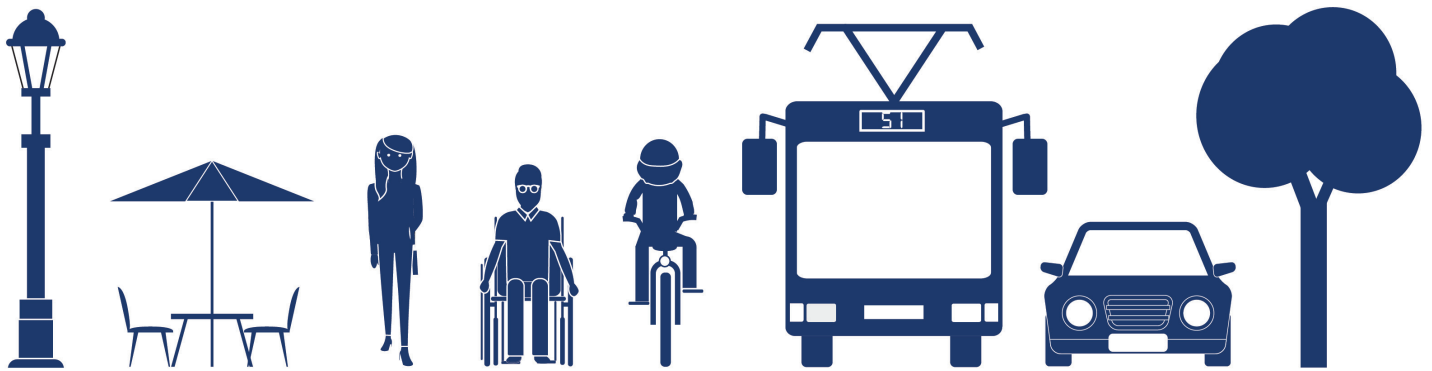


MODE D'EMPLOI

JEU DES RUES CONVIVIALES



QU'EST-CE QU'UNE RUE CONVIVIALE?

Une rue conviviale est conçue pour tous les usagers, quel que soit leur âge, capacité ou mode de déplacement. Des rues conviviales offrent un accès sécuritaire et confortable pour les piétons, les vélos, les usagers du transport en commun.

BUT DU JEU

Dans le jeu des rues conviviales, les joueurs travaillent ensemble pour trouver un consensus sur la meilleure option d'aménagement d'une rue conviviale. Les joueurs créent leur rue conviviale idéale en organisant des pièces de jeu qui représentent différentes composantes d'une rue (ex. : piste cyclable, trottoir, arbres, mobilier urbain, voies de circulation, etc.). Chaque pièce de jeu est une coupe transversale d'une composante de rue. En réorganisant et en reconstruisant leur propre rue, les joueurs peuvent visualiser les possibilités, identifier des compromis qui doivent être faits en fonction de la largeur de leur rue et comprendre la taille et l'échelle des différents modes de transport. Le jeu permet à chacun de concevoir une rue sans avoir à mesurer ou à dessiner. Le jeu des rues conviviales met tout le monde sur un pied d'égalité et permet aux non-experts et aux experts d'imaginer ensemble leur propre espace public.

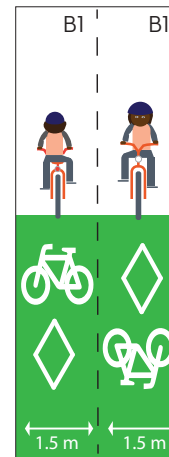
Nombre de joueurs : 4 à 6

CONTENU

- 2 règles du plateau de jeu
- 108 pièces de jeu magnétiques :
 - 54 pièces de composantes de base (voir « Description des pièces de jeu » : A1, B1, C1, C2, C3, C4, D1, D2, D3, E1, E2)
 - 18 pièces de composantes complémentaires (voir « Description des pièces de jeu » : A2, A3, B2)
 - 28 pièces de composantes au sol (voir « Description des pièces de jeu » : F1, F2, F3, F4, F5, F6, F7, F8)
 - 8 pièces blanches (voir « Description des pièces de jeu » : G1)
- 1 bloc de feuillets autocollants pour commentaires (voir « Description des pièces de jeu » : G2)
- 10 cartes de personnage (voir "Variations de jeu")
- 10 cartes de défi (voir "Variations de jeu")

COMMENT JOUER

1. Choisissez la largeur de l'emprise de rue que vous souhaitez rendre plus conviviale.
2. Placez votre règle de plateau de jeu sur le dos de la boîte de jeu. Indiquez votre emprise de rue, avec la moitié de la largeur de chaque côté de la marque «Centre Line» sur la règle.
3. Rassemblez les pièces du jeu de base et les pièces complémentaires (voir « Description des pièces de jeu » : A1, A2, A3, B1, B2, C1, C2, C3, C4, D1, D2, D3, E1, E2) qui représentent la **configuration actuelle** de la rue et placez-les sur la règle du plateau de jeu.
4. Discutez et développez une vision pour la rue. Échangez sur l'état actuel de la rue et des priorités. Explorez de quelle manière la rue pourrait être repensée pour inclure ces priorités et imaginez ce que pourrait être son avenir. Discutez des compromis qui doivent être faits en fonction de l'emprise, et travaillez ensemble pour négocier comment trouver l'espace pour toutes les utilisations souhaitées. Vous pouvez envisager de faire une marche exploratoire sur les lieux pour mieux comprendre comment la rue fonctionne.
5. Rassemblez les pièces du jeu de base et les pièces complémentaires (voir « Description des pièces de jeu » : A1, A2, A3, B1, B2, C1, C2, C3, C4, D1, D2, D3, E1, E2) qui représentent la **nouvelle configuration** de la rue selon vos priorités et placez-les sur la règle du plateau de jeu (comme indiqué ci-dessous).
6. Placez d'abord les pièces de jeu qui représentent la façon dont les gens se déplaceront dans la rue (ex. à pied, à vélo, en transport en commun, en voiture, en camion, etc.).
7. Rassemblez toutes les pièces de jeu supplémentaires (voir « Description des pièces de jeu » : F1, F2, F3, F4, F5, F6, F7, F8) que vous souhaitez inclure pour ajouter des composantes supplémentaires (ex. stationnement, café-terrasse, bancs, arbres, abri de transport en commun, lampadaires, etc.) et les placer sur les pièces de base.
8. Soyez créatif et au besoin, créez votre propre pièce à l'aide de pièces blanches (G1).
9. Essayez différentes configurations jusqu'à ce que vous obteniez une rue qui fait consensus au sein de l'équipe.
10. Par la suite, prenez une photo de ce scénario et essayez d'autres possibilités.
11. Choisissez l'option préférée parmi les différents scénarios considérés.
12. Voir page 11 pour des variantes de jeu incluant différents personnages et défis à prendre en compte lors de la conception de votre aménagement.



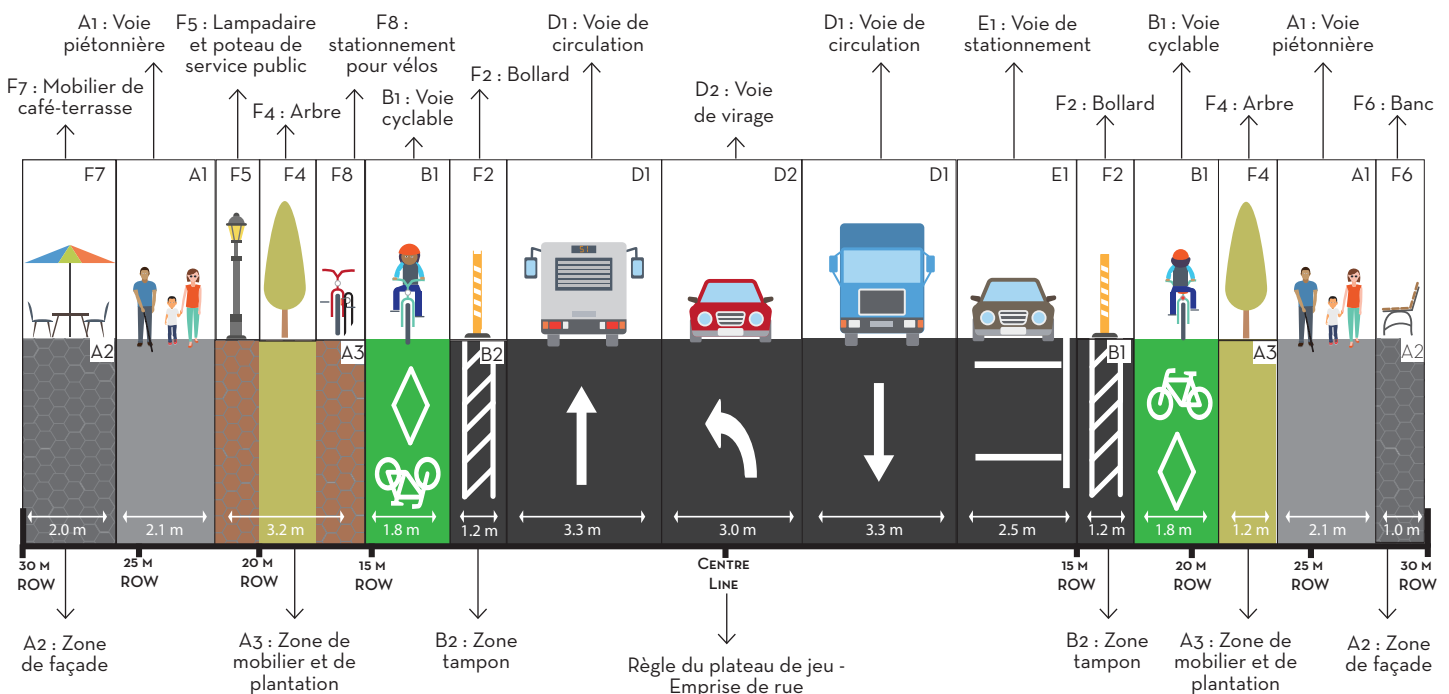
AVANT DE COMMENCER

La plupart des pièces sont prédécoupées et doivent être enlevées de la feuille magnétique. Quelques pièces, identifiées par une ligne pointillée, doivent être coupées à la main.

Coupez le long de la ligne pointillée.

REMARQUE : L'emprise est un terrain public qui comprend la rue et le trottoir. Généralement, les rues résidentielles ont une largeur de 15 à 22 m, les rues principales avec deux voies de circulation ont une largeur de 20 à 30 m et les rues principales avec quatre voies de circulation sont généralement de 20 à 45 m. Le jeu fonctionne mieux lorsque vous choisissez une rue existante que vous connaissez et qui doit être améliorée.

REMARQUE : Le plateau de jeu est conçu pour des emprises allant jusqu'à 30 m. Si l'emprise dépasse 30 m, utilisez une table ou toute autre surface plane. Vous pouvez toujours utiliser la règle fournie dans le jeu et ajouter des pièces supplémentaires pour atteindre la largeur nécessaire.

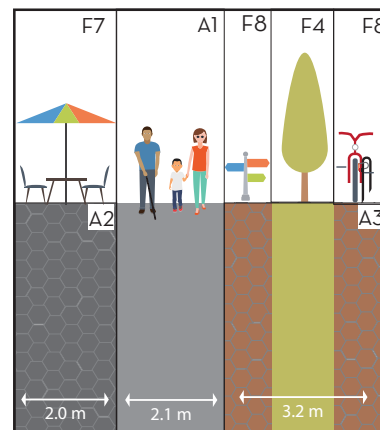


DESCRIPTION DES PIÈCES DE JEU

Les pièces de jeu sont fournies avec une variété de largeurs basées sur des recommandations de divers guides de conception courants (voir « Références »). Les joueurs reçoivent également des pièces de jeu vierges afin d'adapter le jeu au contexte local ou aux nouvelles normes qui peuvent être proposées. Chaque pièce de jeu a un code imprimé dans le coin supérieur droit. Ce code correspond à la description de la pièce ci-après.

A) INFRASTRUCTURES POUR PIÉTONS

Un trottoir est composé de trois zones : la voie piétonnière (A1), une zone de façade (A2) et une zone de mobilier et de plantation (A3).



REMARQUE : Les zones de façade (A2) et les zones de mobilier et de plantation (A3) sont des pièces de base. Les pièces supplémentaires F1, F4, F5, F6, F7 et F8 peuvent être utilisées pour compléter ces zones. Vous pouvez utiliser plusieurs de ces pièces sur chaque zone (comme indiqué).

A1

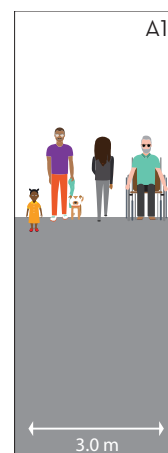
VOIE PIÉTONNIÈRE

Une voie piétonnière est destinée à l'utilisation continue et sans entrave des personnes qui marchent ou qui se déplacent avec un dispositif d'aide à la mobilité (cane, déambulateur, etc.).

Largeurs : 1,8 m, 2,1 m, 3,0 m

COMMENT L'UTILISER

1. Si le débit piétonnier est très élevé, par exemple dans le cas des rues commerciales principales des grandes villes, utilisez une largeur de 3 m pour la voie piétonnière.
2. Une voie piétonnière sans obstacle d'une largeur de 1,8 m est le minimum recommandé dans les normes. Elle est recommandée si l'emprise est très étroite (ex. quartiers historiques, petites villes ou rues résidentielles).
3. Déterminez la largeur de la portion du trottoir pour la voie piétonnière avant de déterminer les dimensions de la zone de façade et de la zone (A2) de mobilier et de plantation (A3).



A2

ZONE DE FAÇADE

Cet espace adjacent à la façade d'un bâtiment ou d'une propriété offre aux commerçants un espace d'étalage extérieur ou destiné à un café-terrasse, par exemple.

Largeurs : 1 m, 2 m

COMMENT L'UTILISER

1. Utilisez cette pièce lors de la conception d'une rue accueillant des activités commerciales.
2. Si la rue comprend des restaurants (qui peuvent bénéficier d'un café-terrasse sur le trottoir) ou des théâtres (ce qui entraînerait de longues files d'attente à l'extérieur), utilisez une largeur de 2 m.
3. Cette pièce de base peut être utilisée avec le mobilier de café-terrasse (F7) et des enseignes (F8) de la même largeur de la zone de façade.

Celle-ci est une composante complémentaire. Ajoutez une pièce de la série « F » pour la compléter.

REMARQUE: Lors de la conception d'une rue résidentielle, utilisez des pièces de mobilier et de plantation (A3) à la place des zones de façade.



Voie Piétonnière
King Street, Waterloo

ZONE DE MOBILIER ET DE PLANTATION

A3

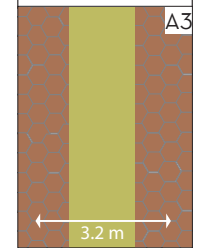
Cette bande est située entre la bordure de rue et la voie piétonnière (A1). Il s'agit d'un espace pour les arbres, la plantation, les arrêts de transport en commun, les supports à vélos, les bancs, l'éclairage, la signalisation, l'art public, etc.

Largeurs : 1,2 m, 2 m, 3,2 m, 5,5 m

COMMENT L'UTILISER

1. Prévoyez une largeur de plus de 2 m s'il y a :
 - i. une vitesse de circulation de 50 km/h ou plus
 - ii. des arrêts de transport en commun
 - iii. des commerces
 - iv. de fortes chutes de neige (pour le stockage de la neige)
 - v. des arbres à grand déploiement
 - vi. de l'art public
2. Vous pouvez ajouter des composantes, par exemple des bacs de plantation (F1), des arbres (F4), de l'éclairage (F5), des bancs (F6), des supports à vélos (F8), etc.

Cette pièce est une composante complémentaire. Ajoutez une pièce de la série « F » pour la compléter.



Terrasse, avenue Cartier, Ville de Québec



Zone de mobilier et de plantation, St. George Street, Toronto



Voie cyclable, avenue Laurier, Montréal



Piste cyclable, Brealey Drive, Peterborough



Zone tampon : Marquage hachuré au sol, rue Harbord, Toronto



Zone tampon : Bacs de plantation, rue Richmond, Toronto



B) INFRASTRUCTURES POUR VÉLO

VOIE CYCLABLE

B1

Une voie cyclable est une partie de la chaussée délimitée par un marquage au sol et une signalisation destinée à l'usage exclusif des cyclistes. Elle peut être utilisée conjointement avec des zones tampons pour une meilleure protection (B2).

Largeurs : 1,5 m, 1,8 m, 2,2 m

COMMENT L'UTILISER

1. Le choix de la largeur de la piste cyclable dépend de la largeur de l'emprise et du débit de vélos.
2. Utilisez une largeur de 2,2 m pour les zones où le nombre de cyclistes est important, par exemple le long de rues commerciales fréquentées.
3. Si la largeur de la rue ne le permet pas, ou s'il y a peu de cyclistes, utilisez une largeur de voie cyclable de 1,8 m.
4. Une piste cyclable de 1,5 m est le minimum absolu, recommandé seulement si l'emprise est très étroite (par exemple dans les quartiers historiques) et si le débit automobile est faible.
5. Une voie cyclable en site propre peut également être aménagée entre la chaussée et la voie piétonnière (A1).



Remarque : En règle générale, plus la piste cyclable est large, plus elle sera confortable et plus il sera probable que des personnes de tous âges et de toutes capacités, y compris des enfants et des aînés, l'utiliseront.

ZONE TAMPON

B2

Une zone tampon augmente la sécurité en assurant la séparation entre les cyclistes et les voies de circulation (D) ou les espaces de stationnement sur rue (E1).

Largeurs : 0,5 m, 0,8 m, 1,2 m

COMMENT L'UTILISER

1. Les zones tampons peuvent être placées :
 - i. Entre une voie cyclable et une voie de circulation
 - ii. Entre un espace de stationnement sur rue et une voie cyclable pour empêcher l'emporiage (lorsqu'un conducteur ouvre la porte d'un véhicule au passage d'un cycliste)
2. Il existe plusieurs options pour la conception de zones tampons :
 - i. Marquage hachuré au sol
 - ii. Bacs de plantation (F1)
 - iii. Bollards (F2)
 - iv. Bordures de béton (F3)
3. Utilisez un tampon de 0,5 m ou de 0,8 m lorsque seules des hachures au sol sont prévues.
4. Utilisez une zone tampon de 1,2 m lorsque vous voulez utiliser des bollards (F2), des bacs de plantation (F1) ou des bordures de béton (F3).



Celle-ci est une composante complémentaire. Ajoutez une pièce de la série « F » pour la compléter.

REMARQUE : Le marquage hachuré au sol donne aux cyclistes la plus grande flexibilité pour entrer ou sortir de la piste, en contrepartie, il offre la moindre protection contre la circulation motorisée qui empiète sur les voies.

REMARQUE : Les bacs de plantation, les bornes et les bordures de béton offrent une protection accrue contre la circulation motorisée qui empiète sur les voies cyclables.

Zone tampon : Bollards, rue Bloor, Toronto



Zone tampon : Bordure de béton, rue Burrard, Vancouver



C) INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN COMMUN

C1/ C2

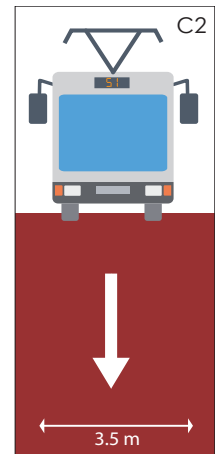
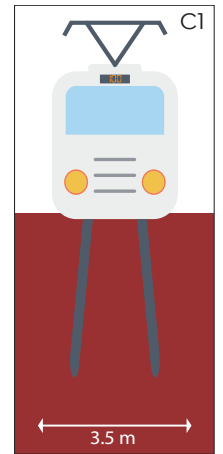
SYSTÈME LÉGER SUR RAIL (SLR) (C1) / SERVICE RAPIDE PAR BUS (SRB) (C2)

Dans les rues où le transport en commun est prioritaire, ces voies réservées peuvent contribuer à améliorer la fiabilité, la vitesse et la capacité du transport en commun.

Larguer : 3,5 m

COMMENT L'UTILISER

1. Examinez si votre rue a besoin de voies réservées au transport en commun.
2. Habituellement, ces voies réservées sont situées au centre de l'emprise, sur le bord du trottoir ou sur la voie de circulation des véhicules à l'extrême droite de la chaussée.
3. Une voie réservée au transport en commun au centre de la chaussée peut être créée en combinant les pièces SLR et SRB dans chacune des directions (C1 et C2).
4. Intégrez les arrêts de transport en commun dans la conception au besoin.
5. Aux arrêts situés en bordure de rue, envisagez de placer la voie cyclable entre l'arrêt et le trottoir afin d'éviter les conflits avec l'embarquement et le débarquement des passagers.
6. Dans les rues à double sens, envisagez de placer la voie réservée au transport en commun :
 - i. au centre de l'emprise pour former une voie axiale,
 - ii. dans la voie de circulation la plus à droite, adjacente à la voie de stationnement en bordure de rue, pour former une voie en rive.
7. Dans les rues à sens unique avec stationnement, envisagez de placer la voie de transport en commun dans la voie le plus à gauche ou la plus à droite du côté du stationnement.



C3

ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN AVEC ABRI

Fournir un abri et des bancs aux usagers du transport en commun.

Largeur : 2,0 m

COMMENT L'UTILISER

1. Envisagez l'utilisation de cette pièce si la conception de rue inclut des véhicules de transport en commun.
2. Si l'arrêt de transport en commun est prévu sur le trottoir, utilisez cette pièce au lieu d'une zone de mobilier et de plantation (A3) de 2,0 m.

C4

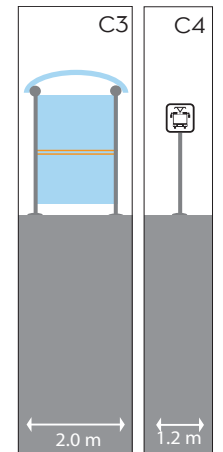
ARRÊT DE TRANSPORT EN COMMUN SANS ABRI

Fournir un lieu d'attente pour les usagers du transport en commun.

Largeur : 1,2 m

COMMENT L'UTILISER

1. À l'intérieur d'une emprise limitée, envisagez l'utilisation de cette pièce si la conception de rue comprend des véhicules de transport en commun.
2. Si l'arrêt de transport en commun est prévu sur le trottoir, utilisez cette pièce au lieu d'une zone de mobilier et de plantation (A3) de 1,2 m.



Tramway, avenue Sainte-Claire, Toronto



SRB, route 7 est, Markham



D) INFRASTRUCTURES POUR CIRCULATION MOTORISÉE

D1

VOIE DE CIRCULATION

Ces voies définissent un espace pour les véhicules dans la rue. Elles peuvent être partagées par de nombreux types de véhicules : les voitures, les autobus, les camions, les motocyclettes et les vélos, etc.

Largeurs : 3 m, 3,3 m

COMMENT L'UTILISER

1. Pour les voies de circulation de droite (en bordure de rue), ou les voies qui doivent accueillir les autobus ou les camions, utilisez une largeur de 3,3 m.
2. Pour les voies de circulation du transport en commun, utilisez une largeur de 3,0 m.



D2

VOIE DE VIRAGE

À l'approche d'une intersection, une voie de virage peut être ajoutée. Elle permet aux véhicules de ne pas entraver la circulation et de ralentir avant d'effectuer leur virage.

Largeur : 3 m

COMMENT L'UTILISER

1. À l'approche d'une intersection, l'ajout d'une voie de virage peut être envisagé.
2. Ajoutez une voie de virage à gauche si le débit de circulation le justifie.
3. Afin d'éviter des bouchons de circulation, une voie de virage au centre de la chaussée avec un îlot de refuge est l'une des solutions possibles lorsqu'il y a une voie de circulation dans chaque direction.



D3

ÎLOT DE REFUGE

Un îlot de refuge est une petite section protégée au centre de la chaussée qui peut être utilisée par les piétons pour s'arrêter avant de traverser la rue.

Largeur : 3 m

COMMENT L'UTILISER

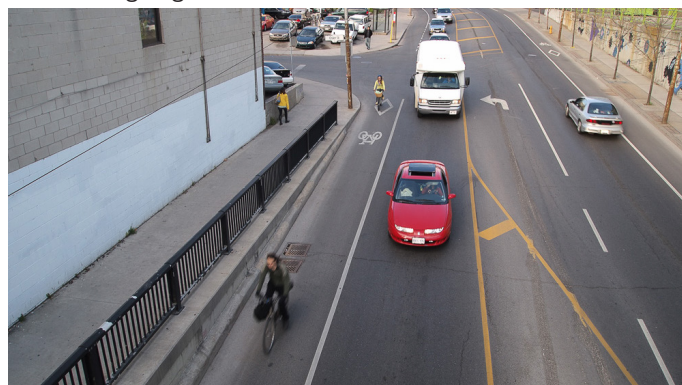
1. Un îlot de refuge est aménagé au milieu de la chaussée et permet aux piétons de faire une pause lors de la traversée de l'intersection.
2. Il peut également être utilisé en combinaison avec une voie centrale de virage à gauche.
3. Un îlot de refuge peut également accueillir des arbres, à condition qu'ils n'obstruent pas la visibilité.



Arrêt d'autobus avec abri, SRB Markham Viva, Markham



Voie de virage à gauche, Toronto



E) ESPACES DE STATIONNEMENT

E1

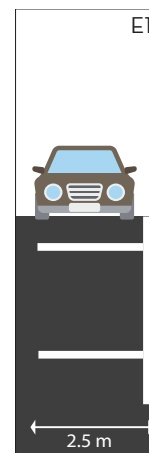
VOIE DE STATIONNEMENT

Les voies de stationnement offrent un emplacement sur la rue pour le stationnement de véhicules, tarifé ou gratuit.

Largeur : 2,5 m

COMMENT L'UTILISER

1. Utilisez cette pièce si la présence de stationnement sur rue est nécessaire pour les activités à proximité.
2. Envisagez cette pièce pour réserver une voie à l'usage exclusif du stationnement, de la livraison ou d'un débarcadère.



E2

PLACE ÉPHÉMÈRE

Les places éphémères sont des espaces verts, des terrasses ou des espaces publics installés à même les voies de stationnement sur rue.

Largeur : 2,5 m

COMMENT L'UTILISER

Envisagez l'utilisation de cette pièce pour agrandir l'espace disponible pour le rassemblement social, surtout s'il y a une pénurie d'espaces de détente ou de places assises le long de la rue.



F) MOBILIER URBAIN ET PLANTATION

Toutes les pièces de cette section sont des composantes au sol qui peuvent être utilisées pour compléter les pièces complémentaires dans la zone de façade (A2), la zone de mobilier et de plantation (A3) ou la zone tampon (B2). Vous pouvez utiliser plus d'une de ces pièces dans chaque zone.

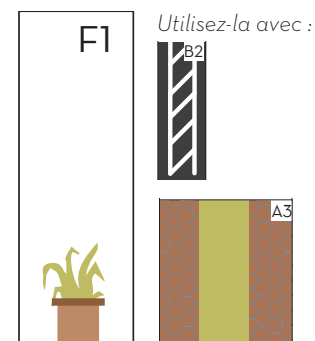
F1

BAC DE PLANTATION

Les bacs de plantation peuvent être utilisés pour délimiter des voies cyclables ou pour verdifier les espaces publics.

COMMENT L'UTILISER

1. Cette pièce doit être utilisée avec une zone tampon (B2) ou une zone de mobilier et de plantation (A3) d'une largeur minimale de 1,2 m.
2. Utilisez cette pièce avec une pièce de mobilier et de plantation si vous voulez ajouter de la verdure sur le trottoir.



Îlot de refuge, Victoria



Place éphémère, rue Fort, Victoria



F2

BOLLARD

Un bollard est un poteau flexible ou rigide utilisé pour délimiter une voie cyclable (B1).

COMMENT L'UTILISER

Utilisez cette pièce avec une zone tampon (B2) de 1,2 m entre la chaussée et une voie cyclable pour fournir une protection supplémentaire aux cyclistes.



Utilisez-la avec :



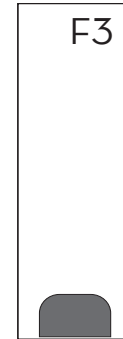
F3

BORDURE DE BÉTON

Une bordure de béton est utilisée pour séparer les voies de circulation (D1) des voies cyclables (B1).

COMMENT L'UTILISER

Utilisez cette pièce avec une zone tampon (B2) de 1,2 m entre la chaussée et une bande cyclable pour fournir une protection supplémentaire aux cyclistes.



Utilisez-la avec :



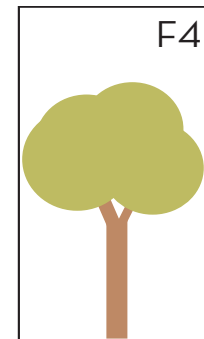
F4

ARBRE

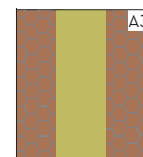
Les arbres jouent plusieurs fonctions importantes le long des rues, notamment l'amélioration de la qualité de l'air, de l'ombrage, du contrôle des eaux pluviales, de la protection contre le vent et rehaussent l'attrait visuel d'une rue.

COMMENT L'UTILISER

1. Cette pièce devrait être utilisée avec une zone de mobilier et de plantation (A3) d'une largeur minimale de 1,2 m.
2. Si l'emprise le permet, envisagez d'utiliser des zones de mobilier et de plantation (A3) de plus grande largeur (2,0 m, 3,2 m ou 5,5 m) pour des arbres à grand déploiement.



Utilisez-la avec :



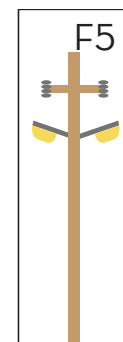
F5

LAMPADAIRE ET POTEAU DE SERVICE PUBLIC

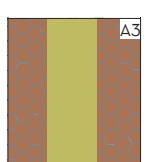
L'éclairage des lampadaires rend les rues et les trottoirs plus sûrs et invitants et améliore la visibilité nocturne pour l'ensemble des usagers de la rue. Les poteaux de services publics supportent les fils électriques et d'utilités publiques.

COMMENT L'UTILISER

Cette pièce devrait être utilisée avec une zone de mobilier et de plantation (A3) d'une largeur de 1,2 m.



Utilisez-la avec :



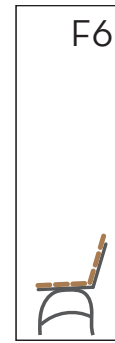
F6

BANC

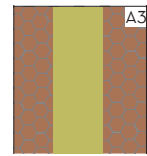
Les bancs offrent aux piétons des endroits pour se reposer et socialiser. Ils sont particulièrement utiles pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les femmes enceintes, les parents avec de jeunes enfants, etc.

COMMENT L'UTILISER

Cette pièce devrait être utilisée avec une zone de mobilier et de plantation (A3) d'une largeur minimale de 1,2 m.



Utilisez-la avec :



REMARQUE :
Déterminez l'orientation du banc : vers la chaussée ou vers la voie piétonnière.

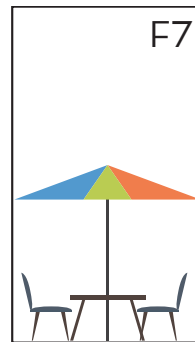
F7

MOBILIER DE CAFÉ-TERRASSE

Les chaises et tables sur les trottoirs à l'extérieur des cafés et des restaurants contribuent à l'animation de la rue.

COMMENT L'UTILISER

Utilisez cette pièce dans les rues commerciales avec des restaurants ou des cafés où il y a suffisamment d'espace. Utilisez cette pièce avec une zone de façade (A2) de 2,0 m.



F7

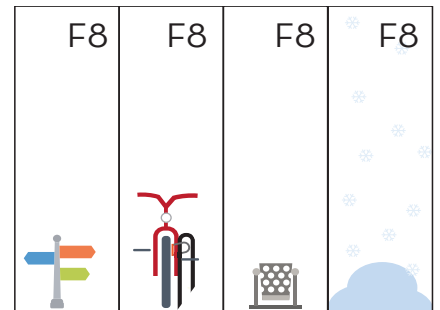
Utilisez-la avec :



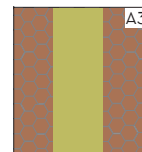
F8

AUTRES CARACTÉRISTIQUES

Les pièces suivantes : stationnement pour vélos, signalisation pour piétons, poubelle et andain de neige, peuvent être utilisées avec une zone de mobilier et de plantation (A3).



Utilisez-les avec :



Stationnement à vélo, Université de Toronto, Toronto



Voie piétonnière sous la neige, rue Hurontario, Collingwood



CRÉEZ VOS PROPRES PIÈCES DE JEU

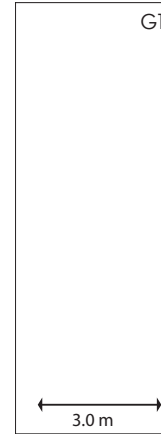
G1

Le bloc de feuillets autocollants offre la possibilité de concevoir une pièce de jeu différente de celles fournies.

Largeurs : Variables

COMMENT L'UTILISER

Utilisez-les quand un segment de rue proposé ne correspond pas à la fonction ou à la largeur des pièces disponibles. Dessinez la fonction souhaitée (ex. piste cyclable, zone de façade, voie piétonne, etc.) sur la pièce vierge avec la largeur correspondant à la fonction.



G2

PIÈCE DE COMMENTAIRE

Ces pièces vous permettent d'ajouter des commentaires à la proposition, ajoutant ainsi une touche personnelle à la proposition finale.

COMMENT L'UTILISER

1. Utilisez-les lorsque vous estimez que la proposition nécessite des informations supplémentaires.
2. Utilisez-les si vous voulez rendre les propositions plus amusantes !

VARIATIONS DE JEU

Cartes de personnage : Chaque joueur peut prendre une carte de rôle aléatoire et assumer ce rôle tout au long de la partie.

Cartes de défi : Après avoir conçu une première rue conviviale, vous pouvez prendre une carte de défi et reconsidérer la façon dont le concept devra changer en raison de nouvelles informations.

RÉFÉRENCES

- City of Toronto, *Design Guidelines: Streetscape Manual*, 2007
City of Toronto, *Green Streets Technical Guidelines*, Novembre 2017
City of Toronto, *Road Classification System Summary Document*, 2013
City of Toronto, *Road Engineering Design Guidelines*, Juin 2017
City of Toronto, *The Streetscape Manual*, 2007
City of Toronto, *Toronto Complete Streets Guidelines*, 2017
City of Toronto, *Toronto Street Trees: Guide to Standard Planting Options*, 2010
National Association of City Transportation Officials, *Transit Street Design Guide*, 2016
National Association of City Transportation Officials, *Urban Bikeway Design Guide*, 2014
Ontario Ministry of Transportation, *The Official MTO Driver's Handbook*, 2013
Ontario Traffic Manual, *Book 18: Cycling Facilities*, Decembre 2013
Association des transports du Canada, *Guide canadien de conception géométrique des routes*, Juin 2017

ÉQUIPE

Toronto Centre for Active Transportation

Nancy Smith Lea
Tessa Nasca
Jiya Benni
Car Martin
Yvonne Verlinden

Conseillers et évaluateurs

Chris Hardwicke, O2 Planning + Design, Calgary,
Anne Juillet, Centre d'écologie urbaine de Montréal,
Montréal
Tristan Bougie, Centre d'écologie urbaine de Montréal,
Montréal
Peter Murphy, Ville de Québec
Dylan Passmore, Ville de Vancouver
Kate Whitfield, Alta Planning + Design – Canada, Inc., Ottawa
Daniel Woolfson, Ville de Toronto

Traduction

Peter Murphy, Ville de Québec
Centre d'écologie urbaine de Montréal, Montréal

IMAGES ET CRÉDITS GRAPHIQUES

Les éléments de conception ont été créés à l'aide de vecteurs conçus par Freepik, Macrovector et iconicbestiary.

p. 3 - rue King, Waterloo, Droit d'auteur : Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, photographie obtenue auprès du : Secrétariat des initiatives de croissance de l'Ontario, ministère des affaires municipales

p. 4 - En haut à gauche: Avenue Cartier, Québec: Ville de Québec

p. 4 - En haut à droite: rue St. George, Toronto: Elana Horowitz

p. 4 - Centre Gauche: avenue Laurier, Montréal: Dylan Passmore

p. 4 - Centre Droite: Brealey Drive, Peterborough: Brandon Quigley

p. 4 - En bas à gauche: rue Harbord, Toronto: Ville de Toronto

p. 4 - En bas à droite: rue Richmond, Toronto: Dylan Passmore

p. 5 - À gauche: rue Bloor, Toronto: Anthony Galloro

p. 5 - À droite: Burrard Street Bridge, Vancouver: Dylan Passmore

p. 6 - À gauche: Avenue St. Clair, Toronto: Dylan Passmore

p. 6 - À droite: Autoroute 7 est, Markham (Ontario): Région de York

p. 7 - À gauche: Service de transport en commun rapide Markham Viva, Markham, Droit d'auteur : Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, photographie obtenue auprès du : Secrétariat des initiatives de croissance de l'Ontario, ministère des affaires municipales

p. 7 - À droite: Voie de virage à gauche, Toronto: Dylan Passmore

p. 8 - À gauche: Refuge Island, Victoria: Dylan Passmore

p. 8 - À droite: rue Fort, Victoria: Dylan Passmore

p. 10 - À gauche: Université de Toronto, Toronto: Dylan Passmore

p. 10 - À droite: rue Hurontario, Collingwood, Droit d'auteur : Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, photographie obtenue auprès du : Secrétariat des initiatives de croissance de l'Ontario, ministère des affaires municipales

SOUTIEN FINANCIER

Ce projet a été rendu possible grâce à une contribution financière du réseau Active Neighbourhoods Canada / Réseau Quartiers verts de l'Agence de la santé publique du Canada. Les opinions exprimées ici ne reflètent pas nécessairement la position officielle de l'Agence de la santé publique du Canada. La ville de Peterborough a également fourni un soutien financier.

CONTACT

Toronto Centre for Active Transportation

Clean Air Partnership
75 Elizabeth Street
Toronto, Ontario, Canada
M5G 1P4

www.tcat.ca
www.completestreetsforcanada.ca
www.urbanismeparticipatif.ca