

Partage de la rue en milieu urbain : l'exemple de la démarche Code de la rue en France

Catherine Berthod, ingénieure et urbaniste
Ministère des Transports du Québec

Benoît Hiron, chef de groupe, Sécurité des déplacements et usagers
Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques (CERTU), France

Exposé préparé pour la séance
Gestion de la vitesse

du congrès annuel de 2012 de
l'Association des transports du Canada
à Fredericton (Nouveau-Brunswick)

Résumé

L'aménagement physique des rues, associé à des règles de vitesse et de circulation adaptées, joue un rôle déterminant pour favoriser une modification des habitudes de déplacements et rendre la ville plus conviviale. La répartition de l'espace, la limite de vitesse imposée aux véhicules et les règles de priorité entre les usagers sont autant d'éléments qui vont influencer le confort et la sécurité des déplacements piétons et cyclistes et, par conséquent, les choix en matière de type de déplacements. Plusieurs concepts de partage de la rue développés dans d'autres pays sont d'un grand intérêt; la démarche « Code de la rue » en France en fournit un excellent exemple.

Cette démarche, amorcée en 2006, a conduit à des avancées significatives, aussi bien sur le plan réglementaire que sur le plan de l'aménagement des rues urbaines. Les villes ont maintenant à leur disposition une gamme de concepts adaptés aux différentes catégories de voies urbaines, caractérisés par une gestion de la vitesse associée à un partage de l'espace spécifique. Dans un contexte où l'on souhaite favoriser la mobilité durable et revoir le partage de la route, il s'agit d'un exemple très intéressant.

De tels objectifs sont au cœur des débats au Québec. Le foisonnement d'initiatives, la diversité des acteurs impliqués et les mécanismes de concertation mis en place sont autant de facteurs de succès pour relever les défis majeurs que posent les transports et la sécurité routière en milieu urbain.

Partage de la rue en milieu urbain : l'exemple de la démarche Code de la rue en France

1 État de la situation au Québec

Déplacements actifs, mobilité durable, modération de la circulation, partage de la route et de la rue : autant de questions qui animent depuis quelques années les débats dans la communauté des transports au Québec. Les objectifs sont communs : réduire la place de l'automobile, favoriser la marche, le vélo et le transport collectif, améliorer la sécurité de tous les usagers de la route, revaloriser l'espace public et plus généralement améliorer la qualité de vie en milieu urbain.

Pour atteindre des objectifs aussi ambitieux, les interventions doivent se situer sur plusieurs plans : l'aménagement du territoire, la planification des déplacements, des activités de sensibilisation pour induire des changements de culture dans la société, l'aménagement des rues ainsi que les règles de circulation des usagers.

Les initiatives dans ce domaine sont déjà nombreuses et impliquent une diversité d'acteurs des milieux municipal, associatif, gouvernemental, de la santé, de la recherche, etc. Par exemple, en matière de planification, les municipalités régionales et locales tiennent de plus en plus compte des enjeux de transport lors de la révision des schémas d'aménagement ou des plans d'urbanisme. Par ailleurs, plusieurs villes ont adopté ou préparent des plans de transport, des plans de mobilité durable ou des plans de déplacements urbains. L'association Vélo Québec, pour sa part, mène des activités de sensibilisation visant à favoriser les déplacements actifs.

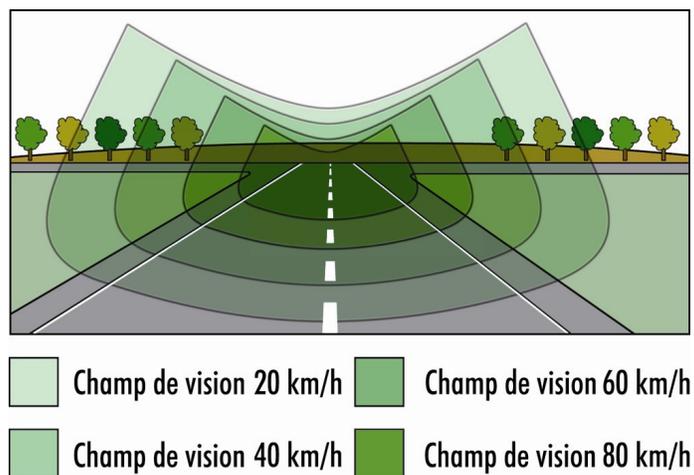
L'aménagement physique des rues, associé à des règles de circulation adaptées, joue un rôle déterminant pour favoriser une modification des habitudes de déplacements et rendre la ville plus conviviale. La largeur de la rue, la répartition de l'espace, la limite de vitesse imposée aux véhicules et les règles de priorité entre les usagers sont autant d'éléments qui vont influencer le confort et la sécurité des déplacements piétons et cyclistes et, par conséquent, les choix en matière de type de déplacements. Ainsi, l'amélioration de la sécurité routière et du sentiment de sécurité de tous les usagers est un élément essentiel d'une stratégie visant à promouvoir les déplacements actifs en ville.

1.1 La sécurité routière en milieu urbain

En milieu urbain, les rues répondent à de multiples fonctions : circulation des véhicules, des piétons et des cyclistes, accès aux résidences et aux commerces, promenade, activités culturelles, stationnement, etc. Cette complexité explique le poids du milieu urbain dans le bilan des accidents, en particulier pour les usagers vulnérables. En moyenne, entre 2005 et 2009, on recense au Québec 76 piétons et 16 cyclistes décédés par année, ainsi que 3 330 piétons et 2 290 cyclistes blessés. La majorité de ces accidents surviennent en milieu urbain (environnement résidentiel, d'affaires ou commercial) : c'est le cas de 86 % des accidents impliquant des piétons et de 87 % des accidents impliquant des cyclistes.

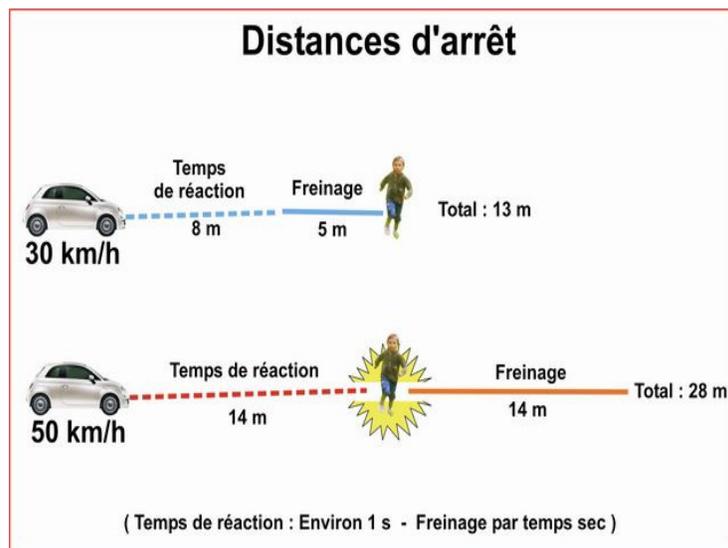
Parmi les facteurs qui expliquent les conditions de sécurité des usagers, la vitesse des véhicules est l'un des plus importants : chaque année au Québec, la vitesse au volant est en cause pour 44 % des décès de la route, 37 % des blessés graves et 25 % des blessés légers (18). Des recherches scientifiques ont démontré les principes qui expliquent les liens entre vitesse et sécurité routière. L'accroissement des vitesses pratiquées augmente le risque d'accident ainsi que la gravité des blessures. Plus un conducteur roule vite, plus son champ de vision périphérique diminue et plus les distances d'arrêt augmentent. Les conséquences sont particulièrement sévères pour les piétons et les cyclistes : ainsi, lorsque la vitesse d'impact lors d'une collision est de 30 km/h, la probabilité de décès d'un piéton est de l'ordre de 10 %; à 50 km/h, elle dépasse 75 % (1).

Figure 1 : Champ de vision périphérique en fonction de la vitesse



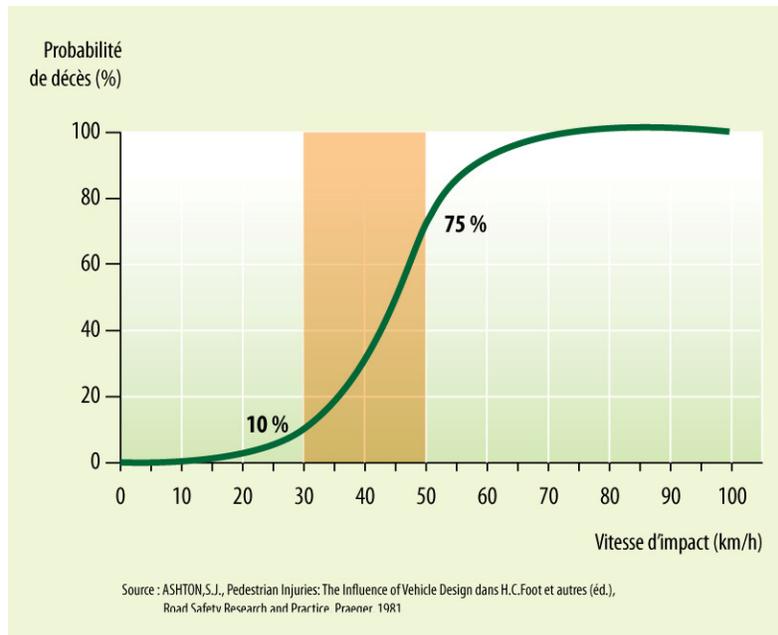
Source : AIPCR (2)

Figure 2 : Distances d'arrêt en fonction de la vitesse



Source : CERTU

Figure 3 : Probabilité de décès des piétons selon la vitesse d'impact



Source : ASHTON (1)

Le comportement des conducteurs et la vitesse qu'ils choisissent sont influencés par plusieurs caractéristiques des rues et de leurs abords, dont le nombre de voies, la largeur de la chaussée, la présence de stationnement sur rue, la fréquence des accès ou le dégagement latéral. Ces caractéristiques varient grandement selon le type de rues, que ce soit une rue locale résidentielle, un boulevard commercial à plusieurs voies de circulation ou une artère principale desservant une mixité de fonctions.

Au Québec, la limite de vitesse en agglomération est fixée à 50 km/h par le Code de la sécurité routière. Les municipalités peuvent toutefois modifier cette limite sur le réseau routier dont elles ont la responsabilité, ce qui est le cas de la plupart des rues en milieu urbain, selon la procédure fixée par le Code de la sécurité routière. Ainsi, plusieurs municipalités réduisent la limite de vitesse à 40 km/h dans les rues locales résidentielles et à 30 km/h dans les zones scolaires et devant les terrains de jeux.

Ces limites, pour être respectées, doivent cependant être cohérentes avec les caractéristiques de la rue et de ses abords. Dans les faits, la majorité des conducteurs ne respectent pas les limites de vitesse : plus d'une personne sur deux roule à une vitesse supérieure à la limite affichée en ville (18). Des relevés de vitesse effectués en 2010 sur un échantillon de rues urbaines à deux voies de circulation, d'une largeur moyenne de 10 m, où la limite de vitesse est égale ou inférieure à 50 km/h, montrent que la vitesse moyenne pratiquée est de 44 km/h et le centile 85, de 52 km/h (relevés effectués dans le cadre d'une recherche menée pour le ministère des Transports par Lynda Bellalite, Laboratoire de recherche et d'application en aménagement, Université de Sherbrooke).

Ces constats montrent l'importance de l'aménagement des rues urbaines et de la gestion des vitesses pour améliorer la sécurité routière en milieu urbain et, par conséquent, favoriser les déplacements actifs. Mais ils font aussi ressortir les défis auxquels il faut faire face pour y parvenir.

1.2 Les réflexions en cours

Des réflexions à ce sujet ont été engagées depuis quelques années au Québec, notamment au sein de la Table québécoise de la sécurité routière. Ce forum d'échanges regroupe près de cinquante membres représentant les usagers de la route, le milieu municipal, le milieu policier, les organismes gouvernementaux, les ministères et d'autres secteurs d'activités comme le milieu universitaire et le milieu hospitalier. Son deuxième rapport de recommandations, publié en 2009, comprenait notamment des mesures visant la prise en compte de tous les usagers de la voie publique, une vision intégrée de l'aménagement et du transport, l'élaboration de normes d'aménagement et de guides de bonnes pratiques, ainsi que l'adoption d'un cadre global de gestion des limites de vitesse en milieu urbain (19).

Les réalisations sont déjà nombreuses. Parmi les guides d'aménagement les plus récents, on retrouve des fiches techniques sur les aménagements modérateurs de la vitesse diffusées par le ministère des Transports, ainsi que le guide technique *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* de Vélo Québec (20). Les projets pilotes de planification de Quartiers verts, actifs et en santé, menés par le Centre d'écologie urbaine de Montréal, ont également conduit à la réalisation de documents de référence visant à démontrer la faisabilité d'aménager des quartiers pour favoriser les transports actifs (4).

Les réflexions se poursuivent et les expériences étrangères font l'objet d'un suivi attentif pour les alimenter. À cet égard, la démarche française Code de la rue est particulièrement riche d'enseignements.

2 La démarche Code de la rue en France

Le terme « Code de la rue » désigne une démarche participative qui réunit de nombreux acteurs, représentants d'associations d'usagers, d'associations de collectivités, du monde professionnel et des services techniques des collectivités et de l'État. Inspirée de l'expérience belge, la démarche française a été lancée en avril 2006, dans le but de mieux faire connaître les dispositions du Code de la route qui s'appliquent au milieu urbain, et d'explorer les pistes d'évolution de ce Code. Les travaux se sont déjà concrétisés par des modifications importantes de la réglementation et, sur le terrain, par des formes diverses d'aménagement des rues urbaines et de cohabitation des usagers.

Les objectifs de la démarche Code de la rue rejoignent les préoccupations qui animent les débats au Québec : renforcer la sécurité des usagers, en particulier celle des plus vulnérables, favoriser durablement des solutions de rechange à l'automobile, mieux partager l'espace public entre toutes les catégories d'usagers et ainsi, « mieux vivre la ville ».

Plusieurs thèmes de travail ont été abordés depuis 2006, dont le principe de prudence, une nouvelle hiérarchisation de la voirie, le double sens cyclable, le tourne-à-droite aux feux de circulation pour cyclistes, la priorité au piéton en traversée et le trottoir.

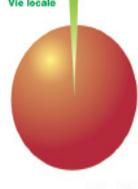
2.1 Le principe de prudence et la hiérarchisation de la voirie

Inscrit au Code de la route de Belgique depuis 2003, un principe de prudence a été introduit dans le Code de la route français par le décret du 30 juillet 2008 : « Le conducteur doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables. » Ce principe découle des recherches menées sur le risque encouru par les usagers vulnérables et illustre le changement culturel qui est souhaité chez les usagers. Plusieurs des autres mesures adoptées dans le cadre de la démarche Code de la rue sont fondées sur ce principe.

Le décret du 30 juillet 2008 a également introduit au Code de la route la zone de rencontre, et précisé les règles relatives à la zone 30 et à l'aire piétonne. Ainsi, en milieu urbain, les municipalités disposent d'une gamme de concepts d'aménagement qui se distinguent par le régime de priorité des usagers, la limite de vitesse, l'accès ou non aux véhicules motorisés, ainsi que par des aménagements et une signalisation spécifiques. Ces différents concepts sont l'aire piétonne, la zone de rencontre, la zone 30, les sections à 50 km/h et les sections à 70 km/h. Le choix d'un concept sera basé sur l'importance accordée à la vie locale le long de la voie, et donc sur la hiérarchie routière du réseau routier. Dans une perspective de sécurité routière, les principes de protection des usagers vulnérables interviennent également.

Le décret précise que, dans les zones de rencontre et les zones 30, l'aménagement doit être cohérent avec la limitation de vitesse applicable. De plus, le double sens cyclable est généralisé dans les rues à sens unique pour les véhicules motorisés à l'intérieur des zones de rencontre et des zones 30. Les textes législatifs et réglementaires concernant l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes handicapées s'appliquent également.

Figure 4. Les différents concepts applicables aux voiries urbaines en France

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 agglomération	 section 70
Vitesse maximale	Au pas pour tous les véhicules	limitée à 20 km/h	limitée à 30 km/h	limitée à 50 km/h	section limitée à 70 km/h
Equilibre vie locale fonction circulatoire	 Vie locale	 Vie locale	 Circulation	 Circulation	 Circulation

Source : CERTU (6)

2.2 La zone de rencontre

Entre l'aire piétonne et la zone 30, la zone de rencontre est le concept qui mise le plus sur la cohabitation entre les usagers. Les principales caractéristiques prévues par la réglementation sont la priorité aux piétons sur l'ensemble de l'espace de circulation, sur tous les véhicules; la limite de vitesse de 20 km/h; l'aménagement cohérent avec la limite de vitesse, et la signalisation obligatoire aux entrées et sorties.

La zone de rencontre correspond à des espaces publics où l'on souhaite favoriser les activités urbaines et la mixité des usages : rues résidentielles, quartiers historiques, places centrales, sorties d'écoles, rues commerçantes, etc. L'aménagement d'une zone de rencontre vise donc un ensemble d'objectifs, dont l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité des déplacements, notamment pour les piétons et les cyclistes, la revitalisation urbaine et la mise en valeur d'un lieu stratégique du centre-ville.

En général, les dimensions des zones de rencontre sont d'étendue limitée et correspondent à une place ou à un tronçon de rue particulièrement animé. Les aménagements sont de qualité : revêtements de chaussée différents, plateaux surélevés, mobilier urbain, végétaux. Compte tenu de la vitesse de circulation préconisée et de l'objectif de cohabitation, on n'y retrouve généralement aucun trottoir, ni passage piéton ou voie cyclable. En ce qui concerne les personnes à mobilité réduite, il faut veiller à garder des cheminements piétons repérables et dégagés de tout obstacle, en privilégiant les trajets les plus directs et simples possibles.

La première zone de rencontre en France a été implantée dans la ville de Metz en 2009; une centaine d'autres se sont ajoutées depuis.

Figure 5. Zone de rencontre



Photo CERTU

2.3 La zone 30

Introduite en 1990 dans le Code de la route, la zone 30 constitue une réponse adaptée aux objectifs d'apaisement de la circulation automobile, d'amélioration de la sécurité routière et de convivialité de l'espace urbain. La réglementation prévoit que l'aménagement doit être cohérent avec la limite de vitesse de 30 km/h; une signalisation aux entrées et sorties est également obligatoire.

L'expérience concernant la zone 30 est vaste car des zones de limite de vitesse de 30 km/h sont aménagées dans de nombreux pays européens depuis des dizaines d'années. Les premières interventions visaient souvent les zones scolaires; elles se sont étendues aux rues résidentielles et aux rues sur lesquelles la vie locale est prépondérante. Les évaluations montrent des bénéfices sur le plan des vitesses pratiquées (baisse et écrêtement des vitesses), de la réduction des accidents corporels (jusqu'à 40 % sur 5 ans dans certaines villes), de l'augmentation des déplacements piétons ou de la qualité de vie (10).

Compte tenu de ce bilan positif, dans un nombre croissant de villes, le concept se généralise à l'ensemble des quartiers résidentiels. Selon le CERTU, toute la voirie locale d'une ville a vocation à être aménagée en zone 30, ce qui d'après l'expérience de plusieurs villes européennes correspond à environ 70 % de l'ensemble du réseau.

Le partage de l'espace dans une zone 30 est généralement conventionnel, soit une chaussée et des trottoirs. Par contre les passages piétons ne sont pas forcément recommandés, les piétons ayant la possibilité de traverser partout. De plus, il n'est pas nécessaire d'aménager des bandes ou pistes cyclables, compte tenu du faible différentiel de vitesse entre les véhicules et les cyclistes. Enfin, le marquage et les feux de circulation sont à éviter.

Le décret de juillet 2008 ayant introduit l'obligation de cohérence de l'aménagement avec la limite de vitesse, un processus d'analyse est en cours pour toutes les zones 30 qui étaient déjà en vigueur. Les municipalités doivent déterminer si l'aménagement de leurs zones 30 répond à cette obligation et, sinon, apporter les correctifs nécessaires, et même revoir le statut de la zone.

Figure 6. Zone 30



Photo CERTU

En pratique, les villes s'en tiennent souvent à des mesures peu coûteuses : installation de la signalisation obligatoire aux entrées et sorties, régime de priorité à droite aux carrefours, réintroduction du double sens de circulation, utilisation du stationnement pour créer des chicanes et aménagement de portes d'entrée (rétrécissement de la chaussée, avancées de trottoirs). Cependant, si les relevés montrent que les vitesses pratiquées restent trop élevées¹, des aménagements modérateurs de la vitesse devront être installés.

2.4 Le double sens cyclable

Le décret de juillet 2008 a également généralisé le double sens cyclable dans les rues à sens unique pour les véhicules motorisés à l'intérieur des zones de rencontre et des zones 30. Les objectifs sont d'une part de faciliter la pratique du vélo en ville en raccourcissant les distances à parcourir et en renforçant le maillage du réseau cyclable, d'autre part de participer à la modération des vitesses des véhicules motorisés.

La signalisation du double sens cyclable est obligatoire. Le marquage d'un pictogramme Vélo est également fortement recommandé dans le sens contraire aux véhicules. Par ailleurs, les carrefours doivent être traités de façon à éviter l'effet de surprise pour les usagers des voies transversales. La mise en conformité des zones 30 qui existaient avant l'entrée en vigueur du décret est en cours. Les municipalités doivent effectuer une analyse de sécurité et déterminer si le double sens cyclable peut être appliqué, et sinon l'interdire sur certaines rues.

Figure 7. Double sens cyclable



Photo CERTU

¹ Soit, le plus souvent, un centile 85 des vitesses supérieur à 35 km/h. Selon le Bureau suisse de prévention des accidents, il s'agit également du seuil en deçà duquel des mesures additionnelles de modération de la circulation ne sont pas nécessaires (3). À noter qu'en France le seuil de verbalisation dans une zone 30 est de 35 km/h, pour tenir compte des incertitudes liées à la mesure.

2.5 Le tourne-à-droite aux feux de circulation pour les cyclistes

La démarche Code de la rue a donné lieu à une nouvelle modification du Code de la route en novembre 2010. Le décret du 12 novembre 2010 facilite notamment la mise en place par les collectivités locales du « tourne-à-droite » aux feux de circulation pour les cyclistes.

À certains carrefours présentant des caractéristiques précises, signalés par un nouveau panneau, les cyclistes sont autorisés à franchir le feu rouge afin de leur permettre de poursuivre leur chemin vers la droite. L'application de cette mesure n'a rien d'automatique : ce sont les municipalités qui décideront d'instaurer ou non le tourne-à-droite pour les cyclistes sur certains itinéraires, à des intersections choisies présentant toutes les conditions de sécurité. Lorsque la signalisation n'indiquera pas de tourne-à-droite, les cyclistes devront s'arrêter au feu rouge. Dans tous les cas, les cyclistes ont l'obligation de céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée.

2.6 La priorité du piéton en traversée

Le même décret a également précisé les règles de priorité du piéton en traversée. Le Code indiquait déjà que le piéton était prioritaire dans les aires piétonnes et les zones de rencontre, ainsi que lorsqu'il s'engage dans une traversée. Depuis novembre 2010, une nouvelle disposition prescrit que tout conducteur est aussi tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton manifestant clairement son intention de traverser, même si celui-ci n'est pas encore engagé sur la chaussée.

Le Code de la route précise les conditions dans lesquelles cette disposition s'applique : si la distance, la vitesse du véhicule et la visibilité entre piéton et conducteur le permettent, si le piéton est sur un passage piéton où il n'y a pas de feu de circulation, ou s'il est à plus de 50 mètres d'un passage piéton (le piéton ayant l'obligation d'utiliser un passage piéton qui est situé à moins de 50 m). Cette mesure est une autre application concrète du principe de prudence à l'égard du plus faible.

2.7 Le trottoir

Enfin, le décret de novembre 2010 a permis de clarifier l'usage du trottoir. Ainsi, le conducteur qui franchit un trottoir, par exemple pour accéder à un bâtiment, doit y rouler à l'allure du pas et ne pas constituer un danger pour les piétons. Par ailleurs, les véhicules peuvent franchir un trottoir pour rejoindre une autre chaussée : c'est le concept de trottoir traversant. Il s'agit d'un prolongement du trottoir en passage surélevé sur la chaussée. Le piéton continue dans son cheminement et c'est le véhicule qui franchit un trottoir, donc à l'allure du pas et en faisant attention au piéton. Des guides d'aménagement précisent notamment les dispositions pour les aveugles; les limites entre trottoir traversant et chaussée doivent être non seulement repérables (vues) mais aussi détectables (par le pied ou la canne).

Figure 8. Trottoir traversant



Photo CERTU

3 Conclusion : un exemple d'un grand intérêt

La démarche Code de la rue, menée en France depuis 2006, a conduit à des avancées significatives, aussi bien sur le plan réglementaire que sur le plan de l'aménagement des rues urbaines. Les villes ont maintenant à leur disposition une gamme de concepts adaptés aux différentes catégories de voies urbaines, caractérisés par un partage de l'espace spécifique. Dans un contexte où l'on souhaite favoriser la mobilité durable et revoir le partage de la route, il s'agit d'un exemple très intéressant.

De tels objectifs sont au cœur des débats au Québec. Le foisonnement d'initiatives, la diversité des acteurs impliqués et les mécanismes de concertation mis en place sont autant de facteurs de succès pour relever les défis majeurs que posent les transports et la sécurité routière en milieu urbain.

Références

1. ASHTON, S. J. Pedestrian injuries : The influence of Vehicle Design, dans H.C. Foor, et al. (éd.), Road Safety Research and Practice, Praeger, 1981.
2. ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE (AIPCR). Manuel de sécurité routière, 2007, 603 pages.
3. BUREAU DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS (Suisse). Zones 30, brochure technique, 2008, 12 pages.
4. CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL. Quartiers verts, actifs et en santé. Les projets pilotes. www.ecologieurbaine.net/projet/quartiers-verts-les-projets-pilotes
5. CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques). La démarche « Code de la rue en France, premiers résultats, octobre 2008, 8 pages. www.certu.fr
6. CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques). Les zones de circulation particulières en milieu urbain, novembre 2008, pagination multiple. www.certu.fr
7. CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques). Les zones de rencontre en Suisse et en Belgique; les rapports d'étude. Réglementation et exemples de réalisations, 2008, 82 pages. www.certu.fr
8. CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques). Zones à circulation apaisée. Mise en conformité des aires piétonnes et zones 30 existantes, août 2009, 6 pages. www.certu.fr
9. CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques). Zones à circulation apaisée. Généralisation des zones 30 : l'exemple de Lorient, la ville des quartiers tranquilles, novembre 2008, 8 pages. www.certu.fr
10. CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques). Zones 30 : des exemples à partager, 2006, 147 pages. www.certu.fr
11. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Aide à la détermination des limites de vitesse sur le réseau routier municipal, 2008, dépliant. http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/partenaires/municipalites/securete_routiere
12. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal, 2002, 68 pages. http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/partenaires/municipalites/securete_routiere
13. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. La modération de la circulation, fiche technique, 2011, 4 pages. http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/partenaires/municipalites/securete_routiere/moderation_de_la_vitesse

14. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Modération de la circulation. Dos d'âne allongés et coussins, fiche technique, 2011, 6 pages.
http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/partenaires/municipalites/securite_routiere/moderation_de_la_vitesse
15. MURARD, Frédéric, et al. Le Code de la rue, une démarche qui profite dès aujourd'hui à tous les usagers, et ouvre de nouvelles perspectives aux politiques locales de déplacements, Transports, no 466, mars - avril 2011, pages 88 à 95.
16. RUE DE L'AVENIR, GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT (GART). Le Code de la rue. La rue dans le code de la route, 2011, 31 pages.
17. RUE DE L'AVENIR. Aménagements et bonnes pratiques, pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre, Suisse, 2008, 25 pages.
18. SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, site Web consulté en janvier 2012. <http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/vitesse/index.php>
19. TABLE QUÉBÉCOISE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE. Deuxième rapport de recommandations. Pour poursuivre l'amélioration du bilan routier, 2009, 56 pages.
<http://www.securite-routiere.qc.ca/Pages/Publications.aspx>
20. VÉLO QUÉBEC. Guide technique d'aménagement des voies cyclables, 2009, 168 pages.