



centre
d'écologie
urbaine

AMÉNAGER DES VILLES À HAUTEUR D'ENFANT

Réinventer la rue devant l'école



Guide de mise en œuvre
de rues-écoles permanentes
au Québec

ÉQUIPE DE RÉDACTION

Manuel Moreau
Iman Salama

ÉQUIPE DE RÉVISION

Véronique Fournier
Hugo P. Gladu
Mikael St-Pierre, Urbaniste
Julien Voyer, Urbaniste

COMITÉ CONSULTATIF

Centre de services scolaire de Montréal, École de santé publique de l'Université de Montréal, Espace MUNI, Institut national de santé publique du Québec, Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec, Mobi-O, Société Logique, Piétons Québec, Ville de Montréal

CONCEPTION ET MONTAGE GRAPHIQUE

Bleu forêt, coop de communication responsable

VISUELS 3D

Isabelle Séraphin

Février 2026

ISBN 978-2-925522-06-5 (Numérique)



Ce guide est réalisé grâce au soutien financier du gouvernement du Québec dans le cadre du Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière

Table des matières

► SECTION 1

PROBLÉMATIQUE ET CADRE D'INTERVENTION

1. Sécurité et mobilité des enfants aux abords des écoles : un état des lieux	6
Pourquoi intervenir autour des écoles aujourd'hui ?	6
Des solutions déjà mises en œuvre ailleurs dans le monde	6
Une mobilisation croissante en faveur des rues-écoles au Québec	7
2. Un changement nécessaire : comment passer de l'expérimentation à la transformation durable ?	8
Des défis à relever pour accroître les aménagements des rues-écoles	8
Ce que propose le guide : une structure claire pour passer à l'action	9
Feuille de route : les étapes de réalisation et les stratégies d'action	10
3. Vers des rues-écoles permanentes : les fondements urbanistiques	11
Définition et comparaison des modèles temporaires et permanents	11
Les conditions d'une intégration urbaine durable des rues-écoles	12

► SECTION 2

MÉTHODE DE CONCEPTION

4. Concevoir un projet adapté au contexte : une méthode adaptée à la réalité du terrain	16
Identifier la configuration urbaine	16
Comprendre les enjeux et les usages	18
5. De la rue au quartier : échelles d'intervention et principes de design	21
Le quartier : ancrer la rue-école dans un cadre d'intervention élargi	21
Principes d'aménagement d'une rue-école permanente	23
6. Les scénarios d'aménagement : trois modèles de rues-écoles permanentes	26
La rue respire : sécuriser la rue sans fermeture à la circulation	28
La rue caméléon : fermeture temporaire de la rue	30
La rue libre : piétonnisation définitive de la rue	32
BIBLIOGRAPHIE	35

Et si les abords des écoles devenaient les lieux les plus sûrs, conviviaux et vivants de nos quartiers ?

C'est l'ambition portée par le Centre d'écologie urbaine et ses partenaires : repenser les rues situées aux abords des écoles en véritables milieux de vie favorisant l'autonomie des enfants, les déplacements actifs et la vie de quartier. Depuis 2021, de nombreuses municipalités québécoises expérimentent des rues-écoles temporaires, fermées à la circulation automobile aux heures d'arrivée et de départ des élèves. Elles ont permis de tester des mesures d'apaisement de la circulation mises en œuvre par des bénévoles, soutenues par des barrières et par une signalisation adaptée. Ces projets ont démontré à la fois le potentiel de transformation et de sécurisation de l'environnement scolaire et les limites des interventions temporaires qui exigent une logistique humaine complexe. Pour aller au-delà du temporaire, il est nécessaire d'établir une vision plus durable de la rue-école, cohérente et structurante pour les quartiers. Cette transition vers la pérennisation exige une gouvernance solide et des aménagements réfléchis qui dépassent l'échelle de la rue pour s'ancrer dans celle du quartier. Adopter une approche de ville à hauteur d'enfant¹ signifie porter une attention particulière aux besoins des enfants au sein de ce processus.

Ce guide est le premier au Québec qui propose un cadre opérationnel pour imaginer, planifier et mettre en œuvre des rues-écoles permanentes afin d'accroître leur pérennité et leur impact.

Qu'est-ce qu'une rue-école permanente ?

Une rue-école permanente (REP) est une rue ou section de rue située à proximité immédiate d'un établissement scolaire et aménagée durablement pour prioriser les déplacements piétons et assurer un environnement sécuritaire, que ce soit sur une voie ou sur l'ensemble de la chaussée. Selon le contexte, l'accès des véhicules motorisés peut être interdit, restreint ou encadré, de façon permanente ou à certaines périodes, afin de réduire les conflits d'usages et offrir un espace public propice au jeu libre², à la marche et au vélo. La REP s'inscrit dans une vision globale du quartier afin de renforcer les liens entre les trajets scolaires et quotidiens des enfants.

Elle se déploie en trois scénarios évolutifs selon les besoins et les ambitions locales :

- ✓ La **rue Respire** est une rue à chaussée-repartagée³, c'est-à-dire où l'une des voies est piétonne.
- ✓ La **rue Caméléon** est une rue partagée⁴, où les personnes piétonnes y ont la priorité en tout temps.
- ✓ La **rue Libre** est une rue piétonne ou une rue-place⁴, un espace public permanent pour le quartier.

1. Une ville à hauteur d'enfant implique de mettre l'enfant au cœur de toutes les préoccupations, particulièrement celles qui le concernent. Cela s'inscrit dans la vision développée par l'auteur Tim Gill dans son ouvrage *How Child-Friendly Planning and Design Can Save Cities* et la Convention relative aux droits de l'enfant des Nations unies.

2. Tel que décrit dans le *Cahier sur les aménagements temporaires montréalais sur rue*, Bureau du design, Ville de Montréal.

3. À noter que la rue partagée n'est pas conseillée par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) aux abords des écoles dû à l'affluence automobile aux heures de départ et d'arrivée : ce scénario nécessite donc un processus d'expérimentation et de mise à jour du *Guide d'application rue partagée* du MTMD et un ajustement du Code de la sécurité routière pour la permettre et l'encadrer aux abords d'une école.

4. Tel que décrit dans le *Cahier sur les aménagements temporaires montréalais sur rue*, Bureau du design, Ville de Montréal.

SECTION 1

PROBLÉMATIQUE ET CADRE D'INTERVENTION



► 1. Sécurité et mobilité des enfants aux abords des écoles : un état des lieux

Pourquoi intervenir autour des écoles aujourd’hui ?

Garantir des déplacements sécuritaires et autonomes aux enfants autour des écoles représente aujourd’hui un défi majeur. Le sentiment d’insécurité est l’une des principales raisons invoquées par les parents choisissant la voiture pour les trajets vers l’école (Aranda-Balboa & coll., 2020). Or, l’arrivée ou le départ massif d’élèves sur un court laps de temps, matin et soir, contribue fortement à la congestion routière. Les parents veulent déposer leurs enfants le plus près possible de l’entrée de l’établissement, ce qui génère des conditions de circulation dangereuses et contribue au cercle de la dégradation de la sécurité routière. Cette situation est amplifiée par la présence de véhicules roulant à des vitesses excessives, une visibilité limitée des obstacles pour les enfants et l’absence d’espaces sécurisés pour marcher, jouer ou attendre. Devant cette situation, le gouvernement du Québec invite désormais les municipalités à aménager des zones et des parcours scolaires plus sécuritaires. C’est aussi une manière d’agir en amont sur des enjeux majeurs de santé publique touchant les jeunes alors que la marche comme mode de déplacement principal décline depuis des décennies, et que seule une minorité de jeunes atteint les niveaux d’activité physique recommandés.

LE CERCLE DE DÉGRADATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AUX ABORDS DES ÉCOLES

- 1 → Les parents s’inquiètent de la dangerosité des rues
- 2 → Les parents prennent la décision de reconduire leur enfant en voiture
- 3 → Les automobiles en circulation aux abords des écoles sont de plus en plus nombreuses et de gros format
- 4 → La dangerosité des rues augmente
- 5 → Jugés trop risqués par les enfants et leurs parents, les enfants utilisent de moins en moins les modes de transport actif



Des solutions déjà mises en œuvre ailleurs dans le monde

Plusieurs villes et pays, aux prises avec les mêmes enjeux, expérimentent des dispositifs de type rues-écoles pour offrir aux enfants des parcours plus sûrs, mais aussi des milieux qui encouragent le jeu libre, l’activité physique et la vie communautaire. En Belgique, par exemple, la rue scolaire est intégrée au Code de la route et, à Bruxelles, ce sont près de 11 % des écoles qui bénéficient d’une rue scolaire. Au Royaume-Uni, plusieurs villes se sont dotées d’un programme de mise en place de rues-écoles. En France, des villes comme Montpellier, Bordeaux ou Lille ont mis en œuvre de nombreuses rues-écoles, appelées « rues aux écoliers » ou « rues scolaires », et Paris a aménagé plus de 300 « rues aux écoles ». Les bénéfices de ces aménagements sont nombreux : réduction du volume de circulation et des comportements problématiques des automobilistes, amélioration de la sécurité des élèves, amélioration de la qualité de l’air, augmentation du transport actif et de l’activité physique, augmentation de la mobilité indépendante et renforcement des liens dans la communauté.



Rue aux écoliers, Montpellier | Photo: Ville de Montpellier

Une mobilisation croissante en faveur des rues-écoles au Québec

Depuis 2021, près d’une trentaine de communautés scolaires et municipalités mobilisées autour des enjeux de sécurité routière dans les zones scolaires, de l’autonomie de déplacement des enfants et de l’accès au jeu libre⁵ ont expérimenté la rue-école. Cette mobilisation a été rendue possible en partie grâce au projet de recherche-intervention *Changer les règles du jeu*, mené par le Centre d’écologie urbaine et l’École de santé publique de l’Université de Montréal. Ce projet a permis de tester, de documenter et d’accompagner les communautés dans la mise en place d’interventions de rues-écoles temporaires. En parallèle, quelques aménagements permanents ont été réalisés, dans une optique de fermeture complète et de réaménagement durable de la rue, notamment dans les arrondissements montréalais du Plateau-Mont-Royal, de Rosemont-La-Petite-Patrie, du Sud-Ouest, d’Outremont et dans la Ville de Mont-Royal.



Rue-école temporaire St-Benoît, Montréal | Photo: Centre d’écologie urbaine

5. On parle de jeu libre quand les enfants suivent leurs instincts, leurs idées et leurs intérêts sans se voir imposer un résultat (Association canadienne de santé publique). Pour de plus amples renseignements sur l’importance du jeu libre et ses bénéfices, voir la fiche « Favoriser le jeu libre pour améliorer le bien-être des enfants et leur redonner le droit à la ville ».

► 2. Un changement nécessaire : comment passer de l'expérimentation à la transformation durable ?

Des défis à relever pour accroître le nombre de rues-écoles

Les rues-écoles temporaires expérimentées au Québec ont contribué à sensibiliser les citoyennes et citoyens aux enjeux de sécurité aux abords des écoles, à renforcer la sécurité des enfants et à créer des occasions de dialogue sur les modes de déplacement. Elles ont démontré le potentiel qu'ont des aménagements simples et réversibles pour améliorer la sécurité et inviter les familles à réinvestir la rue. Cependant, elles ont aussi révélé plusieurs limites structurelles, opérationnelles et sociales qui freinent leur mise en place durable.

Une gestion logistique fragile reposant souvent sur des bénévoles, et des dispositifs de fermeture difficiles à entretenir ou à installer.

Des défis de sécurité routière liés à certains comportements à risque, une signalisation parfois insuffisante ou peu claire, ainsi qu'une cohabitation parfois problématique aux abords des écoles.

L'absence de normes claires, rendant chaque projet dépendant des moyens des municipalités. Même si différents guides ou politiques encadrent les rues piétonnes et partagées — et malgré une adhésion croissante des milieux scolaires et municipaux —, l'aménagement de rues donnant la priorité aux personnes piétonnes aux abords des écoles au Québec demeure une pratique novatrice. Aucune typologie de rue ne figure dans un cadre normatif adapté ni ne fait l'objet d'une reconnaissance institutionnelle.

Ces défis démontrent que transformer durablement les rues-écoles implique :

- d'adopter une vision à long terme ;
- d'articuler les dimensions de sécurité, de qualité des milieux de vie et de participation citoyenne ;
- d'inscrire les interventions dans un cadre urbanistique clair ;
- d'assurer une continuité entre expérimentation, planification et pérennisation.

Une structure claire pour passer à l'action

Ce guide pose les bases d'un modèle de rue-école à la fois durable, fonctionnel, évolutif et intégré aux politiques locales. Il définit ce qu'est une rue-école permanente et présente ses principes fondateurs pour construire une compréhension commune des enjeux. Il propose une structure de projet qui reflète la réalité du terrain : comprendre, concevoir, puis mettre en œuvre et pérenniser. On y retrouve des concepts clés, des outils concrets et des repères méthodologiques qui permettent de passer progressivement d'un diagnostic concerté des enjeux vers une stratégie d'action adaptée au contexte local. Son approche vise à assurer la pérennité des aménagements tout en facilitant l'appropriation collective du projet. La réussite d'une rue-école permanente repose ainsi sur l'articulation entre gouvernance et action. Sa mise en place doit être intégrée dans une démarche globale déclinée en étapes et stratégies bien définies pour répondre aux besoins des communautés.

À QUI S'ADRESSE CE GUIDE ?

Ce guide s'adresse à l'ensemble des personnes concernées par l'aménagement et la sécurisation des abords scolaires : les personnes élues, les membres de la fonction publique municipale et scolaire, les spécialistes en ingénierie, design ou architecture de paysage, et les communautés scolaires. Il propose des repères et des outils pour accompagner les municipalités québécoises dans l'adoption et le déploiement des rues-écoles permanentes. Il se veut à la fois un guide d'inspiration et un outil d'aide à la décision. Les recommandations doivent être interprétées et adaptées selon le contexte d'implantation.



Rues aux écoles, Paris | Photo : Joséphine Brueder / Ville de Paris

FEUILLE DE ROUTE VERS LA RUE-ÉCOLE PERMANENTE

Le tableau suivant présente les grandes étapes, stratégies et leviers à activer tout au long de la mise en œuvre d'une REP.

	1 Structurer la démarche	2 Comprendre le territoire	3 Concevoir l'intervention	4 Expérimenter et légitimer	5 Pérenniser et institutionnaliser
OBJECTIFS	Mettre en place une gouvernance partagée ⁶ et une vision commune du projet	Produire un diagnostic complet, concerté et à hauteur d'enfant	Définir un scénario d'aménagement adapté, coconstruit avec la communauté	Tester, adapter et documenter pour favoriser l'adhésion	Intégrer la REP dans les plans municipaux et maintenir la qualité de l'aménagement dans le temps
ACTIONS CLÉS	• Créer un comité de pilotage rassemblant des personnes représentant différents secteurs⁷ • Clarifier les rôles et responsabilités • Définir une vision et des objectifs communs • Établir un plan de concertation continu	• Mener un diagnostic participatif • Croiser analyse technique et savoirs d'usages	• Coconcevoir le scénario avec les services techniques et la communauté • Valider collectivement les choix de design • Produire un plan d'intervention préliminaire	• Tester des projets pilotes évolutifs au moyen de l'urbanisme transitoire • Recueillir les données d'usage et de sécurité • Évaluer les indicateurs de succès • Adapter l'intervention en fonction de la rétroaction	• Arrimer la REP à l'échelle du quartier • Adapter le cadre réglementaire • Inscrire la REP parmi les outils de planification municipaux • Activer des leviers de financement • Assurer un suivi participatif continu
RÉSULTATS ATTENDUS	Structure de gouvernance collaborative et opérationnelle	Vision intégrée du territoire et des potentiels d'intervention	Scénario d'aménagement validé et design cohérent avec les principes des REP	Prototype validé et plan technique prêt pour la pérennisation	Rue-école normalisée, intégrée au quartier et financée durablement
STRATÉGIES D'ACTION	Mobiliser → Fédérer autour d'une vision commune				
		Coconstruire ⁸ → Impliquer les acteurs à chaque étape de conception, de mise en œuvre et d'évaluation			
	Institutionnaliser → Intégrer les rues-écoles aux outils municipaux				
				Pérenniser → Assurer la gestion et le financement dans le temps	

6. Pour d'autres outils, téléchargez la Trousse pour réussir sa première rue-école destinée à soutenir et outiller les communautés scolaires dans la mise en place d'un projet de rue-école

7. Pour le bien de la lecture, nous allons plutôt utiliser l'adjectif intersectoriel

8. Voir le Lab-école, dans ses publications Penser la cour de demain et Bâtir ensemble des chemins vers l'école, qui proposent différents exercices permettant de tenir compte des besoins des enfants, ainsi que des exemples d'enjeux identifiés.

Stratégies d'action pour un projet durable réussi

Mobiliser → En favorisant la participation active des enfants, des parents et du personnel scolaire comme acteurs du changement à chaque étape menant à la REP, on s'assure de répondre aux besoins réels.

Coconstruire → En réunissant les acteurs autour d'une orientation commune et en mettant en place des mécanismes de concertation à chaque étape du projet, on inscrit la rue-école dans une approche plus large de planification à hauteur d'enfant et de transition écologique.

Institutionnaliser → L'arrimage de la démarche aux outils existants de planification (plan d'urbanisme, de mobilité ou de déplacements scolaires), aux politiques et à la réglementation du territoire à différents paliers (municipal, provincial, réseau scolaire) est nécessaire afin d'encadrer et de soutenir la mise en œuvre. Une telle intégration assure la cohérence des interventions à l'échelle du quartier et leur continuité en dépit des cycles électoraux, tout en harmonisant les actions locales aux orientations régionales et provinciales.

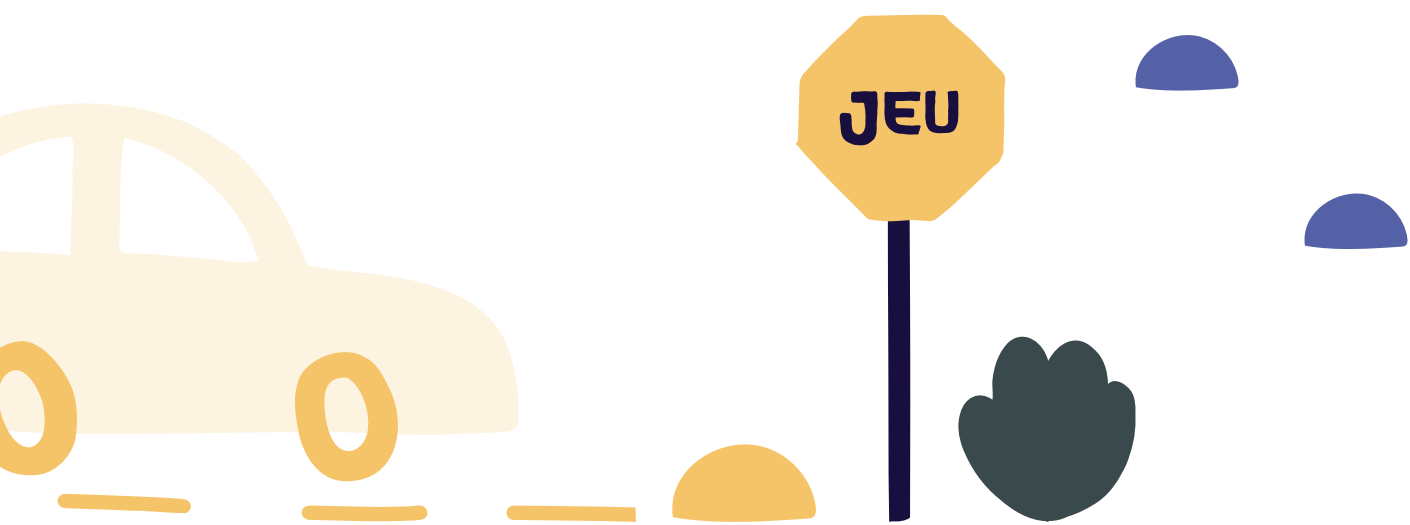
Pérenniser → Planifier une gestion et un financement stables en reliant le projet à des programmes existants tout en misant sur la collaboration constante entre les parties prenantes.

► 3. Vers des rues-écoles permanentes : les fondements urbanistiques

Définition et comparaison des modèles temporaires et permanents

La rue-école permanente est un moyen de créer des villes à hauteur d'enfant, où leurs besoins sont pris en compte dans la planification urbaine. Elle permet de sécuriser leurs déplacements, en plus de favoriser leur autonomie et leur accès au jeu libre en limitant l'exposition aux véhicules motorisés. La REP se distingue de la rue-école temporaire par des interventions durables sur l'aménagement du domaine public, sur le cadre réglementaire municipal et sur la signalétique. Elle constitue un levier d'aménagement urbain favorisant la sécurité routière, l'équité d'accès à l'école entre les modes de transport, l'éducation à la mobilité active et l'appropriation citoyenne de l'espace public. Elle s'intègre dans les politiques municipales de transport, d'aménagement, en environnement ou de développement social.

Le tableau à la droite présente les distinctions entre les modèles temporaire et permanent, le premier pouvant servir autant d'étape transitoire ou de mode d'activation pérenne pour une communauté mobilisée.



DU TEMPORAIRE AU PERMANENT : VERS UN CHANGEMENT DE PARADIGME

Rue-école temporaire		Rue-école permanente
TYPE D'INTERVENTION	Fermeture temporaire par des dispositifs mobiles nécessitant une présence humaine pour assurer la logistique et la sécurité	→ Dispositifs de gestion des accès permettant une fermeture continue ou temporaire assurant une gestion autonome et sécurisée
MIXITÉ DES USAGES	Encadrement par les bénévoles des conflits d'usage pendant les périodes de fermeture de rue	→ Organisation spatiale et réglementaire intégrée favorisant une cohabitation harmonieuse et sécurisée des personnes usagères
AMÉNAGEMENTS PHYSIQUES	Légers ou inexistants, limités à des barrières amovibles ou à des panneaux temporaires	→ Fixes et permanents, structurant l'espace grâce à du mobilier urbain, de la végétalisation, des dispositifs de sécurité et des marquages ludiques
ENJEUX DE SÉCURITÉ	Réduction ponctuelle du risque aux moments critiques d'arrivée et de départ des élèves	→ Prévention intégrée et continue, ce qui garantit un apaisement global de la rue en tout temps
VISION DE LA RUE	Voie de circulation automobile apaisée temporairement, aux horaires d'arrivée et de départ des enfants	→ Espace public convivial et inclusif conçu comme un lieu favorisant le jeu et les liens sociaux
MOBILISATION ET ENGAGEMENT CITOYEN	Mobilisation en aval : appel à des bénévoles pour gérer la rue et l'animation une fois le projet défini	→ Mobilisation en amont : participation citoyenne dès la conception du projet et engagement continu à l'appropriation, l'entretien et l'animation de la rue
CADRE RÉGLEMENTAIRE	Dérogatoire et expérimental, limité dans le temps	→ Adapté et intégré durablement aux règlements municipaux
COÛT EN INFRASTRUCTURES ET ENCADREMENT	Coûts réduits, mais dépendance élevée à la mobilisation bénévole	→ Investissement initial plus élevé, mais gestion plus stable et autonome à long terme
SOURCES DE FINANCEMENT	Budget de fonctionnement de la municipalité	→ Budget d'investissement des infrastructures des municipalités
TEMPORALITÉ	Ponctuelle, limitée aux horaires d'arrivée et de départ des enfants	→ Continue, quotidienne et pérenne
EFFETS À LONG TERME	Limités sur l'usage de l'espace et conditionnels à la continuité du projet	→ Transformation structurelle des usages, des comportements et de la qualité de vie des quartiers

Les conditions d'une intégration urbaine durable des rues-écoles

La REP exige l'adoption d'une nouvelle vision pour la mobilité des communautés. Plus qu'un simple aménagement, elle doit être soutenue par un engagement politique fort qui vise à transformer la rue en espace collectif durable favorisant la mobilité, le jeu et la vie de quartier. Cette évolution transforme l'intervention ponctuelle en mesure structurante qui permet une planification urbaine intégrée à son environnement. Quatre conditions permettront une transition réussie vers un modèle permanent.

1 → Un cadre réglementaire clair

La rue-école permanente nécessite des dispositifs réglementaires et logistiques adaptés. L'adaptation des règlements municipaux et des plans de circulation est essentielle à une intégration harmonieuse des rues-écoles dans le tissu urbain et à l'accélération de leur mise en œuvre⁹.

2 → Des aménagements fixes, flexibles et durables

L'aménagement doit être permanent pour transformer la rue en véritable lieu de vie et de rencontre qui contribue à une vie de quartier¹⁰. Il repose sur des interventions fixes (mobilier urbain, plantations, sols ludiques, zones ombragées), conçues avec une vision d'ensemble qui répond aux besoins des enfants et du jeu libre, et qu'elles soient suffisamment flexibles pour s'adapter aux quatre saisons. La mise en place de dispositifs de fermeture fixes et autonomes assure en outre une gestion simple et une meilleure qualité de l'espace public.



Rue-école temporaire Hubert-Perron, Longueuil | Photo: Irina Aguy

3 → Un processus de coconstruction communautaire et une adhésion continue

La réussite d'une rue-école repose sur une adhésion sociale forte et sur l'expertise des parties prenantes locales (écoles, enfants, familles, voisinage). Alors que les personnes professionnelles sont considérées comme expertes des solutions, les citoyennes et citoyens sont des experts des problèmes vécus et de l'identification des besoins¹¹. La coconstruction est une condition essentielle de succès et renforce le sentiment d'appartenance, l'acceptabilité sociale, ainsi que la viabilité du lieu et la qualité de son animation. Elle permet aussi un équilibre entre tous les usages et rend possible une rue à la fois fonctionnelle, sécuritaire et inclusive.

4 → Une intégration urbaine et écologique

La rue-école s'inscrit dans une approche systémique à l'échelle du quartier et du parcours scolaire, en tenant compte des déplacements quotidiens des enfants et de leurs lieux de destination. Elle s'articule ainsi dans un réseau plus vaste de mobilité sécurisée et active. Elle devient également un projet collectif de paysage urbain qui intègre les dimensions de verdissement, de résilience climatique et de transition écologique pour favoriser une ville saine, apaisée et à échelle humaine, cohérente avec les objectifs de développement durable.

¹⁰. Pour plus de ressources sur les façons de créer des rues conviviales aux différentes étapes de conception, c'est-à-dire des rues conçues en priorisant le partage et sécuritaire de l'espace public en favorisant les déplacements actifs et en accordant une attention particulière aux personnes vulnérables, consultez ruesconviviales.com.

¹¹. Pour approfondir cette dimension, voir le guide *Bâtir ensemble des chemins vers l'école* du Lab-école.

¹². Pour en savoir plus sur l'urbanisme participatif, consulter le guide *L'urbanisme participatif : aménager la ville avec et pour ses citoyens*.

► SECTION 2

MÉTHODE DE CONCEPTION



► 4. Concevoir un projet adapté au contexte : une méthode adaptée à la réalité du terrain

Poser un diagnostic territorial constitue l'étape fondatrice de tout projet de REP. Il permet de comprendre la morphologie de la rue, les usages existants et les contraintes, ce qui permettra ensuite de concevoir un aménagement cohérent, sûr et adapté à chaque milieu scolaire. La méthode proposée¹² repose sur deux étapes complémentaires en phase de préparation du projet : **identifier la configuration urbaine** pour comprendre la forme et les caractéristiques de la rue ainsi que la potentialité pour une REP et **comprendre les enjeux et les usages** pour affiner la lecture fonctionnelle et sociale du site et poser un diagnostic concerté complet des besoins.

Identifier la configuration urbaine

La première étape consiste à situer les contextes urbains propices à l'aménagement d'une REP à partir d'une typologie de référence. Ce chapitre propose un portrait synthétique des caractéristiques morphologiques des rues aux abords des écoles qui permet de contextualiser les différents environnements scolaires au Québec. Cinq grands types de rues ont été dégagés à partir de l'analyse d'un échantillon d'écoles primaires¹³ représentant divers contextes. Ces types permettent à chaque communauté scolaire de s'y reconnaître en partie. L'objectif est de proposer une grille de lecture qui permette d'identifier rapidement les rues offrant un bon potentiel d'intervention et celles qui nécessitent un encadrement technique ou réglementaire. Ces types s'appuient sur des critères morphologiques et fonctionnels afin d'établir une première sélection de rues pouvant accueillir une REP.

RUES MOINS PROPICES À L'AMÉNAGEMENT DE RUES-ÉCOLES



Certaines rues présentent des contraintes structurelles qui les rendent moins propices, voire défavorables à un aménagement de rue-école :

- Routes sous la **responsabilité** du **ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec**.
- **Écoles dotées d'un débarcadère protégé situé sur la parcelle**. Tant que ce débarcadère demeure en place, la circulation automobile qu'il génère limite les possibilités d'aménager une REP et réduit à la fois sa convivialité et la sécurité des enfants.
- **Écoles primaires annexées à une école secondaire**. L'école secondaire est un générateur de déplacements plus important et a un rayon de desserte plus grand, ce qui suppose une plus grande complexité logistique et de gouvernance.
- Infrastructures de transport collectif et passage d'autobus **devant l'entrée des élèves**.
- Routes collectrices ou boulevard urbain avec une **circulation de transit élevée**.

TPOLOGIE DES RUES AUX ABORDS DES ÉCOLES PRIMAIRES DU QUÉBEC

Type 1: Rue étroite

- Rue en milieu urbain dense
- Forte fréquentation piétonne et part modale du transport actif et collectif combiné de plus de 50 %

POTENTIEL POUR UNE REP
Élevé : interventions légères en place et fort usage piéton

UTILISATION DU SOL
Résidentielle, commerciale, communautaire ou récréative. Croisements de rues souvent à usage commercial ou mixte.

TYPE DE VOIE
Desserte locale, peu de circulation de transit

COMPACITÉ DU CADRE BÂTI
Élevé

Type 2: Rue standard

- Rue en milieu urbain de moyenne ou haute densité
- Part modale du transport actif et collectif sous les 50 %

POTENTIEL POUR UNE REP
Propice : Aménagements sécuritaires à renforcer

UTILISATION DU SOL
Résidentielle, commerciale, communautaire ou récréative. Croisements de rues souvent à usage commercial ou mixte.

TYPE DE VOIE
Desserte locale, flux automobile modéré

COMPACITÉ DU CADRE BÂTI
Moyen à élevé

Type 3: Rue large

- Rue en milieu de basse à haute densité
- Part modale du transport motorisé dépassant 60 %

POTENTIEL POUR UNE REP
À évaluer : nécessité de réduire la circulation

UTILISATION DU SOL
Résidentielle ou récréative

TYPE DE VOIE
Desserte locale/circulation de transit, flux automobile de modéré à élevé

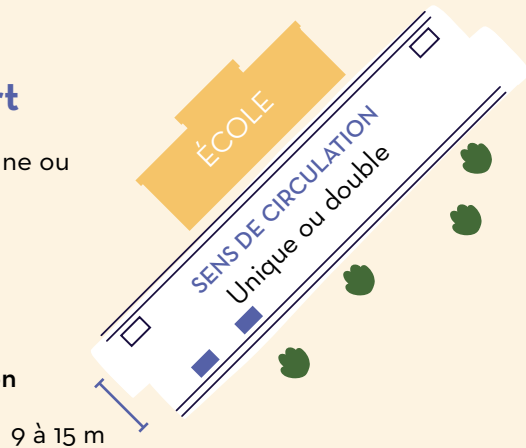
COMPACITÉ DU CADRE BÂTI
Moyen

13. Cette méthode s'inspire du guide méthodologique Rue aux enfants et chemins des écoles du CEREMA (France).
14. Une recension de ces rues a été effectuée à partir d'un échantillon d'écoles situées dans diverses villes et contextes urbains québécois : zones à forte, moyenne et faible densité.

Type 4 : Rue adjacente à un parc ou espace vert

- ▶ Rue en milieu urbain de moyenne ou haute densité
- ▶ Part modale du transport actif et collectif sous les 50 %

POTENTIEL POUR UNE REP
Élevé : possibilité de cohabitation avec les espaces verts



UTILISATION DU SOL
Résidentielle, communautaire ou récréative

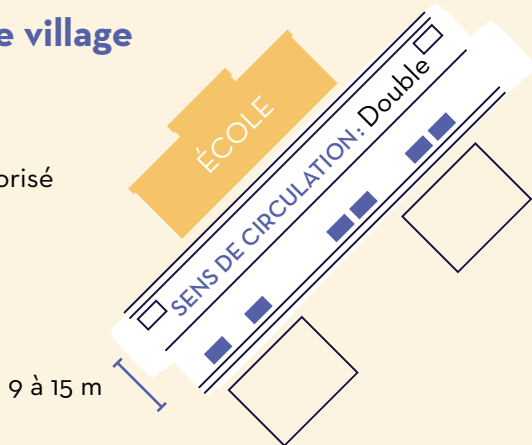
TYPE DE VOIE
Desserte locale/circulation de transit, flux automobile variable

COMPACITÉ DU CADRE BÂTI
Faible à élevé

Type 5 : Rue en cœur de village

- ▶ Rue en milieu de basse à moyenne densité
- ▶ Part modale du transport motorisé dépassant 80 %

POTENTIEL POUR UNE REP
À évaluer : attention au stationnement et à l'usage commercial



UTILISATION DU SOL
Résidentielle ou récréative

TYPE DE VOIE
Desserte locale/circulation de transit

COMPACITÉ DU CADRE BÂTI
Faible à moyen

Comprendre les enjeux et les usages

Une fois le type de rue identifié, il s'agit de comprendre comment celle-ci fonctionne dans son environnement. Cette étape permet de croiser les caractéristiques physiques des types de rue avec des critères de configuration qui identifient le contexte urbain, les potentiels de connectivité au réseau existant, les usages et les enjeux de sécurité. Cet exercice permet d'affiner la compréhension du site à partir de sa fonction réelle dans la ville et des usages qui s'y déploient afin de dégager les conditions propices pour l'aménagement d'une rue-école permanente. Cette liste n'est pas exhaustive et peut être complétée selon la réalité des contextes. →

CONFIGURATIONS DE RUES ET IMPACT SUR LA CONCEPTION D'UNE REP

	FACTEURS DE FAISABILITÉ D'UNE REP	IMPACTS	COMMENT UTILISER CETTE ANALYSE ?
Contexte urbain	Présence d'infrastructures vertes	▲ Permet une continuité de la REP avec le réseau d'espaces verts	▶ Identifier les enjeux de cohabitation possible avec la population riveraine, les commerçants, les cyclistes, etc., et intégrer leurs contraintes ▶ Identifier les répercussions sur les déplacements de la population riveraine
	Présence d'infrastructures de transport actif	▲ Permet de faciliter le changement d'habitude de déplacement suggéré par la REP	
	Présence de stationnements hors voirie à proximité	▲ Limite les répercussions d'une interdiction de stationnement sur rue	
	Présence du transport collectif ou adapté	▽ Coordination nécessaire avec les services de transport	
	Présence de commerces	▼ Livraisons et stationnement des clients à considérer	
	Trame de rue	► Influence la redirection de la circulation automobile	
	Présence de résidences	► Permet d'identifier les déplacements potentiels de la population riveraine	

	FACTEURS DE FAISABILITÉ D'UNE REP	IMPACTS	COMMENT UTILISER CETTE ANALYSE ?
Connectivité et accessibilité	Connexions aux réseaux piéton et cyclable	▲ Permet une sécurisation des parcours scolaires actifs	▶ Identifier les points d'entrée de la rue et les enjeux reliés à la circulation locale ou de transit ▶ Se doter d'un plan d'action conjoint avec les services d'urgence et le transport scolaire ▶ Intégrer la REP dans une logistique urbaine connectée au réseau existant
	Concentration des établissements scolaires primaires	▲ Permet une cohérence à l'échelle du quartier et une connectivité des parcours scolaires	
	Présence de ruelles et d'entrées charretières	▷ Impose une gestion de la circulation de la population riveraine	
	Accès pour des véhicules de service	▷ Contrainte nécessaire à gérer	
	Accès pour le transport scolaire	▷ Peut nécessiter le déplacement du débarcadère	

LÉGENDE : ▲ Favorable ► À déterminer ▷ Neutre ▽ Neutre / Défavorable ▼ Défavorable

	FACTEURS DE FAISABILITÉ D'UNE REP	IMPACTS	COMMENT UTILISER CETTE ANALYSE ?
Usage et sécurité	Environnement accidentogène	▲ Démontre une nécessité d'intervenir	► Identifier les enjeux de sécurité potentiels sur la REP et en dehors de celle-ci ► Bonifier l'argumentaire sur la nécessité d'aménager un REP, et identifier des mesures de mitigation pour les personnes riveraines et membres de la communauté scolaire
	Traverses piétonnes et trottoirs	▲ Complémente les mesures déjà en place	
	Présence de dos d'âne ou d'une zone à 30 km/h	▲ Complémente les mesures déjà en place	
	Débarcadère	▷ Changement important d'habitudes pour les parents	
	Stationnement personnel scolaire	▽ Selon la forme de la REP, perte potentielle d'un acquis	
	Densité de circulation	▷ Si élevée, peut entraîner une redirection importante du trafic	

Une fois les facteurs de faisabilité identifiés, il est nécessaire de compléter par l'analyse avec les différents acteurs impliqués, croisant les dimensions sociales, urbaines, techniques et réglementaires. Cette analyse permet d'identifier les facteurs de succès, les freins possibles à la mise en place du projet et le potentiel d'une rue pour la mise en place d'une REP. Elle s'appuie sur une lecture croisée entre la typologie existante, les configurations de rues envisagées, leurs enjeux propres et les besoins des acteurs impliqués. Cette analyse peut être complétée par :

- **Une analyse intersectorielle** menée avec les acteurs municipaux et scolaires portant sur les outils de planification et les politiques liées à la sécurité, à l'accessibilité, au stationnement, aux aménagements existants, aux flux de circulation, etc. Cette analyse peut étoffer l'argumentaire sur la nécessité d'aménager une REP ou de définir un projet qui limite les effets perçus comme négatifs par la population résidente.
- **Des observations des usages et des comportements :** débarcadères, traversées piétonnes, cheminements piétons, comportements à risque, accès conflictuels, etc.¹⁴
- **Une étude participative sur les perceptions de sécurité et les besoins :** démarches de consultation des parents, écoles, enfants, population riveraine, commerçants, etc.

LÉGENDE: ▲ Favorable ▶ À déterminer ▷ Neutre ▽ Neutre / Défavorable ▼ Défavorable

14. Voir espacespublics.ca pour des exemples d'outils d'observation.

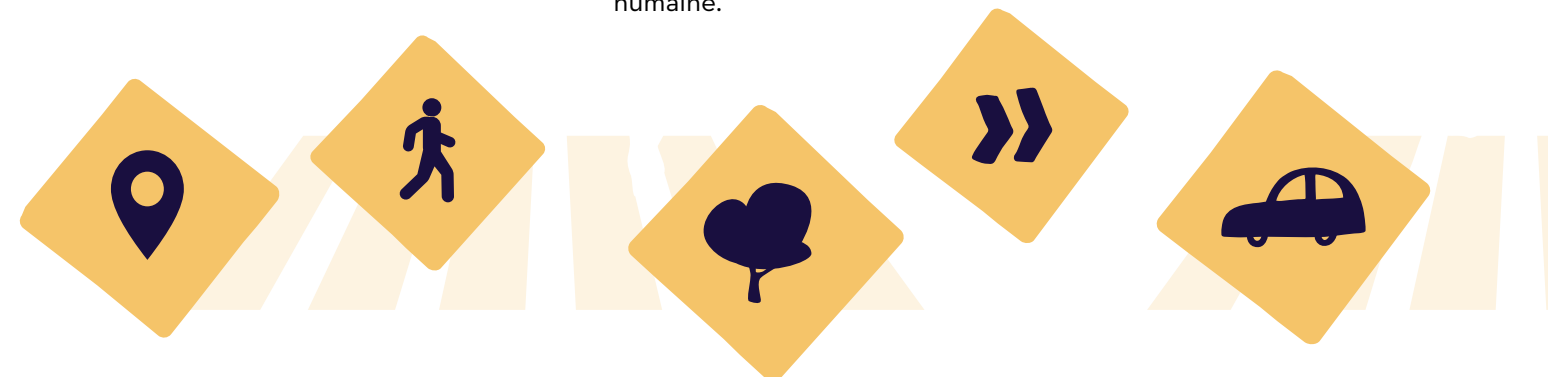
► 5. De la rue au quartier : échelles d'intervention et principes de design

Le quartier : ancrer la rue-école dans un cadre d'intervention élargi

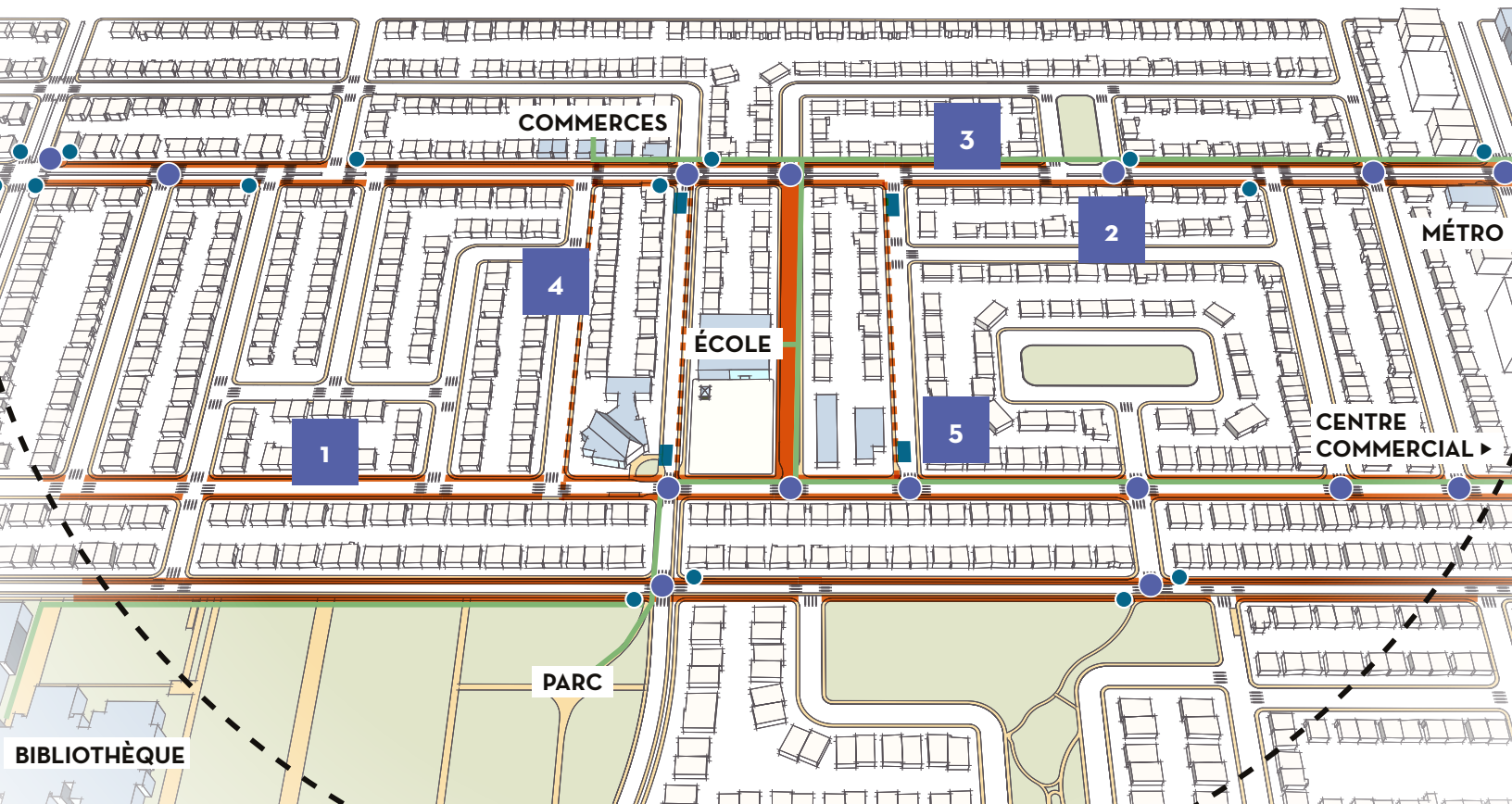
La REP s'inscrit dans une vision d'ensemble pour structurer un cadre de vie cohérent, sûr et inclusif à l'échelle du quartier. Elle agit comme un maillon stratégique du réseau local de parcours scolaires sécurisés. La marchabilité et la sécurisation à hauteur d'enfant de ces parcours devraient être assurées dans un rayon de 1,6 kilomètre autour de l'école¹⁵, soit l'équivalent d'un trajet accessible à pied ou à vélo.

Axes stratégiques pour ancrer l'école dans un réseau de mobilité active à l'échelle du quartier

► Liaison des parcours scolaires	► Sécurisation des traversées	► Connexion aux lieux d'intérêt	► Identification des voies de contournement ou de détour	► Aménagement de débarcadères scolaires
La REP sert de point d'ancrage sécurisé des parcours de mobilité active ; elle assure la continuité des cheminements piétons et cyclables, leur connexion aux services de transport collectif et la connexion aux lieux d'intérêt.	L'aménagement à hauteur d'enfant s'étend aux intersections clés et aux abords immédiats pour sécuriser les passages piétons sur l'ensemble du parcours et du périmètre scolaire.	La REP se relie aux infrastructures vertes (parcs, friches, etc.) et aux lieux culturels et de loisirs, en particulier les lieux d'intérêt pour les enfants, de manière à créer un réseau cohérent et sécuritaire de quartier à échelle humaine.	L'identification des rues adjacentes qui subissent un report de circulation permet de proposer des mesures d'apaisement adaptées sur ces axes.	L'identification de zones réservées aux débarcadères de transport scolaire et aux parents à l'extérieur de la rue-école et permet de concilier les usages.



15. Ce rayon de 1,6 km est une recommandation de Vélo Québec et est de manière générale le minimum requis pour avoir accès au transport scolaire. Cette distance représente un trajet de 10 minutes à vélo et de 32 minutes à pied. Pour en savoir plus, voir le [Guide de sécurisation des accès aux écoles](#).



MAILLAGE DE MOBILITÉ ACTIVE À L'ÉCHELLE DU QUARTIER

- Zone de marchabilité et de sécurisation à hauteur d'enfant
- Liaison des parcours scolaires
- Parcs et espaces verts
- Bâtiments commerciaux et lieux d'intérêt
- Sécurisation des traversées
- Voies de contournement ou de détour
- Connexion aux lieux d'intérêt
- Arrêts d'autobus
- Aménagement de débarcadères scolaires

LÉGENDE DES AXES STRATÉGIQUES

Axes stratégiques pour ancrer la rue-école dans un réseau de mobilité active

- ▶ **1. Liaison des parcours scolaires :** la REP sert de point d'ancrage sécurisé des parcours de mobilité active ; elle assure la continuité des cheminements piétons et cyclables et leur connexion aux services de transport collectif.
- ▶ **2. Sécurisation des traversées :** l'aménagement à hauteur d'enfant s'étend aux intersections clés et aux abords immédiats pour sécuriser les passages piétons sur l'ensemble du parcours et du périmètre scolaire.
- ▶ **3. Connexion aux lieux d'intérêt :** la REP se relie aux infrastructures vertes (parcs, friches, etc.) et aux lieux culturels et de loisirs, en particulier les lieux d'intérêt pour les enfants, de manière à créer un réseau cohérent et sécuritaire de quartier à échelle humaine.
- ▶ **4. Identification des voies de contournement ou de détour :** la stratégie prévoit l'identification des rues adjacentes qui subissent un report de circulation et la proposition de mesures d'apaisement adaptées sur ces axes.
- ▶ **5. Aménagement de débarcadères scolaires :** la stratégie prévoit l'identification de zones réservées aux débarcadères de transport scolaire et aux parents à l'extérieur de la rue-école et en lien avec les cheminements piétons.

Principes d'aménagement d'une rue-école permanente

La rue constitue le premier niveau d'intervention et le cœur vivant du projet : c'est l'espace immédiat du quotidien devant l'école, où se croisent enfants, familles, personnel enseignant et population riveraine. Au-delà d'un corridor de mobilité, la rue devient un espace de socialisation, d'apprentissage et de bien-être, où l'aménagement soutient à la fois la sécurité, l'inclusion, l'écologie et la convivialité. Redonner à la rue sa fonction sociale suppose de repenser sa conception : il s'agit de créer un lieu partagé où chacun trouve sa place. La REP se distingue d'une simple rue apaisée et sécurisée. En effet, quatre principes d'aménagement guident sa conception. Ces principes, qui traduisent une approche de design intégrée, offrent un cadre transversal adaptable à chaque contexte et à chaque scénario d'aménagement (voir chapitre 6).

1 SÉCURITÉ ET APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Créer un environnement sûr, lisible et apaisé où l'enfant peut se déplacer et jouer en toute confiance

- ▶ Réduire ou interdire la circulation motorisée pour privilégier les déplacements actifs
- ▶ Limiter la circulation à une seule voie sur les rues locales
- ▶ Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation (bornes de protection, marquage, élargissement des trottoirs, sol texturé, etc.)
- ▶ Augmenter la visibilité aux intersections en définissant clairement des traversées élargies ou surélevées, des intersections avec angles resserrés, des saillies de trottoirs ou traitées avec des textures et matériaux distinctifs
- ▶ Connecter la rue au réseau de mobilité active, assurer une continuité des parcours piétons reliant naturellement les entrées de l'école aux espaces de jeu et de rencontre, et sécuriser la cohabitation avec les cyclistes



Rue aux écoles, Rue Ferdinand Flocon, Paris | Photo: Christophe Belin



Rue scolaire, Lille | Photo: La Voix du Nord

JEU

2 L'ENFANT ET LE JEU LIBRE AU CENTRE

Faire de la rue une extension de la cour d'école : un espace d'expérimentation, de jeu libre et d'apprentissage dont la conception a été orientée par la voix de l'enfant

- Penser la rue à hauteur d'enfant (repères visuels simples, signalétique ludique, mobilier adapté, etc.)
- Offrir des espaces de jeu libre et spontanés grâce à des aménagements ouverts, conçus pour stimuler l'imagination, le mouvement et l'interaction sociale (espaces libres, reliefs, éléments naturels, marquages créatifs, mobilier ludique, etc.)



Rue-école St James Church of England Primary School, Londres
Photo: Enfield council



Mini bancs Davioud rue Pierre Foncin, Paris | Photo: Joséphine Brueder

3 IDENTITÉ VISUELLE FORTE ET SENTIMENT D'APPARTENANCE

Donner à la rue-école une signature visuelle forte qui la distingue du reste du tissu urbain, favorisant la lisibilité des usages, la reconnaissance immédiate et la fierté collective.

- Définir un langage visuel cohérent (couleurs, pictogrammes, mobilier distinctif, signalétique intégrée)
- Créer un revêtement au sol distinctif qui marque symboliquement l'entrée dans un espace à priorité piétonne destiné aux enfants et qui identifie les zones d'interaction, afin de favoriser des comportements adaptés
- Valoriser les éléments de l'identité locale (œuvre collective, enseigne, toponymie, etc.)



Programme Protegim les escoles, Barcelone
Photo: Ville de Barcelone



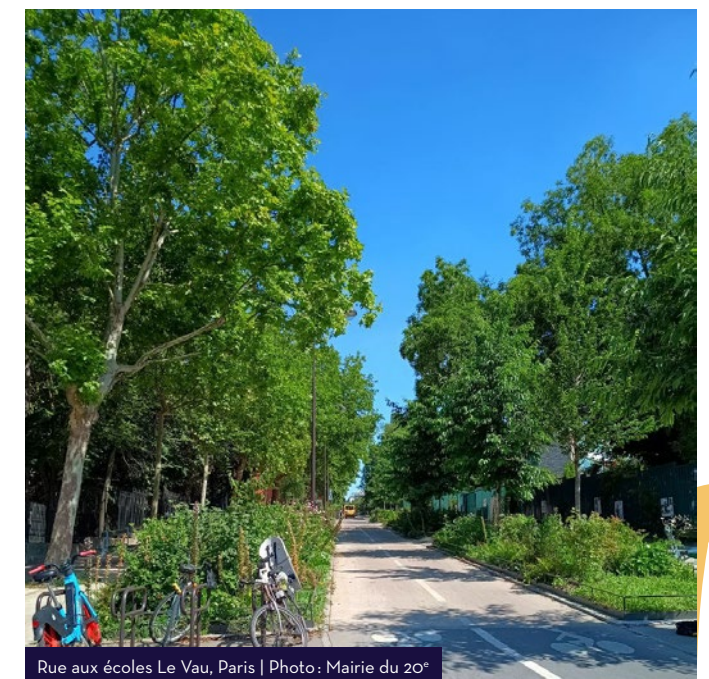
Strada Scolastica Monte Ruggero, Rome | Photo: Roma Mobilità

4 CONVIVIALITÉ ET RÉSILIENCE CLIMATIQUE

- Faire de la rue un milieu de vie durable, accueillant et vivant, propice aux rencontres, aux expériences sensorielles et d'apprentissage en lien avec la nature.
- Créer un espace public convivial et fonctionnel en toutes saisons grâce à des coins ombragés ou couverts et à des aménagements et matériaux résistants aux conditions hivernales
- Assurer l'accessibilité universelle et le confort d'usage de manière inclusive, tout en encourageant les interactions intergénérationnelles
- Valoriser la polyvalence des espaces en prévoyant des lieux de rassemblement communautaire, d'expérimentation ou d'activités éducatives, notamment en lien avec la nature
- Favoriser l'intégration d'une végétation diversifiée pour renforcer la biodiversité et offrir des occasions d'apprentissage et d'agriculture urbaine
- Soutenir le verdissement et la gestion durable des eaux pour contrer les îlots de chaleur et contribuer à la résilience climatique



Place aux enfants, Rue Aimon de Chissé, Grenoble | Photo: Ville de Grenoble



Rue aux écoles Le Vau, Paris | Photo: Mairie du 20^e

► 6. Les scénarios d'aménagement : trois modèles de rues-écoles permanentes

L'aménagement d'une rue-école permanente ne repose pas sur un modèle unique et dépend du diagnostic territorial réalisé en amont. Ce chapitre présente trois scénarios types qui se veulent des modèles d'inspiration. Leurs noms symboliques visent à les distinguer du langage technique et à exprimer l'esprit de chaque approche ainsi que la progression des ambitions¹⁶ : une rue qui s'apaise (rue Respire); une rue qui s'adapte aux usages et aux rythmes changeants (rue Caméléon); et une rue qui s'ouvre pleinement à l'espace public piétonnier (rue Libre). Ces scénarios ne créent pas de nouvelles normes, mais traduisent diverses stratégies d'intervention qui s'inscrivent dans les cadres législatifs existants. Ils peuvent toutefois inspirer des adaptations réglementaires et opérationnelles pour répondre aux besoins particuliers de sécurité, d'autonomie et de convivialité autour des écoles, et contribuer ainsi à une mise en œuvre cohérente. En effet, le cadre législatif québécois actuel permet aux municipalités d'implanter différents types de transformation donnant la priorité aux personnes piétonnes¹⁷ tel que la chaussée repartagée, la rue partagée ou la rue piétonne, et de permettre des usages tels que le jeu libre ou l'événementiel. Le caractère novateur des REP réside toutefois dans leur déploiement à des rues aux abords d'écoles, plutôt qu'à des rues commerciales ou touristiques.

Ces trois scénarios sont évolutifs, adaptables et combinables. Ils forment une trajectoire possible de transformation, sans hiérarchie imposée : une municipalité peut commencer par une rue Respire, tester une rue Caméléon ou viser directement une rue Libre, selon le contexte et l'adhésion communautaire.



16. Ces scénarios sont le résultat d'un travail de coconstruction mené par le Centre d'écologie urbaine avec des experts, des municipalités et des acteurs du milieu scolaire, notamment à travers les apprentissages issus du lab-design Rue-école de demain. Cette démarche collaborative a permis d'identifier les enjeux de mise en œuvre et des trajectoires d'aménagement réalistes selon les contextes locaux et les normes de référence.

17. Notamment en vertu de l'article 626 du Code de la sécurité routière qui donne aux municipalités le pouvoir d'adopter des règlements pour interdire la circulation de véhicules sur leur territoire.

COMPARAISON DES TROIS MODÈLES DE RUE-ÉCOLE PERMANENTE

	Rue Respire Sécuriser la rue sans fermeture à la circulation	Rue Caméléon Fermeture temporaire de la rue	Rue Libre Piétonnisation définitive de la rue
VISION DE LA RUE	Apaisement de la circulation et mixité des usages. La rue reste ouverte à la circulation motorisée mais en priorisant la sécurité et le confort des enfants	Apaisement et flexibilité temporelle. La rue s'adapte aux moments de la journée et aux besoins. Elle est ouverte à la circulation avec une priorisation piétonne, et à des heures ciblées, réservée aux personnes piétonnes avec une circulation motorisée restreinte	Aménagement d'un espace public. La rue est totalement transformée par la création d'un espace public permanent favorisant l'appropriation citoyenne
NORMES DE RÉFÉRENCES EXISTANTES	Chaussée repartagée : reconfiguration de la rue qui permet de piétonniser une plus grande partie de la chaussée normalement occupée par les voitures ¹⁸	Rue partagée : voie publique où la circulation véhiculaire est maintenue, mais où la circulation piétonne est priorisée ¹⁹ . Cette norme est complétée par l'ajout d'horaires de fermeture temporaire à la circulation , permettant une sécurisation et une appropriation de l'espace par les personnes piétonnes	Rue piétonne : interdite à la circulation des véhicules. Selon les contextes, la norme de rue-place ²⁰ , similaire à la rue piétonne mais où les accès pour services d'urgence se font en périphérie, peut offrir plus de possibilité d'aménagement pour l'ensemble de la rue
TYPE D'INTERVENTION	Modération de la circulation et zone piétonne sécurisée	Modération de la circulation avec priorité piétonne en tout temps et fermeture partielle à horaires fixes	Piétonnisation complète sans aucune circulation motorisée
ACCÈS VÉHICULAIRE	Accès maintenu en tout temps mais dans un environnement plus sécurisé	Accès maintenu, mais limité lors des heures de fermeture aux services d'urgence, aux personnes riveraines, et aux livraisons	Accès limité aux services d'urgence aux personnes riveraines, et aux livraisons
DISPOSITIF DE GESTION DE LA CIRCULATION	Aucun dispositif de fermeture de rue	Dispositif permanent de gestion des accès permettant d'ouvrir ou fermer la rue aux heures prévues, et assurant une gestion autonome et sécurisée	Dispositif permanent conçu pour un accès piéton continu et permettant les accès d'urgence

18. Cahier des bonnes pratiques pour la qualité des aménagements temporaires sur rue montréalais, Bureau du design, Ville de Montréal.

19. Ministère des Transports et de la Mobilité durable, Gouvernement du Québec

20. Cahier des bonnes pratiques pour la qualité des aménagements temporaires sur rue montréalais, Bureau du design, Ville de Montréal.

Sécuriser la rue sans fermeture à la circulation motorisée

La rue respire n'est pas une rue fermée à la circulation automobile. Elle repose sur le principe de **la chaussée repartagée** pour reconfigurer la chaussée et permettre une plus grande distribution de l'espace aux personnes piétonnes, apaiser la circulation et assurer la mixité sécuritaire des usages.

L'objectif est de créer un espace accueillant pour le jeu libre et les déplacements actifs sur au moins une voie, tout en maintenant **une circulation véhiculaire modérée**. L'espace se pare ainsi d'une atmosphère calme et protectrice, comme un prolongement de l'école.



▲ UNE COHABITATION SÉCURISÉE DES DÉPLACEMENTS ACTIFS



▲ UN PARTAGE ÉQUITABLE DES MODES DE TRANSPORT

STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT

- ▶ Éliminer le stationnement sur au moins un côté de rue et rétrécir la chaussée à un sens unique
- ▶ Élargir les espaces dédiés aux personnes piétonnes pour intégrer des zones d'attentes et de jeu libre
- ▶ Créer une zone tampon végétalisée et de l'ombrage naturel pour sécuriser la limite entre l'espace piéton et la chaussée

MESURES DE COHABITATION

- ▶ Intégrer une piste cyclable
- ▶ Surélever, avec un revêtement au sol distinctif, les traversées piétonnes aux intersections du tronçon de manière à optimiser la sécurité des enfants



UN TROTTOIR QUI RESPIRE ET QUI FAIT PLACE AU JEU ▲

AMÉNAGEMENT

1. Marquage au sol ludique sur la voie piétonne
 2. Mobilier multifonctionnel stimulant le jeu libre
 3. Démarcation visuelle
- ▶ Rue en chaussée partagée avec vitesse maximale recommandée de 30 km/h

GESTION DES ACCÈS VÉHICULAIRES

- ▶ Accès maintenu en tout temps



CADRE RÉGLEMENTAIRE

Contexte de rue favorable

- ✓ Circulation importante et structurante (voie principale, passage de véhicules de transport collectif, etc.) ou avec un nombre élevé d'entrées charretières où un trafic véhiculaire modéré doit être maintenu
- ✓ Contraintes opérationnelles qui rendent difficile la fermeture complète
- ✓ Une première phase de transformation est nécessaire pour tester l'apaisement de la circulation avant d'envisager d'autres étapes menant à la fermeture

Variantes de mise en œuvre

- ✓ Possible maintien du double sens sur une voie ayant un flux de circulation élevé (collectrice) si des mesures d'apaisement et des espaces tampons adaptés sont intégrés
- ✓ Possibilité du retrait du stationnement des deux côtés de la rue

Fermeture temporaire de la rue

La rue caméléon vise à créer un espace modulable et sécuritaire. En temps normal, il s'agit d'une **rue partagée**, encadrée par le Code de la route, où voitures, piétons et cyclistes cohabitent avec une priorité donnée aux personnes piétonnes. À des moments ciblés de la journée, notamment aux heures d'arrivée et de départ des enfants, la rue est fermée temporairement à la circulation motorisée pour devenir un espace piéton exclusif. Ce modèle reprend les acquis des rues-écoles temporaires, mais il repose sur un **dispositif permanent de gestion des accès** (bornes rétractables, bornes amovibles, dispositifs intégrés). Les enfants peuvent reprendre possession de la rue pour jouer et se déplacer librement, tandis que les familles peuvent s'approprier l'espace pour le transformer en place publique éphémère.



▲ UNE RUE AUX FONCTIONS MODULABLES SELON LES HEURES



▲ UNE RUE PARTAGÉE ET LUDIQUE

STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT

- ▶ Éliminer ou restreindre le stationnement sur rue pour libérer l'emprise
- ▶ Installer un dispositif permanent de gestion des accès aux deux extrémités (ou une extrémité sur un sens unique)

MESURES DE COHABITATION

- ▶ Aménager des saillies de trottoir à l'entrée et à la sortie du tronçon pour apaiser la circulation et marquer la transition vers la zone à priorité piétonne
- ▶ Appliquer les normes de la rue partagée à priorité piétonne aux heures de circulation automobile



UN ESPACE PUBLIC ÉPHÉMÈRE LIÉ À L'HORAIRE SCOLAIRE ▲

AMÉNAGEMENT

1. Marquage au sol ludique et distinctif sur la chaussée
2. Mobilier modulable et multifonction qui stimule le jeu libre (grimper, sauter, s'asseoir, etc.)
3. Ombrage avec des parvis autour de zones de rencontre
4. Végétation pour contrer les îlots de chaleur
5. Signalisation de rue partagée avec horaires de fermeture et vitesse maximale de 20 km/h

GESTION DES ACCÈS VÉHICULAIRES

- ▶ Accès interdit aux heures de fermeture sauf exception, mais maintenu aux heures d'ouverture



CADRE RÉGLEMENTAIRE

Contexte de rue favorable

- ✓ Rue non principale ou structurante, où la circulation motorisée peut être détournée ou interrompue de manière temporaire, mais pas de manière pérenne
- ✓ Contraintes opérationnelles qui rendent difficile la fermeture complète
- ✓ La fermeture complète est souhaitée, mais doit être mise en place progressivement

Normes à prévoir

- ✓ Adapter les normes de la rue partagée dans le contexte d'une zone scolaire
- ✓ Gérer et encadrer les droits d'accès des personnes riveraines et des services d'urgence et d'entretien aux heures de fermeture pour une utilisation autonome et sécuritaire
- ✓ Encadrer l'accès cycliste aux heures de fermeture soit en l'autorisant, soit en appliquant les règles de la rue piétonne où le cycliste doit descendre de son vélo

Piétonnisation définitive de la rue

La rue Libre est fermée en permanence à la circulation automobile, sauf exception. Elle vise à transformer la rue en espace public piétonnier totalement sécurisé, convivial et structurant pour les enfants et la communauté. La norme de référence est celle de la **rue piétonne** ou de la **rue-place**.

L'objectif de ce modèle est de créer un espace public permanent, qui franchit un seuil supplémentaire d'appropriation collective de l'espace pour créer une place publique scolaire et communautaire sécurisée, ludique, verdoyante et accessible, où la priorité piétonne est acquise en tout temps. Ce modèle peut devenir un geste emblématique ou fort d'urbanisme pour des villes à hauteur d'enfant.



▲ UN ESPACE PUBLIC PIÉTONNIER EN CONTINU



▲ DU MOBILIER LUDIQUE À HAUTEUR D'ENFANT

STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT

- ▶ Éliminer le stationnement sur rue pour libérer l'espace public piéton
- ▶ Installer un dispositif permanent de fermeture définitive

MESURES DE COHABITATION

- ▶ Maintenir l'accès cycliste en zone piétonne



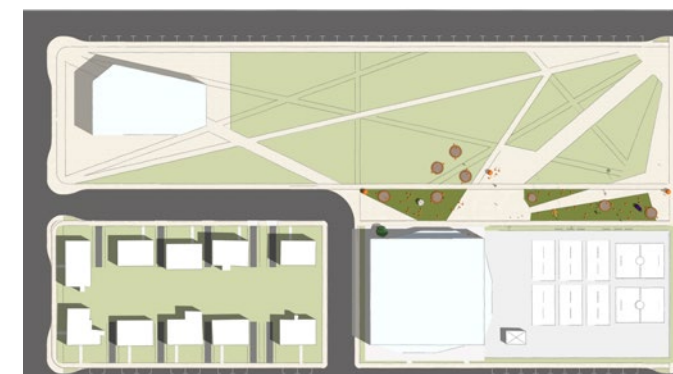
UNE RUE DEVIENT UN ESPACE JOUABLE ET INTERGÉNÉRATIONNEL AU CŒUR DU QUARTIER ▲

AMÉNAGEMENT

1. Marquage au sol ludique et distinctif sur la chaussée
2. Mobilier modulable et multifonction qui stimule le jeu libre (grimper, sauter, s'asseoir, etc.)
3. Ombrage avec des parvis autour de zones de rencontre
4. Végétation pour contrer les îlots de chaleur
 - ▶ Signalisation de rue piétonne ou rue-place

GESTION DES ACCÈS VÉHICULAIRES

- ▶ Dispositif de fermeture avec dégagement qui permet et encadre l'accès à la population riveraine, aux services d'entretien et d'urgence, selon les besoins



CADRE RÉGLEMENTAIRE

Contexte de rue favorable

- ✓ Rue locale, non structurante au plan de circulation et où la circulation motorisée peut être redirigée sans affecter le quartier
- ✓ Le nombre d'entrées privées (stationnements, résidences) sur rue est faible ou nul
- ✓ Voie adjacente à un parc, un espace vert ou un établissement institutionnel

Variantes de mise en œuvre

- ✓ Le droit d'accès des personnes riveraines peut être restreint ou autorisé, selon le contexte
- ✓ Les services d'entretien peuvent être déviés
- ✓ Le droit d'accès du transport scolaire peut être encadré ou redirigé
- ✓ L'encadrement de l'accès cycliste aux heures de fermeture peut être adapté localement soit en l'autorisant, soit en appliquant les règles de la rue piétonne où le cycliste doit descendre de son vélo

CONCLUSION

Ancrer les rues-écoles dans la durée et préparer le changement d'échelle

La mise en place durable d'une rue-école repose sur une gouvernance partagée et capable d'aligner les visions, les expertises et les responsabilités des parties prenantes concernées. C'est le moteur structurant de la pérennisation qui permet la concertation continue. Lorsque la municipalité, le milieu scolaire et la communauté agissent ensemble, les décisions sont mieux coordonnées et les usages co-définis. Pour changer d'échelle, les rues-écoles doivent aussi être reconnues comme des leviers structurants dans les politiques publiques de mobilité, de sécurité routière, de santé et d'aménagement. Leur intégration dans les plans d'action municipaux et leur arrimage aux politiques provinciales pourraient permettre de garantir des ressources financières, d'assurer la continuité des projets et de faire des abords des écoles des espaces publics pleinement reconnus et sécurisés. Au Québec, plusieurs politiques récentes créent un terrain favorable à cette institutionnalisation. Le gouvernement identifie déjà les rues-écoles comme un outil pertinent dans son Guide sur les corridors scolaires et zones sécuritaires (2025) et dans le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, qui reconnaissent explicitement la nécessité d'agir sur les abords des écoles et dans les quartiers.

Certaines municipalités franchissent également un pas important vers l'institutionnalisation :

- ▶ La ville de Longueuil, dans son Programme de sécurisation aux abords des écoles, mentionne la rue-école comme stratégie d'action.
- ▶ La ville de Saint-Sauveur, dans son Plan de mobilité active 2023-2033, mentionne les rues-écoles comme moyen de sécurisation.
- ▶ L'arrondissement d'Outremont à Montréal dans son Plan de mobilité durable 2025-2035 intègre les rues-écoles comme moyen de sécuriser les abords de leurs écoles ou d'encourager la mobilité active.
- ▶ La Ville de Montréal, dans son plan Vision Zéro mentionne la nécessité d'accélérer des interventions tels que les rues-écoles comme stratégie de sécurisation des abords scolaires et dans son Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM 2050), ouvrant la voie à un déploiement plus systémique dans les prochaines années.

Ces exemples témoignent d'un mouvement collectif qui s'amorce : les rues-écoles ne sont plus perçues comme des initiatives isolées ou temporaires, mais comme une composante d'une ville plus sécuritaire, plus conviviale et plus adaptée aux besoins réels des enfants. Ce guide s'inscrit dans cette dynamique en offrant un cadre commun et des outils concrets pour que chaque rue-école devienne un projet durable et répliquable à l'échelle du Québec.



Bibliographie

Aranda-Balboa & coll., (2020). Parental barriers to active transport to school: a systematic review. Consulté à l'adresse : <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/31728600/>

Daly, S., Salama, I., Moreau, M., Granger, C., & Frohlich, K. (2025, septembre). Les rues-écoles : changer les règles du jeu et redonner le droit à la ville aux enfants. Communication présentée au congrès annuel de l'Association des transports du Canada, Québec, Canada

Gill, T. (2021). Urban playground: How child-friendly planning and design can save cities. RIBA Publishing

Outdoor play Canada. (2022). Les villes amies du jeu : avantages, facteurs déterminants et comportement actuel des enfants. Consulté à l'adresse : <https://www.outdoorplaycanada.ca/fr/2022/10/14/play-friendly-cities-benefits-influencing-factors-and-actual-behavior-of-kids/>

Pour aller plus loin

Centre d'écologie urbaine et Metalude. (2024). Une vision 360° du jeu : susciter et diversifier le jeu dans l'espace public.

EnviroCentre. (2024). Ottawa School Streets Feasibility Study.

Lab-école. (2024). Bâtir ensemble des chemins vers l'école.

Perspectives Brussels. (2022) Réinventer les abords d'écoles, Guide pour l'amélioration des abords d'écoles en région bruxelloise.

Van Leer Foundation. (2023). Infant, Toddler, Caregiver-Friendly Mobility Planning Toolkit.

Vélo Québec. (2025). Guide de sécurisation des accès aux écoles.



**CHANGER
LES RÈGLES
DU JEU**

www.rue-ecole.ca