

Les politiques d'aménagement du territoire et les redevances d'aménagement de la ville de Markham appuient la gestion de la demande en transport

Organisation

Ville de Markham

Aperçu

La ville de Markham a aménagé plusieurs communautés selon les principes d'un « nouvel urbanisme ». Les nouvelles communautés urbaines offrent des aménagements mixtes où les secteurs résidentiels, la zone d'emploi, les écoles, les parcs et les centres commerciaux se trouvent tous à proximité. Cela permet aux résidents de circuler à pied, à vélo ou d'utiliser les transports publics pour la plupart de leurs déplacements quotidiens — pour se rendre au centre commercial, au travail, à l'école, etc. au lieu d'utiliser un véhicule.

Deux initiatives de la ville de Markham—le document sur les mesures de rendement (DMR) et le programme de gestion de la demande en transport (GDT)—constituent le centre d'intérêt de la présente étude de cas.

Le document sur les mesures de rendement (DMR) est une liste des critères d'aménagement s'appliquant au cœur de la ville, le Markham Centre. Une catégorie du DMR est consacrée à l'infrastructure de transport durable.

Le programme de GDT de la ville de Markham, financé en partie au moyen de redevances d'aménagement, offre un soutien aux employés municipaux et à la collectivité dans l'ensemble avec une multitude de services de GDT.

État d'avancement

Le DMR est en vigueur depuis 2003 et a été modifié récemment afin de simplifier les critères de rendement et de mettre en corrélation les mesures de rendement avec le système d'évaluation LEED-NC, version 1.0 (Leadership in Energy and Environmental Design). Les types de projets du système LEED-NC comprennent les nouveaux bâtiments commerciaux et les grands projets de réfection. Un DMR analogue fait actuellement l'objet d'un examen pour d'autres zones nouvelles de développement à l'extérieur du Markham Centre.

On continue de mettre au point le programme de GDT de la ville de Markham, avec un programme pilote de télétravail et de travail flexible étant actuellement en cours et la mise en place d'une initiative communautaire de GDT qui est prévue débuter en 2008.

Personnes-ressources

M. Lorenzo Mele

Coordonnateur de la gestion de la demande en transport
Ville de Markham, Ontario

905-477-7000 poste 4000

Courriel : lmele@markham.ca

M^{me} Valerie Shuttleworth

Directrice, Urbanisme et aménagement
Ville de Markham, Ontario

905-477-7000 poste 2142

Courriel : vshuttleworth@markham.ca

Ressources

Ville de Markham, <http://www.markham.ca>

Markham Centre,
<http://www.markhamcentre.com>

Centre de gestion des déplacements Smart Commute 404-7,
<http://www.smartcommute404-7.ca>

Transport en commun de la région de York, réseau express VIVA <http://www.vivayork.com>.

Mise en contexte

La ville de Markham, en Ontario, située juste au nord de Toronto, est l'une des municipalités de l'Ontario connaissant une expansion des plus rapides. Entre 1991 et 2006, la population de la ville a augmenté de plus de la moitié, passant de 145 500 habitants environ à 261 500 habitants (selon Statistique Canada), et passera à 386 000 habitants d'ici 2021 selon les prévisions.

Une telle augmentation a exercé une pression sur l'infrastructure de transport urbain et, il y a plus d'une décennie, la ville a alors commencé à examiner des moyens de s'adapter à la croissance tout en augmentant l'utilisation du transport durable.

Au tout début des années 90, la ville a entamé un processus de consultations publiques approfondies qui permettait d'examiner les principes d'une croissance intelligente et d'un aménagement axé sur le transport en commun. Au fil de l'avancement du processus, la ville de Markham a mis au point plusieurs politiques et programmes

complémentaires en matière d'aménagement du territoire, de développement, de stationnement et de GDT.

Problématique

Dans les sondages auprès de la collectivité et les forums grand public, les résidents de la ville de Markham ont toujours signalé que les transports, la circulation et le transport en commun constituaient une source principale de préoccupations.

De nombreuses politiques d'aménagement du territoire de la ville de Markham établissent, par conséquent, des exigences relatives à l'intensité de la circulation plus grande et à des aménagements mixtes, qui permettent une meilleure utilisation des transports publics et du transport actif ainsi qu'une diminution du besoin de véhicules personnels.

À cette fin, il est exigé que les promoteurs intègrent des mesures favorisant la GDT —telles que les supports à bicyclettes, les accès piétonniers aux services de transport en commun, les pistes cyclables et le stationnement pour le covoiturage—dans leurs projets de développement commercial et résidentiel. La ville incite également les promoteurs et les employeurs à prendre part au centre local de gestion des déplacements, Smart Commute 404-7.

Justification et objectifs

Étant une municipalité à l'expansion rapide, la ville de Markham a reconnu la nécessité et l'importance d'une stratégie pour le transport durable. Alors que la population augmente, les politiques d'aménagement du territoire et les stratégies de GDT de la ville de Markham sont devenues de plus en plus importantes afin d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure de transport urbaine et d'améliorer la qualité de vie de ses résidents.

Politiques à l'appui

Plusieurs projets et politiques en matière d'aménagement du territoire, de transport et de développement de la ville de Markham appuient le transport durable et la gestion de la demande en transport.

- Le plan officiel (PO) présente la vision de la ville quant à la promotion d'un aménagement groupé et mixte qui favorise le transport durable. Le PO insiste sur l'importance que la circulation des piétons et d'autres formes de transport non motorisé soient envisagées pour tous les nouveaux développements, et que l'ensemble des propositions d'aménagement d'envergure soient évaluées en ce qui a trait à l'incidence sur les services de transport public.
- Plan directeur pour le cyclisme (PDC). L'objectif du PDC est de mettre sur pied un réseau complet d'installations correspondantes pour les cyclistes

clairement identifiées dans toute la ville. Le PDC s'appuie sur un plan actuel du réseau de quartiers qui répertorie les pistes cyclables et établit un réseau de base des pistes cyclables sur les voies publiques qui relient les zones urbaines de Markham.

- Les arrêtés municipaux sur les redevances d'aménagement de Markham émanent de la *Loi sur les redevances d'aménagement* de l'Ontario, adoptée en 1989 et modifiée en 1997. La Loi autorise les municipalités de l'Ontario à établir une moyenne de 10 ans pour les coûts liés à l'aménagement de l'infrastructure de transport par habitant. La ville a élaboré par la suite une série d'arrêtés sur les redevances d'aménagement qui déterminent les redevances à prélever selon la zone urbaine particulière, les besoins en GDT de la ville ainsi que le type d'infrastructure de transport et le coût exigés.



- Document sur les mesures de rendement (DMR). Le DMR est un recueil de normes environnementales, de normes de conception des bâtiments et d'autres critères en matière de développement durable qui ont été établis tout particulièrement pour l'aménagement du Markham Centre, une nouvelle zone du centre-ville de Markham. Servant de document d'orientation pour le Markham Centre, le DMR appuie la vision et les objectifs du plan officiel de la ville.

Mesures

La présente étude de cas porte essentiellement sur la façon dont deux initiatives de la ville—le document sur les mesures de rendement et le programme de GDT—ont contribué à accroître les options en matière de transport durable pour les résidents de Markham.

Document sur les mesures de rendement

Le Markham Centre est une zone de 384 hectares (environ 949 acres) dans le cœur de la ville. La vision de la ville consiste à s'adapter à la croissance dans l'avenir (avec une expansion limitée dans la campagne environnante) en intensifiant le développement dans des endroits bien précis, notamment par la création d'un centre-ville où l'intensité de la circulation est grande, selon un

aménagement mixte. Un aménagement de cette ampleur tirerait profit de l'infrastructure existante, serait desservi par les transports publics et créerait une municipalité plus diverse et durable.

En 2001-2002, la ville a commencé les travaux qui aboutiraient à la réalisation du document sur les mesures de rendement (DMR).

Le DMR est une liste de critères d'aménagement s'appliquant au Markham Centre. Il fournit au groupement responsable de l'aménagement une liste cohérente et précise d'indicateurs qui rendent compte de la vision de la ville—allant des éléments de transport au patrimoine bâti. Il donne également aux membres du personnel et du comité consultatif des critères selon lesquels évaluer toute nouvelle demande en matière d'aménagement.

Les autorités municipales ont d'abord établi un comité consultatif constitué de membres de la collectivité, notamment des promoteurs, des associations communautaires et des associations de gens d'affaires, des commerçants et des écoles.



La réunion inaugurale du Comité consultatif du Markham Centre a eu lieu en mai 2002.

Le Comité consultatif du Markham Centre a travaillé avec les membres de la collectivité, en organisant une série d'ateliers publics et une conférence afin de recevoir les propositions du public en ce qui concerne cinq grands secteurs :

1. Les transports;
2. Les espaces verts;
3. Le patrimoine bâti;
4. L'infrastructure écologique;
5. Les locaux de réunion.

À partir de ces renseignements, le comité a établi des mesures et des indicateurs de rendement selon une approche conviviale pour les promoteurs œuvrant dans chacun de ces cinq secteurs.

Pour les transports, on a accordé un intérêt principal à cinq catégories d'éléments—les routes, le transport en commun,

les cyclistes, les piétons et la GDT—qui favorisent un système de transport harmonieux.

Ces mesures comprennent des éléments tels que les suivants :

- des passages piétonniers clairement visibles et sécuritaires;
- des stations de transport en commun qui sont situées à moins de cinq minutes à pied de l'ensemble d'habitations;
- un réseau de pistes cyclables et des installations de soutien aux cyclistes correspondantes (p. ex. des supports à bicyclettes, des douches et des vestiaires dans les bâtiments commerciaux, etc.);
- des trottoirs des deux côtés de la voie de circulation ainsi qu'un passage reliant les trottoirs et des passages hors rue.

Une liste de contrôle pour une croissance intelligente accompagne les mesures et comporte une liste de questions pour chacune des cinq catégories d'éléments (les routes, le transport en commun, les cyclistes, les piétons et la GDT). La liste de contrôle aide les membres du personnel et du comité consultatif à rechercher des renseignements précis pour chaque demande.

Par exemple, les questions de la liste de contrôle qui relèvent du domaine de la gestion de la demande en transport comprennent les suivantes :

1. Le projet vise-t-il à promouvoir la gestion de la demande en transport?
2. Le projet permet-il de réduire les déplacements en véhicule effectués par une seule personne?
3. Les endroits où un stationnement de surface est proposé sont-ils limités à une extension future et ont-ils été subdivisés à l'aide d'une grille de droits de passage routier afin de faciliter l'intensification de la circulation dans l'avenir?
4. Les installations de soutien aux cyclistes sont-elles intégrées dans l'aménagement?

Les membres du personnel se servent de ces listes de contrôle afin d'effectuer une évaluation initiale de chaque nouvelle demande d'aménagement. Une fois que l'on a répondu à toutes les questions de la liste de contrôle, les membres du personnel peuvent commencer à évaluer officiellement la demande en fonction des mesures de rendement. Le Comité consultatif du Markham Centre examine également la demande.

Une cote « or », « argent » ou « bronze » est attribuée aux mesures de rendement. Les cotes s'appliquent aux propositions d'aménagement en servant d'indication selon laquelle la proposition satisfait aux normes et aux attentes de la ville ou les dépasse.

Ces cotes sont utilisées afin de déterminer dans quelle mesure le promoteur répond aux critères du DMR. Les promoteurs peuvent présenter leur demande au comité consultatif avant que ne s'amorce le processus officiel d'évaluation des demandes afin d'obtenir les commentaires et la rétroaction des membres du comité. Si un promoteur satisfait à tous les indicateurs de rendement et reçoit une cote « or », moins de discussions parmi les membres du personnel et du conseil s'avèreront probablement nécessaires avant d'approuver la demande.

Essentiellement, réussir du premier coup est un incitatif très convaincant qui peut faire épargner du temps aux promoteurs lors du processus d'évaluation des demandes. Cela peut également faire économiser aux promoteurs les coûts afférents aux retards lors de l'étape d'approbation des demandes.

Toutefois, s'il est nécessaire que le promoteur modifie la demande selon les recommandations des membres du personnel et du comité, un deuxième processus d'examen est alors entrepris une fois que la demande révisée a été reçue. Selon le type de demande, une assemblée publique a lieu par la suite et un rapport à l'intention des employés est présenté au comité des services d'aménagement et, en bout de ligne, au conseil, aux fins d'approbation.

Afin d'assurer la transparence, la ville de Markham publie des fiches d'information sur son site Internet de chacun des nouveaux aménagements dans Markham Centre. Les résidents de la collectivité peuvent facilement déterminer quels projets vont atteindre les objectifs du DMR.

Une fois que les nouveaux aménagements auront été effectués, le Markham Centre accueillera plus de 25 000 résidents et 17 000 employés. L'occupation a déjà lieu lors des premières phases de certains projets du Markham Centre et, au début de 2009, le réseau express de transport en commun VIVA (dirigé par le York Region Transit¹) fonctionnera selon un parcours réservé dans certaines parties du Markham Centre.

Le DMR fonctionne avec succès dans le Markham Centre depuis cinq ans. Récemment, le nombre de critères relatifs au DMR a été réduit en raison de corrélations établies avec le système d'évaluation LEED et afin de diminuer la répétition de certains indicateurs (c.-à-d. qu'il y a maintenant 62 critères au lieu des 152 critères dans le DMR initial).

Programme de gestion de la demande en transport (GDT)

En 2002, la ville de Markham a entrepris une étude sur les transports qui a permis de faire l'examen du réseau de

¹ Le York Region Transit a été créé en 2001 afin de regrouper cinq autorités municipales de transport en commun, soit Vaughan Transit, Markham Transit, Richmond Hill Transit, Aurora Transit et Newmarket Transit, sous la même bannière. Le réseau express de transport en commun VIVA est en activité depuis 2005.

transport urbain au complet (les routes, les politiques, le transport en commun, l'éducation, etc.). Les résultats de cette étude ont permis d'orienter un certain nombre de politiques et de programmes municipaux, dont le programme de GDT de Markham.

Peu après que l'étude a été réalisée, la ville a procédé à l'embauche d'un coordonnateur de la GDT à temps plein afin de créer un programme de GDT et d'en assurer la supervision.

Le programme de GDT appuie l'objectif de la ville de Markham consistant à créer un aménagement davantage groupé et diversifié et s'applique aux programmes à l'intention des employés et à ceux qui desservent la collectivité en général. Le programme de GDT est financé en partie à l'aide des redevances d'aménagement.

La GDT pour les employés de la ville de Markham

Le programme de GDT à l'intention des employés de la ville de Markham offre une gamme complète d'options pour les déplacements, notamment :

- le système de jumelage de partenaires de covoiturage;
- l'utilisation de moyens de téléconférence et de vidéoconférence;
- des commodités sur place (des guichets automatiques bancaires, un magasin général, de l'équipement d'activité physique, un stationnement pour vélos, des douches, des casiers, des vestiaires, etc.);
- un parc de véhicules à l'usage des employés;
- des cartes d'abonnement aux services de transport en commun à rabais (50%);
- la vente de billets de transport en commun sur place;
- un groupe d'usagers à vélo (participation de 5%);
- des expositions et des événements sur les transports;
- un stationnement réservé pour les employés qui sont inscrits à Carpoolzone.ca;
- un service de transport garanti au domicile en cas d'urgence.

Dans le cadre du volet éducatif de son programme de GDT, la ville de Markham a fourni également son appui au programme de sensibilisation au transport durable (PSTD), un programme pilote qui a permis de renseigner les élèves du secondaire au sujet des problèmes et des options en matière de transport durable. Il appuie également les établissements scolaires de la région en alliant le programme de gestion de la circulation *School Safety Zone* (zone de sécurité scolaire) aux programmes Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école (Autobus scolaires pédestres, projets contre la marche au ralenti, la Journée internationale Marchons vers l'école, etc.).

La GDT pour d'autres employés

En 2005, la ville de Markham s'est jointe à la municipalité voisine, Richmond Hill, pour faire partie du centre de gestion des déplacements (CGD) Smart Commute 404-7.



Bien que de nombreux services offerts par le CGD l'étaient déjà dans la ville de Markham (p. ex. le service de transport garanti au domicile, des cartes d'abonnement aux services de transport en commun à rabais, le service de jumelage de partenaires de covoiturage, etc.), la participation au CGD a permis à la ville d'atteindre un plus grand nombre d'employeurs de la région.

Smart Commute 404-7—fait partie de la plus grande famille de centres de gestion des déplacements Smart Commute qui desservent la Région du Grand Toronto — fournit un certain nombre de services aux employeurs locaux afin de promouvoir une gamme plus vaste d'options de transport auprès des employés.

Certains de ces services comprennent les suivants :

- un programme de jumelage de partenaires de covoiturage réservé aux employeurs, intitulé Carpool Zone (www.carpoolzone.ca). Le service, mis en activité en janvier 2006, est offert à l'ensemble des CGD Smart Commute de la région;
- des évaluations et des études des lieux afin de comprendre le comportement lié aux déplacements des employés;
- des programmes de navette;
- des programmes de transport en cas d'urgence;
- des solutions d'entente de travail pour les employés telles que le télétravail, les semaines de travail comprimées, l'horaire flexible, des ateliers et des séminaires.

La promotion de l'initiative Smart Commute 404-7 a été effectuée directement auprès de plus de 1 800 entreprises de la Chambre de commerce de Markham et de la Chambre de commerce de Richmond Hill. Les membres de la Chambre de commerce de Markham sont automatiquement admissibles à prendre part au CGD.

En partenariat avec le York Region Transit, les villes de Markham et de Richmond Hill, la Chambre de commerce de Markham et la Chambre de commerce de Richmond Hill, la ville a inauguré le projet pilote *LunchExpress*.

Une ligne d'autobus réservée est en service les vendredis à partir de 11h30 jusqu'à 14 h 30, faisant la cueillette des passagers le long du parcours et les déposant à des



L'itinéraire d'autobus LunchExpress a été mis en service en 2007.

restaurants ou à des centres commerciaux. Le programme a été conçu pour amener les clients aux restaurants locaux au moyen du transport en commun afin de soulager l'engorgement de la circulation à l'heure du midi, de réduire les besoins en stationnement et de favoriser le développement de l'économie locale. Environ 25 restaurants participent au programme, dont certains offrent un rabais de 10% lorsque les clients présentent leur billet d'autobus.

Le nouveau YMCA, situé à proximité de la station Unionville GO



Transit, a ouvert ses portes en mai 2006.

Résultats

Document sur les mesures de rendement

- Depuis l'adoption du DMR, un nouveau YMCA, une école secondaire, l'immeuble à bureaux Honeywell et plusieurs développements résidentiels ont été achevés, dont un grand nombre se trouvent à proximité des installations de transport en commun rapide et comportent une infrastructure de transport actif telle que des supports à bicyclettes, des douches et des vestiaires. De plus, de nombreux promoteurs et employeurs de la région sont membres du centre de gestion des déplacements Smart Commute 404-7.

- Le Remington Group est le groupe de promoteurs le plus important dans Markham Centre, responsable de l'aménagement de 243 acres (soit environ un quart de la région). La société se conforme à une politique de construction durable, qui comporte les critères établis dans le DMR et les critères propres aux bâtiments à l'aide du programme LEED. Des cotes « or » lui ont toujours été attribuées pour les éléments de transport de ses aménagements.
- Le DMR a reçu le prix pour le développement durable des centres urbains FCM-CH2M HILL 2003 dans la catégorie Aménagement des collectivités durables.

Programmes de GDT

- Plus d'une centaine d'entreprises de la région participent maintenant, représentant environ 25 000 employés. Par exemple, IBM Canada, l'employeur le plus important de la ville de Markham, a été membre fondateur de l'initiative Smart Commute 404-7. Le bureau de Markham tire profit du programme de télétravail dans le monde entier d'IBM. La société appuie également un groupe d'utilisateurs à bicyclette parmi ses employés, a été l'une des premières sociétés de la région à mettre en place des installations de douches pour les usagers des services de transport et a été l'une des premières entreprises participant à Carpoolzone.ca
- En 2007, le prix de réalisations en transports urbains durables de l'Association des transports du Canada a été attribué à la ville de Markham et à Richmond Hill pour le programme Smart Commute 404-7.
- En date de 2008, 1 200 usagers étaient inscrits à Carpool Zone dans la région 404-7.
- Environ 160 employés parmi plus de 1 000 employés municipaux de Markham sont inscrits pour bénéficier du rabais de 50 p. cent accordé par la ville pour les cartes d'abonnement d'autobus et environ 50 employés sont inscrits à Carpoolzone.ca

Participants

Ville de Markham

Un comité consultatif composé de 20 à 25 membres supervise une partie du processus d'examen pour les nouvelles demandes d'aménagement du Markham Centre. Le comité comprend des résidents et des représentants parmi les promoteurs, les employeurs locaux, les associations d'amélioration des affaires, la chambre de commerce, les universités, les organismes non gouvernementaux, les employés municipaux et les conseils scolaires.

Les membres de Smart Commute 404-7

Le York Region Transit

Ressources

Le budget annuel pour le programme de GDT de la ville de Markham s'élève à environ 300 000 dollars et est financé en partie par les redevances d'aménagement. Le budget est réparti selon les catégories suivantes :

- 75 000 \$ pour le soutien du CGD Smart Commute 404-7;
- 55 000 \$ pour les options de déplacement des employés municipaux (coûts de fonctionnement);
- 10 000 \$ pour le programme Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école pour les écoles élémentaires;
- 10 000\$ pour un programme de sensibilisation au transport durable pour les écoles secondaires;
- 60 000 \$ pour un programme communautaire de GDT;
- 90 000 \$ pour un coordonnateur de la GDT.

Calendrier

Début des années 90 à 2001. Des consultations publiques et un processus d'élaboration de la vision à long terme de la ville pour une collectivité durable sont amorcés. Les travaux relativement au DMR débutent.

2002. Une étude sur les transports est entreprise; un programme de GDT à l'intention des employés est lancé en partenariat avec Pollution Probe.

2003. Le document sur les mesures de rendement est approuvé par le conseil.

2003-à ce jour . Les travaux de construction débutent pour plusieurs des aménagements du Markham Centre. En date de 2008, un grand nombre de ces travaux ont maintenant été achevés et davantage doivent l'être d'ici 2008-2009.

2004. Des arrêtés sur les redevances d'aménagement sont rendus pour des secteurs en particulier, notamment le Markham Centre.

2005. Le centre de gestion des déplacements Smart Commute 404-7 est inauguré.

2007. Le Comité consultatif sur les stationnements de la ville de Markham est établi.

2009. Une partie du parcours réservé du réseau express de transport en commun VIVA dans Markham Centre doit être achevée.

Leçons apprises

Une volonté politique et un leadership sont cruciaux. Le conseil municipal de Markham a donné son appui au DMR et aux stratégies de GDT en mettant en place les ressources et les procédures nécessaires (comité consultatif,

participation à Smart Commute, etc.) afin d'assurer que ces initiatives sont poursuivies à long terme.

Fournir des objectifs mesurables. En raison du fait que le DMR établit des critères précis pour les promoteurs, le groupement responsable de l'aménagement sait exactement ce à quoi s'attendre de la part de la municipalité. Le DMR contribue aussi à ce que la ville reste sur la bonne voie en ce qui concerne la vision et les objectifs établis dans le plan officiel.

Établir des partenariats. La ville a établi divers partenariats avec des groupes communautaires et d'entreprises, notamment la ville de Richmond Hill, la Chambre de commerce de Markham, Pollution Probe, les écoles, les promoteurs et les commerçants. Ses relations entretenues avec le Remington Group, le plus important promoteur du Markham Centre, sont un exemple concret. Le Remington Group a donné son appui à la vision de la ville en adoptant ses propres politiques pour la durabilité, qui ont contribué à obtenir l'adhésion d'autres promoteurs.

Susciter l'adhésion des membres de la collectivité. La ville de Markham a créé des comités consultatifs pour plusieurs de ses communautés. Les politiques et les projets comprennent le DMR et le plan pour le cyclisme. Le Comité consultatif pour les cyclistes et les piétons a supervisé l'élaboration du plan pour le cyclisme. Ces plans ont été bien exposés auprès du public et ont été élaborés en partenariat avec l'ensemble des secteurs de la collectivité, donnant aux résidents l'impression d'être familiarisés avec les buts et objectifs généraux.

Penser au transport multimodal. De façon générale, lorsque les urbanistes et les ingénieurs de la municipalité se penchent sur les transports, ils ne pensent qu'aux routes et aux véhicules. Les autorités municipales de Markham affirment que le fait d'inciter les employés municipaux à examiner les nombreux modes de transport différents —et l'infrastructure reliée à chacun de ces modes—est une partie essentielle de la stratégie visant à atteindre les objectifs en matière de transport durable.

Prochaines étapes

En raison de la réussite du DMR dans Markham Centre, des critères de rendement analogues font actuellement l'objet d'un examen pour d'autres communautés nouvelles, dont Cornell Centre.

La ville surveille de près la phase pilote du système LEED pour l'aménagement de quartiers, un nouveau système créé par le Green Building Council des États-Unis. Le système LEED pour l'aménagement de quartiers dépassera la conception de bâtiments écologiques et abordera un nombre plus important d'éléments liés à la croissance intelligente, dont le transport durable.

La ville de Markham prévoit également faire l'essai d'un programme de télétravail et de travail flexible pour ses

employés, et une initiative communautaire de GDT commencera plus tard en 2008.