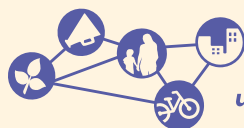




Revue
des *exemples*
inspirants
de rues ludiques
et de rues-écoles



Centre d'écologie
urbaine de Montréal

Avec le soutien de :



ville.montreal.qc.ca/enfants



Cette publication est une réalisation du Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM). Elle s'inscrit dans le cadre de la démarche « Changez les règles du jeu », menée en partenariat avec l'École de santé publique et le Centre de Recherche en Santé Publique de l'Université de Montréal (ESPUM & CReSP).

Nous tenons à remercier l'ensemble des municipalités, des associations et des professionnels qui ont contribué à la réalisation de cet inventaire, notamment Playing Out, 8 80 Cities, Rue de l'avenir, la Ville de Gand, la Ville d'Edimbourg, la Ville de Seattle, l'arrondissement londonien de Camden et le chercheur, écrivain et consultant Tim Gill.

Équipe de rédaction et de production :

CEUM :

Audrey Lise Mallet
Mikael St-Pierre
Julien Voyer

ESPUM :

Caroline Braën
Kate Frohlich
Kate St-Arneault

Conception et montage graphique :

Bleu forêt communication

ISBN : 978-2-924108-36-9

Conçu et produit à Montréal, en 2020.

Table des matières

Promouvoir deux modèles innovants pour encourager le jeu libre	3
Des rues partagées où les enfants peuvent jouer	3
« Changer les règles du jeu » pour introduire deux nouveaux modèles de rues	3
Rue ludique : définitions et bénéfices	3
La rue ludique	3
Les bénéfices	3
Études de cas inspirants	4
Gand et Bruxelles, Belgique : les Speelstraat ou « rues réservées au jeu »	4
Le programme « Play Streets » à Seattle, É.-U.	5
Le mouvement « Playing Out » au Royaume-Uni	6
Le programme « Rue aux enfants, rue pour tous » en France	8
Rue-école : définition et études de cas	9
Définition de la rue-école	9
Bénéfices	9
Étude de cas inspirants	10
Projet pilote de « School Streets », Édimbourg, R.-U.	10
Projet pilote de « School Streets », dans l'arrondissement de Camden, à Londres, R.-U.	11
Expérimentation de rue-école pendant 4 jours, avenue Mountview, Toronto, ON	13
Projet pilote sur une journée, Sir James Douglas Elementary School, Victoria, C.-B.	14

Promouvoir deux modèles innovants pour encourager le jeu libre

DES RUES PARTAGÉES OÙ LES ENFANTS PEUVENT JOUER

Depuis quelques années, on assiste au Québec à un éveil de l'intérêt municipal envers les stratégies favorisant le jeu libre dans l'espace public. À la suite du projet « Dans ma rue, on joue », lancé par la Ville de Beloeil en 2015, plusieurs dizaines de villes ont autorisé le jeu libre dans certaines rues résidentielles, permettant ainsi aux jeunes (et aux moins jeunes) d'investir l'espace public pour s'amuser, échanger, jouer et circuler, de manière sécuritaire, créative et conviviale.

Ces initiatives innovantes ont même inspiré une évolution du Code de la sécurité routière en 2018, cette réforme soulignant non seulement l'importance du jeu libre, mais aussi la nécessité de le prendre en compte dans la planification du territoire et de la mobilité au Québec.

Pour le moment, ces interventions sont une déclinaison de la rue partagée, qui repose sur une cohabitation sécuritaire entre les différents usagers, en donnant la priorité aux plus vulnérables. En effet, dans les rues de jeu libre implantées au Québec, la circulation locale demeure autorisée, les automobilistes devant accorder la priorité aux enfants qui jouent, aux piétons et aux cyclistes.

« CHANGER LES RÈGLES DU JEU » POUR INTRODUIRE DEUX NOUVEAUX MODÈLES DE RUES

À l'international, il existe d'autres aménagements en faveur du jeu libre et de la mobilité indépendante des enfants. Avec le projet « Changer les règles du jeu », le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) et l'École de santé publique de l'Université de Montréal (ESPUM) souhaitent introduire au Canada deux nouveaux modèles de transformation de la rue qui redonnent aux enfants le droit à la ville : la rue-école et la rue ludique.

Ce projet de recherche-intervention, porté par des chercheurs et des praticiens multidisciplinaires, vise le déploiement d'interventions pilotes de jeu libre dans cinq collectivités canadiennes, afin d'expérimenter et de collecter des données sur ces deux modèles innovants de réappropriation de l'espace urbain en faveur des plus jeunes.

Cette revue précise les caractéristiques de la rue-école et de la rue ludique, puis propose des études de cas particulièrement intéressantes et inspirantes, en vue d'une transposition dans le contexte pratique canadien.

Rue ludique : définitions et bénéfices

LA RUE LUDIQUE

Il s'agit d'une rue à caractère résidentiel temporairement fermée à la circulation automobile, pour favoriser le jeu libre et les déplacements indépendants des enfants, mais aussi des adolescents et plus largement de tous les habitants de la rue. Le but consiste à créer des espaces sécuritaires et conviviaux à proximité des lieux de résidence, afin de redonner aux citoyens le droit d'investir le domaine public, et ainsi contribuer à la bonne santé, au pouvoir d'agir et à la cohésion de la communauté. Une rue ludique, c'est une rue que chacun peut investir selon ses besoins, pour se l'approprier avec plaisir et avec créativité.

La création d'une rue ludique repose souvent sur un processus participatif : les résidents du voisinage, notamment les parents, étant particulièrement impliqués dans la mise en place et la gestion du dispositif.

LES BÉNÉFICES

Avec des interventions légères et peu coûteuses, qui n'impliquent pas de fermer les rues à la circulation automobile de manière permanente, la mise en place d'une rue ludique améliore la qualité de vie du milieu où elle s'insère. En plus d'avoir des retombées positives sur le bien-être des enfants, mais aussi de toute la communauté, l'implantation d'une rue ludique permet :

- d'offrir un espace public de proximité sécuritaire et convivial, notamment grâce à une circulation automobile apaisée dans les quartiers résidentiels;
- d'encourager l'augmentation du temps passé en plein air et l'activité physique pour tous les résidents;
- de permettre aux jeunes de jouer de manière autonome, libre et spontanée dans l'espace public;
- de favoriser les liens sociaux, notamment intergénérationnels, entre les membres du voisinage;
- de redonner aux citoyens le droit à la ville, notamment aux plus vulnérables;
- d'ouvrir le processus de prise de décision aux résidents du secteur, incluant les enfants.

Études de cas inspirants



Gand et Bruxelles, Belgique : les Speelstraat ou « rues réservées au jeu »

Caractéristiques du projet

Il s'agit de rues résidentielles temporairement fermées à la circulation automobile pendant les périodes de vacances scolaires (Pâques, période estivale et mois de septembre), entre 14h et 20 h. Seuls les riverains, les véhicules d'urgence et les cyclistes ont accès à la rue, à faible vitesse, et en respectant la priorité donnée aux enfants qui jouent, aux piétons et aux trottinettes. Il est aussi recommandé aux résidents de la rue de ne pas se garer dans les stationnements extérieurs pendant la période de jeu, afin de créer plus d'espace aux enfants.

Objectifs annoncés

1. Offrir aux enfants un espace de jeu et la possibilité de faire du vélo dans la rue en toute sécurité.
2. Donner la possibilité aux adultes d'apprendre à mieux connaître leurs voisins.

Mobilisation des acteurs et mise en place du projet

Un citoyen ou un groupe de résidents doit en prendre l'initiative, et demander un permis qui sera valable pour une durée de deux ans. Le permis est accordé par la Ville aux conditions suivantes :

- viser une rue à vocation résidentielle prédominante, sans circulation de transit ni service régulier de transport en commun;
- récolter les signatures de soutien d'au moins les deux tiers des résidents de la rue ciblée.

Dispositif de fermeture

Des parrains et marraines désignés gèrent la fermeture de rue, en déployant aux périodes de jeu libre des **barrières** sur lesquelles sont fixés :

- un signal C3 (panneau circulaire rouge et blanc signifiant que l'accès est interdit, dans les deux sens, à tout conducteur);
- le panneau additionnel « rue réservée au jeu », qui précise les heures et/ou les journées pendant lesquelles la rue est fermée.

Désigner des parrains et marraines de la rue

Certains habitants deviennent les personnes-ressources pour la Ville de Gand et le voisinage. Leur rôle consiste à :

- faire un sondage auprès des résidents avant le dépôt de la demande;
- effectuer le suivi et la prise de rendez-vous avec la Ville;
- veiller à la gestion (installer et retirer) des barrières routières;
- assurer la supervision des enfants (mais ils ne sont pas responsables de leur sécurité);
- servir de lien pour les questions provenant de la Ville ou des riverains;
- procéder à l'évaluation du bon fonctionnement du projet.



Photos : Ville de Gand



Le programme « Play Streets » à Seattle, É.-U.

Caractéristiques du projet

Lancé en mai 2014, le programme a rapidement pris de l'ampleur, et plus de 250 résidents ont depuis lors déposé des demandes pour des « Play Streets ». Le concept désigne une fermeture de rue, d'une durée allant d'un événement unique à des moments réguliers au cours d'une année (maximum de trois périodes par semaine). Ces périodes sont limitées à six heures par jour, et doivent s'achever avant 22 h ou avant le coucher du soleil, lorsque la nuit arrive avant 22 h.

Objectifs annoncés

1. Encourager l'utilisation des rues locales pour le jeu libre, de manière active et sécuritaire.
2. Promouvoir les liens sociaux entre les voisins de tous les âges.
3. Donner accès à des espaces publics supplémentaires dans les secteurs où les parcs et les jardins privés sont rares.
4. Permettre la circulation locale.

Mobilisation des acteurs et mise en place du projet

Les citoyens (résidents de la rue ou groupe communautaire) déposent les demandes, après avoir informé les riverains de la démarche (par des dépliants, une réunion, etc.), sans qu'un minimum de soutiens explicites soit exigé. Après l'évaluation et la potentielle validation de la demande, la Ville accorde l'octroi d'un permis d'implantation pour un maximum de six mois, après lesquels la demande doit être renouvelée.



Photo : Paul Kiefer

Dispositif de fermeture

La Ville de Seattle met à disposition la signalisation standardisée et obligatoire, qui doit être installée à chaque extrémité du tronçon fermé à la circulation :

- un panneau « Play Street », qui affiche aussi les contacts à joindre à la Ville pour obtenir plus d'information sur la démarche;
- un panneau « Interdit à la circulation de transit », qui notifie les conducteurs de la fermeture de la rue, à l'exception des résidents.

L'achat et la mise en place d'un dispositif adéquat pour fermer la rue sont à la charge des résidents (voir encadré vert).

S'appuyer sur un dispositif de fermeture de rue « tactique » et « fait maison »

Pour gérer les fermetures de rue, deux options sont possibles :

1. Utiliser des poubelles ou du mobilier de jardin privé.
2. Louer des barrières à une firme locale, pour un coût relativement faible.

Quelle que soit l'option privilégiée, les éléments faisant office de barrières doivent être :

- espacés au maximum de 5 pieds (1,5 mètre);
- hauts de minimum 3 pieds (près d'un mètre);
- reliés entre eux (par une corde, des banderoles...);
- installés aux deux extrémités de la rue ludique libre.



Photo : Ville de Seattle



Le mouvement « Playing Out » au Royaume-Uni

Caractéristiques du projet

Projet lancé de manière informelle en juin 2009 par deux résidentes de Bristol, cette démarche citoyenne s'est répandue dans des centaines de rues locales à l'intérieur du Royaume-Uni, notamment dans les villes de Bristol et Londres. Il s'agit de fermetures de rue temporaires mais régulières, permettant aux enfants de jouer et de circuler librement. Chaque intervention est développée à un coût modeste dans l'espace public, pensée pour être durable, reprise de façon régulière, et portée par les résidents du quartier.

Objectifs annoncés

1. Encourager les communautés à fermer régulièrement leur rue de résidence, pour favoriser le jeu libre des enfants.
2. Améliorer la santé et le bien-être des enfants.
3. Améliorer la cohésion de la communauté.
4. Aider les citoyens à s'impliquer activement et à repenser les questions de droit à la ville.
5. Accélérer les changements dans l'usage du domaine public, par des actions légères et peu coûteuses, réparties sur tout le territoire.

Mobilisation des acteurs et mise en place du projet

Le mouvement « Palying Out » est porté par les résidents des quartiers. Le processus requiert environ deux à trois mois de mobilisation, de la demande des citoyens jusqu'à la validation de la Ville et la mise en place concrète de la fermeture de rue.

Les porteurs de projets doivent consulter les riverains, puis se répartir les rôles suivants :

- **L'organisateur** : À titre de leader du projet, il assure la coordination des périodes de jeu libre dans la rue. Il doit être enthousiaste et s'engager pleinement dans la démarche.
- **Les intendants** : Ils sont chargés de la sécurité de la rue. Il est nécessaire d'identifier deux personnes fiables qui, à chaque période de jeu libre, doivent se positionner à chaque point d'entrée de véhicules.
- **Les soutiens** : Des personnes intervenant en appui sont requises pour toutes les tâches connexes au projet : aider à le faire connaître, préparer les dépliants, diffuser l'information, mettre en place la signalétique adaptée, documenter le projet par la prise de photographies, etc.



Photos : PlayingOut

Dispositif de fermeture

Les règles peuvent varier selon le conseil municipal local. En général, il est conseillé de :

- fermer les extrémités de la rue avec des barrières, des cônes ou des poubelles;
- installer des panneaux ou coller le logo « Playing Out » pour faire connaître la démarche.

Positionnés aux entrées du tronçon, les intendants ont un rôle majeur dans le bon fonctionnement de la rue ludique. Dans cette optique, ils doivent :

- porter un gilet fluorescent pour être visibles de tous et repérables très facilement;
- gérer de manière sécuritaire et conviviale les possibles passages de véhicules en parlant aux conducteurs pour les avertir, puis en sifflant ou criant un message clairement identifiable aux personnes en train de jouer dans la rue;
- prévenir les enfants et les adultes de la fin de la période réservée au jeu libre, dix minutes avant la réouverture de la rue.

Apprentissages importants¹

Pour les résidents, les plus grands facteurs de réussite sont :

- le soutien du voisinage et de leurs pairs;
- un cadre municipal simple et accessible;
- un accompagnement clair;
- un guide de base pour la gestion de la fermeture des voies.

Il est aussi pertinent de renforcer les formules d'accompagnement dans les quartiers les plus vulnérables, en proposant un soutien concret pour déployer le projet, ou une prise en charge de certains coûts (impression des affiches, etc.).

De côté des municipalités, les freins identifiés sont principalement liés :

- à un manque de clarté quant au socle légal à partir duquel déployer le projet (car il s'inscrit au sein d'un programme national, à confronter avec des réglementations locales qui peuvent différer);
- aux coûts administratifs;
- aux préoccupations face aux risques pour les enfants et aux possibles litiges entre voisins.

¹ Selon l'analyse d'Alice Ferguson (2019). *Playing out: a grassroots street play revolution*, Cities & Health, 3:1-2, 20-28.



Le programme « Rue aux enfants, rue pour tous » en France

Caractéristiques du projet

Le programme est lancé en 2015, dans le but de créer des espaces de jeu libre pour les enfants et les adolescents, à proximité de leurs logements, notamment dans les quartiers vulnérables où l'accès à un jardin privé et des espaces verts est plus rare. Il s'agit de donner envie aux enfants de jouer librement, mais aussi de découvrir leur environnement, la rue, la ville, les autres, et de les encourager à se confronter au réel, à s'affirmer et à grandir.

Concrètement, le projet s'incarne dans une rue fermée temporairement à la circulation motorisée pendant des périodes ciblées, de manière régulière ou événementielle. Entre 2016 et 2019, plus de 80 projets de « Rue aux enfants, rue pour tous » ont été mis en place, dont près de 40 en territoires défavorisés.

Objectifs annoncés

1. Reconquérir l'espace public pour tous;
2. Promouvoir les modes actifs (marche, vélo, rollers...);
3. Favoriser les rencontres par le jeu libre et encourager les liens intergénérationnels;
4. Impulser aux citoyens l'envie de prêter attention au cadre bâti et de repenser les aménagements (mobilier urbain, végétalisation, etc.);
5. Faire participer les enfants et adolescents à la fabrique de la ville, en les associant à l'organisation de chaque « Rue aux enfants » (animation, création, etc.).

Mobilisation des acteurs et mise en place du projet

La mise en place de la rue part généralement d'une initiative citoyenne, et s'appuie ensuite sur une collaboration d'acteurs locaux : parents, associations, voisinage, etc. Il arrive que ce soit la municipalité qui lance le mouvement et déploie les moyens nécessaires aux projets, notamment dans les quartiers aux populations plus précaires.

Dispositif de fermeture

La zone fermée est clairement délimitée, et les accès sont gérés par des bénévoles. Une signalétique spécifique est mise en place, avec des panneaux « Rue réservée au jeu ». Des éléments de jeu, mobiles ou non, éphémères ou non, peuvent être installés, et des animations organisées.



Photo : Rue de l'avenir

Accélérer les changements de pratique

Le programme encourage le jeu libre et la mobilité active, mais propose aussi des activités organisées, dans le but d'attirer les enfants et les adolescents, et ainsi favoriser l'utilisation concrète et l'appropriation progressive des espaces publics.

Selon le contexte de chaque projet, les profils des enfants du quartier et les possibles partenariats avec des acteurs locaux, les activités peuvent grandement varier : ludothèque, parcours de modes actifs (vélo, trottinette, rollers, etc.), activités artistiques ou sportives, spectacles vivants, activités de sensibilisation à la sécurité routière, à l'environnement, à l'architecture ou au développement durable, ateliers de bricolage, de mécanique vélo, de végétalisation de la rue, etc.

Mettre en réseau les porteurs de projet

Le collectif à l'initiative du programme se charge de la recension de projets existants, dans le but de diffuser les bonnes pratiques, de créer des plateformes de soutien, et d'encourager le développement d'autres « rues aux enfants » sur le territoire français.



Rue-école: définition et études de cas

DÉFINITION DE LA RUE-ÉCOLE

Le concept² désigne une rue située aux abords immédiats d'une école, fermée à la circulation automobile pour une période de 15 à 90 minutes, aux horaires d'arrivée et de départ des enfants. Le but consiste à créer un environnement convivial et sécuritaire aux abords des écoles, afin d'encourager la mobilité indépendante et active des plus jeunes. Sa mise en place repose généralement sur un processus participatif impliquant la municipalité, le personnel de l'école, les enfants, les parents, et des acteurs du milieu.

BÉNÉFICES

À l'instar de la rue ludique, dont elle reprend la même typologie, l'implantation d'une rue-école a un impact positif pour le quartier et pour ses habitants : pour les enfants qui sont les premiers destinataires de la démarche, mais aussi pour leurs familles, leurs voisins, leurs enseignants, etc.

En effet, la création d'une rue-école contribue à augmenter la qualité du milieu de vie dans le secteur de l'établissement scolaire :

- en améliorant la sécurité et l'accessibilité aux abords de l'école pour les usagers venant à pied, à vélo, en trottinette, etc.;
- en favorisant la mobilité indépendante des enfants dans leurs déplacements quotidiens;
- en apaisant le trafic automobile aux heures de pointe;
- en créant un espace ludique pour enfants et familles autour de l'école, point de rencontre;
- en diminuant la pollution de l'air du secteur aux heures de pointe.

L'aménagement a aussi des bénéfices sur la santé mentale et physique des enfants, en encourageant les déplacements actifs, et la tranquillité du quartier (moins de nuisances sonores, de conflits entre les modes de transport, etc.), en favorisant les interactions sociales, entre les individus du même âge et entre les générations.

² Le concept « rue-école » s'inspire de la *School Street* et de la *Schoolstraat* dont il ne fait que reprendre la traduction en français.

Étude de cas inspirants



Projet pilote de « School Streets », Édimbourg, R.-U.

Caractéristiques du projet

Lancé en 2015, le projet pilote est déployé sur huit mois autour de onze écoles ciblées : un tronçon de rue adjacent à chaque établissement est fermé à la circulation routière aux horaires d'arrivée et de départ des enfants, c'est-à-dire sur une période variant entre trente minutes et une heure, chaque matin et chaque soir du lundi au vendredi.

Mobilisation des acteurs

1. Conseil municipal et *Transport and Environment Committee*

Committee : L'initiative est d'abord municipale, avec la sélection de onze écoles pour la première vague de projets pilotes, selon les critères du School Streets pilot project evaluation.

2. Direction et personnel de l'école, élèves et parents :

La mobilisation et la mise en place des projets pilotes sont ensuite portées par une collaboration entre les acteurs locaux.

Étapes de réalisation du projet et aspects réglementaires

1. Phasage du projet pilote : En collaboration avec les directions des écoles préalablement sélectionnées, la municipalité a décidé de réaliser six projets dans la première phase (2015) et trois projets dans la deuxième phase (2016).

2. Études d'impact et sensibilisation par la municipalité :

Mise à jour du plan de déplacements visant à encourager le transport actif, diffusion d'information, étude des dynamiques de mobilité, etc.

3. Réglementation et mise en place : Adoption d'un *Experimental Traffic Regulation Order (ETRO)* et implantation de la signalisation avertissant les automobilistes de la fermeture de la rue à l'entrée et à la sortie des classes pendant les huit mois d'expérimentation.

4. Évaluation des projets pilotes : En vue de la reconduite des mesures de manière permanente, à partir des résultats de l'étude d'impact, qui prenait particulièrement en compte les éléments suivants :

- évolution du recours à la voiture pour le déplacement des enfants vers leur école;
- augmentation de la pratique de la marche comme mode de transport pour venir à l'école;
- points de dépôt des enfants qui continuent à être reconduits par leurs parents;
- vitesse et volume de circulation;
- qualité de l'air dans le secteur ciblé;
- acceptabilité du projet par la communauté locale (parents, enfants, résidents, etc.).

Dispositif de fermeture

- Signalisation interdisant le passage de véhicules motorisés (excepté pour les véhicules d'urgence et les résidents).
- Présence de policiers pour faire respecter la fermeture de la rue.

Programme connexe pour soutenir la mobilité active :

Le programme « Walk Once a Week (WOW) » : Portée par l'OBNL Living Streets, la campagne WOW encourage la marche vers l'école chez les jeunes par l'octroi de badges de certification qui sont remis à l'élève s'il marche au moins une fois par semaine pendant un mois pour se rendre à l'école.



Photos : North Edinburgh News



Projet pilote de « School Streets », dans l'arrondissement de Camden, à Londres, R.-U.

Caractéristiques du projet

Ce premier projet pilote de rue-école de la ville de Londres a été lancé en 2017 autour de l'école St. Joseph's School sur la rue Macklin.

Mobilisation des acteurs

Mené par l'équipe de santé publique de l'arrondissement de Camden, le programme vise la réalisation d'aménagements en collaboration avec les écoles. Un appel à projets adressé aux directions d'école et au public a donc été effectué afin d'identifier les écoles participantes aux projets temporaires de rues-écoles. D'autres actions de la Ville en lien avec la planification, des activités de consultation et d'évaluation ont été organisées pour promouvoir la marche et le vélo.

Acteurs mobilisés : **Directions d'école, parents, membres de la communauté locale et scolaire**

Objectifs du projet

- Apaiser le trafic routier autour de l'école;
- Rendre les rues proches de l'école plus sécuritaires à l'arrivée et à la sortie des enfants;
- Faire diminuer le transport en voiture vers l'école;
- Améliorer la qualité de l'air dans le secteur.

Démarches connexes aidant à favoriser la mobilité active chez les enfants :

Le programme « Sustainable Travel Active Responsible Safe (STARS) » de Transport for London (TfL) : Ce système de certification récompense les écoles qui organisent :

- des activités de sensibilisation et d'éducation en faveur des transports actifs;
- des initiatives concrètes pour faire augmenter le nombre d'enfants venant à pied et à vélo à l'école.

Les initiatives « Walking School Bus » favorisent également l'augmentation des trajets actifs vers l'école, en proposant aux enfants des trajets à pied collectifs sous la responsabilité de parents ou de bénévoles.



Photo : HealthySchoolStreet

Étapes de mise en place du projet et aspects réglementaires

1. Sélection des écoles participantes selon des critères liés :

- aux bénéfices anticipés pour le secteur d'intervention;
- au portrait des collisions des trois dernières années;
- au nombre d'émissions de GES autour de l'école;
- à l'importance du trafic routier autour de l'école;
- au réseau piétonnier et cyclable environnant;
- à l'engagement des écoles dans la planification des déplacements de leurs élèves.

2. Entente formelle entre la municipalité et les directions des écoles concernées pour la réalisation d'un projet.

3. Réglementation : Au Royaume-Uni, le Road Traffic Regulation Act 1984 (s1 and s6-9) donne le droit aux municipalités de restreindre ou réglementer la circulation routière, dans le but de favoriser la sécurité des usagers. L'adoption d'un Experimental Traffic Order (ETO) permet quant à elle la réalisation de mesures temporaires.

4. Implantation des aménagements et évaluation : Mise en place, étude des impacts et consultation des différents acteurs du projet, dans le but d'orienter la prise de décision.

5. Réalisation d'aménagements permanents en fonction des résultats de l'évaluation.

Dispositif de fermeture

- Bollards rétractables mis en place par le personnel de l'école.
- Implantation d'un sens unique de manière temporaire ou permanente.
- Signalisation interdisant le passage durant certaines périodes ou de manière permanente dans le cas de l'établissement d'un sens unique.

À la suite du projet pilote, des caméras LAPI (lecture automatique des plaques d'immatriculation) ont remplacé les bollards dans les rues-écoles, permettant de mettre à l'amende les véhicules circulant dans les corridors scolaires en périodes interdites, sans pour autant fermer la rue.



Photo : Beth A. Birmingham



Expérimentation de rue-école pendant 4 jours, avenue Mountview, Toronto, ON

Caractéristiques du projet

Initié par l'organisme 8 80 Cities et appuyé par la Ville de Toronto, un projet pilote de rue-école a été testé pendant quatre jours fin octobre 2019. Le tronçon de l'avenue Mountview en face de l'école est fermé à la circulation routière pendant une heure aux horaires d'arrivée et de départ des enfants, c'est-à-dire entre 8 h et 9 h, puis entre 15 h et 16 h. L'arrêt dédié aux bus scolaires est déplacé dans une rue adjacente, et les enfants parcourent à pied les 50 mètres restant vers l'école à travers la rue fermée.

L'intervention, préparée avec l'aide de bénévoles et d'élèves de l'école, vise la mise en place d'un environnement sans voitures, pour encourager la mobilité indépendante, active et durable des enfants dans un contexte sécuritaire.

Étapes de mise en place du projet et aspects réglementaires

1. **Démarrage (mai)** : Documentation de pratiques inspirantes, soutien d'un conseiller municipal et choix du site.
2. **Mobilisation des parties prenantes et validation de l'école (juin)** : 8 80 Cities, l'association EcoKids, des représentants du conseiller de l'école choisie et du bureau de développement durable de la commission scolaire locale. Le directeur de l'école donne son accord au projet.
3. **Réglementation (juillet et août)** : 8 80 Cities, le bureau du conseiller Perks et la direction du transport de la ville de Toronto travaillent sur le cadre réglementaire du projet. L'option choisie est la demande d'un permis de fermeture de la rue dans le cadre d'un événement, plus facile à obtenir, mais qui limite l'intervention à 4 jours. Dialogue avec l'école pour choisir les dates et soumission du permis auprès des instances municipales.
4. **Faisabilité (mi-septembre à mi-octobre)** : Collaboration entre 8 80 Cities, l'unité Street Events et le bureau des événements dans l'espace public pour préciser le cadre du permis et faire des visites de terrain en prévision de l'implantation.
5. **Implantation du projet (du 28 au 31 octobre 2019)** : Lancement du projet le premier jour, appuyé d'une conférence de presse, d'un discours du conseiller municipal et des leaders de l'école et de festivités. Fermeture de rue gérée par les bénévoles.

Objectifs annoncés

1. Réduire la pollution autour de l'école.
2. Réduire le stress et le chaos associés aux moments d'arrivée et de départ des enfants.
3. Favoriser l'activité physique chez les enfants.
4. Réduire les déplacements en automobile.

Dispositif de fermeture

- **De la signalisation routière** notifiant la fermeture de rue, fournie par la Ville.
- **Six barrières de bois** fabriquées artisanalement par les résidents, inspirées par un modèle de la plateforme open-source « Wikiblock », faciles à construire (assemblées sans vis ni clous) et jolies (peintes de couleurs vives pour créer une atmosphère invitante dans la rue), au faible coût de 50 \$ par unité.

Lors des deux plages horaires de fermeture, des bénévoles installent les barrières aux deux extrémités de la rue, ainsi que devant l'entrée d'un stationnement souterrain. Pendant la journée, les barrières sont mises de côté mais laissées dans la rue, puis elles sont rangées le soir dans l'école. Lorsque la rue est fermée, au moins quatre bénévoles sont présents, et identifiables grâce à des vestes fluo, pour faire respecter la fermeture de rue, informer sur le projet, tenir le bureau du « Engagement Hub » et recueillir les impressions des usagers.

Bonnes pratiques pour mobiliser les enfants et les parents :

- **S'appuyer sur une association qui implique concrètement les élèves** : L'« Eco Team » de l'école, incluant une enseignante et des élèves, a créé des affiches et circulé dans les classes pour faire connaître le projet. L'équipe a aussi collecté des données avant et après le projet, et fournit de l'équipement pour jouer dans la rue. Leur implication enthousiaste a contribué à mobiliser l'école.
- **Organiser un lancement festif (ici, avec un tapis rouge!)** : Afin de faire connaître l'initiative, fédérer la communauté et célébrer l'engagement collectif.
- **Installer un kiosque sur place** : Pour informer les résidents, générer du dialogue autour du projet et encourager la mobilisation des parties prenantes.



Projet pilote sur une journée, Sir James Douglas Elementary School, Victoria, C.-B.

Caractéristiques du projet

Il s'agit du premier projet pilote de rue-école dans la ville de Victoria, une intervention organisée sur une journée dans le but de tester le dispositif de fermeture de rue autour d'une école primaire. Un petit tronçon de la rue adjacente à l'école Sir James Douglas Elementary (situé entre la rue d'accès principale et le stationnement du personnel de l'école) a donc été fermé pour deux périodes de 45 minutes à l'entrée et à la sortie des classes, enfants et parents ayant été encouragés à venir à pied ou à vélo à l'école.

Malgré les difficultés rencontrées, notamment dans la mise en œuvre réglementaire, le projet a été apprécié par une majorité de parents. Un groupe de travail a été mis sur pied pour assurer la reconduite et la reproduction de cette initiative autour d'autres écoles de la ville de Victoria.

Mobilisation des acteurs et mise en place du projet

La démarche a impliqué un grand nombre d'acteurs dans les étapes suivantes :

1. **Parents, membres du comité du transport actif de l'école et direction de l'école** : Mobilisation de plusieurs acteurs préoccupés par la sécurité des enfants aux abords de l'école durant les périodes de début et de fin des cours.
2. **Direction de l'école et Ville de Victoria** : Validation de l'intérêt des parents pour la mise en place d'un projet pilote de rue-école, puis réalisation de l'aménagement temporaire sur une journée.
3. **Ville de Victoria, acteurs du milieu** :
 - a. Mise en place d'un groupe de travail, visant à la création d'autres projets de rues-écoles sur le territoire de la ville, notamment avec l'ajout de l'implantation de rues-écoles dans le plan stratégique 2019-2022 de la Ville de Victoria.
 - b. Création en 2019 d'un guide pour l'implantation de rues-écoles.

Objectifs annoncés

1. Rendre les rues locales plus sécuritaires.
2. Favoriser l'activité physique et la mobilité indépendante.
3. Améliorer la qualité de l'air.
4. Créer des liens dans le voisinage.
5. Réduire le trafic automobile.

Bonnes pratiques identifiées³

- **Proposer des activités connexes pour impliquer la communauté**, telles que des ateliers sur la mobilité active, des éléments de jeux, etc.
- **Impliquer les enseignants**, en plus des autres parties prenantes comme les parents et la direction de l'école.
- **Redistribuer la circulation** ne présente pas toujours un problème majeur.



Photo : Katherine Brandt

³ Selon le *School Streets Guidebook* de 80 Cities : <https://www.80cities.org/wp-content/uploads/2019/11/school-streets-guidebook-2019.pdf>

