



GUIDE D'APPLICATION RUE PARTAGÉE

SÉCURITÉ EN TRANSPORT



Cette publication a été réalisée par la Direction générale de la sécurité et du camionnage et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord);
- consulter le site Web du ministère des Transports au www.transports.gouv.qc.ca;
- écrire à l'adresse suivante :

Direction des communications

Ministère des Transports

500, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 4.010

Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2019

ISBN 978-2-550-84306-1 (PDF)

Dépôt légal – 2019

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

TABLE DES MATIÈRES

Contexte_____	5
Définition et règles applicables dans une rue partagée_____	5
Contexte d'implantation_____	7
Aménagement d'une rue partagée_____	8
Signalisation_____	9
Étapes à remplir par une municipalité pour définir une rue partagée_____	10
Suivi_____	11
Références_____	12
Annexe A – Articles du Code de la sécurité routière (C-24.2)____	13



CONTEXTE

Considérant les demandes de la population et les enjeux en matière de transport, d'environnement, d'urbanisme et de santé publique de mieux en mieux documentés, les administrations sont amenées à se tourner vers la mobilité durable et à adapter leurs infrastructures de transport.

Plusieurs villes européennes ont ainsi aménagé avec succès des rues qui donnent la prépondérance aux activités urbaines et aux déplacements à pied et à vélo, et dans lesquelles des règles de circulation particulières s'appliquent. C'est le cas des zones de rencontre, où les piétons bénéficient de la priorité sur l'ensemble de la chaussée et où la limite de vitesse est fixée à 20 km/h. Compte tenu des bénéfices observés en matière de sécurité, de confort des déplacements et de qualité du cadre urbain, ces zones de rencontre se sont multipliées, notamment en Suisse, en France et en Belgique. Cette vaste expérience a également permis de dégager les facteurs de succès et les éléments qui doivent faire l'objet d'une attention particulière.

Au Québec, la Table québécoise de la sécurité routière a approfondi les travaux sur le partage de la rue. Dans son troisième rapport, publié en 2013, la Table proposait une définition de la rue partagée inspirée de celle de la zone de rencontre européenne et recommandait notamment de :

- Définir un encadrement pour le concept de rue partagée qui peut être appliqué sur des rues locales municipales où la limite de vitesse est de 50 km/h ou moins et où l'on trouve une concentration d'activités urbaines et de piétons, en considérant les besoins des personnes handicapées ainsi que les résultats des expérimentations et des recherches en cours;
- Modifier le Code de la sécurité routière et les normes de signalisation pour introduire le concept de rue partagée.

L'intérêt pour la rue partagée s'est aussi manifesté lors de la consultation publique sur la sécurité routière organisée par la Société de l'assurance automobile

du Québec, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, et tenue du 9 janvier au 3 mars 2017. Dans le questionnaire en ligne destiné au grand public, le concept, très brièvement décrit, n'a pas recueilli une majorité d'opinions favorables. Pour autant, les participants à la consultation ont été très nombreux à formuler des suggestions, qui ont porté sur les façons d'aménager les rues et sur une répartition de l'espace qui donnerait plus de place aux piétons et aux cyclistes. Plusieurs propositions visaient l'aménagement de rues où les piétons circulent dans le même espace que les vélos et les véhicules et où les piétons ont priorité sur les autres usagers. Cependant, des réserves ont été exprimées, particulièrement à l'égard des personnes handicapées.

Les réflexions ont mené à l'introduction du concept de la rue partagée dans le projet de loi n° 165, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions, présenté en décembre 2017 et sanctionné le 18 avril 2018. Le projet de loi prévoyait également d'autres mesures visant à favoriser le partage de la route, notamment le principe de prudence et les vélorues.

DÉFINITION ET RÈGLES APPLICABLES DANS UNE RUE PARTAGÉE

Selon le Code de la sécurité routière, une rue partagée est « tout ou partie d'un chemin public sur lequel la circulation piétonne est priorisée » (article 4). Des règles particulières s'appliquent aux conducteurs de véhicules, aux cyclistes et aux piétons qui y circulent, et la rue partagée doit faire l'objet d'un aménagement sécuritaire (articles 496.1 à 496.6).

Règles de circulation particulières à la rue partagée

- Un piéton peut circuler à l'endroit de son choix, dans tous les sens. Il peut traverser la rue partagée en tout lieu et à tout moment. Le piéton a la priorité : le conducteur d'un véhicule routier ou

le cycliste doit céder le passage à tout piéton qui circule sur une rue partagée et adapter sa vitesse en conséquence.

Il revient aux conducteurs et aux cyclistes d'assurer la sécurité des piétons en leur laissant la priorité. Toutefois, les contacts visuels entre les usagers facilitent la gestion de leurs déplacements.

- La limite de vitesse est de 20 km/h.

Des vitesses de 20 km/h ou moins favorisent la cohabitation des usagers dans le même espace de circulation.

Une municipalité ne peut pas fixer une limite de vitesse autre que 20 km/h dans une rue partagée.

Sur un chemin public, une limite de vitesse de 20 km/h ne devrait être affichée que dans une rue partagée.

- Pour dépasser ou croiser un cycliste ou un piéton, le conducteur d'un véhicule n'est pas tenu de respecter la distance d'un mètre prescrite au troisième alinéa de l'article 341, s'il existe un espace suffisant pour lui permettre de le faire sans danger.

À cet effet, conformément au premier alinéa de l'article 341, le conducteur doit réduire sa vitesse et s'assurer qu'il peut maintenir une distance raisonnable entre son véhicule et le piéton ou le cycliste lors de la manœuvre. Si un véhicule vient à sa rencontre et que la partie de la chaussée sur laquelle il doit empiéter n'est pas libre sur une distance suffisante, il doit rester derrière le piéton ou le cycliste.

L'exemption de respecter la distance d'un mètre est rendue possible par la très faible différence de vitesse entre les véhicules, d'une part, et les piétons et cyclistes, d'autre part. Elle permet de maintenir la circulation des véhicules, même en présence de piétons sur la chaussée, si les conditions pour le faire sans danger sont réunies.

L'ensemble de ces règles permet d'encadrer la vitesse dans une rue partagée. Par exemple, un conducteur devra rouler à l'allure du pas s'il ne peut pas dépasser ou croiser sans danger un piéton qui marche sur la chaussée.

Aménagement et signalisation de la rue partagée

La rue partagée doit être aménagée de façon sécuritaire (article 496.2). Cette disposition légale n'existe que pour les vélorues et les rues partagées. La section « Aménagement d'une rue partagée » donne des indications relatives à l'aménagement d'une rue partagée.

De plus, une signalisation appropriée doit y être installée (voir la section « Signalisation »).

Autres règles de circulation dans une rue partagée

Toutes les autres règles de circulation prévues au Code, et qui ne dérogent pas aux règles particulières, s'appliquent également dans une rue partagée. Par exemple, le principe de prudence, aussi introduit dans le Code par le projet de loi n° 165, vient renforcer la priorité accordée aux piétons dans une rue partagée : tout usager de la route est tenu, surtout à l'égard d'un usager qui est plus vulnérable que lui, d'agir avec prudence et respect lorsqu'il circule sur un chemin public.

Il est à noter que certaines règles de circulation s'appliquent sur l'ensemble du réseau, mais pas dans les rues partagées, où ces règles n'ont plus de sens au regard de la définition d'une rue partagée. Il s'agit notamment de celles qui concernent la circulation des piétons (articles 447 et 449 à 453). Par exemple, l'obligation de circuler sur le bord de la chaussée en sens inverse de la circulation, en l'absence de trottoir, ne tient plus dans une rue partagée.

Une municipalité peut également fixer des règles additionnelles, à condition qu'elles ne dérogent pas aux règles prévues dans le Code (article 496.1). Il est toutefois important de s'en tenir au concept et de minimiser les différences entre les rues partagées pour faciliter la compréhension et le respect des règles par les usagers partout au Québec. Ces règles additionnelles, si elles sont envisagées, doivent être cohérentes avec les objectifs de l'aménagement d'une rue partagée.

Les règles additionnelles pourraient, par exemple, viser à :

- Interdire ou régir le stationnement des véhicules (article 295);
- Permettre la circulation à contresens de bicyclettes dans une rue partagée à sens unique pour les véhicules, dans les conditions que la municipalité détermine (article 626).

Le cas échéant, une signalisation appropriée devra être ajoutée, conformément aux normes de signalisation routière (collection Normes – Ouvrages routiers, *Tome V – Signalisation routière*)¹.

L'annexe A présente la liste et le contenu des articles du Code qui concernent la rue partagée. Cette annexe présente également la liste des articles facultatifs de même que celle des articles qui ne s'appliquent pas.

CONTEXTE D'IMPLANTATION

L'aménagement d'une rue partagée permet d'atteindre les objectifs suivants :

- **Offrir plus d'espace et de confort aux piétons;**
- **Réduire le nombre de véhicules et leur vitesse;**
- **Améliorer la sécurité de tous les usagers;**
- **Revitaliser les activités urbaines;**
- **Améliorer la qualité de l'espace public.**

Compte tenu de ses caractéristiques et des objectifs de son aménagement, une rue partagée ne peut pas être implantée sur tous les types de rues municipales. Les normes de signalisation prescrivent² que :

- La rue partagée doit être une rue locale relevant de la responsabilité d'une municipalité et être caractérisée par une concentration d'activités urbaines et de piétons;
- La limite de vitesse affichée sur le tronçon en amont de la rue partagée est de 50 km/h ou moins;
- Une rue partagée ne doit pas être aménagée à l'intérieur des limites d'une zone scolaire signalisée.

Les endroits les plus appropriés pour l'implantation d'une rue partagée sont notamment :

- Une rue municipale locale, et non une artère ou une rue collectrice;
- Une rue qui ne supporte pas de circulation de transit et qui ne fait pas partie du réseau de camionnage³ ni d'un circuit d'autobus;
- Une rue où les débits de véhicules ne sont pas trop élevés (de l'ordre de 1 500 véhicules par jour et moins);
- Une rue très étroite où il est difficile d'aménager des trottoirs suffisamment larges pour répondre aux besoins de tous les piétons;
- Une rue où les piétons ont déjà l'habitude de circuler sur la chaussée en raison de trottoirs trop étroits, encombrés ou inexistants;
- Une rue commerciale, résidentielle, touristique ou historique dans laquelle on trouve une concentration d'activités urbaines et de piétons.

Par ailleurs, plus la rue partagée sera courte, plus la limite de vitesse de 20 km/h et la priorité accordée aux piétons seront facilement assimilées et respectées par les conducteurs.

1. http://www3.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/produits/ouvrage_routier.fr.html

2. Contenu réglementaire auquel les municipalités sont tenues de se conformer.

3. « La circulation des véhicules lourds » : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/circulation-vehicules-lourds/Pages/circulation-vehicules-lourds.aspx>

AMÉNAGEMENT D'UNE RUE PARTAGÉE

Pourquoi aménager?

Aménager une rue partagée de façon sécuritaire est nécessaire, et obligatoire, pour tenir compte des enjeux de sécurité associés à la présence de piétons, de cyclistes et de véhicules dans un même espace. En effet, il est reconnu que les conducteurs adaptent leur comportement à leur environnement, davantage qu'à la signalisation, et que l'aménagement des infrastructures routières est déterminant pour la sécurité. Un traitement particulier de l'espace indiquera clairement aux usagers qu'ils sont dans une rue de statut distinct et qu'ils doivent se comporter différemment.

Dans de nombreux cas, une municipalité qui identifie une rue partagée devra prévoir des travaux de réfection. Cependant, certaines rues très étroites et sans trottoir, ou dont le trottoir est aisément franchissable, pourraient avoir un statut de rue partagée.

De façon générale, l'aménagement d'une rue partagée visera autant des objectifs de design urbain que de mobilité et de sécurité routière. Il s'agit de créer un espace public en fonction de la place prépondérante des piétons plutôt que des véhicules.

Comment aménager?

L'aménagement devrait être adapté au contexte de la rue, qu'il soit commercial, touristique ou résidentiel. Il est également préférable de traiter de façon semblable des rues partagées situées dans une même ville ou une même agglomération pour que les usagers les reconnaissent plus facilement.

Outre la signalisation, c'est l'aménagement de la rue partagée qui la rend aisément différenciable pour tous les usagers et qui permet d'en distinguer les limites (début et fin) sur le chemin public concerné.

Pour marquer le changement, on peut recourir notamment à :

- Des aménagements modérateurs de la vitesse : rétrécissement de la largeur de la chaussée, resserrement de la chaussée (avancée de trottoir), dos d'âne allongé, intersection surélevée, etc.;
- Un changement dans les matériaux utilisés sur la chaussée sur le plan des contrastes et des textures;
- Du mobilier urbain.

L'aménagement sert non seulement à ralentir les véhicules, mais aussi à marquer le changement de comportement attendu des usagers.

Dans la rue elle-même, la configuration qui correspond le mieux aux principes de rue partagée est un espace de plain-pied⁴, de façade à façade, sans trottoir (à proprement parler), sans aménagement ou signalisation de voie cyclable, et sans espace de stationnement. Le drainage peut être prévu au centre de la chaussée plutôt que sur les côtés. Aucun passage piéton n'est indiqué par une signalisation, horizontale ou verticale. Les matériaux (particulièrement pour le revêtement de la chaussée), le mobilier (bancs, poubelles, supports à vélos, etc.), l'éclairage et la végétation sont planifiés en fonction du confort et de la sécurité des piétons, qui peuvent se déplacer ou participer à des activités urbaines. Les intersections avec les rues transversales peuvent être surélevées.

Il est essentiel d'assurer une bonne visibilité sur toute la largeur de la rue puisque la sécurité des usagers vulnérables en dépend grandement dans le concept de la rue partagée. À cet effet, un soin attentif doit être apporté au choix et à l'emplacement du mobilier ou de la végétation afin qu'ils ne constituent pas des obstacles visuels. Ces éléments peuvent également contribuer à des changements de perspective pour modérer la vitesse des véhicules. Les espaces de stationnement doivent être limités autant que possible et leur utilisation, contrôlée.

Comme dans toute autre rue, l'accessibilité universelle doit être visée et, pour ce faire, une attention

⁴. De plain-pied ou avec une légère dénivellation, dans le cas de l'aménagement d'un corridor protégé surélevé pour les piétons. Cette dénivellation est beaucoup plus minime que celle d'un trottoir.

particulière doit être accordée à certains points de l'aménagement. Les personnes à mobilité réduite ou ayant une déficience visuelle peuvent éprouver un inconfort ou ne pas se sentir suffisamment en sécurité dans un espace où circulent aussi les véhicules et les vélos. Les personnes ayant une déficience visuelle, en particulier, peuvent avoir des difficultés à se repérer dans un espace sans dénivelé, avec des voitures plus silencieuses parce qu'elles roulent très lentement.

Ces enjeux ont fait l'objet de nombreuses recherches et expérimentations qui ont permis de définir les éléments à intégrer dans une rue partagée dans un objectif d'accessibilité universelle. Le point reste complexe, car c'est sur le plan des détails (par exemple, la hauteur d'une bordure) que l'aménagement peut faire toute une différence pour certaines personnes. À l'égard des principaux paramètres à considérer, une récente étude québécoise recommande d'intégrer les éléments suivants⁵ :

- Un corridor protégé situé le long des bâtiments, où les véhicules ne peuvent pas circuler ni stationner, suffisamment large, libre d'obstacles, détectable en tout temps. L'entrée de la rue partagée devra être aménagée pour que ce corridor soit bien repérable par les piétons;
- Une délimitation entre la chaussée partagée et le corridor protégé aisément détectable visuellement et tactilement, sans constituer un obstacle pour les personnes ayant une déficience motrice. Les éléments de séparation, qui forment également des lignes de guidance naturelles, peuvent être une bordure, du mobilier, des zones de plantation, des bornes de délimitation ou une combinaison de ces éléments. Le choix de ces éléments tiendra notamment compte de la facilité d'entretien et de déneigement;
- À l'intersection d'une rue partagée et d'une rue standard, des traversées détectables par les personnes ayant une déficience visuelle, grâce à l'utilisation de surfaces podotactiles. Il est à noter que ces traversées ne constituent pas des passages pour piétons au sens du Code puisque

les piétons ne sont pas tenus de les utiliser dans le contexte d'une rue partagée;

- Un contraste visuel suffisant dans les matériaux utilisés pour des lignes de guidance, quelles que soient les conditions météorologiques;
- Un entretien adéquat permettant de maintenir la qualité de l'aménagement.

Le corridor protégé est particulièrement adapté aux rues commerciales dans lesquelles les piétons ont l'habitude de longer les vitrines. Dans l'esprit de la rue partagée, l'aménagement d'un corridor protégé et sa délimitation ne doivent cependant pas créer une nette distinction ou une barrière entre le corridor protégé et la chaussée afin que les piétons soient encouragés à occuper tout l'espace et qu'une bonne visibilité soit préservée entre les usagers.

SIGNALISATION

La municipalité qui détermine une rue partagée doit y installer une signalisation (article 496.2 du Code) conforme aux normes de signalisation routière.

Ces normes prescrivent que :

- Le panneau « Rue partagée » (P-345) est installé aux entrées de la rue, comme indiqué aux dessins normalisés 038A, 038B et 038C du *Tome V – Signalisation routière*, chapitre 2 « Prescription »;
- Le panneau « Rue partagée » (P-345-P) est facultatif. S'il est installé, il doit l'être sous le panneau « Rue partagée » (P-345);
- Des panneaux « Arrêt » doivent être installés à toutes les approches des rues transversales à la rue partagée;
- La fin de la rue partagée est indiquée en affichant la vitesse permise en dehors de cette zone.

Afin de souligner le caractère urbain de l'aménagement, les panneaux « Arrêt », les signaux lumineux et les marques sur la chaussée sont à éviter. Si des règles additionnelles sont adoptées par

5. Extraits de Cantin (2017).

la municipal  , celle-ci doit également installer la signalisation requise, le cas échéant.



Panneau P-345
« Rue partagée »



Panneau P-345-P
« Rue partagée »

Dans une rue partagée à sens unique, il n'est pas nécessaire d'installer le panneau « Rue partagée » à l'extrémité située en aval de la circulation des véhicules pour que les piétons et les cyclistes (s'ils sont autorisés à circuler dans les deux sens) puissent savoir qu'ils entrent dans une rue partagée. Rappelons que la signalisation vient compléter un aménagement qui, en soi, indique aux piétons et, le cas échéant, aux cyclistes qu'ils pénètrent dans une rue partagée.

ÉTAPES    REMPLIR PAR UNE MUNICIPALITÉ POUR DÉFINIR UNE RUE PARTAGÉE

L'implantation d'une rue partagée se fait en plusieurs étapes.

  tape 1. Planification et conception

Cette étape permet de définir les objectifs de l'implantation d'une rue partagée et d'en déterminer les principaux composants. Comme une rue partagée est tout autant un projet d'urbanisme que de transport, sa planification est de préférence intégrée à un plan d'urbanisme ou un plan de déplacements à l'échelle du quartier ou de la municipalité. Lors de la planification d'une rue partagée, il est important de caractériser

le milieu où elle sera implantée. La connaissance des points suivants peut permettre d'y arriver :

- Les caractéristiques physiques de la rue;
- L'étude de circulation;
- Les déplacements des piétons, des cyclistes et des véhicules;
- Les pôles de déplacements;
- La sécurité du site;
- Le sentiment de sécurité ou d'insécurité des usagers dans les espaces publics.

Lors de la conception, les principaux composants de l'aménagement sont définis avec la prise en compte des enjeux décrits à la section « Aménagement d'une rue partagée ». Une démarche de concertation avec les riverains et les usagers permettra de mieux répondre à leurs besoins et de les aider à s'approprier le projet. Elle s'avère particulièrement importante pour les personnes handicapées, avec lesquelles la géométrie pourra être abordée de façon plus approfondie. En effet, comme indiqué à la section « Aménagement d'une rue partagée », la sécurité et le confort de leurs déplacements reposent souvent sur des détails.

Une consultation des services d'urgence peut permettre de déterminer les exigences spécifiques, en matière de dégagement au sol ou autre, pour le déploiement de certains équipements, de camions d'incendie notamment.

  tape 2. Aménagement sécuritaire de la rue

Le Code prévoit que l'aménagement de la rue partagée doit avoir été terminé avant l'entrée en vigueur du règlement (article 496.2).

Des aménagements d'envergure seront souvent nécessaires pour donner à une rue le caractère urbain et orienté vers les piétons qui correspond à une rue partagée. La municipalité peut à cet égard bénéficier des programmes d'aide financi  re⁶.

6. Voir les programmes aux adresses <https://www.mamh.gouv.qc.ca> et <https://www.transports.gouv.qc.ca>

Des aménagements temporaires avant le projet définitif peuvent faciliter l'acceptation du projet par les riverains et les usagers. Ils permettent aussi de réaliser une première évaluation des solutions proposées, avant une conception plus durable.

Étape 3. Adoption d'un règlement

Selon le Code, la municipalité qui souhaite identifier une rue partagée doit adopter un règlement à cet effet (articles 496.1 et 626). Ce règlement doit prévoir la délimitation de la rue partagée. Il peut également prévoir des règles additionnelles (voir la section « Définition et règles applicables à une rue partagée ») ainsi que les dispositions dont la violation constitue une infraction et les amendes applicables.

Étape 4. Entrée en vigueur du règlement

Étape 5. Installation de la signalisation

La signalisation doit être installée dès l'entrée en vigueur du règlement.

Étape 6. Information des usagers

La rue partagée et les règles de circulation qui s'y appliquent étant nouvelles et basées sur des principes novateurs dans le Code (priorité aux piétons sur la chaussée, principe de prudence à l'égard des plus vulnérables), il sera nécessaire d'en informer la population lors de l'entrée en vigueur d'un règlement. Les expériences européennes de zones de rencontre ont révélé la nécessité d'actions pédagogiques pour faire connaître la signification de la signalisation, et expliquer les principes associés et les comportements attendus des usagers.

SUIVI

Une fois terminée la réalisation de la rue partagée, un suivi permet de déterminer les points forts et les points à améliorer pour le présent projet ou les projets futurs.

RÉFÉRENCES

BRUNEAU, J.-F. et C. MORENCY (2016). *Évaluation du potentiel d'application d'une démarche « Code de la rue » pour le Québec et identification des enjeux et stratégies liés à sa mise en œuvre*, rapport de Polytechnique Montréal présenté au ministère des Transports du Québec, 465 pages.

<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1192646.pdf>

BRUYÈRE, L. (2014). « Cinq ans après la mise en place des zones de rencontre, quel bilan? », *Techni.Cités*, n° 269, pages 18 à 20.

CANTIN, S. (2017). *Identification des paramètres d'accessibilité universelle des rues partagées dans le contexte de la réfection de la rue Saint-Paul dans le Vieux-Montréal*, rapport de recherche du Centre de recherche CRIR – site INLB, CISSS de la Montérégie-Centre, Longueuil, 83 pages.

<http://www.inlb.qc.ca/professionnels-recherche/recherche/projet-rues-partagees-ville-de-montreal/>

CANTIN, S. et P.-É. GENDRON (2017). *Identification des paramètres d'accessibilité universelle des rues partagées dans le contexte de la réfection de la rue Saint-Paul dans le Vieux-Montréal. Grands principes d'aménagement*, rapport de recherche du Centre de recherche CRIR – site INLB, CISSS de la Montérégie-Centre, Longueuil; Ville de Montréal, Montréal, 8 pages.

<http://www.inlb.qc.ca/professionnels-recherche/recherche/projet-rues-partagees-ville-de-montreal/>

CENTRE D'ÉTUDES ET D'EXPERTISE SUR LES RISQUES, L'ENVIRONNEMENT, LA MOBILITÉ ET L'AMÉNAGEMENT (CEREMA). Observatoire national des zones de rencontre.

<http://voiriepour tous.cerema.fr/onzor-r178.html>

CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU) (2012). *Zones de rencontre : premier retour d'expériences*, 40 pages.

FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION (FHWA) (2017). *Accessible Shared Streets: Notable Practices and Considerations for Accommodating Pedestrians with Vision Disabilities*, 35 pages.

https://www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle_pedestrian/publications/accessible_shared_streets/

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Code de la sécurité routière*.

<http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/C-24.2>

INSTITUT BELGE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (2013). *Les zones résidentielles et de rencontre*, 27 pages.

http://webshop.ibsr.be/frontend/files/products/pdf/b07bcd226b21a95f3253030784590e02/web_2013_zr_fr.pdf

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2019). *Tome V – Signalisation routière, Collection Normes – Ouvrages routiers*.

http://www3.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/produits/ouvrage_routier/normes/norme6.fr.html

MOBILITÉ PIÉTONNE SUISSE. *Zones de rencontre*.

www.zonederencontre.ch

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2017). *Vers des parcours sans obstacles : éléments à considérer pour favoriser l'accessibilité des espaces publics extérieurs*.

<https://www.ophq.gouv.qc.ca/publications/guides-de-loffice/guides-pour-les-ministeres-les-organismes-publics-et-les-municipalites/vers-des-parcours-sans-obstacles.html>

RUE DE L'AVENIR. *Zones de rencontre*.

<https://rue-avenir.ch/themes/rues-apaisees/zones-de-rencontre/>

TABLE QUÉBÉCOISE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (2013). *Troisième rapport de recommandations. Pour des routes de plus en plus sécuritaires*, 57 pages.

<https://securite-routiere.qc.ca/doc/rapport-tqsr.pdf>

Annexe A – ARTICLES DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (C-24.2)

Le tableau ci-dessous présente les principaux articles du Code en lien avec la rue partagée.

Article	Contenu s'appliquant à la rue partagée
4	Rue partagée : tout ou partie d'un chemin public sur lequel la circulation piétonne est priorisée.
341 1 ^{er} alinéa	Le conducteur d'un véhicule routier ne peut dépasser un cycliste à l'intérieur de la même voie de circulation, à moins qu'il ne puisse le faire sans danger après avoir réduit la vitesse de son véhicule et après s'être assuré qu'il peut maintenir une distance raisonnable entre son véhicule et le cycliste lors de la manœuvre.
496.1	Une municipalité peut, par règlement, identifier une rue partagée et une vélorue sur tout ou partie d'un chemin public dont la gestion lui incombe. Ce règlement doit prévoir la délimitation de la rue partagée et de la vélorue. Il peut également prévoir des règles additionnelles qui y sont applicables, sans toutefois déroger aux règles prévues au présent code. La municipalité peut déterminer, parmi les dispositions du règlement, celles dont la violation constitue une infraction et en fixer les amendes applicables, sans toutefois que celles-ci puissent excéder le montant de 120 \$.
496.2	Une municipalité doit aménager de façon sécuritaire la rue partagée et la vélorue, notamment en tenant compte du guide d'application élaboré, le cas échéant, par le ministre des Transports en semblable matière. Elle doit y installer la signalisation appropriée. Cet aménagement doit avoir été complété, sur tout ou partie du chemin public concerné, avant l'entrée en vigueur d'un règlement pris en application de l'article 496.1.
496.3	L'article 341 s'applique sur une rue partagée et une vélorue. Le conducteur d'un véhicule routier est toutefois dispensé de respecter la distance raisonnable prescrite s'il existe un espace suffisant pour lui permettre de dépasser ou de croiser un cycliste ou un piéton sans danger.
496.4	Nul ne peut conduire un véhicule routier sur une rue partagée à une vitesse excédant 20 km/h.
496.5	Un piéton peut circuler sur une rue partagée, à l'endroit de son choix. Il peut y circuler dans tous les sens et la traverser en tout lieu, à tout moment.
496.6	Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit céder le passage à tout piéton qui circule sur une rue partagée.

Article	Contenu additionnel facultatif s'appliquant à la rue partagée
295	La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, au moyen d'une signalisation appropriée : 7° interdire, restreindre ou autrement régir l'immobilisation ou le stationnement des véhicules routiers.
626	Une municipalité peut, par règlement ou, si la loi lui permet d'en édicter, par ordonnance : 16° permettre la circulation à contresens de bicyclettes, sur toute ou partie d'une voie de circulation à sens unique d'un chemin public dont l'entretien est à sa charge, dans les conditions qu'elle détermine, pourvu que cette permission soit clairement indiquée par une signalisation installée aux intersections de cette voie de circulation.
Article	Contenu ne s'appliquant pas à la rue partagée
341 3 ^e alinéa	Est une distance raisonnable 1,5 m sur un chemin dont la limite de vitesse maximale autorisée excède 50 km/h ou 1 m sur un chemin dont la limite de vitesse maximale autorisée est de 50 km/h ou moins.
447	Lorsqu'il n'y a pas d'intersections ou de passages pour piétons clairement identifiés et situés à proximité, un piéton qui traverse un chemin public doit céder le passage aux véhicules routiers et aux cyclistes qui y circulent.
449	Un piéton ne peut solliciter son transport aux endroits où le dépassement est interdit.
450	Lorsqu'il y a une intersection ou un passage pour piétons à proximité, un piéton ne peut traverser un chemin public qu'à l'un de ces endroits.
451	Un piéton est tenu de traverser la chaussée perpendiculairement à son axe. Il ne peut la traverser en diagonale que s'il y est autorisé par un agent de la paix, un brigadier scolaire ou une signalisation.
452	Lorsqu'un trottoir borde la chaussée, un piéton est tenu de l'utiliser. En cas d'impossibilité d'utiliser le trottoir, le piéton peut longer celui-ci sur le bord de la chaussée, en s'assurant qu'il peut le faire sans danger.
453	Lorsqu'aucun trottoir ne borde une chaussée, un piéton doit circuler sur le bord de la chaussée ou sur l'accotement et dans le sens contraire de la circulation des véhicules, en s'assurant qu'il peut le faire sans danger. Malgré le premier alinéa, un piéton peut circuler dans le même sens que la circulation, afin d'éviter de traverser la chaussée à plus d'une reprise sur une courte distance ou afin de circuler du côté éclairé du chemin public ou du côté où l'accotement est le plus large, après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger.



