

RUES COMPLÈTES : POLITIQUES ET PRATIQUES AU CANADA

1. Introduction

Les politiques et pratiques en matière de « rues complètes » intègrent les besoins de tous les usagers de la route dans la planification, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien des emprises routières. Elles ont généralement pour but d'assurer que les besoins des piétons, des cyclistes et des transports en commun de même que le contexte communautaire sont pris en compte et satisfaits de manière adéquate.

Le concept des rues complètes (voir la section 2 pour plus de détails) gagne rapidement en importance au sein des collectivités canadiennes, tant du point de vue technique et politique que public. Mais, à ce jour, le concept a reçu très peu d'attention du point de vue national. Le présent dossier d'information a pour but de rendre compte du statut des rues complètes au sein des agences de transport provinciales et municipales de tout le pays et d'accélérer le transfert d'information et d'enseignements de la part des membres de l'ATC plus expérimentés en la matière.

Les rues complètes n'ont pas été traitées adéquatement dans les publications antérieures de l'ATC. Toutefois, le Conseil des transports urbains de l'ATC inclut les « rues complètes et durables » dans les sujets techniques qu'il considère comme prioritaires en matière de recherche et de développement stratégique; il a aussi coordonné l'élaboration du *Guide canadien pour des routes plus vertes* (à paraître prochainement) à cet effet. Le concept des rues complètes sera également présenté dans une nouvelle version du *Guide canadien de conception géométrique des routes* qui paraîtra en 2017.

Le présent dossier d'information s'appuie largement sur les résultats d'une évaluation réalisée en juin 2014 auprès des membres de l'ATC, à l'aide d'un questionnaire facultatif. Environ 50 invitations ont été envoyées aux administrations provinciales, régionales et locales, et 21 d'entre elles y ont répondu (voir la Figure 1 pour la liste des répondants par type d'organisation et par région). Cette évaluation a pour but de fournir un instantané des conditions actuelles plutôt que d'être représentative d'un point de vue statistique, et la réponse obtenue s'est avérée adéquate pour atteindre cet objectif.

Figure 1. Répondants évalués par type, par taille et par région

	Ouest canadien	Ontario	Quebec	Région de l'Atlantique	Total
Provinces ou administrations régionales de transport	Transports Alberta Ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique Ministère de l'Infrastructure et des Transports du Manitoba	Ministère des Transports de l'Ontario	Agence métropolitaine de transport (Grand Montréal) Ministère des Transports du Québec	Ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick Ministère des Transports et du Renouvellement de l'infrastructure de la Nouvelle-Écosse	8
Plus grandes municipalités (plus de 200 000 habitants)	Ville d'Edmonton, AB	Ville de London Ville d'Ottawa Ville de Toronto Région de Waterloo	Ville de Gatineau Ville de Montréal	Municipalité régionale d'Halifax, N.-É.	8
Plus petites municipalités (moins de 200 000 habitants)	Ville de Grande Prairie, AB	Ville de Burlington Ville du Grand Sudbury Ville de Guelph Ville de Thunder Bay			5
Total	5	9	4	3	21

2. Principaux concepts

Le concept de rues complètes a évolué au cours des dernières années. Il a été grandement défendu par des groupes d'intérêts et d'influence, mais aucune définition précise n'en a émergé (voir encadré à la fin de la présente section). Cette situation a donné lieu à des niveaux contrastés de documentation et de confort face à la question des rues complètes en transport et en planification.

En termes simples, les rues complètes sont des rues qui peuvent être utilisées en toute sécurité et en tout confort par tous les usagers de la route, et ce, sans égard au mode de déplacement, à l'âge, aux capacités physiques ou aux moments de la journée; ce concept s'applique à de nombreux types de rues et de contextes physiques. Qui plus est, l'expression « rues complètes » ne s'applique pas uniquement aux solutions de conception physique, et les collectivités utilisent de plus en plus l'idée comme base de processus plus inclusifs, plus intégrés, plus salutaires et plus durables concernant la planification, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien des rues. Les politiques et lignes directrices connexes mettent en général l'accent sur le besoin d'offrir des mesures de sécurité complètes qui protègent les usagers vulnérables, qui assurent une mobilité efficace à tous les usagers de la route de même qu'une infrastructure progressive aux piétons et aux cyclistes, des caractéristiques favorables au transport collectif, des liens de conception entre l'emprise routière et l'aménagement des terrains avoisinants et la prise en compte des besoins des résidents et des entreprises.

Le mouvement des rues complètes a vu le jour aux États-Unis vers 2005. Défendu par la *National Complete Streets Coalition of Smart Growth America*, il a même donné lieu à l'adoption de lois dans certains états (comme en Californie par exemple) qui exigent des municipalités qu'elles adoptent des politiques de planification à cet égard. Au Canada, l'un des principaux défenseurs des rues complètes est le *Toronto Centre for Active Transportation*, qui propose des études de cas, une orientation stratégique et des ressources en matière de conception au moyen de son site *Web Complete Streets for Canada*. Ces deux ressources nord-américaines sont bien respectées, et de nombreuses administrations municipales ont recours à leur matériel et à leurs services.

Définition des rues complètes

Il existe de nombreuses définitions des rues complètes, dont les quatre exemples représentatifs suivants :

- « Les rues complètes sont des rues pour tous. Elles sont conçues et exploitées pour permettre un accès sécuritaire à tous les usagers, y compris les piétons, les cyclistes, les automobilistes et les usagers des transports en commun de tous âges et de toutes capacités. » (*U.S. National Complete Streets Coalition*¹)
- « Une rue complète est conçue pour les personnes de tous âges et de toutes capacités et pour tous les modes de transport. Dans les rues complètes, l'accès sécuritaire et sans problème des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun et des personnes qui ont une mobilité réduite n'est pas relégué au second plan, mais fait partie intégrante de la planification. » (*Complete Streets for Canada*²)
- « L'approche « rues complètes » porte principalement sur le transport des gens dans une ville, plutôt que sur la circulation des voitures. Elle sous-entend la conception et l'exploitation de nos routes de façon à assurer un accès sécuritaire et pratique à tous les usagers – qu'il s'agisse de piétons, d'usagers des transports en commun, d'automobilistes, de cyclistes ou de livreurs de marchandises. Elle reconnaît le besoin de planifier en fonction des usagers de la route les plus vulnérables – soit les enfants/les jeunes, les aînés et les personnes handicapées –, ce qui donne lieu à une conception pour tous. » (*Green Action Centre, Winnipeg*³)
- Le concept de « rues complètes » s'entend de la planification, de la détermination de la portée, de la conception, de la mise en œuvre, de l'exploitation et de l'entretien des routes de manière à traiter de façon raisonnable les besoins de sécurité et d'accessibilité des usagers de tous âges et de toutes capacités. Les rues complètes tiennent compte des besoins des automobilistes, des piétons, des usagers des transports en commun et des véhicules de transport collectif, des cyclistes et des véhicules commerciaux et d'urgence qui circulent le long des routes ou qui traversent les intersections et les carrefours, de façon à prendre en compte le contexte local et à reconnaître que les besoins varient selon les milieux urbain, suburbain et rural. » (*Minnesota Department of Transportation*⁴)

3. Le statut des rues complètes au Canada

L'évaluation des provinces et des municipalités canadiennes, réalisée aux fins de ce dossier d'information, a révélé une énorme différence dans la fréquence et la mesure dans laquelle ces organisations ont envisagé, intégré et mis en œuvre le concept de rues complètes.

Plus grandes municipalités – Tous les répondants des grandes municipalités ont envisagé le concept de rues complètes. Qui plus est, tous l'ont intégré davantage dans leurs plans, politiques et processus, ou comptent le faire. La moitié de ces répondants (quatre sur huit) ont adopté une définition ou une politique de rues complètes. Alors qu'un seul répondant a adopté des lignes directrices sur la conception de rues complètes, quatre autres comptent le faire sous peu. Un peu moins de la moitié (trois sur huit) ont réalisé des projets qui mettent en application des principes de rues complètes, et ce, bien que deux des trois répondants n'aient pas identifié ces projets comme tels. La prévalence de la mise en œuvre de projets comparativement à l'élaboration de lignes directrices peut refléter l'intérêt de tester le rendement et l'acceptabilité d'un projet avant d'élaborer et d'adopter des lignes directrices officielles. Plusieurs répondants ont également déclaré qu'ils disposaient de lignes directrices en matière de conception de rues, qui étaient favorables aux principes des rues complètes, mais qui n'étaient pas identifiées comme telles.

Plus petites municipalités – Tous les répondants des plus petites municipalités ont envisagé le concept de rues complètes. Seul un répondant sur cinq a adopté une définition ou une politique de rues complètes bien que deux de plus comptent le faire. Aucun répondant n'a adopté de lignes directrices sur la conception alors qu'un répondant a indiqué son intention de le faire. Deux répondants sur cinq ont réalisé des projets de rues complètes qui étaient considérés comme des projets-pilotes semblables à ceux des plus grandes municipalités

Provinces et administrations régionales de transport – Plusieurs provinces ou administrations régionales de transport qui ont répondu au questionnaire ont envisagé le concept de rues complètes, mais aucune n'a officiellement adopté de définition, de politiques ou de lignes directrices. Cela est dû en grande partie au fait que ces organisations s'occupent principalement de routes rurales, de routes régionales, d'autoroutes urbaines et dans certains cas, d'opérations de transport collectif. Certaines ont intégré des idées connexes, dont notamment la conception de routes en fonction du contexte et la mise à disposition d'installations pour les modes de transport actif, sans toutefois y appliquer la désignation « rues complètes »

« La demande pour une approche de rues complètes s'accroît, et à mesure que nous progressons avec les travaux sur des tronçons de routes au sein de municipalités urbaines, nous prévoyons qu'il y aura une transition vers une approche de rues complètes. »

– Agence provinciale qui a répondu au questionnaire

Figure 2. Prévalence parmi les répondants de l'application de concepts de rues complètes (ont répondu oui/non/prévu)

■ Tous ■ La plupart □ Quelques-uns ▪ Très peu – Aucun

	À l'étude ou en discussion	Adoption d'une définition ou d'une politique	Adoption de lignes directrices sur la conception	Projets réalisés
Plus grandes municipalités	■	■	□	■
Plus petites municipalités	■	□	▪	□
Provinces et administrations régionales de transport	□	▪	–	–

4. Modèles de plans, de politiques et de lignes directrices

Plusieurs répondants ont identifié des documents qui contiennent plus de détails sur leur intégration de rues complètes :

- **Ville d'Edmonton (AB)** – Une page Web sur les rues complètes⁵ comporte des hyperliens vers des documents détaillés de la Ville, *Complete Streets Guidelines* (mai 2013) et *Complete Streets Example Greenfield Cross Sections* (juin 2014), et vers un certain nombre de projets-pilotes de rues complètes. Les lignes directrices complètes contiennent des principes directeurs, un processus à suivre pour les projets, une trousse d'éléments de conception et une stratégie de mise en œuvre qui intègre les nouvelles constructions et les travaux de réhabilitation, des outils de réglementation des politiques, les efforts d'éducation et de sensibilisation ainsi qu'une analyse coût-efficacité.
- **Ville d'Ottawa (ON)** – Le nouveau *Plan directeur des transports*⁶ (novembre 2013) ouvre le chapitre sur les routes avec un engagement d'appliquer le concept de rues complètes aux projets routiers d'une manière qui tienne compte à la fois du contexte physique et des besoins des usagers. Le plan précise que les approches de rues complètes ne sont pas nouvelles à Ottawa, et qu'elles représentent une évolution des pratiques exemplaires et des lignes directrices antérieures.
- **Ville de Thunder Bay (ON)** – Le document *Image Route Guidelines and Detailed Streetscape Designs*⁷ (décembre 2012) comporte une section qui décrit l'importance du concept de rues complètes dans l'atteinte d'un nouvel équilibre entre la forme et la fonction des emprises routières.

Plusieurs autres municipalités canadiennes ont publié des documents qui peuvent servir de documents d'orientation ou d'exemples auprès des lecteurs sur la question des rues complètes :

- **Ville d'Ajax (ON)** – Le *Transportation Master Plan*⁸ (février 2013) traite également des rues complètes comme concept de base de sa vision de l'avenir. Une politique précise de rues complètes guide l'amélioration des options de déplacement pour les usagers de tous âges et de toutes capacités et pour tous les modes de transport, que ce soit pour la planification, la conception et la mise en œuvre.
- **Ville de Calgary (AB)** – Le document *2014 Complete Streets Guide*⁹ (2014) fournit aux employés municipaux, aux promoteurs et aux entreprises de services publics une orientation détaillée et complète sur la façon d'intégrer des approches de rues complètes dans la planification, la conception et la réalisation de nouvelles rues ou de rues réaménagées.
- **Région du Niagara (ON)** – Le projet *Complete Streets for Niagara*¹⁰ a donné lieu à un document de travail qui identifie le besoin de disposer d'une politique régionale de rues complètes; il examine le contexte en vue d'une action locale, y compris les enjeux, les obstacles et les rôles des différents intervenants, et il traite des avantages des rues complètes pour l'économie, le capital social, l'accessibilité, la culture, la santé publique et l'environnement. Il a également donné lieu à la création du document *Complete Streets Model Policy Handbook* qui aide les municipalités locales à développer des rues complètes en leur fournissant des définitions de modèles et des politiques du Plan officiel, des indicateurs de performance, des suggestions d'engagement public et plus encore.
- **Ville de Saskatoon (SK)** – Le document d'orientation¹¹ qui a servi à l'élaboration de son Plan de croissance intégré (en cours d'élaboration) désigne les rues complètes comme le principe directeur des futures normes de conception des rues.
- **Ville de Waterloo (ON)** – Le *Transportation Master Plan*¹² (avril 2011) inclut une politique globale de rues complètes qui oriente l'intégration de concepts connexes dans les différentes fonctions de la Ville, dont notamment la planification, la conception, l'exploitation, l'entretien, les communications et la gestion des actifs. Cette politique exige des tâches de mise en œuvre, dont des procédures de restructuration, des normes et des lignes directrices de réécriture, du personnel chargé du recyclage et la création d'un groupe de travail chargé d'orienter les efforts.

Il est important de noter que d'autres municipalités ont développé des politiques, des lignes directrices et des pratiques de conception des rues, qui sont généralement conformes au concept de rues complètes, mais qui ne sont pas étiquetées comme telles.

Sur une note plus générale, le projet *Complete Streets for Canada* fait la promotion de dix éléments recommandés de politiques municipales de rues complètes en vigueur¹³. Ces éléments comprennent entre autres un langage et une intention clairs, une référence à tous les usagers de la route, une application à tous les projets routiers, des précisions concernant les exceptions, des critères de conception, une compréhension du contexte communautaire, des mesures de performance et les prochaines étapes de mise en œuvre.

5. Réussites

Dans tout le pays, on observe au sein des administrations locales, régionales et provinciales une tendance à favoriser les rues complètes. Les organisations qui ont répondu au questionnaire ont cité un nombre de réussites découlant des projets de rues complètes :

- **Conséquences sur le comportement** – Les répondants ont noté que certains projets-pilotes ont augmenté les déplacements durables et ont amélioré la sécurité. Par exemple, Ottawa a déclaré que sa bande cyclable réservée a donné lieu à une augmentation de la circulation à vélo le long du corridor, et la Ville de Guelph a rapporté que ses rétrécissements de chaussée ont accru l'accès aux cyclistes et ont réduit les collisions arrière. La Ville de Thunder Bay, quant à elle, a rapporté que son projet-pilote du centre-ville a ralenti la circulation routière et a amélioré l'environnement pour la marche et le vélo ainsi que l'aspect du voisinage.
- **Collaboration accrue** – Plusieurs répondants ont noté que les initiatives de rues complètes ont réussi à réunir le personnel de divers groupes pour discuter d'intérêts et d'objectifs communs. Ce faisant, ils ont simplifié le débat sur les politiques, les plans et certains éléments de conception. Ils ont également réuni d'une manière plus constructive les professionnels de transport et les élus. La Municipalité régionale d'Halifax a déclaré avoir travaillé étroitement avec les autorités sanitaires locales et l'Université de Dalhousie pour faire progresser sa propre initiative de rues complètes. Thunder Bay a rapporté que ses projets-pilotes de rues complètes ont démontré un potentiel inouï pour intégrer efficacement de nombreuses initiatives municipales stratégiques en un seul projet d'immobilisations.
- **Service amélioré au public** – Les concepts et projets de rues complètes sont reconnus pour répondre aux besoins de mobilité d'un public voyageur plus large et contribuent au rôle plus important que jouent les rues comme éléments du domaine public grâce à l'esthétique et à l'art public.
- **Prise en compte du contexte routier** – Les processus liés aux rues complètes ont forcé les intervenants à prendre davantage en compte la façon dont les routes sont reliées à l'aménagement des terrains avoisinants comparativement aux approches de conception uniques plus conventionnelles.
- **Personnalisation destinée à répondre aux besoins locaux** – L'offre de concepts de rues complètes peut varier d'une juridiction à l'autre. Les politiques, les lignes directrices et les projets ont plus de chance de réussir parce qu'en partie, ils peuvent être personnalisés pour être conformes aux objectifs, principes et pratiques existants ou pour s'en écarter (au besoin). De cette façon, ils peuvent répondre davantage aux besoins locaux émergents.

6. Enjeux

Les organisations qui ont répondu au questionnaire ont noté une gamme d'enjeux très variés en lien avec les approches de rues complètes :

- **Besoin de collaboration** – Les approches de rues complètes nécessitent une compréhension et une adhésion communes de même que de nouvelles formes de collaboration au sein des différents ministères (par exemple, génie, planification de l'aménagement du territoire, circulation routière). Des mécanismes

doivent orienter les approches intégrées utilisées pour planifier et exploiter les emprises routières et (comme le rapporte la Municipalité régionale d'Halifax) pour optimiser la relation entre les rues complètes et l'aménagement des terrains avoisinants.

- **Résistance du public** – Le public peut s'opposer aux approches de rues complètes s'il ne les comprend pas ou s'il a l'impression que ses intérêts sont sacrifiés (par exemple, les conducteurs sont préoccupés par les retards accrus ou par la perte de stationnements comme le rapportent entre autres les Villes d'Edmonton, de Burlington et de Guelph). Pour vaincre cette résistance, il faut des outils de mobilisation efficaces, une reconnaissance des compromis possibles et des efforts de sensibilisation sur la façon d'utiliser certaines caractéristiques peu connues de ces rues.
- **Ressources nécessaires** – Les approches novatrices comme les rues complètes exigent plus de temps et d'efforts de la part du personnel, notamment lorsqu'elles sont présentées pour la première fois. Cette courbe d'apprentissage peut être un obstacle aux nouvelles façons de planifier et d'exploiter les rues. L'engagement et le soutien actif des dirigeants et des élus peuvent favoriser l'innovation et contribuer à faciliter la transition par rapport aux pratiques traditionnelles. De plus, la planification, la conception, la construction et l'entretien des rues complètes peuvent s'avérer plus coûteux que les approches traditionnelles, et les majorations de budget difficiles à obtenir. Des changements peuvent devoir être apportés aux approches opérationnelles, comme le déneigement des installations de transport actif (par ex., les bandes cyclables réservées) qui peut nécessiter un nouvel équipement.
- **Concurrence sur l'emprise routière** – Les usagers qui se déplacent à l'aide de différents mode de transport, à des vitesses variées et avec diverses capacités se disputent l'espace viaire. Le besoin de faire des compromis est inévitable, et les gains et pertes des différents intérêts (qu'ils soient réels ou subjectifs) doivent être bien compris et gérés avec prudence. La Ville de Gatineau a noté que l'intersection où différents types d'installations propres aux différents modes de transport empruntant l'emprise (par ex., les bandes cyclables et les arrêts de bus) peut créer des conflits et nécessite une attention particulière.
- **Absence d'aide technique** – Les progrès en matière de formation professionnelle et de directives techniques en lien avec les rues complètes sont lents et inégaux.

7. Leçons retenues

Lorsqu'on leur a demandé quels conseils ils donneraient à d'autres organisations selon leur expérience propre en matière de rues complètes, les répondants ont énuméré plusieurs leçons retenues :

- **Mobiliser la communauté** – La mobilisation d'un maximum d'intervenants dès les premières étapes d'un projet offre l'occasion de sensibiliser le public à la valeur qu'offrent de nouvelles approches de conception de rues. La Ville de Montréal a noté que cette mobilisation peut contribuer à développer une vision commune qui encourage les intervenants à concentrer leurs efforts sur un résultat clé positif : la création de chaussées qui servent mieux tous les usagers.
- **Intégrer la planification des immobilisations** – Il importe de tirer parti des investissements prévus pour intégrer des concepts de rues complètes dans les projets de renouvellement des routes et pour affecter également des fonds supplémentaires aux éléments qui sortent de la portée du renouvellement de base des rues. Les projets de rues complètes sont l'occasion d'intégrer de nombreuses initiatives stratégiques en un seul projet d'immobilisations en y associant des secteurs aussi divers que l'aménagement du territoire, la planification du transport, la conception technique et l'entretien. La mise sur pied d'une équipe multidisciplinaire pour superviser le projet favorisera une plus grande collaboration et garantira de meilleurs résultats.
- **Créer des partenariats entre les secteurs** – Les responsables de la santé publique en particulier ont exprimé un vif intérêt pour les rues complètes. La Municipalité régionale d'Halifax a qualifié son

partenariat avec les autorités sanitaires locales et la coalition *Canada en santé par l'aménagement* de facteur favorable au développement d'une politique de rues complètes.

- **Accueillir le changement dans les pratiques de transport** – La profession du transport a une occasion extraordinaire de contribuer à faire une plus grande place à la marche et au cyclisme dans les villes canadiennes. Pour ce faire, les professionnels de transport devront reconnaître activement l'influence de l'aménagement du territoire sur des conceptions routières réussies et, comme le fait observer la Ville d'Ottawa, revoir les approches conventionnelles utilisées pour gérer la congestion et pour évaluer l'efficacité opérationnelle pour tous les usagers de la route.
- **Apprendre des autres** – Le concept de rues complètes n'est pas une solution unique. Les collectivités doivent apprendre les unes des autres et adapter les solutions afin de répondre à leurs besoins spécifiques. L'ouverture à l'innovation peut les aider à trouver des solutions aux problèmes, comme en fait foi l'exemple de la Ville de Montréal qui utilise des carrés de terre pour améliorer la viabilité des arbres plantés le long des rues ainsi que des bassins de rétention qui assurent un drainage à faible impact tout en mettant en valeur le paysage. Ce ne sont pas toutes les agences qui utilisent explicitement l'expression « rues complètes » pour identifier les projets pertinents; il ne faut donc pas s'arrêter à la terminologie utilisée lorsqu'on recherche des objectifs et des approches semblables.
- **Mesurer, documenter et célébrer** – Finalement, la Ville de Thunder Bay suggère de mesurer l'impact des rues complètes à l'aide de comparaisons « avant-après » et de photographies et d'anecdotes personnelles pour publiciser la valeur des projets pour la communauté. La planification d'événements de lancement et le fait de donner publiquement le crédit aux chargés des projets et aux intervenants sont d'excellentes façons de célébrer la réussite.

8. Conclusions

L'expression « rue complètes » est utilisée en Amérique du Nord depuis une dizaine d'années seulement, et ce, même si de nombreux gouvernements s'efforcent depuis beaucoup plus longtemps de mettre en œuvre des principes à cet égard. Bien qu'elles représentent des défis en raison de leur grande portée entre la planification et l'exploitation, la croissance rapide de leur profil public et le besoin d'une plus grande collaboration entre les disciplines concernées, les rues complètes offrent un large éventail d'avantages potentiels.

Ce dossier d'information est une étape du processus visant à comprendre d'une manière plus approfondie et plus globale les rues complètes au Canada en tant qu'élément d'infrastructures de transport et de comportements plus durables. D'autres organisations poursuivent des objectifs similaires, et les administrations provinciales et municipales échangent entre elles des idées, des outils et des résultats. À l'aide de ses activités diverses, l'ATC continuera de participer au développement d'approches de rues complètes.

Références

1. Smart Growth America, page Web « *National Complete Streets Coalition* », www.smartgrowthamerica.org/complete-streets
2. *Complete Streets for Canada*, www.completestreetsforcanada.ca
3. Green Action Centre, page Web « *Complete Streets* », www.greenactioncentre.ca/content/complete-streets
4. Minnesota Department of Transportation, page Web « *Complete Streets* », www.dot.state.mn.us/policy/operations/op004.html
5. Ville d'Edmonton, page Web « *Complete Streets* », www.edmonton.ca/city_government/city_vision_and_strategic_plan/complete-streets.aspx
6. Ville d'Ottawa, *Plan directeur des transports* (2013), www.ottawa.ca/en/city-hall/planning-and-development/official-and-master-plans/transportation-master-plan
7. Ville de Thunder Bay, *Image Route Guidelines and Detailed Streetscape Designs* (2012), www.thunderbay.ca (recherche sous « *image route guidelines* »)
8. Ville d'Ajax, *Transportation Master Plan* (2013), www.ajax.ca/en/doingbusinessinajax/tmp.asp
9. Ville de Calgary, *2014 Complete Streets Guide* (2014), www.calgary.ca/Transportation/TP/Pages/Planning/Calgary-Transportation-Plan/Complete-Streets.aspx
10. Région du Niagara, page Web « *Complete Streets in Niagara* », www.niagararegion.ca/living/icp/complete-streets
11. Ville de Saskatoon, « *Integrated Growth* » (2012), www.saskatoon.ca/DEPARTMENTS/City%20Clerks%20Office/Documents/Reports%20and%20Publications/Integrated-Growth-Plan.pdf
12. Ville de Waterloo, *Transportation Master Plan* (2011), www.waterloo.ca/en/government/transportationmasterplan.asp
13. Complete Streets for Canada, page Web « *Policy Elements* », www.completestreetsforcanada.ca/policy-elements

Remerciements

L'ATC tient à remercier chaleureusement les 21 agences membres qui ont accepté de remplir le questionnaire facultatif (voir Figure 1). Ce dossier d'information a été approuvé par le Conseil des transports urbains de l'ATC et a été développé par un groupe de travail bénévole :

- Audra Jones, Ville d'Edmonton
- Roxane MacInnis, MMM Group
- David MacIsaac, Municipalité régionale d'Halifax
- Steve Melton, ISL Engineering
- Geoff Noxon, Noxon Associates (président)
- Elizabeth Pugh, Transports et Renouvellement de l'infrastructure de la Nouvelle-Écosse
- Terry Zdan, Infrastructure et Transports Manitoba

Les fonds nécessaires à la traduction française du présent dossier d'information ont été fournis généreusement par la Municipalité régionale d'Halifax et par le ministère des Transports et du Renouvellement de l'infrastructure de la Nouvelle-Écosse.

Pour de plus amples renseignements sur le présent dossier ou sur d'autres publications de l'ATC, veuillez contacter :

Les services aux membres et communications ou consulter le site Web de l'ATC : www.tac-atc.ca

Les organisations partenaires suivantes de l'ATC partagent le même intérêt pour les rues complètes. Elles ont accepté de diffuser le présent dossier d'information à leurs membres, et l'ATC apprécie grandement leur soutien continu.

ACT Canada

www.actcanada.com

Institut canadien des urbanistes

www.cip-icu.ca

Canadian Institute of Transportation Engineers

www.cite7.org

Association canadienne du transport urbain

www.cutaactu.ca

Alors que l'ATC et les auteurs s'efforcent à assurer que toutes les informations dans le présent dossier soient exactes et à jour, ils n'assument aucune responsabilité en cas d'erreurs ou d'omissions. Ce dossier ne reflète aucune prise de position technique ou politique de l'ATC.

Association des transports du Canada

2323, boul. St-Laurent, Ottawa (Ontario) K1G 4J8

Tél. : (613) 736-1350 ~ Téléc. : (613) 736-1395

Courriel : secretariat@ATC-atc.ca