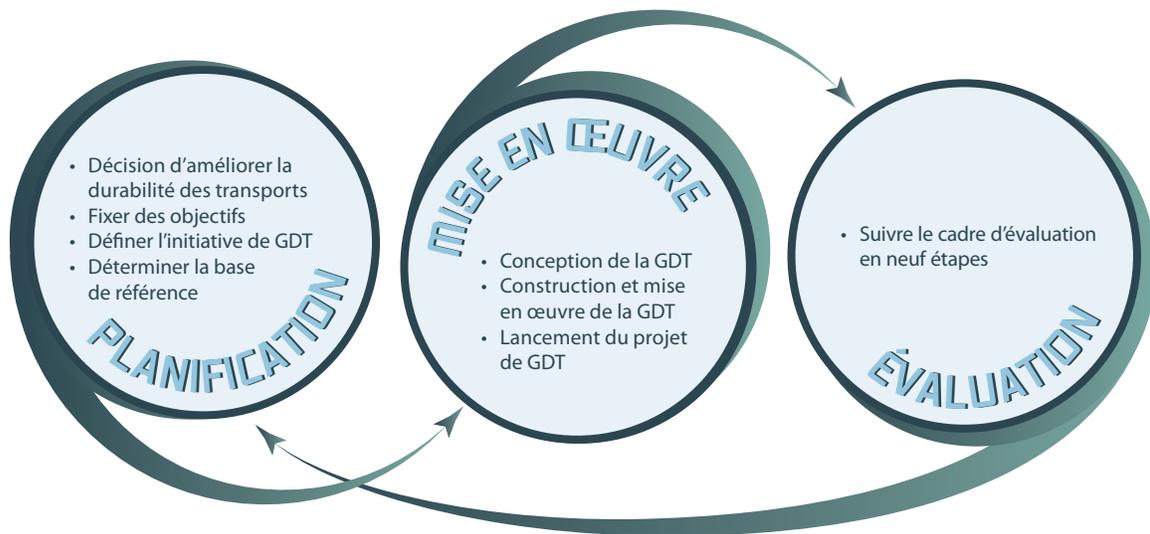
La méthode par étape permettra aux municipalités disposant de ressources ou d'une expertise limitée dans ce domaine d'évaluer de manière convenable leurs projets de GDT. De plus, en raison de l'application générale de la boîte à outils, les utilisateurs potentiels et Transports Canada pourront en obtenir des résultats d'évaluation cohérents pouvant être comparés à ceux d'autres projets similaires de GDT.

Enfin, les résultats du processus d'évaluation contribueront à consolider la base de données constituée à cet égard et aideront les responsables en matière de transport à recenser les mesures de GDT qui sont les plus efficaces en vue de réaliser un système de transport plus durable.

Le processus d'évaluation en neuf étapes décrit dans cette boîte à outils fait intégralement partie du cycle de vie de tout projet de GDT. Le diagramme ci-dessous illustre les trois principales étapes d'un projet de GDT et situe le processus d'évaluation au sein de cette démarche. Pour assurer sa réussite, tout projet de GDT doit suivre ces étapes dans l'ordre indiqué, soit la planification, la mise en œuvre et l'évaluation. De plus, le cycle de vie d'un projet étant cyclique, cela implique qu'une fois complétée l'évaluation du projet, les responsables et les décideurs municipaux sont invités à retourner à l'étape de la planification, de manière à utiliser les informations recueillies au cours de l'étape de l'évaluation du projet afin de peaufiner ou modifier le projet de façon à atteindre les objectifs établis pour le projet lorsqu'il a été entrepris.



Figure 3 : Cycle de vie d'un projet de GDT



Source : Gris Orange Consultant.

La boîte à outils pour la mesure des projets de GDT : un guide à l'intention des municipalités canadiennes a été préparé à l'intention des municipalités qui en sont présentement à l'étape de la planification de la mise en œuvre d'un projet de GDT. On recommande fortement de passer en revue le processus d'évaluation en neuf étapes à l'étape de la planification du projet, en particulier au moment d'établir les objectifs du projet, le public cible et les données de base s'y rapportant. Établir le cadre d'évaluation du projet avant de procéder à sa mise en œuvre assure les décideurs de pouvoir en obtenir des résultats cohérents et précis.

4.0 Le cadre d'évaluation

Le cadre d'évaluation en neuf étapes est fondé sur deux cadres méthodologiques ayant fait leurs preuves, soit le programme suédois SUMO (*systèmes d'évaluation des projets en matière de mobilité*) et le programme MOST-MET de l'Union européenne.

Le programme SUMO propose un cadre de planification, de suivi et d'évaluation visant à déterminer l'influence de « mesures douces », comme des routines ou de l'information organisationnelles, des activités de renforcement des connaissances ou des initiatives de communication, sur les attitudes et les comportements des individus.

Le programme MOST-MET de l'Union européenne a été conçu dans le but de doter les responsables de l'évaluation de projets liés aux transports d'une stratégie d'évaluation par étapes successives tout en leur proposant des exemples d'indicateurs utiles (c.-à-d. les conditions de cadres spatiaux, l'acceptation des modalités de déplacement proposées, les répercussions sur les systèmes de transport). Le cadre d'évaluation fournit des orientations aux spécialistes du secteur des transports afin de mesurer les impacts de leurs initiatives de GDT en regard des buts et des objectifs de leur programme respectif, en recourant à cette fin à des indicateurs soigneusement sélectionnés. Il est très important d'identifier le niveau d'évaluation convenable aux fins de l'évaluation d'un projet de GDT donné. Ces étapes sont décrites en détail dans les sections ci-après.

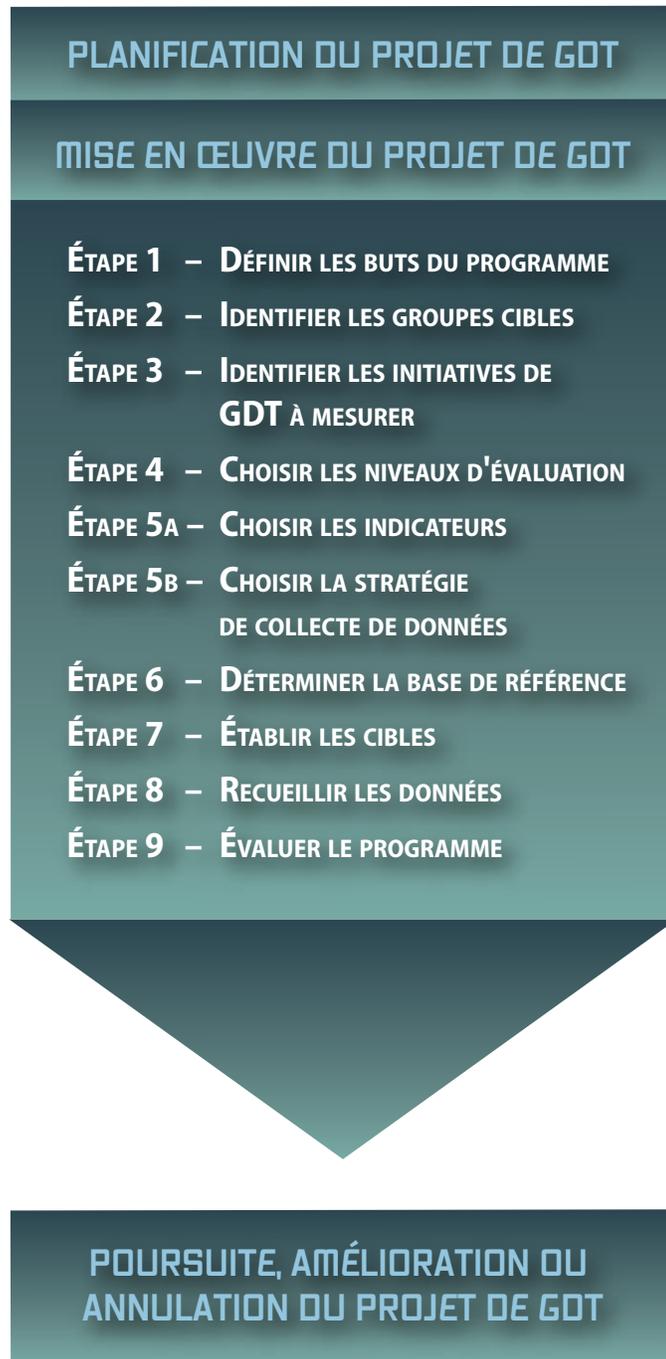
4.1 Comment utiliser la boîte à outils

Les utilisateurs potentiels de la boîte à outils doivent compléter chacune des neuf étapes de manière systématique, en commençant par l'étape « Définir les buts du programme » et en terminant par l'étape « Évaluer le programme ». Le cadre d'évaluation ne se déroule pas de façon entièrement linéaire : ainsi, les utilisateurs potentiels sont encouragés à évaluer leur progrès à mesure qu'ils franchissent chacune des neuf étapes et à revenir, au besoin, à l'étape en question s'ils ont des doutes en ce qui a trait à certains éléments, comme les buts initiaux du programme, les groupes cibles ou la piètre qualité des données recueillies. Les sections ci-après décrivent en détail les neuf étapes distinctes du cadre d'évaluation des projets de GDT.

4.2 Renseignements supplémentaires

- SUMO : Système d'évaluation des projets en matière de mobilité
http://www.eltis.org/docs/SUMO_eng_01.pdf (en anglais seulement)
- MOST-MET : Monitoring and Evaluation Tool Kit: A Guide for the Assessment of Mobility Management Approaches
<http://www.eltis.org/docs/monitoring.pdf>
- *Lignes directrices canadiennes pour la mesure des résultats des initiatives de gestion de la demande en transport – Guide de l'utilisateur, Transports Canada*
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-urbain-directrices-specialistes-gdtguide2009-menu-1657.htm>

Figure 4 : Le cadre d'évaluation en neuf étapes



Source : Gris Orange Consultants Inc. Adapté du document de Transports Canada intitulé Lignes directrices canadiennes pour la mesure des résultats des initiatives de gestion de la demande en transport.

ÉTAPE 1. DÉFINIR LES BUTS DU PROGRAMME

Qu'est-ce qu'un but?

Un but c'est un point visé, un objectif, ce que l'on se propose d'atteindre³; une réalisation spécifique et mesurable qu'une municipalité souhaite réaliser ou obtenir à un moment précis de l'avenir. En matière d'orientations stratégiques ou de programmes liés au domaine du transport, les buts sont généralement établis par une autorité municipale ou régionale à l'étape de la planification d'un projet; ces buts sont donc issus d'activités de planification en amont. Par conséquent, les utilisateurs de cette boîte à outils doivent ainsi souvent composer avec des buts qui ont déjà été prescrits.

Pourquoi est-il important de définir le but du programme?

Entre autres avantages, le but d'un programme :

- sert à **guider** et à **orienter** le programme à long terme;
- est **requis** afin de pouvoir choisir la technique d'évaluation et le niveau d'évaluation du projet de GDT (étapes 3 et 4 du processus);
- est **essentiel** afin d'évaluer convenablement une initiative de GDT.

En fin de compte, l'établissement d'un but précis aide à élaborer **des objectifs concrets et réalistes**, lesquels constituent les outils de mesure les plus efficaces pour évaluer un projet de GDT quel qu'il soit. Les objectifs servent à décortiquer les buts en éléments distincts, et permettent de mesurer la réussite d'un projet à des échéances quotidiennes ou hebdomadaires, au lieu d'échéances à beaucoup plus long terme qui sont propres à l'atteinte d'un but comme tel.

Comment définir un but?

L'utilisateur est invité à procéder selon les trois étapes suivantes pour définir le but d'un programme :

- **Tâche 1** – Identifier la question ou la préoccupation à résoudre.
- **Tâche 2** – Évaluer les risques, les coûts et les avantages se rapportant au projet.
- **Tâche 3** – Prioriser le processus destiné à traiter des problématiques identifiées.

Considérations

Pendant le processus de la définition du but d'un programme, il est recommandé :

- de s'assurer que les buts sont **compatibles** avec l'objectif général ou la mission du programme;
- de s'assurer que les buts sont **conformes** aux valeurs de l'organisation;
- de s'assurer que les buts ainsi définis sont **axés sur le rendement**.

³ Petit Robert

Exemples

Voici divers buts pouvant être atteints par la réalisation des initiatives de GDT dont il est fait mention dans ce document :

- Renforcer le caractère durable d'un système de transport en améliorant l'offre de modes alternatifs de déplacement, notamment la marche, le vélo et le transport en commun.
- Inciter les employeurs, les écoles et les grandes institutions à modifier les habitudes de transport de leurs employés, leurs effectifs et leurs étudiants.
- Créer un environnement urbain à usage mixte avec une densité variée pouvant s'adapter à des modes alternatifs de transport.

ÉTAPE 2. IDENTIFIER LES GROUPES CIBLES

Qu'est-ce qu'un groupe cible?

Un groupe cible est le groupe principal de personnes dont le comportement, l'attitude, les connaissances et la sensibilisation en matière de déplacements pourraient être influencés par la mise en œuvre d'une initiative de GDT. Le groupe cible d'une initiative de GDT peut être **très diversifié** ou, au contraire, **homogène**, en ce qui a trait aux caractéristiques personnelles, modes de vie, ou opinions représentés par les individus constituant ce groupe. Par exemple, un groupe cible très diversifié comprendra des individus de groupes d'âge, de revenus, de scolarité et d'utilisation de modes de transport; un groupe homogène sera plutôt constitué d'individus présentant de manière générale des caractéristiques similaires.

Pourquoi identifier un groupe cible?

- L'identification d'un groupe cible approprié est essentielle à l'élaboration d'une initiative de GDT fructueuse parce que cela permet au spécialiste :
- **de cibler** les besoins d'un segment particulier de la population;
- **de reconnaître** l'approche liée à la demande de la mobilité et du transport;
- **d'identifier** la source d'information la plus importante en vue d'évaluer l'impact de l'initiative de GDT.

Comment identifier le groupe cible?

Les spécialistes sont encouragés à procéder selon les deux tâches suivantes pour définir un groupe cible :

- **Tâche 1** – Indiquer si l'initiative de GDT vise un emplacement précis ou toute la ville. Un groupe cible à **l'échelle de la ville** englobera un vaste territoire (une région, une municipalité, un quartier) alors qu'un groupe cible d'un **emplacement précis** proviendra d'un lieu pré-déterminé (école, centre d'emploi, etc.)

- **Tâche 2** – Être à la fois **précis** et **restrictif**. Un groupe cible est habituellement défini selon le mode de transport utilisé (marche, vélo), ses caractéristiques sociodémographiques (âge, ménage), le but des déplacements (travail, magasinage, loisirs), et l’origine-destination de ses déplacements.

Considérations

En procédant à l’identification de groupes cibles, les spécialistes sont encouragés à :

- **tenir compte du contexte** de l’initiative de GDT;
- **identifier** le ou les groupes cibles qui satisfont le mieux les buts identifiés à l’étape 1. Le ou les groupes ainsi identifiés serviront tout au long du processus d’évaluation du projet de GDT.

Exemples

L’illustration ci-dessous présente des exemples possibles de groupes cibles d’un emplacement précis ou à l’échelle de la ville.

Figure 5 : Exemples de groupes cibles



Source : Gris Orange Consultants Inc. Adapté du document MOST-MET Monitoring and Evaluation Toolkit: A Guide for the Assessment of Mobility Management Approaches.

ÉTAPE 3. IDENTIFIER LES INITIATIVES DE GDT À MESURER

Qu'est-ce qu'une initiative de GDT?

Une initiative de GDT est une activité qui a pour objet de sensibiliser, d'accroître la compréhension, ou d'adopter des attitudes positives concernant les choix en matière de transport durable. Il y a essentiellement deux types d'initiatives de GDT : les initiatives d'éducation, de promotion et de sensibilisation, et les mesures incitatives et dissuasives. Chaque type d'initiative vise à offrir aux individus des avantages ou des inconvénients concrets en lien avec les choix individuels de déplacement, afin de créer ou de renforcer un réseau de transport durable.

Pourquoi faut-il identifier une initiative de GDT?

L'initiative choisie, à condition qu'elle soit mise en œuvre de façon judicieuse, contribuera à créer un réseau de transport plus durable et à réaliser les buts formulés à l'étape 1.

Comment identifier une initiative de GDT?

Afin d'identifier une initiative de GDT appropriée qui permettra de concrétiser les buts énoncés à l'étape 1, le spécialiste devrait :

- **Tâche 1** – Identifier le **mode** de transport approprié;
- **Tâche 2** – Déterminer l'envergure et les **ressources** disponibles pour réaliser le projet;
- **Tâche 3** – Identifier le **contexte** qui serait le plus susceptible de permettre l'atteinte des buts de l'initiative de GDT (un emplacement précis ou à l'échelle de la ville).

Considérations

Les spécialistes sont encouragés à considérer l'un ou l'autre des deux types d'initiatives de GDT suivants en complétant cette étape du cadre d'évaluation :

- **Les initiatives d'éducation, de promotion et de sensibilisation contribuent ensemble à sensibiliser, accroître la compréhension, et adopter des attitudes positives concernant les choix en matière de transport durable.**
- Les initiatives incitatives et dissuasives proposent des avantages ou des inconvénients concrets en lien avec les choix individuels de déplacement, rendant certains choix davantage ou, au contraire, moins attrayants.

Exemples

L'annexe de ce document présente des exemples d'initiatives de GDT faisant état des meilleures pratiques observées tant à l'échelle nationale qu'internationale. Il convient de noter que la liste des initiatives figurant dans ce document n'est pas exhaustive. Par conséquent, le spécialiste doit procéder judicieusement s'il cherche à évaluer une initiative de GDT ne figurant pas dans la boîte à outils de la GDT.

ÉTAPE 4. CHOISIR LES NIVEAUX D'ÉVALUATION

Qu'est-ce qu'un niveau d'évaluation?

Un niveau d'évaluation est un degré d'évaluation visant à répondre à une question précise, par exemple quelle est la proportion de la population qui est au courant de l'existence de l'initiative? Les spécialistes peuvent utiliser n'importe quelle combinaison parmi les onze niveaux d'évaluation proposés dans le document *Lignes directrices canadiennes pour la mesure des résultats des initiatives de gestion de la demande en transport* (**Tableau 1 : Niveaux d'évaluation**) pour effectuer l'évaluation de l'initiative de GDT. Le choix du ou des niveaux d'évaluation est fait en fonction de l'initiative visée, des ressources du spécialiste, et des buts de l'évaluation identifiés à l'étape 1.

Pourquoi est-il important de choisir un niveau d'évaluation?

Il est très utile de mesurer une initiative de GDT en faisant appel à divers niveaux d'évaluation. Les informations recueillies à l'occasion d'une évaluation à niveaux multiples :

- permettent de **dresser un portrait fidèle** du fonctionnement, adéquat ou non, du programme en cause;
- permettent de déceler ce qu'il faudrait faire pour **améliorer** l'initiative de GDT de manière à mieux satisfaire les besoins du groupe cible;
- aident le spécialiste à **identifier** les indicateurs importants ou les questions de sondages pertinentes;
- assurent la souplesse requise pour mieux adapter le cadre d'évaluation à chaque projet de GDT.

Comment choisir un niveau d'évaluation?

Le choix du niveau d'évaluation sera fait en fonction d'un certain nombre de facteurs importants. Il y a lieu de procéder en suivant les tâches proposées ci-dessous afin de choisir les niveaux d'évaluation pertinents :

- **Tâche 1** – Recenser les ressources disponibles pour procéder à l'évaluation du projet. Par exemple, si l'évaluation doit être complétée dans des délais serrés, on ne pourra pas réaliser les niveaux d'évaluation F (changements à long terme) et H (répercussions sur le système) tels que décrits dans le document *Lignes directrices canadiennes pour la mesure des résultats des initiatives de gestion de la demande en transport* – Tableau 1 : Niveaux d'évaluation.
- **Tâche 2** – Vérifier quels sont les buts du programme tels qu'établis à l'étape 1. Le niveau d'évaluation pertinent doit être choisi en fonction de l'objectif de l'évaluation.
- **Tâche 3** – Déterminer s'il s'agit d'une évaluation antérieure ou postérieure à la mise en œuvre.
- **Tâche 4** – Apparier le niveau d'évaluation à l'initiative de GDT visée par l'évaluation. Par exemple, si l'initiative consiste en un programme de réduction des places de stationnement dans un emplacement donné, il n'y a pas lieu de développer des formules de calcul complexes pour mesurer la diminution des émissions de PCA ou de GES.

- **Tâche 5** – Réfléchir aux techniques de sondage et aux indicateurs appropriés avant de choisir le niveau d'évaluation.

Pour en savoir davantage au sujet des étapes précitées, veuillez consulter les exemples présentés ci-après et l'ouvrage suivant :

- MOST-MET : Monitoring and Evaluation Tool Kit: A Guide for the Assessment of Mobility Management Approaches – Page 40. <http://www.eltis.org/docs/monitoring.pdf> (en anglais seulement)

Considérations

Dans l'identification du niveau d'évaluation approprié, les spécialistes sont encouragés à réaliser une évaluation de niveau C (Sensibilisation) peu après la mise en œuvre de l'initiative de GDT afin d'assurer la réussite du programme.

Exemples

Les exemples ci-après ont été adaptés du document *Lignes directrices canadiennes pour la mesure des résultats des initiatives de gestion de la demande en transport*.



Niveaux d'évaluation		Description	
Évaluation du contexte			
Contexte	S	Conditions du système	Conditions de base entourant la mise en œuvre du programme de GDT
	P	Renseignements personnels	Renseignements sur les répondants au sondage qui permettront le regroupement de ces derniers. Également, renseignements sur la situation personnelle des répondants qui peuvent avoir des répercussions sur leur réponse à la GDT.
Évaluation du rendement			
Extrants	A	Activités entreprises	Activités entreprises par l'équipe de programme de GDT pour atteindre les buts du programme.
	B	Satisfaction de la clientèle	Satisfaction exprimée par les clients vis-à-vis le projet ou les activités du projet de GDT.
Contexte	S	Sensibilisation	Niveau de connaissance du programme chez les membres du groupe cible.
	D	Participation	Niveau de participation au programme chez les membres du groupe cible.
	E	Changement à court terme	Les répercussions à court terme des initiatives, c.-à-d. le nombre de personnes qui ont essayé un mode durable. Équivaut à « l'usage expérimental » dans d'autres programmes.
	F	Changement à long terme	Changement à long terme (un an ou plus) du comportement des participants en matière de déplacements.
	G	Répercussions personnelles	Les répercussions directes sur les participants qui ont fait un changement à court ou à long terme. Inclut les indicateurs comme les économies de temps, le niveau de mobilité, l'abordabilité, les économies de coût d'utilisation, les avantages pour la santé personnelle ou d'autres répercussions sur les personnes. Peuvent typiquement être représentées sous la forme de moyennes pour des sous-groupes de la population, car il peut être difficile ou impossible de déterminer les répercussions individuelles pour tous les participants.
	H	Répercussions sur le système	Répercussions cumulatives des changements de comportement en matière de déplacements sur le système. Pourraient être des répercussions sur le nombre d'utilisateurs des transports en commun, la congestion, les émissions de GES ou de PCA, la santé publique ou un autre but pour l'ensemble du système.
Efficacité	I	Efficacité financière	Retour sur l'investissement pour le système. Peut être mesuré de façon holistique en tant que ratio coûts-avantages ou pourrait être plus limité, comme un coût par unité de changement. Le coût par unité ou par changement reflète le progrès de l'investissement pour un certain but, mais néglige les avantages secondaires du programme. Un ratio coûts-avantages complet peut inclure plus de répercussions, mais peut être plus difficile à calculer.

Source : Lignes directrices canadiennes pour la mesure des résultats des initiatives de gestion de la demande en transport : Guide de l'utilisateur (Tableau 1 – page 12).

ÉTAPE 5A. CHOISIR LES INDICATEURS

Qu'est-ce qu'un indicateur?

Un indicateur est un instrument utilisé pour mesurer les effets de l'initiative de GDT entreprise.

Pourquoi est-il important de choisir des indicateurs?

Il est parfois ardu de mesurer l'évolution des comportements et d'autres effets découlant de la mise en œuvre d'une initiative de GDT. L'étape 5a recommande donc que l'utilisateur choisisse un ou plusieurs indicateurs qui permettront de relever plus facilement les changements dans les comportements de déplacement des usagers qui ne peuvent pas être mesurés directement.

Comment choisir les indicateurs pertinents?

Tout comme dans le choix des niveaux d'évaluation, le choix d'indicateurs pertinents est tributaire d'un certain nombre de facteurs. Voici les tâches à suivre dans le choix de ces indicateurs.

- **Tâche 1** – Tenir compte des buts identifiés à l'étape 1 afin de choisir les indicateurs appropriés.
- **Tâche 2** – Les indicateurs doivent être pertinents en égard à l'initiative de GDT identifiée à l'étape 3.
- **Tâche 3** – Les indicateurs doivent tenir compte de l'envergure et de la portée de l'initiative de GDT visée. Dans bien des cas, il n'y a pas lieu de recourir à des indicateurs complexes.
- **Tâche 4** – Il arrive souvent que l'organisme subventionnaire de l'initiative exige l'inclusion de certains indicateurs dans le processus d'évaluation (par exemple, la réduction des émissions de GES).
- **Tâche 5** – Les données recueillies doivent être pertinentes et mesurables. Il faut donc que les spécialistes comprennent les techniques de collecte de données propres à chaque indicateur choisi.
- **Tâche 6** – Il convient de préciser le lien entre les indicateurs choisis dans le cas d'indicateurs qui ne sont pas mesurables directement et qui sont tributaires d'un autre indicateur. Par exemple, les réductions des PCA ne sont pas directement mesurables, mais on peut les calculer en multipliant la diminution des véhicules-kilomètres parcourus (VKP) par un facteur de PCA. <http://www.wapps.tc.gc.ca/Prog/2/UTEC-CETU/>

Considérations

Aux fins du présent document, les indicateurs doivent être adaptés spécifiquement à chaque initiative de GDT, selon le groupe cible, le niveau d'évaluation et la méthode de collecte de données utilisée (voir l'étape 8) pour s'assurer de recueillir les données pertinentes. Il convient également aux spécialistes de tenir compte de la portée de l'initiative, c'est-à-dire si elle vise un emplacement précis ou une ville dans son ensemble.

Exemples

Les exemples ci-après ont été adaptés du document *Lignes directrices canadiennes pour la mesure des résultats des initiatives de gestion de la demande en transport*.

- **Indicateur – Niveau d'évaluation B** : Pourcentage ou nombre d'individus jugeant que l'initiative est avantageuse.
- **Indicateur – Niveau d'évaluation C** : Pourcentage ou nombre d'individus **qui savent comment se prévaloir** de l'initiative.
- **Indicateur – Niveau d'évaluation D** : Nombre de fois qu'une personne utilise l'initiative à l'intérieur d'une période donnée.

ÉTAPE 5B. CHOISIR LA STRATÉGIE DE COLLECTE DE DONNÉES

En quoi consiste une stratégie de collecte de données?

Une stratégie de collecte de données aide à établir quand et comment les données seront recueillies. Il y a lieu d'établir une stratégie de collecte de données en lien avec les indicateurs choisis à l'étape 5a.

Pourquoi est-il important d'établir une stratégie de collecte de données?

Le processus de collecte de données peut s'avérer ardu pour de nombreux spécialistes, en particulier dans le cas d'un projet de grande envergure. Par conséquent, l'établissement d'une stratégie de collecte de données permettra de :

- **mettre en place** un cadre intégré de collecte de données;
- **dresser** le calendrier d'exécution des activités d'évaluation à accomplir (pré-mise en œuvre, mensuellement, annuellement, et post-mise en œuvre).

Comment concevoir une stratégie de collecte de données?

Tel que précisé dans le document *Lignes directrices canadiennes pour la mesure des résultats des initiatives de gestion de la demande en transport*, la conception d'une stratégie de collecte de données s'effectue en suivant les cinq tâches suivantes :

- **Tâche 1** – Choisir la source de données appropriée.
- **Tâche 2** – Identifier le contexte de l'évaluation (quartier, école, ou milieu de travail).
- **Tâche 3** – Déterminer le moment de la collecte des données de référence.
- **Tâche 4** – Déterminer le moment de chaque collecte de données. Par exemple, l'évaluation doit-elle être réalisée à tous les mois à compter du lancement de l'initiative?
- **Tâche 5** – Déterminer la taille de l'échantillon requis et les types de question à poser dans le cadre de l'évaluation.

Considérations

En procédant à la conception de la stratégie, il importe de considérer s'il faut recueillir des données qualitatives ou quantitatives afin de réaliser l'évaluation. De plus, la stratégie de collecte de données devrait assurer que l'évaluation est représentative de la situation courante. Pour y arriver, il faut choisir soigneusement l'heure dans la journée ainsi que la journée de la semaine où les données seront recueillies. Pour en savoir davantage sur les stratégies de mesure, veuillez consulter le Guide sur les sondages en matière de transport durable – Solutions de GDT à l'intention des municipalités et des employeurs canadiens de Transports Canada.

Exemples

Les exemples suivants sources de données proviennent des Lignes directrices canadiennes pour la mesure des résultats de ces initiatives de gestion de la demande en transport.

- Sondages origine-destination
- Portes ouvertes
- Groupes de discussions
- Sondage sur les attitudes
- Données d'exploitation

ÉTAPE 6. DÉTERMINER LA BASE DE RÉFÉRENCE

En quoi consiste une base de référence ?

Avant de mettre en œuvre une initiative de GDT, il faut établir les renseignements de base qui donneront un aperçu des comportements en matière de déplacements, de l'infrastructure de transport et des niveaux de service existants. La base de référence désigne simplement les conditions « avant la mise en œuvre » qui serviront à évaluer les résultats ainsi que l'incidence de l'initiative de la GDT, et grâce à elle, le spécialiste peut établir une comparaison entre la situation « avant » et la situation « après » ou encore une comparaison permettant de mesurer l'ampleur du changement⁴.

Pourquoi devons-nous déterminer la base de référence?

Voici ce que le spécialiste pourra faire grâce à une base de référence bien élaborée :

- **déterminer** si l'initiative de GDT est appropriée;
- **vérifier** si l'initiative de GDT en question est nécessaire;
- **fixer** un moment qui convient à la mise en œuvre de l'initiative de GDT.

4 Programme alimentaire mondial de Nations Unies

Comment déterminons-nous la base de référence?

Habituellement, on établit l'information de la base de référence au cours des étapes de la planification d'un projet de GDT. Cependant, si aucune base de référence n'a été établie à ce moment-là, on recueille habituellement l'information en consultant des données primaires et secondaires (p. ex., le nombre d'utilisateurs des transports en commun, les relevés de trafic) et en organisant des entrevues auprès des responsables des services de transports municipaux ou régionaux. On peut également obtenir d'autres renseignements auprès de Statistique Canada et de l'ACTU. <http://www.cutaactu.ca/>

L'évaluation du contexte se subdivise en deux catégories.

- **Groupe 1 : Les facteurs externes**, qui sont des conditions locales ou contextuelles égales ou semblables pour tous les usagers et qui ont une incidence majeure sur leurs habitudes de transport.
- **Groupe 2 : Les facteurs personnels**, utiles pour comprendre la situation personnelle du répondant, répartir les gens entre les groupes visés et recueillir des renseignements sur les habitudes de transport du répondant. Ces renseignements peuvent être récoltés à partir de bases de données de Statistique Canada ou d'autres bases de données statistiques.

Considérations

En l'absence de données de base permettant d'établir les conditions préalables à la mise en œuvre, on a du mal à déterminer si des changements sont effectivement survenus sur le plan des effets. Dans les cas où l'initiative de GDT est déjà mise en œuvre, les spécialistes devront estimer les conditions préalables à la mise en œuvre. Dans ce genre de situation, ils devront être conscients qu'il y a risque de sous-estimation ou de surestimation.

Il arrive souvent qu'aucune base de référence ne soit établie en raison des coûts qui s'y rattachent. La durée de ce genre d'étude, les efforts à déployer à cette fin et les dépenses à engager varient en fonction de l'envergure, de la portée et de la nature de l'initiative de GDT. Il faut donc concilier le besoin d'avoir des données précises pour établir les conditions préalables à la mise en œuvre et les coûts pour recueillir ce genre de données.

Exemples

Voici des exemples d'information que l'on peut recueillir pour les facteurs externes et personnels.

- **Facteurs externes**
 - » Aménagement du territoire existant
 - » Infrastructure de transport en place
 - » Politiques sur le transport en vigueur
 - » Dépenses courantes engagées dans l'infrastructure de transport
- **Facteurs personnels**
 - » Mode de transport
 - » Âge
 - » Scolarité
 - » Emploi
 - » Temps et durée du déplacement
 - » Nombre de déplacements par semaine
 - » Nombre de kilomètres parcourus par semaine

ÉTAPE 7. ÉTABLIR DES CIBLES

En quoi consiste une cible?

La cible désigne un résultat réalisable découlant des objectifs du programme fixé à l'étape 1 et elle doit être :

- **divisible** en cibles secondaires (unités réalistes, mesurables et à délai déterminé);
- **ambitieuse, mais atteignable.**

Pourquoi devons-nous établir des cibles?

En établissant des cibles, le spécialiste obtient l'effet souhaité de l'initiative de GDT ou atteint l'objectif escompté de cette initiative, établi à l'étape 1.

Comment fixons-nous les cibles?

Une fois l'étape 6 terminée, le spécialiste aura une idée juste des habitudes de déplacement existantes des groupes visés ainsi que de leurs comportements. En établissant la base de référence, le spécialiste sera donc en mesure d'établir les cibles appropriées pour chaque niveau d'évaluation ou indicateur. Pour aider le spécialiste à fixer les cibles appropriées, on l'invite à s'inspirer du modèle « SMART ». Selon le modèle, voici les caractéristiques que doivent présenter les cibles :

- **S : spécifique**
- **M : mesurable**
- **A : atteignable**
- **R : réaliste**
- **T : atteint dans un intervalle de temps déterminé**

Considérations

Les spécialistes sont invités à faire ce qui suit :

- **diviser** les cibles en étapes pour simplifier la vérification;
- s'assurer que les intervenants concernés par l'évaluation de l'initiative de GDT **comprennent** toutes les cibles;
- s'assurer que tous les intervenants **s'entendent** sur l'orientation, l'objet et les buts de l'initiative de GDT.

Exemples

Voici des exemples de cibles pour un projet de GDT, fondées sur le niveau d'évaluation établi à l'étape 4.

Niveaux d'évaluation	Cible
Sensibilisation	Au moins 50 pour cent des résidents sont au courant de l'existence de la voie réservée aux véhicules multioccupants.
Satisfaction des usagers	Au moins 75 pour cent des usagers sont satisfaits du nouveau laissez-passer de transport en commun universel.
Répercussions sur le système	En raison du projet de GDT, les émissions en dioxyde de carbone ont diminué de 20 %.

ÉTAPE 8. RECUEILLIR LES DONNÉES

En quoi consiste la collecte de données?

La collecte de données est le point culminant des sept étapes précédentes et elle permet d'accumuler les données brutes grâce auxquelles on procédera à l'évaluation. Pour que cette étape soit précise et valide, il faut que chacune des étapes précédentes ait été réalisée avec succès. Idéalement, l'étape 8 devrait avoir lieu pendant la mise en œuvre du projet pour certaines données et de plusieurs mois à un an après la mise en œuvre du projet de GDT pour d'autres. Afin d'assurer une évaluation continue, il faut recueillir les données à intervalles réguliers pendant le cycle de vie de l'initiative de GDT.

Pourquoi devons-nous recueillir des données?

Il faut des données pour évaluer chacun des indicateurs choisis; le spécialiste aura ainsi les renseignements nécessaires pour procéder à une évaluation de l'initiative de GDT et effectuer une étude permettant de comparer la situation avant avec la situation après le projet (étape 9).

Comment recueillons-nous les données?

Pour l'évaluation d'une initiative de GDT, nous classons les données requises dans trois grandes catégories.

- **Groupe 1 : Les données directes** sont les données qui seront recueillies par observation directe.
- **Groupe 2 : L'information transmise** consiste en données transmises par une autre partie.
- **Groupe 3 : Les sorties de modèle** sont des données qui peuvent être dérivées des modèles de transport.

Considérations

Pendant la collecte de données, on conseille aux spécialistes de tenir compte des recommandations suivantes :

- recueillir des données **cohérentes et représentatives**;
- assurer un suivi **régulier**;
- veiller à ce que la **taille de l'échantillon** choisie convienne;
- être à l'affût de **possibilités de valeur ajoutée** pendant la collecte de données.

Exemples de techniques de collecte de données

Pour évaluer une initiative de GDT, les spécialistes peuvent utiliser différentes techniques de collecte de données. Voici la liste de quelques techniques possibles à utiliser pour la base de référence ou après la mise en œuvre :

- **Sondage sur les attitudes**
- **Groupes de discussions**
- **Portes ouvertes**
- **Enquêtes origine-destination**
- **Comptages de la circulation**

ÉTAPE 9. ÉVALUER LE PROGRAMME

En quoi consiste une évaluation?

La dernière étape du cadre en neuf étapes consiste à analyser et à évaluer les données recueillies à l'étape 8. L'évaluation peut se faire de différentes façons : du simple calcul aux modèles de transport complexes. Chaque approche dépend des indicateurs choisis et elle variera selon qu'elle produira des données directes ou indirectes.

Pourquoi devons-nous procéder à une évaluation?

L'évaluation comporte un certain nombre d'avantages. Ainsi, elle aide les spécialistes à :

- obtenir **des fonds pour l'avenir** et justifier le **prolongement du programme**;
- comprendre, vérifier ou renforcer les **impacts** de l'initiative de GDT;
- tirer des conclusions sur les relations possibles **de cause à effet**;
- **améliorer** les mécanismes de prestation;
- **procéder** à des comparaisons valables avec d'autres initiatives de GDT.

Comment procéderons-nous à une évaluation?

Lorsque nous procédons à une évaluation, on a intérêt à se poser les questions suivantes.

- Quel est l'**objectif** de l'évaluation de l'initiative de GDT?
- Quel est le **groupe visé**? L'évaluation s'adresse-t-elle aux décideurs (p. ex., le conseil municipal ou le PDG d'une société) ou au grand public?
- De quelles **sortes d'informations** les décideurs ou le grand public ont-ils besoin? L'évaluation doit-elle contenir des données très techniques ou être accessible à tous les intervenants?
- Quand doit-on **procéder** à l'évaluation et de quelles **ressources** dispose-t-on?

Considérations

Il importe que les spécialistes tiennent compte d'un certain nombre de facteurs à l'étape 9. Par exemple, on les encourage à faire ce qui suit :

- **concilier** la nécessité d'assurer la validité scientifique de l'évaluation avec son aspect pratique et le contrôle des coûts;
- voir à ce que leur initiative de GDT ait **le temps nécessaire pour être complètement mise en œuvre** avant de commencer à évaluer les changements survenus dans les habitudes de déplacements des gens ou les répercussions sur le réseau de transport en place à la suite de sa mise en œuvre.

Exemples

Voici les trois types d'évaluation décrites dans les *Lignes directrices canadiennes pour la mesure des résultats des initiatives de gestion de la demande en transport*, assorties d'exemples.

- **Évaluation directe** - p. ex., comptages de véhicules, niveaux d'achalandage des transports en commun, nombre de ventes de laissez-passer de transport en commun.
- **Calculs indirects** - p. ex., calculs des transferts modaux.
- **Modèles indirects** - p. ex., coûts des soins de santé, changements dans les émissions de GES.

Une fois complétées les neuf étapes du cadre d'évaluation, l'utilisateur de cette boîte à outils est encouragé à retourner à l'étape de planification du cycle de vie du projet. Les informations obtenues dans le cadre du processus d'évaluation permettront aux décideurs de comparer les résultats aux buts et objectifs fixés à l'étape de la planification du projet. On peut alors revoir l'étape de la planification du projet afin d'apporter des améliorations ou des correctifs au projet initial. Ce processus cyclique contribuera ultimement à améliorer l'efficacité de chaque projet de GDT et à renforcer la durabilité du système de transport.

En plus de revoir l'étape de la planification du projet, l'utilisateur de la boîte à outils est encouragé à partager les résultats de l'évaluation avec d'autres municipalités et organismes. Ce partage d'information entre les pairs contribuera à dégager les meilleures pratiques dans ce domaine et à soutenir les municipalités cherchant à mettre de l'avant des projets similaires.

5.1 Limites

Voici certaines des limites ou des contraintes que pourraient rencontrer des utilisateurs de la boîte à outils dans le cadre de l'évaluation d'un projet de GDT.

- Durant le cadre de l'évaluation d'un projet de GDT, il pourrait être **difficile d'établir une relation de cause à effet** entre l'initiative entreprise et le résultat subséquent au niveau des comportements en matière de déplacements, notamment lorsque des changements contextuels sont survenus pendant la mise en oeuvre. Par conséquent, il importe que l'utilisateur applique des indicateurs mesurables dans le cadre du processus d'évaluation et effectue un suivi critique des résultats de l'initiative de GDT.
- Les **coûts** liés à la mesure de l'effet de l'initiative sur la réduction des émissions de GES (ou des principaux contaminants atmosphériques (PCA)) peuvent être très élevés. Toutefois, le recours aux données sur les véhicules au lieu de données obtenues par mesure directe à cet égard peut réduire de beaucoup les frais encourus pour effectuer ce type de mesure.
- Le coût lié au processus d'évaluation de l'initiative de GDT doit être établi en tenant compte de la taille et de l'envergure de l'initiative évaluée. Règle générale, il est recommandé qu'un montant correspondant à **10 % du budget de l'initiative de GDT** soit affecté à l'évaluation de l'initiative.
- Les techniques d'évaluation proposées dans la boîte à outils visent une vaste gamme d'initiatives de GDT, de contextes d'application et de capacités organisationnelles. Par conséquent, **des méthodes d'évaluation particulières n'y sont pas formulées** pour chacune des initiatives pouvant être envisagées. Dans certains cas, l'utilisateur devra modifier ou adapter le processus d'évaluation proposé de manière à satisfaire les contextes et les capacités propres à chaque situation.
- La liste des initiatives figurant dans ce document **n'est pas exhaustive** et il y a lieu de rajouter des éléments à cette liste à mesure que de nouvelles approches de GDT émergent. Par ailleurs, l'utilisateur de la boîte à outils doit procéder judicieusement si l'évaluation à entreprendre porte sur une initiative de GDT ne figurant pas à cette liste.

6.0 Initiatives en matière de GDT

La section qui suit présente une liste non exhaustive d'initiatives en matière de GDT et les techniques d'évaluation proposées pouvant être mises en œuvre par les collectivités locales et les municipalités voulant se doter d'un système de transport plus durable.

Selon la définition qui en a été donnée précédemment, une initiative de GDT consiste en des activités d'éducation, de promotion et de sensibilisation, ainsi que l'utilisation de mesures d'incitation et de dissuasion. Une initiative contribue à renforcer la sensibilisation, à accroître le niveau de connaissances ou à susciter des attitudes positives à l'égard des divers choix en matière de transport durable. En outre, en proposant des mesures incitatives et dissuasives, ces initiatives visent à influencer les choix exercés par les individus pour leurs déplacements, notamment en rendant certains modes de transport plus attrayants ou moins attrayants, selon le cas, pour les navetteurs et les voyageurs en général.

Chaque fiche descriptive doit être lue en conjonction avec le cadre d'évaluation en neuf étapes décrit précédemment, en particulier avec les éléments énoncés à l'étape 3, « Déterminer les initiatives de GDT à mesurer ».

Chaque fiche descriptive est organisée de façon similaire. En premier lieu, on y présente une brève définition de l'initiative de GDT. On y retrouve une description succincte du but de l'initiative, le décideur responsable, et le groupe cible. Ensuite, le tableau « Technique de collecte de données » repose sur le cadre d'évaluation décrit antérieurement. Ce tableau fait le lien entre le niveau d'évaluation, les indicateurs et les techniques de collecte de données pouvant être utilisées pour réaliser l'évaluation de l'initiative. (Pour en savoir davantage au sujet des techniques de collecte de données, veuillez consulter le document intitulé Guide sur les sondages en matière de transport durable – Solutions de GDT à l'intention des municipalités et des employeurs canadiens). Troisièmement, la section « Conseils et trucs méthodologiques » consiste en une série de questions, de suggestions et de conseils sur les méthodes et le moment de recueillir des données pertinentes en vue de la mise en œuvre ou de l'évaluation de l'initiative de GDT. Enfin, à la fin de chaque fiche on retrouve une liste de ressources utiles pour poursuivre les recherches ou s'informer davantage à ce sujet.



Initiatives de déplacement selon le mode de transport

		Marche	Vélo	Voiture	Autobus	Métro	Transport en commun pour navetteurs	Autre	Aménagement du territoire/ Milieu bâti
1	Système de localisation automatique des véhicules				X	X	X		
2	Installations pour navetteurs actifs		X						
3	Installations de stationnement pour vélos		X						
4	Pistes cyclables et bandes cyclables		X						
5	Porte-vélos sur les autobus		X						
6	Service rapide par bus (SRB)				X				
7	Autopartage			X					
8	Sensibilisation du public et renseignements sur les déplacements domicile-travail				X	X	X		
9	Service de transport à la demande (STD)							X	
10	Assurance au kilométrage			X					
11	Laissez-passer de transport en commun pour les employés				X	X	X		
12	Retour garanti à domicile			X				X	
13	Voies réservées aux VMO et aux VMO à accès spécial tarifé			X					
14	Sécurité accrue sur les trottoirs et aux intersections	X	X		X	X	X		
15	Marketing personnalisé	X	X	X	X	X	X	X	X
16	Intermodalité	X	X	X	X	X	X	X	
17	Système léger sur rail (SLR)						X		
18	Outils de navigation multimodaux								
19	Parc de stationnement incitatif			X					
20	Indemnité de stationnement			X					
21	Tarification et places de stationnement			X					
22	Zones piétonnières	X							
23	Réseaux de bicyclettes publiques		X						
24	Voies d'évitement de fil d'attente		X		X				
25	Mise en relation de covoitureurs	X	X	X	X	X	X		
26	Conavettage (en voiture / en fourgonnette)			X					

Initiatives de déplacement selon le mode de transport

		Marche	Vélo	Voiture	Autobus	Métro	Transport en commun pour navetteurs	Autre	Aménagement du territoire/ Milieu bâti
27	Rétrécissement de chaussée	X	X	X					X
28	Tarifcation routière			X					
29	Services de navette							X	
30	Marketing social	X	X	X	X	X	X	X	X
31	Télétravail			X				X	
32	Gestion du transport des touristes	X	X	X	X	X	X	X	
33	Laissez-passer de transport en commun transférable				X	X	X		
34	Encouragement au transport en commun				X	X	X		
35	Aménagement axé sur le transport en commun (AATC)								X
36	Signalisation de priorité pour le transport en commun				X		X		
37	Amélioration des gares de transport en commun				X	X	X		
38	Amélioration des véhicules de transport en commun				X	X	X		
39	Centre de gestion des déplacements (CGD)			X	X	X	X	X	
40	Système de renseignements aux voyageurs			X	X	X	X	X	
41	Programmes de laissez-passer d'essai du transport en commun			X	X	X	X		
42	Accessibilité universelle	X	X	X	X	X	X	X	X
43	Laissez-passer universel de transport en commun				X	X	X		
44	Encouragement à la marche et au vélo	X	X						
45	Pédibus scolaire	X							
46	Plans de déplacement pour le lieu de travail et pour se rendre à l'école	X	X	X	X	X	X	X	

1.0 Système de localisation automatique des véhicules

Un système de localisation automatique des véhicules (LAV) ou d'identification automatique des véhicules (IAV) est un système informatisé permettant à la société de transport de localiser en temps réel les véhicules de transport en commun grâce à technologie GPS.



Source : Metro Magazine

1.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des systèmes LAV	Sondages sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser un système LAV	Sondages sur les attitudes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de véhicules dotés d'un système LAV	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers du transport en commun en raison de l'installation d'un système LAV dans les véhicules de transport en commun	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des systèmes LAV	Sondages sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés au système LAV	Données d'exploitation
	Nombre de fois par semaine que le système LAV est en fonction	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant changé et adopté le transport en commun comme mode de transport utilisé pour le navettage en raison de l'installation d'un système LAV dans les véhicules de transport en commun	Sondages sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondages sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondages sur les attitudes

1.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies durant la journée et en soirée (en semaine et en fin de semaine) pour tous les véhicules dotés d'un tel système.
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent être obtenus tous les mois auprès de la société de transport visée, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles.

1.3 Ressources supplémentaires

- **Transports Canada**
Systèmes de localisation automatique des véhicules (LAV) ou d'identification automatique des véhicules (IAV)
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-gdt-gdt35-1184.htm>
- **RITA - Research and Innovative Technology Administration**
Automatic Vehicle Location Successful Transit Applications (2000)
http://ntl.bts.gov/lib/jpodocs/repts_te/11487.pdf (disponible en anglais seulement)
- Rigaud, G., Emonet, M. et Bourguet, B. (1999). « Le système d'identification automatique de véhicules ». *Revue générale des chemins de fer*, n° 5, pp. 19-22
<http://cat.inist.fr/?aModele=afficheN&cpsidt=1862924>
- **InfoDev**
Localisation automatique de véhicules
<http://www.infodev.ca/fr/vehicules/produits-et-compteurs-de-passagers/produits/systems/avlfr.html>

2.0 Installations pour navetteurs actifs

Les installations pour navetteurs actifs sont des installations sécuritaires servant à remiser et à garer les vélos, ainsi que les infrastructures complémentaires dédiées aux cyclistes. Il peut notamment s'agir de casiers individuels pour remiser le casque, les vêtements et les autres effets personnels du cycliste; des vestiaires et des douches; des dispositifs de repassage et de séchage des vêtements; des pompes à air; parfois même des pièces de rechange ou des ateliers d'entretien.



Source: BeyondDC

(Voir également la rubrique Installations de stationnement pour vélos)

2.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence d'installations pour navetteurs actifs	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment fonctionnent les installations pour navetteurs actifs	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les installations pour navetteurs actifs	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers des installations pour navetteurs actifs attribuable à l'initiative	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise les installations pour navetteurs actifs	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des installations pour navetteurs actifs	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux installations pour navetteurs actifs	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de vélos utilisant les installations pour navetteurs actifs à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par le vélo en raison de l'existence d'installations pour navetteurs actifs	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

2.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies tant pour les déplacements domicile-travail que les déplacements pour les loisirs, ainsi que durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès du gestionnaire des installations, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles.
- Les données sur la part modale des vélos devraient être recueillies en avril et mai puis en septembre et octobre, alors que la plupart des gens se rendent au travail (hors de la période de pointe des vacances annuelles) et que cela permet d'obtenir des données plus fidèles.
- Il serait opportun de poser aux usagers des questions sur la fréquence de leurs déplacements en vélo pour se rendre au travail, ainsi qu'au sujet des autres modes de transport qu'ils utilisent lorsqu'ils décident de ne pas prendre le vélo. De nombreux cyclistes ne prennent pas leur vélo pour se rendre au travail à tous les jours.

2.3 Ressources supplémentaires

- **Transports Canada**
Installations pour navetteurs actifs : Guide à l'intention des municipalités et des employeurs canadiens
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-urbain-menu-fra-1887.htm>
- **Transports Canada**
Planification urbaine pour les bicyclettes
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudedecas-ec77fplanificationbicyclettes-1177.htm>

3.0 Installations de stationnement pour vélos

La présence d'installations de stationnement pour vélos adaptés, pratiques, bien conçus et sécuritaires peut favoriser un plus grand usage du vélo comme mode de transport. Il peut s'agir de supports à vélos, de casiers de rangement de vélos dans une pièce dédiée d'un immeuble, d'espaces de stationnement dédiés dans un garage, de terrains protégés par une clôture, etc.



Source : Gris Orange Consultants Inc.

3.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence d'installations de stationnement pour vélos	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser les installations de stationnement pour vélos	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les installations de stationnement pour vélos	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers des installations de stationnement pour vélos à la suite de la mise en œuvre de l'initiative	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise les installations de stationnement pour vélos	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des installations de stationnement pour vélos	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux installations de stationnement pour vélos	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de places de stationnement pour vélos utilisées à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par le vélo en raison de l'existence d'installations de stationnement pour vélos	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

3.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies tant pour les déplacements domicile-travail que les déplacements pour les loisirs, ainsi que durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès du propriétaire de l'immeuble, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles..
- Les données sur la part modale des vélos devraient être recueillies en avril et mai puis en septembre et octobre, alors que la plupart des gens se rendent au travail (hors de la période de pointe des vacances annuelles) et que cela permet d'obtenir des données plus fidèles.
- Il serait opportun de poser aux usagers des questions sur la fréquence de leurs déplacements en vélo pour se rendre au travail, ainsi qu'au sujet des autres modes de transport qu'ils utilisent lorsqu'ils décident de ne pas prendre le vélo.

3.3 Ressources supplémentaires

- **Vélo Québec**
Mode d'emploi : Stationnement pour vélos
http://www.velo.qc.ca/documents/OVB08_stationnement.1.pdf
- **Ville de Calgary**
Bicycle Parking Handbook
http://www.calgary.ca/DocGallery/Bu/trans_planning/cycling/bike_parking_2008_order.pdf
- **Transports Canada**
Planification urbaine pour les bicyclettes
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudedecas-ec77fplanificationbicyclettes-1177.htm>

4.0 Pistes cyclables et bandes cyclables

Les *bandes cyclables* sont des voies spéciales sur la chaussée et réservées exclusivement aux vélos; les *pistes hors-chaussée* – ou *pistes cyclables hors chaussée* – font partie d'un réseau de pistes cyclables qui sont partagées avec les piétons (usage mixte) ou réservées exclusivement aux vélos; les *pistes cyclables* sont séparées de la circulation automobile et piétonnière à l'aide d'une barrière physique.



Source : Gris Orange Consultants Inc.

4.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence de pistes cyclables et de bandes cyclables	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser les pistes cyclables et les bandes cyclables	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les pistes cyclables et les bandes cyclables	Sondage origine-destination
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers des pistes cyclables et des bandes cyclables attribuable à l'initiative	Sondage origine-destination
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise les pistes cyclables et les bandes cyclables	Sondage origine-destination
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des pistes cyclables et des bandes cyclables	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux pistes cyclables et aux bandes cyclables	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de pistes cyclables et de bandes cyclables utilisées à un moment précis	Données d'exploitation
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par le vélo en raison de l'existence de pistes cyclables et de bandes cyclables	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

4.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies tant pour les déplacements domicile-travail que les déplacements pour les loisirs, ainsi que durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois s'il y a des comptages fréquents, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles.
- Les données sur la part modale des vélos devraient être recueillies en avril et mai puis en septembre et octobre, alors que la plupart des gens se rendent au travail (hors de la période de pointe des vacances annuelles) et que cela permet d'obtenir des données plus fidèles.
- Il serait opportun de poser aux usagers des questions sur la fréquence de leurs déplacements en vélo pour se rendre au travail, ainsi qu'au sujet des autres modes de transport qu'ils utilisent lorsqu'ils décident de ne pas prendre le vélo.

4.3 Ressources supplémentaires

- **GTZ – Transport Policy Advisory Services**
Transportation Demand Management – document de formation, p. 39
<http://www2.gtz.de/dokumente/bib-2010/gtz2010-0163en-transportation-demand.pdf>
- **Transports Canada**
Guide du Vélopartage
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-urbain-directrices-specialistes-velopartageguide2009-menu-1655.htm>
- **American Association of State Highway and Transportation Officials**
Guide for the development of bicycle facilities (1999)
http://www.sccrtc.org/bikes/AASHTO_1999_BikeBook.pdf (en anglais seulement)
- *PistesCyclables.ca*
Les types de pistes et voies cyclables et leur revêtement
<http://pistescyclables.ca/Evaluation/TypesDePiste/TypesDePiste.htm>
- **Vélo Québec**
Aménagement en faveur des cyclistes et piétons (publication technique)
Signalisation Routière Voies Cyclables (publication technique)
La bande cyclable : Une voie réservée aux cyclistes
<http://www.velo.qc.ca/documents/BandeCyclable2007.pdf>
- **Institut national de santé publique du Québec**
Les aménagements cyclables : Un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité
http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/925_AmePisteCyclablecorr.pdf
- **Transports Canada**
Planification urbaine pour les bicyclettes
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudedecas-ec77fplanificationbicyclettes-1177.htm>

Les porte-vélos sur les autobus offrent une intermodalité aux cyclistes souhaitant ou devant utiliser le transport en commun dans le cadre de leurs déplacements. Le porte-vélo est monté sur le pare-chocs avant de l'autobus et peut généralement transporter deux vélos en toute sécurité. Ce service est habituellement offert gratuitement.



Source : Gris Orange Consultants Inc.

5.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence de porte-vélos sur les autobus	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment fonctionnent les porte-vélos sur les autobus	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les porte-vélos sur les autobus	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers de porte-vélos sur les autobus à la suite de la mise en œuvre de l'initiative	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise les porte-vélos sur les autobus	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des porte-vélos sur les autobus	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux porte-vélos sur les autobus	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de porte-vélos sur les autobus utilisés à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par le vélo en raison de l'existence de porte-vélos sur les autobus	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

5.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies tant pour les déplacements domicile-travail que les déplacements pour les loisirs, ainsi que durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès de la société de transport visée, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles.
- Les données sur la part modale des vélos devraient être recueillies en avril et mai puis en septembre et octobre, alors que la plupart des gens se rendent au travail (hors de la période de pointe des vacances annuelles) et que cela permet d'obtenir des données plus fidèles.
- Il serait opportun de poser aux usagers des questions sur la fréquence de leurs déplacements en vélo pour se rendre au travail, ainsi qu'au sujet des autres modes de transport qu'ils utilisent lorsqu'ils décident de ne pas prendre le vélo.

5.3 Ressources supplémentaires

- **Transports Canada**
Planification urbaine pour les bicyclettes
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudedecas-ec77fplanificationbicyclettes-1177.htm>
- **Régie des transports de Winnipeg**
Bike and Bus
<http://www.winnipegtransit.com/en/special/bikeandbus/> (en anglais seulement)

Le système rapide par bus est une modalité permettant d'offrir un service de transport en commun rapide, de haute qualité et à peu de frais. Ce service emprunte habituellement des voies réservées, peut profiter des feux de priorité pour le transport en commun et utiliser des autobus spacieux, confortables et conçus en fonction des besoins à cet égard.



Source : Gris Orange Consultants Inc.

6.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des SRB	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser les SRB	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent le réseau SRB	Données d'exploitation Sondage origine-destination
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers du réseau SRB à la suite de la mise en œuvre de l'initiative	Données d'exploitation Sondage origine-destination
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise le SRB	Données d'exploitation Sondage origine-destination
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites du réseau SRB	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés au SRB	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de véhicules du réseau de SRB utilisés à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par le transport en commun en raison de l'existence du réseau de SRB	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

6.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies tant pour les déplacements domicile-travail que les déplacements pour les loisirs, ainsi que durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès de la société de transport visée, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut porter une attention particulière à l'utilisation du réseau au cours d'activités spéciales.
- Il serait opportun de poser aux usagers des questions sur la fréquence de leurs déplacements en bus pour se rendre au travail, ainsi qu'au sujet des autres modes de transport qu'ils utilisent lorsqu'ils décident de ne pas prendre l'autobus et les raisons de cette décision.

6.3 Ressources supplémentaires

- **National Bus Rapid Transit Institute**
<http://www.nbrti.org/index.html> (en anglais seulement)
- **Calgary Transit**
<http://www.calgarytransit.com/html/brt.html> (en anglais seulement)
- **Victoria Transport Policy Institute**
Bus Rapid Transit
<http://www.vtpi.org/tdm/tdm120.htm>
- **Transports Canada**
Base de données de la GDT : Service d'autobus directs
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-gdt-prj19f-847.htm>
- **Association Canadienne du Transport Urbain**
Les systèmes rapides par bus : une perspective canadienne (SRB) (Novembre 2007)
http://cutaactu.ca/fr/publicationsandresearch/resources/Issue_Paper_25F.pdf
- **Transports Canada**
Métrobus
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-metrobus-965.htm>

Les programmes d'autopartage proposent des services de location de voiture à prix abordable aux personnes n'ayant besoin que d'un accès ponctuel à une voiture personnelle. Moyennant des frais mensuels minimes, les membres ont accès à ces voitures à usage commun lorsqu'ils en ont besoin.



Source : Gris Orange Consultants Inc.

7.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des services d'autopartage	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment fonctionnent les services d'autopartage	Sondage sur les attitudes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les services d'autopartage	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers des services d'autopartage à la suite de la mise en œuvre de l'initiative	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise les services d'autopartage	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des services d'autopartage	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes liés aux services d'autopartage	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de voitures en usage partagé utilisées à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par le covoiturage en raison de l'existence de services d'autopartage	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

7.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies tant pour les déplacements domicile-travail que les déplacements pour les loisirs, ainsi que durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des entreprises de covoiturage visées, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles.
- Il serait opportun de poser aux usagers des questions sur le but de leurs déplacements lorsqu'ils utilisent des services d'autopartage.

7.3 Ressources supplémentaires

- **Transports Canada**
Clubs d'autopartage
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-gdt-prj41f-940.htm>
- **Victoria Transport Policy Institute**
Carsharing
<http://www.vtppi.org/tdm/tdm7.htm> (en anglais seulement)
- **Communauto**
Potentiel de l'auto-partage dans le cadre d'une politique de la gestion de demande en transport, Forum de l'AQTR (2000)
<http://www.communauto.com/images/Presentation%2007%2002%2000.pdf>
- **Transports Canada**
L'autopartage au Canada : des options de transport personnel plus écologiques
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-carsharingfrancais-1068.htm>

8.0 Sensibilisation du public et renseignements sur les déplacements domicile-travail

Les campagnes d'information et de sensibilisation visent à informer le grand public de l'existence des divers modes de transport qui leur sont offerts et à leur expliquer comment ils peuvent les utiliser pour leurs déplacements quotidiens. Parmi les initiatives de ce type, signalons l'organisation d'événements comme la « Semaine vélo-boulot », la « Journée vélo-boulot », la « Semaine du covoiturage », ou les journées « En ville, sans ma voiture! »

8.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des campagnes de sensibilisation du public et de renseignements sur les déplacements domicile-travail	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes
	Pourcentage/Nombre de personnes qui savent comment participer aux campagnes de sensibilisation du public et de renseignements sur les déplacements domicile-travail	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui participent aux campagnes de sensibilisation du public et de renseignements sur les déplacements domicile-travail	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers de modes de transport de remplacement depuis leur participation aux campagnes de sensibilisation du public et de renseignements sur les déplacements domicile-travail	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des campagnes de sensibilisation du public et de renseignements sur les déplacements domicile-travail	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux campagnes de sensibilisation du public et de renseignements sur les déplacements domicile-travail	Données d'exploitation
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir suite à leur participation aux campagnes de sensibilisation du public et de renseignements sur les déplacements domicile-travail	Sondage sur les attitudes
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

8.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour tous les usagers, ainsi que durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des organisations visées, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut porter une attention particulière à l'utilisation du réseau au cours d'activités spéciales.

8.3 Ressources supplémentaires

- **Transports Canada**
Renseignements sur les déplacements domicile travail
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-gdt-gdt09-850.htm>
- **ACT Canada**
The Case for TDM in Canada: Transportation demand management initiatives and their benefits (2008)
<http://www.actcanada.com/EN/Downloads/Case%20for%20TDM%20in%20Canada%20FINAL%20October%202008.pdf>
(en anglais seulement)
- **Transports Canada**
En ville, sans ma voiture! (Montréal, Québec)
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-envillesansmavoiture-959.htm>

9.0 Service de transport à la demande (STD)

Le service de transport à la demande est une forme de transport en commun local faisant appel à des véhicules de petite taille ou de taille moyenne empruntant des trajets et des horaires souples suivant les besoins de leurs usagers. Ils desservent habituellement des régions rurales ou des zones urbaines où la demande de transport en commun est trop faible pour offrir un réseau d'autobus régulier.



Source : Busworld
www.busworld.org

9.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des réseaux de STD	Sondage sur les attitudes Groupes de discussion
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser les réseaux de STD	Sondage sur les attitudes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les réseaux de STD	Données d'exploitation Sondage origine-destination
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers des réseaux de STD à la suite de la mise en œuvre de l'initiative	Données d'exploitation Sondage origine-destination
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise les réseaux de STD	Données d'exploitation Sondage origine-destination
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des réseaux de STD	Sondage sur les attitudes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux réseaux de STD	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de véhicules des réseaux de STD utilisés à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir en raison de la mise en place de réseaux de STD	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

9.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour toutes les sortes de déplacements, durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des organisations visées, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.
- Les données devraient être recueillies et classées en fonction de la catégorie d'usagers (personnes handicapées, touristes, etc.) et l'objet de leur déplacement.

9.3 Ressources supplémentaires

- **Transports Canada**
Service de transport à la demande
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-gdt-gdt45-1193.htm>
- **Central Federal Lands Highway Division**
Demand-Response Transit Service
<http://www.cflhd.gov/ttoolkit/flt/FactSheets/Transit/DEMAND%20RESPONSIVE.htm> (en anglais seulement)
- **Transports Canada**
Taxibus : transport en commun pour les petites villes
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-taxibusfrancais-257.htm>
- **TRANS'BUS**
Dossier « Le transport à la demande »
<http://www.transbus.org/dossiers/tad.html>
- **MOBITER**
Le Transport à la Demande
<http://mobiter.iternet.org/tad.htm>
- **CERTU**
Le transport à la demande en zone urbaine, Fiche Les outils de la mobilité (2009)
http://www.certu.fr/fr/_Syst%C3%A8mes_de_transports-n26/Transports_publics-n71/Transports_a_la_demande-n705/IMG/pdf/Fiche_2TAD_urbainweb.pdf

L'assurance au kilométrage est une assurance dont la prime est établie en fonction du kilométrage parcouru, les heures d'utilisation du véhicule et l'emplacement géographique desservi. L'information sur les habitudes de déplacements des usagers peut être obtenue à partir d'un dispositif GPS installé dans le véhicule.

10.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence de l'assurance au kilométrage	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser l'assurance au kilométrage	Sondage sur les attitudes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent l'assurance au kilométrage	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers de modes de transport de remplacement, grâce à un abonnement à une assurance au kilométrage	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites de l'assurance au kilométrage	Sondage sur les attitudes Services d'écoute téléphonique/site Web
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés à l'assurance au kilométrage	Données d'exploitation
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par des modes de transport de remplacement depuis qu'ils ont souscrit à une assurance au kilométrage	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

10.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour les navetteurs et toutes les sortes de voyageurs, ainsi que durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des organisations visées, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles.
- Il faut demander aux répondants à combien ils estiment les économies au chapitre des déplacements, découlant de l'assurance au kilométrage.

10.3 Ressources supplémentaires

- **Transports Canada**
Établissement du prix d'assurance en fonction du système mondial de localisation (GPS)
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-gdt-prj47f-278.htm>

11.0 Laissez-passer de transport en commun pour les employés

Les laissez-passer de transport en commun pour les employés sont des incitatifs financiers offerts par les employeurs pour encourager leurs employés à ne pas se rendre seul en voiture au travail. Le programme vise à accroître l'utilisation du transport en commun par les travailleurs et à réduire le nombre de véhicules à occupant unique. On demande parfois aux employés participants de renoncer à leurs privilèges de stationnement pour avoir le droit d'acheter leur laissez-passer de transport en commun à tarif réduit.



Source : www.winnipegtransit.com

11.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'initiative de laissez-passer de transport en commun pour les employés	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser le laissez-passer de transport en commun pour les employés	Sondage sur les attitudes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent le laissez-passer de transport en commun pour les employés	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers des transports en commun à la suite de la mise en œuvre de l'initiative	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine qu'un employé utilise un laissez-passer de transport en commun	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites du laissez-passer de transport en commun pour les employés	Sondage sur les attitudes Groupes de discussion Commentaires des employés
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux laissez-passer de transport en commun pour les employés	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de laissez-passer de transport en commun pour les employés utilisés à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par le transport en commun depuis qu'ils achètent un laissez-passer de transport en commun pour les employés	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

11.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour les navetteurs, durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des organisations visées, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles.
- Les données devraient être recueillies en collaboration avec d'autres initiatives de GDT (p. ex., projets de gestion des déplacements en milieu de travail, stratégies de gestion du stationnement).

11.3 Ressources supplémentaires

- **TransLink**
Employer Pass Program
<http://www.translink.ca/en/Fares-and-Passes/Employer-Pass.aspx> (en anglais seulement)
- **Transports Canada**
Programme de rabais en transport en commun accordé aux employés
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-programmederabais-845.htm>
- **Transports Canada**
EcoPass : Laissez passer de transport en commun financés par l'employeur
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-ecopassfrancais-844.htm>

Le retour garanti à domicile est un programme offrant une course en taxi gratuite ou à tarif réduit aux utilisateurs de modes de transports autres que la voiture à occupant unique pour se rendre au travail, dans les situations d'urgence où ils doivent retourner rapidement à la maison ou encore lorsqu'ils doivent rester au travail plus tard et que leur mode de transport habituel n'est plus disponible.



Source : A Better City TMA
www.abctma.com

12.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence du programme de Retour garanti à domicile	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser le programme de Retour garanti à domicile	Sondage sur les attitudes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent le programme de Retour garanti à domicile	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers du programme de Retour garanti à domicile à la suite de la mise en œuvre de l'initiative	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine qu'un employé utilise le programme de Retour garanti à domicile	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites du programme de Retour garanti à domicile	Sondage sur les attitudes Commentaires des employés
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés au programme de Retour garanti à domicile	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de jours par mois que le programme de Retour garanti à domicile est offert	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par des modes de transport plus durables depuis l'existence du programme de Retour garanti à domicile	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

12.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour les déplacements des navetteurs, durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des organisations visées, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles.
- Il faut demander aux répondants comment ils se rendent habituellement au travail et ils en reviennent.

12.3 Ressources supplémentaires

- **Transports Canada**
Programme de retours garantis à domicile et Fonds pour la migration de la demande en transport
http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-ecomobilite-projets-retours_garantis-fra-614.htm
- **Green Action Centre**
Make Your Workplace Commuter Friendly
<http://greenactioncentre.ca/content/make-your-workplace-commuter-friendly/> (en anglais seulement)
- **Transports Canada**
Raccompagne ment garanti à la maison
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-gdt-prj56f-979.htm>

13.0 Voies réservées aux VMO et aux VMO à accès spécial tarifé

Les stratégies de priorité aux véhicules multioccupants (VMO) visent à favoriser l'utilisation du transport en commun et le covoiturage, notamment en accordant un accès prioritaire aux véhicules de transport en commun et aux VMO aux heures de pointe et dans les aires de stationnement. Il peut s'agir notamment de voies réservées sur une autoroute ou une artère principale, de trajets réservés aux autobus, de voies réservées aux VMO à accès spécial tarifé, des espaces de stationnement privilégiés, des tarifs de stationnement réduits pour les véhicules de covoiturage, etc.



Source : Transports Canada

13.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des stratégies liées aux voies réservées aux VMO et aux VMO à accès spécial tarifé	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser les installations des voies réservées aux VMO et aux VMO à accès spécial tarifé	Sondage sur les attitudes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les installations des voies réservées aux VMO et aux VMO à accès spécial tarifé	Données d'exploitation Comptage de trafic de véhicules
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers des installations des voies réservées aux VMO en raison de la mise en œuvre de l'initiative	Données d'exploitation Comptage de trafic de véhicules
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise les installations des voies réservées aux VMO et aux VMO à accès spécial tarifé	Données d'exploitation Comptage de trafic de véhicules
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des installations des voies réservées aux VMO et aux VMO à accès spécial tarifé	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés voies réservées aux VMO et aux VMO à accès spécial tarifé	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre d'installations des voies réservées aux VMO et aux VMO à accès spécial tarifé utilisées à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir en raison de la mise en place de l'aménagement de voies réservées aux VMO	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

13.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour les navetteurs, durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des organisations visées, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.
- Les données devraient être recueillies en collaboration avec d'autres initiatives de GDT (covoiturage, stratégies de gestion du stationnement, priorité au transport en commun, etc.)

13.3 Ressources supplémentaires

- **US Department of Transportation – Federal Highway Administration**
Managed Lanes – A Primer
http://www.hovworld.com/publications_assets/managed_lanes_primer.pdf (en anglais seulement)
- **Calgary Transit**
HOV Lanes
http://www.calgarytransit.com/html/hov_lane.html (en anglais seulement)
- **Transit Cooperative Research Program - Federal Transit Administration**
HOV Facilities: Traveler Response to Transportation System Changes (Chapitre 2),
Transportation Research Board (2005)
http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rpt_95c2.pdf (en anglais seulement)
- **Transports Canada**
Voies réservées aux véhicules multioccupants au Canada
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-VM0aucanada-886.htm>

14.0 Sécurité accrue sur les trottoirs et aux intersections

Les trottoirs larges et les traverses pour piétons sécuritaires favorisent les déplacements à pied en milieu urbain. Il peut s'agir d'installer divers dispositifs augmentant la sécurité des piétons et leur visibilité aux traverses pour piétons, de modifier l'infrastructure routière (tel que les avancées de trottoir) ou de construire des installations dédiées aux piétons (refuges, tunnels, ou viaducs piétonniers)



Source : Connective Corridor
<http://connectivecorridor.syr.edu>

14.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui sont au courant de l'amélioration de la sécurité des piétons	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser les dispositifs de sécurité pour les piétons	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les dispositifs de sécurité pour les piétons	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux piétons grâce à l'amélioration de la sécurité des trottoirs et des intersections	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine où un piéton utilise un trottoir ou une intersection donné	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des améliorations apportées à la sécurité des piétons	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux améliorations apportées à la sécurité des piétons	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de dispositifs de sécurité pour les piétons utilisés à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par la marche en raison de la mise en place de dispositifs de sécurité pour les piétons	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

14.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies tant pour les déplacements domicile-travail que les déplacements pour les loisirs, ainsi que durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies pendant les mois d'avril et de mai ainsi que pendant les mois de septembre et octobre, périodes au cours desquelles la probabilité que les gens se rendent à pied au travail est plus forte.
- Il faut demander aux répondants à quelle fréquence ils se rendent à pied à leur travail, à quels moments ils décident de ne pas le faire, quel est le mode de transport qu'ils préfèrent utiliser dans ce cas-là.

14.3 Ressources supplémentaires

- **GTZ – Transport Policy Advisory Services**
Transportation Demand Management – document de formation, p. 35 (en anglais seulement)
<http://germany-wuf.de/upload/TC-TransportationDemandManagement.pdf>
- **City of Stockton – Public Works Department**
Pedestrian Safety and Crosswalk Installation Guidelines (en anglais seulement)
<http://www.stockton.gov/files/PedestrianSafetyAndCrosswalkInstallationGuidelines.pdf>
- **Ville de Montréal**
Pour un environnement urbain sécuritaire – Guide d'aménagement
(Section 3.1 Les voies de circulation piétonne)
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/femmes_ville_fr/media/documents/Guide_amenagement_environnement_urbain_securitaire.pdf
- **Vélo Québec**
Aménagement en faveur des cyclistes et piétons (publication technique)
- **Transports Canada**
Rues complètes : Améliorer la sécurité des routes au Canada pour tous
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudedecas-ec72f-ruescompletes-812.htm>

Ensus des stratégies de marketing destinées au grand public, les programmes de marketing personnalisé visent un groupe cible de résidents ou une collectivité en offrant des mesures incitatives adaptées, de la formation, de l'information ou des conseils sur les moyens à prendre pour faciliter le changement de leur comportement en matière de déplacements.



Source : Transports Canada

15.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des programmes de marketing personnalisé	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser les programmes de marketing personnalisé	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui sont ciblées par des stratégies de marketing personnalisées	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers de modes de transport de remplacement à la suite de la mise en œuvre des stratégies de marketing personnalisé	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites les stratégies de marketing personnalisé	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux stratégies de marketing personnalisé	Données d'exploitation
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par d'autres modes de transport à la suite de la mise en œuvre de stratégies de marketing personnalisé	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

15.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour des usagers ciblés, durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des organisations visées, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles.
- Il faut porter davantage attention aux renseignements recueillis pendant l'organisation de d'activités spéciales.

15.3 Ressources supplémentaires

- **Transports Canada**
iXpress:Projet de couloirs central express de transport en commun : rapport final
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-waterloo-1979.htm>
- **ACT Canada**
The Case for TDM in Canada: Transportation demand management initiatives and their benefits, (2008), p. 13
<http://www.actcanada.com/EN/Downloads/Case%20for%20TDM%20in%20Canada%20FINAL%20October%202008.pdf>
(en anglais seulement)

L'intermodalité consiste à favoriser une meilleure intégration et une meilleure complémentarité des divers services de transport desservant une même zone urbaine. Une meilleure coordination des itinéraires et des horaires peut rendre l'utilisation du transport en commun plus commode et plus attrayante pour tous les voyageurs, comparativement à voyager seul à bord de son véhicule personnel, et ainsi contribuer à accroître l'achalandage du transport en commun.



Source : Gris Orange Consultants Inc.

16.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des plusieurs réseaux de transport en commun concurrents	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser des réseaux de transport en commun complémentaires	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent différents réseaux de transport pour un même déplacement	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers du transport en commun en raison d'une meilleure intégration des services de transport en commun	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne se déplace en utilisant les différents réseaux de transport en commun	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites du niveau d'intermodalité entre les réseaux de transport en commun	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés à l'intermodalité du transport en commun	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de réseaux de transport en commun fonctionnels à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par les services de transport en commun grâce à une meilleure intégration des services de transport en commun	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	pourcentage de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

16.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies tant pour les déplacements domicile-travail que les déplacements pour les loisirs, ainsi que durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. On peut parfois obtenir des mesures de trafic chaque mois auprès de l'organisation concernée alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.

16.3 Ressources supplémentaires

- **GTZ – Transport Policy Advisory Service**
Transportation Demand Management – Document de formation, p. 40. (en anglais seulement)
<http://germany-wuf.de/upload/TC-TransportationDemandManagement.pdf>

Le système léger sur rail offre un service de transport en commun local sur des axes de transport principaux en reliant entre elles les destinations stratégiques en milieu urbain. Un tel service emprunte généralement une emprise réservée, bénéficie de feu de priorité pour le transport en commun, et utilise souvent des technologies assurant des horaires généralement respectés et prévisibles, minimisant les retards.



Source : Gris Orange Consultants Inc.

17.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence du SLR	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser le réseau de SLR	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent le réseau de SLR	Données d'exploitation Sondage origine-destination
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers du réseau de SLR depuis la mise en œuvre de l'initiative	Données d'exploitation Sondage origine-destination
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise le SLR	Données d'exploitation Sondage origine-destination
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites du réseau de SLR	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés au SLR	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de véhicules du SLR utilisés à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par le système léger sur rail en raison de la mise en place du réseau de SLR	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

17.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies tant pour les déplacements domicile-travail que les déplacements pour les loisirs.
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. On peut parfois obtenir des mesures de trafic chaque mois auprès de la société de transport en commun, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles.
- Il faut demander aux répondants à quelle fréquence ils se rendent au travail et en reviennent par le système léger sur rail, de même que l'autre mode qu'ils choisissent s'ils décident de ne pas prendre le train léger et les raisons de cette décision.

17.3 Ressources supplémentaires

- **Light Rail Transit Association (LRTA)**
<http://www.lrta.org/> (en anglais seulement)
- **McBryer, David B.**
« *Light Rail Transit and Other Modes* », 9e conférence de la National Light Rail Transit (2003), *curriculaire de Transportation Research*
http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/circulars/ec058/05_LIGHT%20RAIL%20AND%20OTHER%20MODES.pdf
(en anglais seulement)
- **Victoria Transport Policy Institute**
Light Rail Transit
<http://www.vtpi.org/tdm/tdm121.htm> (en anglais seulement)
- **Transports Canada**
O-Train : Projet d'un train léger sur rail
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-otrainprojettrainlegerrail-973.htm>

Les outils de navigation multimodaux consistent en des imprimés ou des dispositifs électroniques permettant de guider les piétons, cyclistes, conducteurs et usagers du transport en commun pour les aider à trouver des renseignements précis et pertinents au sujet des trajets, des modes de transport disponibles, des horaires et des tarifs. Il peut s'agir de cartes (des cartes routières, ainsi que des cartes de pistes cyclables, et du réseau de transport en commun), des affiches, des brochures, des catalogues, et des trousseaux d'accueil pour les nouveaux usagers.

18.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des outils de navigation multimodaux	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser les outils de navigation multimodaux	Sondage sur les attitudes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les outils de navigation multimodaux	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers depuis l'arrivée des outils de navigation multimodaux	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise des outils de navigation multimodaux lorsqu'elle utilise le transport en commun	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des outils de navigation multimodaux	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux outils de navigation multimodaux	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre d'outils de navigation multimodaux utilisés à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par le transport en commun depuis l'arrivée des outils de navigation multimodaux	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émission de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

18.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour tous les usagers (des transports en commun), durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des organisations visées, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.
- On peut demander aux répondants de classer les outils en fonction de leurs besoins et de leurs préférences.

18.3 Ressources supplémentaires

- **Victoria Transport Policy Institute**
Multi-Modal Navigation Tools
<http://www.vtpi.org/tdm/tdm113.htm> (en anglais seulement)
- **Transports Canada**
Système d'information pour les passagers EasyGO
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudedecas-ec68f-easygo-271.htm>

Les parcs de stationnement incitatif consistent en des aires de stationnement mis à la disposition des usagers par les sociétés de transport en commun à proximité des arrêts stratégiques, notamment aux gares de trains de banlieue, terminus d'autobus ou de tramway, etc. Ces installations sont particulièrement prisées en banlieue, où la densité de population est peut-être insuffisante pour que les résidents disposent d'un service de transport en commun local à destination des carrefours de transport en commun.



Source : Transports Canada

19.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence de parcs de stationnement incitatif	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser les parcs de stationnement incitatif	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les parcs de stationnement incitatif	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers des parcs de stationnement incitatif à la suite de la mise en œuvre de l'initiative	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise les parcs de stationnement incitatif	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des parcs de stationnement incitatif	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux parcs de stationnement incitatif	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de parcs de stationnement incitatif utilisés à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir en raison de la mise en place de parcs de stationnement incitatif	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

19.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour les déplacements domicile-travail et les déplacements pour les loisirs, durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des sociétés de transport en commun, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.
- Au cours de la collecte de données, il faut établir une distinction entre les terrains de stationnement publics et privés, les terrains de stationnement gratuits ou payants ainsi que le stationnement de courte ou de longue durée.

19.3 Ressources supplémentaires

- **Calgary Transit**
Calgary Transit Park and Ride
http://www.calgarytransit.com/html/park_n_ride.html (en anglais seulement)
- **Victoria Transport Policy Institute**
Park & Ride
<http://www.vtpi.org/tdm/tdm27.htm> (en anglais seulement)

Un programme d'indemnité de stationnement permet d'offrir aux employés le choix de conserver leur espace de stationnement désigné au travail ou d'y renoncer moyennant un remboursement incitatif correspondant.

20.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des programmes d'indemnité de stationnement	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser le programme d'indemnité de stationnement	Sondage sur les attitudes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui participent à un programme d'indemnité de stationnement	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers de modes de transport de remplacement depuis la mise en œuvre d'un programme d'indemnité de stationnement	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites par le programme d'indemnité de stationnement	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Commentaires des employés
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés au programme d'indemnité de stationnement	Données d'exploitation
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par des modes de transport de remplacement en raison de l'existence du programme d'indemnité de stationnement	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

20.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour les navetteurs, durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des organisations visées, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.
- Les données devraient être recueillies en collaboration avec d'autres initiatives de GDT (p. ex., stratégies de gestion du stationnement, plans de déplacement pour les lieux de travail).

20.3 Ressources supplémentaires

- **Transports Canada**
Paiement forfaitaire pour le stationnement, processus d'attribution d'un permis d'aménagement
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-gdt-prj73f-1020.htm>
- **Best Workplaces for Commuters – National Center for Transit Research at USF**
Parking Cash Out: Implementing Commuter Benefits as One of the Nation's Best Workplaces for Commuters (2007)
http://www.bestworkplaces.org/pdf/ParkingCashout_07.pdf (en anglais seulement)
- **Conseil régional de l'environnement de Montréal**
Le stationnement comme outil de gestion des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal (2001)
<http://www.cremtl.qc.ca/fichiers-cre/memoires/politiquestationnement.pdf>

21.0 Tarification et places de stationnement

Les stratégies de tarification et de gestion de l'offre des places de stationnement consistent notamment à proposer des mesures ayant une incidence sur la disponibilité, l'accès ou l'utilisation d'espaces de stationnement à certaines heures ou pour certains types d'usagers. Il peut notamment s'agir de hausser les tarifs de stationnement ou de supprimer les subventions aux frais de stationnement des employés.

21.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence de stratégies de gestion de la tarification et de places de stationnement	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes qui sont au courant de la façon dont fonctionnent les stratégies de gestion du stationnement	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui sont touchées par les stratégies de tarification et de places de stationnement	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers de modes de transport de remplacement depuis la mise en œuvre de l'initiative	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise les installations de stationnement	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites par les stratégies de gestion de la tarification et de places de stationnement	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux stratégies de gestion de la tarification et de places de stationnement	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de places de stationnement utilisées à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir suivant la mise en œuvre des stratégies de gestion de la tarification et de places de stationnement	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

21.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour les déplacements domicile-travail et les déplacements pour les loisirs, durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. On peut parfois obtenir des données d'utilisation chaque mois auprès des gestionnaires de parcs de stationnements, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.
- Il faut établir une distinction entre les différentes formes de gestion des terrains de stationnement : stationnement sur la voirie et hors voirie, stationnement public et privé, stationnement limité et illimité, places de stationnement préférentielles et non préférentielles, stationnement de courte ou de longue durée.

21.3 Ressources supplémentaires

- **Transit Cooperative Research Program – Federal Transit Administration**
Parking Pricing and Fees: Traveler Response to Transportation System Changes (chapitre 13),
Transportation Research Board (2005)
http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rpt_95c13.pdf (en anglais seulement)
- **Transit Cooperative Research Program – Federal Transit Administration**
Parking Management and Supply: Traveler Response to Transportation System Changes (chapitre 18),
Transportation Research Board (2005)
http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rpt_95c18.pdf (en anglais seulement)
- **Conseil régional de l'environnement de Montréal**
Le stationnement comme outil de gestion des déplacements dans la région
métropolitaine de Montréal (2001)
<http://www.cremtl.qc.ca/fichiers-cre/memoires/politiquestationnement.pdf>

Les stratégies de piétonisation consistent à restreindre l'accès des véhicules à certaines rues ou à certains quartiers, et à les réserver à l'usage exclusif des piétons. Les zones piétonnières sont souvent aménagées à certains endroits au centre-ville, ou dans des quartiers commerciaux ou de magasinage. Les rues peuvent être converties en zones piétonnières à temps plein ou de manière ponctuelle pour des événements ou certaines périodes de l'année (p. ex. durant l'été).



Source : Gris Orange Consultants Inc.

22.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui sont au courant des stratégies de piétonisation	Sondage sur les attitudes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les zones piétonnières	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux piétons depuis la mise en œuvre de zones piétonnières	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine au cours desquels un piéton utilise un trottoir ou un passage piétonnier	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des zones piétonnières	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux zones piétonnières	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de zones piétonnières aménagées à un moment précis	Données d'exploitation
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes qui ont remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir ou pour leurs loisirs par la marche en raison de l'aménagement de zones piétonnières	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

22.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour tous les usagers, ainsi que durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. On peut parfois obtenir des données d'achalandage chaque mois, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.
- Il faut demander aux répondants à quelle fréquence ils utilisent les zones piétonnières, de même que les objectifs de leurs déplacements.

22.3 Ressources supplémentaires

- **GTZ – Transport Policy Advisory Services**
Transportation Demand Management – document de formation, p. 36
<http://germany-wuf.de/upload/TC-TransportationDemandManagement.pdf> (en anglais seulement)
- **Robertson, Kent A.** Pedestrianization Strategies for Downtown Planners: Skywalks Versus Pedestrian Malls. *Journal of the American Planning Association*, volume 59, numéro 3 (1993), pages 361-370 (en anglais seulement)
- **Transports Canada**
Espaces sans voitures le dimanche
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudesdecastransportactif-1719.htm>

Les services de partage de vélos consistent en un service offrant des vélos pour des trajets courts (des parcours d'une trentaine de minutes, en général), comportant des postes de stationnement en libre-service automatisés situés à une distance de marche du lieu d'origine ou de destination de l'utilisateur.



Source : Gris Orange Consultants Inc.

23.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence du service de partage de vélos	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser le service de partage de vélos	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent le service de partage de vélos	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers du service de partage de vélos depuis la mise en œuvre de l'initiative	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise le service de partage de vélos	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites par le service de partage de vélos	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés au service de partage de vélos	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de vélos utilisés à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par le vélo en raison de la mise en place du service de partage de vélos	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

23.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour les navetteurs, durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des organisations en charge du service de partage de vélos, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.
- Les données sur le partage modal des vélos devraient être recueillies pendant les mois d'avril et de mai ainsi que pendant les mois de septembre et octobre, périodes au cours desquelles la plupart des gens sont au travail (hors de la période de pointe des vacances annuelles), de sorte qu'on peut obtenir des données plus fiables sur l'utilisation des vélos.
- Il serait important de demander aux répondants d'indiquer à quelle fréquence ils se rendent au travail et en reviennent en vélo, de même que les autres modes de transport dont ils se servent lorsqu'ils décident de ne pas utiliser leurs vélos.

23.3 Ressources supplémentaires

- **American Association of State Highway and Transportation officials**
Guide for the development of bicycle facilities (1999)
http://sccrtc.org/wp-content/uploads/2010/09/AASHTO_1999_BikeBook.pdf
- **Victoria Transport Policy Institute**
Public Bike Systems
<http://www.vtppi.org/tdm/tdm126.htm> (en anglais seulement)
- **Transports Canada**
Les réseaux de bicyclettes publiques libre-service
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudedecas-ec74f-velopartage-813.htm>
- **Transports Canada**
Guide du Vélopartage
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-urbain-directrices-specialistes-velopartageguide2009-menu-1655.htm>
- **Transports Canada**
Planification urbaine pour les bicyclettes
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudedecas-ec77fplanificationbicyclettes-1177.htm>
- **Vélo Québec**
Vélo en libre-service
<http://www.quebecscience.qc.ca/transport-actif/ABC-du-transport-actif/Velo-en-libre-service>

24.0 Voies d'évitement de file d'attente

Une voie d'évitement de file d'attente consiste en une voie supplémentaire réservée aux véhicules de transport en commun à proximité d'une intersection dotée de feux de circulation. On peut aussi permettre aux cyclistes et aux motocyclistes d'emprunter cette voie. Souvent utilisée en combinaison avec la signalisation de priorité pour le transport en commun, une telle voie confère aux autobus ou aux véhicules de transport en commun le privilège de passer en priorité devant les voitures en attente à un feu rouge et de profiter d'un feu vert prioritaire.



Source : <http://www.kehoe.org>

24.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des voies d'évitement de file d'attente	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de véhicules qui utilisent les voies d'évitement de file d'attente	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre of nouveaux usagers depuis la mise en œuvre de voies d'évitement de file d'attente	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des voies d'évitement de file d'attente	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux des voies d'évitement de file d'attente	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de voies d'évitement de file d'attente utilisées à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par les transports en commun en raison de la mise en place de voies d'évitement de file d'attente	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

24.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine)
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles.
- Les données devraient être recueillies en collaboration avec d'autres initiatives de GDT (p. ex., la signalisation de priorité pour le transport en commun).

24.3 Ressources supplémentaires

- **Federal Transit Administration**
Signal Priority – BRT
http://www.fta.dot.gov/research_4359.html (en anglais seulement)
- **Transports Canada**
Signalisation prioritaire pour les transports en commun
http://www.wapps.tc.gc.ca/innovation/sti/fra/architecture/ensembles_de_services/detail/aps09.htm
- **Transports Canada**
Base de données de la GDT : Signalisation prioritaire pour le transport en commun
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-gdt-prj26f-860.htm>
- **Transports Canada**
Programme de priorité au transport en commun : Les autobus en premier
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-autobusenpremier-996.htm>

Les programmes de mise en relation de covoitureurs offrent aux personnes la capacité d'utiliser un outil en ligne permettant d'être jumelé rapidement et de manière sécuritaire à des partenaires de covoiturage. Un tel programme peut également offrir l'occasion aux personnes intéressées à se trouver des compagnons ou compagnes de vélo, de marche ou de transport en commun (www.rideshark.com).



Source : Transports Canada

25.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des services de mise en relation de covoitureurs	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser les services de mise en relation de covoitureurs	Sondage sur les attitudes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les services de mise en relation de covoitureurs	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers des services de mise en relation de covoitureurs depuis la mise en œuvre de l'initiative	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise les services de mise en relation de covoitureurs	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des services de mise en relation de covoitureurs	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux services de mise en relation de covoitureurs	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de personnes qui ont eu recours aux services de mise en relation de covoitureurs à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir en raison de la mise en place de services de mise en relation de covoitureurs.	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

25.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies tant pour les déplacements domicile-travail que les déplacements pour les loisirs, ainsi que durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des organisations visées, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles.
- Il faut demander aux répondants l'objectif de leurs déplacements lorsqu'ils ont recours à des services de mise en relation de covoitureurs.

25.3 Ressources supplémentaires

- **Transports Canada**
New Ridematching System Helps Federal Employees Carpool (Communiqué publié en 2006)
<http://www.tc.gc.ca/fra/medias/communiques-nat-2006-06-h041f-3566.htm>
- **RideShark**
<http://www.rideshark.com/> (en anglais seulement)
- **Transports Canada**
Démarche Allégo
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-demarcheallegofrancais-232.htm>

26.0 Covoiturage (en voiture/en fourgonnette)

Les programmes de covoiturage visent à réduire la dépendance sur les véhicules à occupant unique en encourageant les personnes à partager leur véhicule avec d'autres personnes se rendant à une destination similaire. Le covoiturage s'entend de l'utilisation alternative d'un véhicule par des navetteurs, alors que le covoiturage en fourgonnette consiste en un accord formel passé entre des individus et un conducteur désigné (les passagers paient un droit de passage au conducteur). Les programmes de covoiturage peuvent aussi faire partie d'une stratégie de l'employeur en vertu de laquelle un véhicule de l'entreprise est mis à la disposition des employés.



Source : Transports Canada

26.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des services de covoiturage	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser les services de covoiturage	Sondage sur les attitudes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les services de covoiturage	Sondage sur les attitudes Données d'exploitation Sondage origine-destination
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers du service de covoiturage depuis la mise en œuvre de l'initiative	Sondage sur les attitudes Données d'exploitation Sondage origine-destination
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise les services de covoiturage	Sondage sur les attitudes Données d'exploitation Sondage origine-destination
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des services de covoiturage	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux services de covoiturage	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de personnes qui ont eu recours aux services de covoiturage à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir en raison de la mise en place de services de covoiturage	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

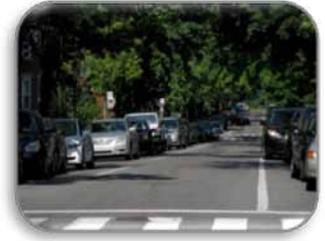
26.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour les déplacements domicile-travail et les déplacements pour les loisirs, durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des organisations visées, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles.
- Les données devraient être recueillies et évaluées en collaboration avec d'autres initiatives de GDT (stratégies de gestion du stationnement, voies réservées aux VMO et aux COM, etc.)
- Il faut demander aux répondants l'objectif de leurs déplacements lorsqu'ils ont recours à des services de covoiturage.

26.3 Ressources supplémentaires

- **Transports Canada**
Covoiturage et covoiturage par fourgonnette
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-gdt-prj39f-277.htm>
- **Victoria Transport Policy Institute**
Ridesharing
<http://www.vtpi.org/tdm/tdm34.htm> (en anglais seulement)
- **Ville de Montréal**
Favoriser le développement des usages collectifs de l'automobile (Plan de Transport 2007)
http://www.communauto.com/abonnes/PLAN_DE_TRANSPORT_Mtl07_p88.pdf
- **Transports Canada**
- Les tendances du covoiturage au Canada et à l'étranger
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudedecas-ec73f-covoiturage-889.htm>
- **CERTU**
Le covoiturage en France et en Europe : État des lieux et perspectives
<http://www.innovations-transports.fr/IMG/pdf/covoiturage.pdf>

Le concept du rétrécissement de chaussée est une pratique consistant à réduire tant la largeur que le nombre de voies pour les véhicules et à réaffecter l'espace ainsi libéré pour établir des voies cyclables, élargir les trottoirs, permettre le stationnement dans la rue, etc.



Source : Gris Orange Consultants Inc.

27.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence du rétrécissement de chaussée	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
	Pourcentage/Nombre de personnes qui savent en quoi consiste le rétrécissement de chaussée	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent le conseil et les dispositifs liés à la pratique du rétrécissement de chaussée	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers de modes de transport de remplacement depuis la mise en œuvre des stratégies pour le rétrécissement de chaussée	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise une rue rétrécie	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites du rétrécissement de chaussée	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés au rétrécissement de chaussée	Données d'exploitation
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par des modes de transport de remplacement depuis la mise en œuvre des stratégies de réduction des voies de circulation	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

27.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour tous les types de déplacements, ainsi que durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. On peut parfois obtenir des mesures de trafic chaque mois auprès de la municipalité, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles.

27.3 Ressources supplémentaires

- **Rosales, Jennifer A.**
Road Diet Handbook, exposé présenté à la Northwest Transportation Conference (2008)
http://www.oregon.gov/ODOT/TD/TP_RES/docs/2008NWTC/2008_presentations/7A_3_rosales.pdf?ga=t
(en anglais seulement)
- **Transports Canada**
L'apaisement de la circulation dans les zones urbaines au Canada
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-apaisementdelacirculationsurbaines-1172.htm>
- **Transports Canada**
Revitalisation de la rue St. George : «régimes routiers» à Toronto
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-stgeorgesfrancais-1171.htm>

La tarification routière consiste en une gamme de frais que les conducteurs et les usagers des routes doivent payer pour utiliser la chaussée. Les frais peuvent varier selon le type de véhicule, l'heure de la journée, le volume de circulation, ou la distance parcourue.



Source : <http://spacingtoronto.ca>

28.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence de stratégies de tarification routière	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes qui savent comment fonctionnent les stratégies de tarification routière	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui sont affectées par les stratégies de tarification routière	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers de modes de transport de remplacement depuis la mise en œuvre de stratégies de tarification routière	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine que les stratégies de tarification routière sont en opération	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des stratégies de tarification routière	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux stratégies de tarification routière.	Données d'exploitation
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par des modes de transport de remplacement depuis la mise en œuvre de stratégies de tarification routière.	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

28.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies tant pour les déplacements domicile-travail que les déplacements pour les loisirs, ainsi que durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des organisations en charge de la tarification, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.

28.3 Ressources supplémentaires

- **Victoria Transport Policy Institute**
Road Pricing
<http://www.vtpi.org/tdm/tdm35.htm> (en anglais seulement)
- **Lindsey, Robin. University of Alberta, Department of Economics**
Road pricing issues and experiences in the US and Canada (2003)
http://www.imprint-eu.org/public/papers/IMPRINT4_lindsey-v2.pdf (en anglais seulement)

Les services de navette sont des services d'appoint souples offerts par les sociétés de transport en commun, les centres de gestion des déplacements, ou les employeurs, qui soutiennent ou complètent le réseau de transport en commun existant dans des zones mal desservies ou à des périodes précises. Ces services utilisent des fourgonnettes, des minibus, les véhicules de transport adaptés et les taxis collectifs pour transporter les usagers entre les campus universitaires, les entreprises, les hôtels ou les gares intermodales.



Source : Gris Orange Consultants Inc.

29.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des services de navettes	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser les services de navette	Sondage sur les attitudes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les services de navette	Données d'exploitation Sondage origine-destination
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers des services de navette depuis la mise en œuvre de l'initiative	Données d'exploitation Sondage origine-destination
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise les services de navette	Données d'exploitation Sondage origine-destination
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des services de navette	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux services de navette	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de services de navette en opération à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir en raison de la mise en place de services de navette	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

29.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour tous les voyageurs (navetteurs, étudiants, visiteurs, etc.), durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès de l'organisation en charge du service de navette, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.

29.3 Ressources supplémentaires

- **Victoria Transport Policy Institute**
Shuttle Services
<http://www.vtpi.org/tdm/tdm39.htm> (en anglais seulement)
- **Transports Canada**
Service de navette GO
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-goshuttlefrançais-879.htm>

Les stratégies de marketing social de la GDT – telles que les sondages et campagnes de sensibilisation – visent à recenser les besoins et les préférences des gens en matière de transport et à leur présenter des renseignements, de la formation et des mesures incitatives adaptées pour les aider à faire face aux barrières qui les empêchent d'utiliser des modes de transport durables. Les stratégies de marketing social de la GDT comprennent par exemple des initiatives telles que la « Semaine vélo-boulot », les « Journées vélo-boulot », la « semaine du covoiturage », ou encore les journées « En ville, sans ma voiture! »

30.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des stratégies de marketing social de la GDT	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser stratégies de marketing social de la GDT	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes ciblées par les stratégies de marketing social de la GDT	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers de modes de transport de remplacement en raison de la mise en œuvre de stratégies de marketing social de la GDT	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des stratégies de marketing social de la GDT	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux stratégies de marketing social de la GDT	Données d'exploitation
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir depuis la mise en œuvre de stratégies de marketing social de la GDT	Sondage sur les attitudes
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

30.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour des usagers ciblés, durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des organisations visées, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles.
- Il faut porter davantage attention aux renseignements recueillis pendant l'organisation d'activités spéciales.

30.3 Ressources supplémentaires

- **ACT Canada**
The Case for TDM in Canada: Transportation demand management initiatives and their benefits (2008), p. 76
<http://www.actcanada.com/EN/Downloads/Case%20for%20TDM%20in%20Canada%20FINAL%20October%202008.pdf>
(en anglais seulement)
- **Victoria Transport Policy Institute**
TDM Marketing
<http://www.vtpi.org/tdm/tdm23.htm> (en anglais seulement)
- **Transports Canada**
Évolution des comportements de transport en Ontario
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudesdecassensibilisation-1913.htm>
- **Transports Canada**
Le rôle du marketing social axé sur la collectivité en appui au transport durable et actif
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-leroledumarketingsocialaxe-839.htm>
- **Transports Canada**
Le marketing du transport actif
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudesdecastransportactif-1919.htm>
- **Transports Canada**
TravelSmart
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-travelsmart-263.htm>
- **Transports Canada**
Modification des habitudes de déplacement : guide de planification de marketing social
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-urbain-menu-fra-2054.htm>

Les stratégies de télétravail permettent aux individus de travailler en dehors de leur milieu de travail traditionnel, afin de réduire le besoin de déplacements pour se rendre au travail. Les personnes peuvent travailler à partir de leur domicile ou encore dans un bureau satellite.



Source : Transports Canada

31.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des possibilités du télétravail	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment fonctionne le télétravail dans leur milieu de travail	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de télétravailleurs	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux télétravailleurs depuis la mise en œuvre de l'initiative	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine où un employé travaille en dehors de son lieu de travail habituel	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des stratégies du télétravail	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés au télétravail	Données d'exploitation
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir en raison de la mise en place de possibilités du télétravail	Sondage sur les attitudes
	Données sur l' origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

31.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine)
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages du nombre de participants au programme de télétravail peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des milieux de travail, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.
- On doit demander au répondant d'indiquer le mode de transport qu'ils utiliseraient s'ils ne pouvaient pas faire de télétravail. Tous les télétravailleurs ne se rendraient pas à leur travail en voiture tous les jours; certains s'y rendraient en vélo, d'autres, par les services de transport en commun.

31.3 Ressources supplémentaires

- **Municipal Research and Services Center of Washington**
Telecommuting
<http://www.mrsc.org/subjects/personnel/telcomut.aspx> (en anglais seulement)
- **Victoria Transport Policy Institute**
Telework
<http://www.vtpi.org/tdm/tdm43.htm> (en anglais seulement)
- **Transports Canada**
Le télétravail au Canada
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-teletravailcanada-1052.htm>
- **Transports Canada**
Les plans de déplacement pour les lieux de travail : Un guide à l'intention des employeurs canadiens (Section 4.6 Le télétravail)
<http://www.tc.gc.ca/media/documents/lpdplldt.pdf>
- **Transports Canada**
Télétravail pour la région de Calgary
http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-ecomobilite-projets-calgary_teletravail-fra-593.htm
- **Calgary Economic Development**
workSHIFT
<http://www.workshiftcalgary.com/> (en anglais seulement)

Les programmes de GDT axés sur les touristes visent à favoriser l'utilisation de modes de transport durable pour se rendre à des lieux de villégiature. On peut y parvenir, entre autre, en procédant à des améliorations des transports en commun en termes de service, de fréquence et de qualité; ou en fournissant des services de navette ou un service de vélos en libre-service.



Source : GrisOrange Consultants Inc.

32.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence de plans de gestion du transport des touristes	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser les initiatives de gestion du transport des touristes	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les initiatives de gestion du transport des touristes	Données d'exploitation
	Pourcentage / Nombre de nouveaux usagers (touristes) de modes de transports durables à la suite de la mise en œuvre de la gestion du transport des touristes	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise des initiatives de gestion du transport des touristes (services de navette par exemple)	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites de la gestion du transport des touristes	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés à la gestion du transport des touristes	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre d'initiatives de gestion du transport des touristes à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de touristes qui ont remplacé leur mode de transport individuel par des modes de transport plus durables en raison de l'existence de plans de gestion du transport des touristes	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

32.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour tous les types de déplacements ainsi que durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des opérateurs des services de déplacement pour les touristes, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.
- Les données devraient être recueillies pendant les périodes touristiques de pointe (p. ex., l'été), et à certains endroits (p. ex., aéroports et lieux de villégiature).

32.3 Ressources supplémentaires

- **Victoria Transport Policy Institute**
Tourist Transport Management
<http://www.vtpi.org/tdm/tdm46.htm> (en anglais seulement)
- **Sorupia, E.** (2005). Rethinking the Role of Transportation in Tourism.
Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies. Vol. 5, pp. 1767–1777.
http://www.easts.info/on-line/proceedings_05/1767.pdf (en anglais seulement)

33.0 Laissez-passer de transport en commun transférables

Le but d'un programme laissez-passer de transport en commun transférables est de permettre à plusieurs personnes, normalement d'un même ménage, d'utiliser le même laissez-passer de transport en commun pour divers trajets à des moments différents. Malgré son caractère transférable, seulement une personne à la fois ne peut utiliser le laissez-passer.

33.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence du laissez-passer de transport en commun transférable	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser un laissez-passer de transport en commun transférable	Sondage sur les attitudes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent un laissez-passer de transport en commun transférable	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers à la suite de la mise en œuvre d'un laissez-passer de transport en commun transférable	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise un laissez-passer de transport en commun transférable pour un déplacement	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites du laissez-passer de transport en commun transférable	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés au laissez-passer de transport en commun transférable	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de titres de transport en commun transférable utilisés à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir en raison de la mise en place du laissez-passer de transport en commun transférable	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

33.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour tous les usagers et les membres de la famille, durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des opérateurs du transport en commun, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.
- Il faudra demander aux répondants d'indiquer les économies au chapitre des déplacements, découlant de l'utilisation d'un laissez-passer de transport en commun transférable dans le ménage.
- Il serait intéressant de savoir combien de gens en moyenne profitent d'un laissez-passer de transport en commun transférable dans un ménage.

33.3 Ressources supplémentaires

- **Toronto Transit Commission – Weekly Pass**
http://www3.ttc.ca/Fares_and_passes/Passes/Weekly_pass.jsp (en anglais seulement)
- **Transports Canada**
Becoming Travel Wise: Advancing TDM in Waterloo region
http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-ecomobilite-projets-becoming_travelwise-fra-592.htm

Les programmes d'incitatifs au transport en commun consistent en des stratégies mises en place par les sociétés de transport en commun pour accroître l'achalandage et améliorer la réputation du service de transport en commun. On effectuera généralement un sondage visant à connaître l'état actuel des attitudes de la population à l'égard de l'offre de service courante et quelles améliorations pourraient inciter les gens à utiliser plus souvent le transport en commun avant de mettre en place les mesures incitatives.

34.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des stratégies incitatives au transport en commun	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser les stratégies incitatives au transport en commun	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes ciblées par les programmes incitatifs au transport en commun	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers du transport en commun à la suite de la mise en œuvre de programmes au transport en commun	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des stratégies incitatives au transport en commun	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux stratégies au transport en commun	Données d'exploitation
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par le transport en commun depuis la mise en œuvre de programmes incitatifs au transport en commun	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

34.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour les usagers ciblés, durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des sociétés de transport en commun, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles.
- Il faut porter davantage attention aux renseignements recueillis pendant l'organisation d'activités spéciales.

34.3 Ressources supplémentaires

- **Transport Québec**
La politique québécoise du transport collectif – Synthèse (2006)
http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/transport_collectif/synt_polit_collectif2006.pdf
- **Victoria Transport Policy Institute**
Public Transit Encouragement
<http://www.vtpi.org/tdm/tdm112.htm> (en anglais seulement)
- **Transports Canada**
Évolution des comportements de transport en Ontario
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudesdecassensibilisation-1913.htm>
- **Transports Canada**
Programme de priorité au transport en commun : Les autobus en premier
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-autobusenpremier-996.htm>

35.0 Aménagement axé sur le transport en commun (AATC)

L'aménagement axé sur le transport en commun (AATC) consiste en un type d'aménagement à usage mixte, combinant des usages résidentiels, commerciaux, d'emploi et de magasinage, s'étalant autour des principales installations de transport en commun. Une gamme d'activités est fortement recommandée à distance de marche de la gare de transport en commun de manière à favoriser une fréquentation plus forte du système de transport en commun durant toute la journée.



Source : Gris Orange Consultants Inc.

35.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des stratégies d'aménagement axé sur le transport en commun	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
	Pourcentage/Nombre de personnes qui savent en quoi consiste le modèle d'AATC	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les installations d'AATC (résidents, détaillants et usagers du transport en commun)	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux utilisateurs du transport en commun à la suite de la mise en œuvre d'une stratégie d'AATC	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites d'un aménagement axé sur le transport en commun	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés à l'aménagement axé sur le transport en commun.	Données d'exploitation
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par des modes de transport de remplacement en raison de la mise en œuvre d'un projet d'aménagement axé sur le transport en commun	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

35.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour tous les déplacements (domicile-travail et récréatifs, et par transport en commun, en vélo et à la marche), durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des organisations visées, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.
- Les données devraient également être recueillies afin d'évaluer les répercussions de l'AATC sur les activités commerciales dans le secteur desservi par la gare de transport en commun.

35.3 Ressources supplémentaires

- **Transit Oriented Development**
<http://www.transitorienteddevelopment.org/> (en anglais seulement)
- **Société canadienne d'hypothèques et de logement**
Aménagements axés sur le transport en commun – Étude de cas
http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/inpr/su/sucopl/sucopl_007.cfm
- **Calgary Transit**
Transit Oriented Developments: Best Practices Handbook (2004)
http://www.calgarytransit.com/pdf/transit_oriented_development_guidelines.pdf (en anglais seulement)
- **National Geographic**
Virtual World: The New Suburb?
http://www.nationalgeographic.com/features/00/earthpulse/sprawl/index_flash-feature.html (en anglais seulement)
- **Transports Canada**
Village de la Gare : projet domiciliaire axé sur le transport en commun
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-villagedelagarefrancais2008-266.htm>
- **Transports Canada**
Lignes directrices en matière d'aménagement du territoire à l'appui du transport durable : Calgary oriente le développement axé sur le transport en commun
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-lignesdirectricestransportdurable-1082.htm#calgary>
- **Urba 2015**
Le TOD, Transit Oriented Development, un développement orienté sur les transports collectifs
http://www.forumurba2015.com/3_colloques/3.2_urba_tod/PPT/Le%20TOD,%20un%20d%C3%A9veloppement%20orient%C3%A9%20sur%20les%20transports%20collectifs_%20Xavier%20Ceccaldi.pdf

36.0 Signalisation prioritaire pour le transport en commun

La stratégie de signalisation prioritaire pour le transport en commun utilise divers mécanismes permettant d'accorder une priorité aux véhicules de transport en commun aux intersections et aux feux de circulation. Il peut s'agir, par exemple, de priorité passive, d'un feu vert tôt (troncature du feu rouge), d'un feu vert étendu, de l'actionnement d'une phase pour le transport en commun, de l'insertion d'une phase, de la rotation des phases et d'un contrôle adaptatif et en temps réel.



Source : Municipalité régionale de York
<http://www.york.ca>

36.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence de stratégies de signalisation prioritaire pour le transport en commun	Sondage sur les attitudes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de véhicules de transport en commun qui bénéficient de la signalisation prioritaire pour le transport en commun	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers du transport en commun depuis l'installation de la signalisation prioritaire pour le transport en commun	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise des véhicules de transport en commun qui bénéficient de la signalisation prioritaire pour le transport en commun	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites de la signalisation prioritaire pour le transport en commun	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés à la signalisation prioritaire pour le transport en commun	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de jours par semaine que la signalisation prioritaire pour le transport en commun fonctionne pour les véhicules de transport en commun	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par les transports en commun en raison de la mise en place de la signalisation prioritaire pour le transport en commun	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

36.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine)
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des sociétés de transport en commun, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles.
- Les données devraient être recueillies en collaboration avec d'autres initiatives de GDT (p. ex., voies d'évitement de file d'attente).

36.3 Ressources supplémentaires

- **Federal Transit Administration**
Signal Priority - BRT
http://www.fta.dot.gov/research_4359.html (en anglais seulement)
- **Transports Canada**
Signalisation prioritaire pour les transports en commun
http://www.wapps.tc.gc.ca/innovation/sti/fra/architecture/ensembles_de_services/detail/apts09.htm
- **Transports Canada**
Signalisation prioritaire pour le transport en commun – Base de données GDT
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-gdt-prj26f-860.htm>
- **Transports Canada**
Programme de priorité au transport en commun : Les autobus en premier
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-autobusenpremier-996.htm>

37.0 Amélioration des gares de transport en commun

Une grande gamme d'initiatives peuvent être mises en œuvre pour améliorer la qualité des gares de transport en commun et ainsi rendre le transport en commun plus confortable, pratique et attrayant. Par exemple, il peut s'agir d'améliorer les abribus et les aires d'attente, d'installer des sièges, des bancs, des téléphones publics et des toilettes, ou de fournir des renseignements au sujet des trajets, des cartes, des tarifs et des horaires.



Source : Gris Orange Consultants Inc.

37.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui sont au courant des stratégies pour l'amélioration des gares de transport en commun	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes qui savent comment bénéficier des améliorations des gares de transport en commun	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les installations et les services des gares de transport en commun	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers du transport en commun à la suite des améliorations apportées aux gares de transport en commun	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des stratégies d'amélioration des gares de transport en commun	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux stratégies d'améliorations des gares de transport en commun	Données d'exploitation
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par le transport en commun en raison de l'amélioration de la qualité et du confort des gares de transport en commun	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

37.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour tous les usagers du transport en commun, durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des sociétés de transport en commun, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.
- Il faudrait demander aux usagers du transport en commun et à tous les répondants de fournir leurs commentaires et autres suggestions.

37.3 Ressources supplémentaires

- **Calgary Transit**
Delivering Quality Transit Service. A Strategy for Improving Safety, Security, and Cleanliness (2009)
http://www.calgarytransit.com/pdf/Delivering_Quality_Transit_Service.pdf (en anglais seulement)
- **Victoria Transport Policy Institute**
Transit Station Improvements
<http://www.vtpi.org/tdm/tdm127.htm> (en anglais seulement)

38.0 Amélioration des véhicules de transport en commun

Les véhicules de transport en commun doivent être conçus de manière à transporter le plus grand nombre possible d'usagers, peu importe les restrictions que ces personnes peuvent avoir au plan de leur mobilité. On peut accroître le confort des usagers avec des sièges propres et confortables, des rampes pour se tenir, des panneaux pour les sièges réservés, assez d'espace pour tous les passagers, une température ambiante adéquate, le déplacement en douceur du véhicule, etc.

38.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui sont au courant des stratégies d'amélioration des véhicules de transport en commun	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes qui savent comment bénéficier des améliorations des véhicules de transport en commun	Sondage sur les attitudes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les services et les installations des véhicules du transport en commun	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers du transport en commun à la suite des améliorations apportées aux véhicules de transport en commun	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des stratégies d'amélioration des véhicules de transport en commun	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux stratégies d'amélioration des véhicules de transport en commun	Données d'exploitation
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par le transport en commun en raison de l'amélioration de la qualité et du confort des véhicules de transport en commun	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

38.2 Conseils et trucs méthodologiques

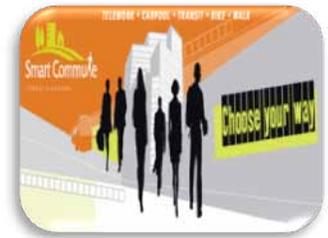
- Les données devraient être recueillies pour tous les usagers du transport en commun, durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès de la société de transport en commun, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.
- On devrait demander aux usagers du transport en commun et à tous les répondants de fournir leurs commentaires et autres suggestions.

38.3 Ressources supplémentaires

- **Calgary Transit**
Delivering Quality Transit Service. A Strategy for Improving Safety, Security, and Cleanliness (2009)
http://www.calgarytransit.com/pdf/Delivering_Quality_Transit_Service.pdf (en anglais seulement)
- **Municipalité régionale de Halifax**
MetroLink : L'innovation vers le service intégré d'autobus express
http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-halifax_finalf-885.htm
- **Transport Canada**
Case Study: Marketing and Branding for Bus Rapid Transit
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudedecas-ec-67f-commercial-809.htm>

39.0 Centre de gestion des déplacements (CGD)

Les centres de gestion des déplacements (CGD) sont généralement issus du secteur privé; ils travaillent en concertation avec le secteur public pour encourager les gens à choisir des modes de transport durables pour la majorité de leurs déplacements. Les CGD fournissent des conseils et un soutien technique en matière de transport et participent à la promotion et à la sensibilisation du plus large public possible au sujet des avantages découlant des stratégies de gestion de la demande en transport et de l'utilisation de modes de transport durables.



Source : www.smartcommutetoronto.ca

39.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des centres de gestion des déplacements (CGD)	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes qui savent comment utiliser un CGD	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui participent à un CGD	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers de modes de transport de remplacement en raison de l'existence d'un CGD	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des activités du CGD	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux CGD	Données d'exploitation
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par d'autres modes de transport en raison de l'existence du CGD	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

39.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour tous les usagers et les participants.
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des employeurs participants ou du CGD, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles.
- Il faut porter davantage attention aux renseignements recueillis pendant l'organisation de d'activités spéciales.

39.3 Ressources supplémentaires

- **VIPRE**
What is the role of a Transport Management Association?
<http://www.vipre.com/vipre/assets/factsheets/en/tma.pdf> (en anglais seulement)
- **Transports Canada**
Initiative Smart Commute, North Toronto, Vaughan
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-smartcommute-255.htm>

40.0 Programmes de laissez-passer d'essai du transport en commun

Les programmes de laissez-passer d'essai du transport en commun visent à attirer des nouveaux usagers et à inciter les gens, en particulier les navetteurs, à utiliser le transport en commun en leur offrant des tarifs réduits ou d'autres mesures incitatives d'une durée limitée.



40.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des programmes de laissez-passer d'essai du transport en commun	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser les programmes de laissez-passer d'essai du transport en commun	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les programmes de laissez-passer d'essai du transport en commun	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers du transport en commun à la suite de la mise en œuvre du programme de laissez-passer d'essai du transport en commun	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise le laissez-passer d'essai du transport en commun	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites par le programme de laissez-passer d'essai du transport en commun	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux programmes de laissez-passer d'essai du transport en commun	Données d'exploitation
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir après s'être abonnées au programme de laissez-passer d'essai du transport en commun	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

40.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour les navetteurs durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine)
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès de la société de transport en commun, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles.
- Il est primordial d'assurer un suivi du nombre d'usagers des services de transport en commun afin d'évaluer les répercussions de ce genre de programme.
- Il faudrait demander aux répondants quel mode de transport ils utiliseraient pour se rendre au travail s'ils ne pouvaient pas profiter d'un programme de laissez-passer d'essai de transport en commun.

40.3 Ressources supplémentaires

- **Le Transport Collectif – Je l'essaie!**
<http://jelessaie.ca/>

41.0 Système de renseignements aux voyageurs

Les systèmes de renseignements aux voyageurs sont des applications conçues pour aider les voyageurs avant et pendant leurs déplacements de transport en commun, notamment en leur fournissant des informations précises et en temps utile sur les divers trajets, les horaires, et les tarifs. Il peut s'agir de systèmes de planification d'itinéraires, de systèmes d'information en temps réel, et de systèmes statiques d'information comme des feuillets imprimés.



41.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence du système de renseignements aux voyageurs	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser les systèmes de renseignements aux voyageurs	Sondage sur les attitudes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les systèmes de renseignements aux voyageurs	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers du transport en commun suite à l'installation des systèmes de renseignements aux voyageurs	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise le système de renseignements aux voyageurs en prenant le transport en commun	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites du système de renseignements aux voyageurs	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux systèmes de renseignements aux voyageurs	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de systèmes de renseignements aux voyageurs utilisés à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par le transport en commun en raison de la mise en service de systèmes de renseignements aux voyageurs	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

41.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour tous les usagers, ainsi que durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. On peut parfois obtenir des mesures de trafic chaque mois auprès de la municipalité ou des comptages des sociétés de transport en commun, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.

41.3 Ressources supplémentaires

- **US Department of Transportation – Federal Transit Administration**
Benefits Assessment of Advanced Public Transportation Systems (mise à jour de 2000)
<http://floridaapts.lctr.org/pdf/APTS%20benefits%20assessment%202000.pdf>
(en anglais seulement)
- **Transports Canada**
Système d'information pour les passagers EasyGO
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudedecas-ec68f-easygo-271.htm>
- **Transports Canada**
GoTime : Gestion en temps réel des renseignements aux voyageurs et du transport en commun
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-gotimefrancais-236.htm>

L'accessibilité universelle consiste à s'assurer de concevoir l'aménagement des produits, des bâtiments et des espaces extérieurs de manière à procurer un environnement utilitaire et agréable pour tous les usagers, peu importe leur âge, leur état physique et leur situation. Les aménagements favorisant une accessibilité universelle profitent non seulement aux personnes à mobilité réduite mais rehaussent également la commodité et le confort des équipements pour tous les usagers.



Source : Gris Orange Consultants Inc.

42.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui sont au courant des aménagements liés aux principes de l'accessibilité universelle	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes qui savent comment bénéficier des aménagements liés au concept de l'accessibilité universelle	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les aménagements liés aux concepts de l'accessibilité universelle	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers de modes de transport actif depuis la mise en place d'aménagements liés aux concepts de l'accessibilité universelle	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine qu'une personne emprunte des aménagements liés aux concepts de l'accessibilité universelle	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des aménagements liés aux concepts de l'accessibilité universelle	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation relatifs aux aménagements liés aux concepts de l'accessibilité universelle	Données d'exploitation
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par un mode de transport plus durable en raison de la mise en place d'aménagements liés aux concepts de l'accessibilité universelle	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

42.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour tous les usagers et dans chaque milieu (à l'intérieur, à l'extérieur), durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Il faudrait recueillir les données en tenant compte des restrictions en matière de mobilité.

42.3 Ressources supplémentaires

- **Commission canadienne des droits de la personne**
Pratiques exemplaires de conception universelle à l'échelle internationale.
Examen général (mars 2006)
http://www.chrc-ccdp.ca/pdf/bestpractices_fr.pdf
- **The Center for Universal Design – NC State University**
http://www.design.ncsu.edu/cud/pubs_p/docs/ACC%20Environments.pdf (en anglais seulement)
- **Ville de Montréal**
Développement social « Accessibilité universelle »
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2239,2891982&_dad=portal&_schema=PORTAL
- **Ville de Québec**
Guide pratique d'accessibilité universelle : manuel d'utilisation
http://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/propriete/docs/acces/acces_Manuel_utilisation_2010.pdf
- **STM**
Accessibilité universelle : Politique corporative
http://www.stm.info/en-bref/Pol_accessibilit%C3%A9-universelle.pdf

43.0 Laissez-passer universel de transport en commun

Les programmes de laissez-passer universel de transport en commun sont des programmes de laissez-passer de transport en commun mis en œuvre par les universités à l'intention des étudiants (parfois aussi pour leurs employés). Ceux-ci, permettent aux étudiants de bénéficier d'un tarif réduit pour un laissez-passer de transport en commun mensuel ou annuel. Il s'agit généralement de programmes à adhésion obligatoire, ce qui implique que les frais de transport en commun sont facturés aux étudiants dans le cadre des frais de scolarité, qu'ils utilisent ou non le réseau de transport en commun.



Source : University of British Columbia
<http://www.upass.ubc.ca>

43.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence des programmes de laissez-passer universel de transport en commun	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser un laissez-passer universel de transport en commun	Sondage sur les attitudes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les laissez-passer universel de transport en commun	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux utilisateurs de transport en commun suite à leur abonnement à un programme de laissez-passer universel de transport en commun	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise son laissez-passer universel de transport en commun	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites du programme de laissez-passer universel de transport en commun	Sondage sur les attitudes Commentaires des étudiants
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés au programme de laissez-passer universel de transport en commun	Données d'exploitation
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par le transport en commun suite à leur abonnement à un programme de laissez-passer universel de transport en commun	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

43.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies tant pour tous les usagers, ainsi que durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des universités et des sociétés de transport en commun, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.
- On doit demander aux répondants (pour la plupart des étudiants) quels sont les avantages du programme de laissez-passer universel de transport en commun, ainsi que l'autre mode de transport qu'ils utiliseraient s'ils n'étaient pas admissibles à ce programme.

43.3 Ressources supplémentaires

- **Transports Canada**
Programme U-Pass
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-gdt-gdt19-1128.htm>
- **The University of British Columbia**
U-Pass
<http://www.upass.ubc.ca/> (en anglais seulement)
- **Transports Canada**
U-Pass – Base de données de la GDT
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-gdt-prj69f-282.htm>

44.0 Encouragement à la marche et au vélo

Les stratégies incitatives à la marche et au vélo sont des programmes et des activités visant à dissuader les gens d'utiliser leur véhicule personnel tout en les encourageant à utiliser et à faciliter l'utilisation des modes de transport actif. Ces stratégies incitatives comprennent la mise en œuvre de mesures d'atténuation de la circulation, l'embellissement des rues, la mise en place de voies ou de pistes cyclables, etc.



44.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence de stratégies incitatives à la marche et au vélo	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser les stratégies incitatives à la marche et au vélo	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes ciblées par les stratégies incitatives à la marche et au vélo	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux marcheurs et cyclistes en raison de la mise en œuvre de stratégies incitatives à la marche et au vélo	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des stratégies incitatives à la marche et au vélo	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux stratégies incitatives à la marche et au vélo	Données d'exploitation
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par la marche ou le vélo en raison de la mise en œuvre de stratégies incitatives à la marche et au vélo	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

44.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour les usagers ciblés, durant la journée et la soirée (tant en semaine qu'en fin de semaine).
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès de la municipalité, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles.
- Il faut porter davantage attention aux renseignements recueillis pendant l'organisation de d'activités spéciales.

44.3 Ressources supplémentaires

- **Victoria Transport Policy Institute**
Walking and Cycling Encouragement
<http://www.vtpi.org/tm/tm3.htm> (en anglais seulement)
- **Transports Canada**
Commodités et programmes visant à encourager le transport actif en toutes saisons
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-transportactiftoutesaisons-222.htm>
- **Transports Canada**
Programme d'infrastructures en transport actif : faciliter le choix du transport durable
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-transportactif-1059.htm>

Les programmes de pédibus scolaires consistent à organiser des groupes d'écoliers qui se rendent à l'école en marchant ensemble sous la supervision d'adultes. Un adulte est chargé de se rendre à plusieurs points de rencontres établis pour un quartier donné; les écoliers se joignent ainsi à mesure au pédibus qui se forme graduellement et les écoliers se rendent alors ensemble à l'école à pied.



Source : Transports Canada

45.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence de programmes de pédibus scolaires	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser les pédibus scolaires	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes qui utilisent les pédibus scolaires	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers des pédibus scolaires depuis la mise en œuvre d'incitatifs	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise les pédibus scolaires	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des pédibus scolaires	Sondage sur les attitudes Portes ouvertes Groupes de discussion
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux pédibus scolaires	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre d'autobus scolaires pédestres utilisés à un moment précis	Données d'exploitation Comptages
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par la marche en raison de l'arrivée des pédibus scolaires	Sondage sur les attitudes Groupes de discussion
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

45.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies pour tous les usagers, durant la journée et la soirée mais seulement pendant la semaine.
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des adultes en charge du pédibus scolaire, des écoles ou des commissions scolaires, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.
- Les données devraient être recueillies pendant les mois d'avril et de mai et les mois de septembre et d'octobre, périodes au cours desquelles il est plus probable que les enfants se rendent à l'école à pied.

45.3 Ressources supplémentaires

- **Transports Canada**
Autobus scolaires pédestres
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-gdt-prj64f-1002.htm>
- **Transports Canada**
Gestion du transport scolaire actif
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-transportsscolaireactif-1000.htm>
- **Green Communities Canada**
Écoliers actifs et en sécurité
<http://www.saferoutestoschool.ca/francais/default.asp>

46.0 Plans de déplacement pour le lieu de travail et pour se rendre à l'école

Les plans de déplacement pour le lieu de travail et pour se rendre à l'école consistent en une série d'initiatives visant à inciter les employés, les étudiants, les professeurs et le personnel d'encadrement à utiliser des modes de transport plus durables pour leurs déplacements au travail ou à l'école. Ces plans peuvent comprendre le réaménagement des rues, des séances d'information ou de sensibilisation, la réduction des tarifs de transport, les services de navette, et des stratégies de gestion du stationnement.



Source : Transports Canada

46.1 Technique de collecte de données

Niveau d'évaluation	Indicateurs potentiels	Outils potentiels de collecte de données
Sensibilisation	Pourcentage/Nombre de personnes au courant de l'existence de plans de déplacement pour le lieu de travail et pour se rendre à l'école	Sondage sur les attitudes
	Pourcentage/Nombre de personnes sachant comment utiliser les initiatives découlant des plans de déplacement pour le lieu de travail et pour se rendre à l'école	Sondage sur les attitudes
Utilisation	Pourcentage/Nombre de personnes inscrites à des initiatives découlant des plans de déplacement pour le lieu de travail et pour se rendre à l'école	Données d'exploitation
	Pourcentage/Nombre de nouveaux usagers de modes de transport durable en raison de la mise en œuvre de plans de déplacement pour le lieu de travail et pour se rendre à l'école	Données d'exploitation
	Nombre de jours par semaine au cours desquels une personne utilise des initiatives découlant des plans de déplacement pour le lieu de travail et pour se rendre à l'école	Données d'exploitation
Satisfaction	Pourcentage/Nombre de personnes satisfaites des initiatives découlant des plans de déplacement pour le lieu de travail et pour se rendre à l'école	Sondage sur les attitudes Employé/Commentaires des étudiants
Exploitation	Problèmes d'exploitation liés aux initiatives découlant des plans de déplacement pour le lieu de travail et pour se rendre à l'école	Données d'exploitation
Environnement	Pourcentage/Nombre de personnes ayant remplacé leur mode de transport pour se rendre au travail et en revenir par des modes de transport plus durables en raison de la mise en place de plans de déplacement pour le lieu de travail et pour se rendre à l'école	Sondage sur les attitudes
	Données sur l'origine et la destination des usagers	Sondage sur les attitudes Sondage origine-destination
	Valeur de réduction en véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et en émissions de gaz à effet de serre (GES) après le transfert modal	Sondage sur les attitudes

46.2 Conseils et trucs méthodologiques

- Les données devraient être recueillies, durant la journée et la soirée mais seulement pendant la semaine.
- Les données devraient être recueillies tout au long de la réalisation du projet, en particulier si le projet est mis en œuvre par étape. Les comptages des usagers peuvent parfois être obtenus tous les mois auprès des organisations visées, alors que les sondages auprès des usagers devraient être effectués tous les trois à douze mois, selon l'envergure du sondage et les ressources disponibles. Il faut tenir compte des effets saisonniers sur l'utilisation.

46.3 Ressources supplémentaires

- **Department for Transport, UK**
Smarter Choices – Changing the Way We Travel (2004), chapitre 3
<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/smarterchoices/ctwwwtchapter3workplacetravelplans.pdf>
- **Transports Canada**
Les plans de déplacement pour les lieux de travail : un guide à l'intention des employeurs canadiens
<http://www.tc.gc.ca/media/documents/lpdplldt.pdf>
- **Transports Canada**
Plans canadiens des déplacements pour se rendre à l'école – Phase une (recherche et développement)
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-srtd-planscdndeplacementecolep1-173.htm>
- **Transports Canada**
Démarche Allégo
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-demarcheallegofrancais-232.htm>
- **Transports Canada**
EcoPass : Laissez passer de transport en commun financés par l'employeur
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-ecopassfrancais-844.htm>
- **Transports Canada**
La gestion de la demande en transport dans les établissements postsecondaires du Canada
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudedecas-ec66f-gdt-808.htm>
- **Transports Canada**
Pratiques exemplaires pour les programmes de transport offerts par l'employeur
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudesdecasplanification-1713.htm>

- ACT Canada (2008). *The Case for TDM in Canada: Transportation Demand Management Initiatives and their Benefits – Practitioners Handbook*. (en anglais seulement)
<http://www.actcanada.com/EN/Downloads/Case%20for%20TDM%20in%20Canada%20FINAL%20October%202008.pdf>
- MOST-MET (2003). *Monitoring and Evaluation Toolkit: A Guide for the Assessment of Mobility Management Approaches*. (en anglais seulement)
http://www.epomm.eu/docs/The_Final_MOST_MET_May2003.pdf
- SUMO (2004). *System for Evaluation of Mobility Projects*. (en anglais seulement)
http://www.eltis.org/docs/SUMO_eng_01.pdf
- Transports Canada (2010). *Définition, aperçu et raison d'être de la GDT*
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-gdtintro-1039.htm>
- Transports Canada (2010) *écoMOBILITÉ : à notre sujet*
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-ecomobilite-menu-fra-1934.htm>
- Transports Canada (2009). *Lignes directrices canadiennes pour la mesure des résultats des initiatives de gestion de la demande en transport*.
<http://www.tc.gc.ca/eng/programs/environment-urban-guidelines-practitioners-tdmguid2009-menu-1657.htm>
- United Nations World Food Programme: Office of Evaluation (2010). *Monitoring and Evaluation Guidelines*. (en anglais seulement)
http://documents.wfp.org/stellent/groups/public/documents/ko/mekb_module_10.pdf

