

envirocentre

2024

# Étude de faisabilité des rues scolaires à Ottawa

Préparé par  
**ENVIROCENTRE**

2024

## FINANCEMENT DU PROJET

En partenariat avec l'Ottawa Student Transportation Authority (OSTA), EnviroCentre a obtenu un financement du Fonds pour le transport actif d'Infrastructure Canada afin de réaliser la présente étude de faisabilité.

Ce projet est financé en partie par le gouvernement du Canada.

Le gouvernement du Canada



Ottawa Student Transportation  
Authority



EnviroCentre



# RÉSUMÉ

Une rue scolaire est une rue (ou une portion de rue) qui est temporairement fermée aux véhicules motorisés pendant les heures d'arrivée et de départ des élèves. Son existence vise à encourager le transport actif, à réduire le trafic et la pollution de l'air dans les zones scolaires, et à renforcer la communauté et les liens sociaux. En général, une rue scolaire offre un espace sans voiture où les élèves et leurs proches peuvent marcher, pédaler, jouer et interagir en se rendant à l'école. Dans le cadre du présent rapport, une rue scolaire représente a) un projet pilote de plusieurs jours avec collecte de données et suivi; et/ou b) une solution à long terme pour résoudre les problèmes de circulation et accroître le transport scolaire actif.

Le présent rapport vise à établir s'il est faisable de réaliser un programme de rues scolaires à Ottawa. Pour effectuer cette évaluation, nous avons recueilli un large éventail de données auprès de trois principales sources : (1) d'autres villes qui ont déployé des programmes de rues scolaires; (2) les règlements, politiques et objectifs de la Ville d'Ottawa; et (3) des entrevues avec des intervenants d'Ottawa.

Les données issues des projets réalisés au Canada indiquent que les rues scolaires peuvent réduire la circulation devant les écoles, accroître le transport scolaire actif, améliorer la qualité de l'air dans les zones scolaires et contribuer à renforcer la communauté et les liens sociaux. Ainsi, le déploiement d'un programme de rues scolaires pourrait aider Ottawa à réaliser ses objectifs de durabilité et de réduction des gaz à effet de serre (GES), en plus de favoriser des communautés saines et inclusives. Plusieurs conseillers municipaux, directeurs d'école et membres des conseils scolaires ont manifesté leur intérêt pour la réalisation de projets de rues scolaires dans leur collectivité. La majorité des personnes interrogées s'inquiétaient du nombre de véhicules devant les écoles d'Ottawa aux heures d'arrivée et de départ des élèves et appuyaient le concept de rues scolaires afin d'accroître le transport actif et d'améliorer la sécurité dans les zones scolaires à Ottawa.

Au Canada, le principal modèle pour la fermeture des rues scolaires fait appel à des bénévoles qui se tiennent à des barrières pour faire respecter la fermeture des rues. Puisque la viabilité à long terme de ce modèle pose problème, il est nécessaire d'explorer d'autres avenues, comme le recours à du personnel rémunéré, à des caméras de surveillance automatisées et à des infrastructures permanentes.

Avant de déployer des projets à Ottawa, il faudra tenir compte 1) de l'absence actuelle de mécanisme pour délivrer des permis pour fermer les rues scolaires et 2) des ressources considérables en temps et en personnel qui sont nécessaires pour réaliser efficacement les projets de rues scolaires. Si des rues scolaires venaient à être aménagées à Ottawa, il faudrait : établir une autorité responsable de la fermeture des rues scolaires, trouver un organisme possédant l'expérience et l'expertise pour gérer ces projets, trouver un organisme prêt à souscrire une assurance responsabilité civile pour la fermeture des rues scolaires et obtenir des fonds pour la coordination et la réalisation des projets.

Pour maximiser l'impact à long terme sur la hausse du transport actif et la réduction du trafic dans les zones scolaires, les projets devront être déployés à long terme. Pour pouvoir fermer les rues scolaires à long terme, il faudra probablement d'abord mener un projet pilote à court terme afin d'obtenir le soutien de la communauté et de démontrer l'évolution tangible des habitudes de transport. Des projets à long terme pourront ensuite être réalisés pour produire un changement de comportement durable et aider Ottawa à atteindre ses objectifs de durabilité.

De nombreux projets pilotes de rues scolaires ont été réalisés avec succès partout au Canada. Il serait possible de déployer des projets de rues scolaires à Ottawa en suivant les recommandations ci-dessous. Ces projets représentent une occasion en or pour Ottawa de devenir un exemple pour le transport actif au Canada.

## RECOMMANDATIONS POUR DÉPLOYER DES RUES SCOLAIRES À OTTAWA

- 1 **Établir un mécanisme pour délivrer des permis permettant de fermer les rues scolaires.** À l'heure actuelle, il n'y a pas de mécanisme pour fermer des rues à la circulation automobile dans le cadre de projets de rues scolaires. Ottawa pourrait suivre l'exemple de Kingston en créant un règlement pour accorder des permis autorisant la fermeture des rues scolaires. Pour délivrer des permis, le soutien de la municipalité est essentiel.
- 2 **Trouver une école pour tester un projet pilote de rue scolaire à court terme.** Les écoles envisagées devront répondre aux critères énoncés dans la matrice de sélection des écoles (voir l'Annexe 2). Il est important de tenir compte du nombre d'élèves dans la zone de marche, du type de rue, de l'utilisation par les véhicules d'urgence, des itinéraires d'OC Transpo, etc.
- 3 **Mener à bien un projet pilote à court terme** pour recueillir des données locales et cerner les répercussions de la fermeture des rues scolaires à Ottawa. Un projet pilote localisé est essentiel pour obtenir le soutien de la communauté et démontrer l'évolution tangible des habitudes de transport.
- 4 **Évaluer s'il serait possible d'utiliser des caméras automatisées, du personnel rémunéré ou des infrastructures permanentes** pour faire respecter la fermeture des rues scolaires. Ces options offrent des solutions aux problèmes que d'autres villes ont rencontrés en comptant sur des bénévoles pour faire respecter la fermeture des rues.
- 5 **Réaliser un projet à long terme pour modifier durablement les habitudes de déplacement en faveur du transport actif,** afin d'aider Ottawa à atteindre ses objectifs de durabilité. Le modèle à long terme choisi dépendra de l'emplacement du projet et de l'existence ou non d'une autre voie d'accès. Les modèles à long terme recommandés incluent le recours à des caméras automatisées, à du personnel rémunéré ou à des infrastructures permanentes pour faire respecter la fermeture des rues scolaires.
- 6 **Minimiser les perturbations pour les résidents des zones près des rues scolaires fermées,** en choisissant des rues qui ont peu de maisons ou qui offrent d'autres voies d'accès aux maisons (ruelles), ou en utilisant des caméras automatisées pour permettre aux résidents de se déplacer sans entrave dans les zones des rues scolaires.
- 7 **S'assurer de ne pas perturber les services municipaux dans les zones des rues scolaires.** Les projets de rues scolaires ne doivent pas perturber les opérations de déneigement et d'entretien hivernal, la collecte des déchets et les services d'urgence.
- 8 **Établir une source de financement pour les projets de rues scolaires.** Des fonds seront nécessaires pour mener un projet pilote à court terme ou un projet à long terme de rues scolaires à Ottawa. Il faut beaucoup de temps pour planifier et réaliser ce type de projets, et les organismes responsables auront besoin de fonds pour le faire.
- 9 **Trouver un organisme possédant l'expérience et l'expertise** pour gérer des projets de rues scolaires. Il n'est pas viable de compter sur des bénévoles pour gérer ou réaliser ce type de projets.
- 10 **Trouver un organisme prêt à souscrire une assurance responsabilité civile** pour la fermeture des rues scolaires.

# TABLE DES MATIÈRES

Résumé .....	3
Table des matières .....	5
Objectif .....	6
1. Comprendre le concept de rue scolaire .....	7
2. Méthodologie de recherche .....	10
3. Conception et aménagement de rues scolaires au Canada .....	11
3.1 Conception et caractéristiques des fermetures de rues .....	13
3.2 Structure de gestion des projets .....	17
3.3 Légitimité des projets et soutien de la communauté .....	18
3.4 Bénévoles .....	19
3.5 Permis et responsabilité .....	20
3.6 Mobilisation communautaire .....	22
3.7 Suivi et évaluation .....	24
4. Aperçu du contexte à Ottawa .....	27
5. Points à considérer pour les rues scolaires à Ottawa .....	32
5.1 Options d'aménagement du site : avantages, défis et coût .....	32
5.2 Dépenses et financement .....	37
5.3 Rôles des intervenants .....	39
5.4 Logistique .....	39
6. Recommandations pour aménager des rues scolaires à Ottawa .....	41
7. Outils pour orienter les projets de rues scolaires à Ottawa .....	42
8. Conclusion .....	43
Bibliographie .....	44
Annexes .....	45
Annexe 1 – Entrevues avec les intervenants .....	46
Annexe 2 – Matrice de sélection des écoles .....	51
Annexe 3 – Évaluations des risques de sécurité .....	52
Annexe 4 – Participation communautaire .....	54
Annexe 5 – Collecte de données et suivi .....	56

# OBJECTIF

L'objectif de cette étude de faisabilité est d'évaluer les conditions nécessaires pour déployer un programme de rues scolaires à Ottawa.

Le rapport est structuré en huit sections :

1. Historique et contexte pour comprendre où et pourquoi des rues scolaires sont déployées
  - Historique et contexte international des rues scolaires
  - Raisons et problèmes sous-jacents qui ont mené à la création des projets de rues scolaires comme solution
  - Avantages des rues scolaires
2. Méthodologie de recherche
3. Examen détaillé des projets de rues scolaires au Canada, axé sur sept thèmes identifiés dans les publications pertinentes: 1) modèle de fermeture des rues; 2) structure de gestion des projets; 3) légitimité et soutien communautaire; 4) bénévoles; 5) permis et assurance; 6) mobilisation de la communauté; et 7) suivi et évaluation.
4. Aperçu du contexte à Ottawa
  - Programmes favorisant le transport scolaire actif à Ottawa
  - Politiques et objectifs municipaux qui correspondent aux rues scolaires
  - Règlements et énoncés municipaux qui concernent les rues scolaires
  - Faits saillants des entrevues avec les intervenants d'Ottawa
5. Points à considérer pour les rues scolaires à Ottawa
  - Options de configuration : avantages, défis et coût
  - Dépenses et financement
  - Rôles des intervenants
  - Logistique
6. Recommandations pour déployer des rues scolaires à Ottawa
7. Outils pour orienter les projets de rues scolaires à Ottawa
8. Conclusion



Crédit Photo: John Campbell, Sustainable Calgary

# 1. COMPRENDRE LE CONCEPT DE RUE SCOLAIRE

Une rue scolaire est une rue (ou une portion de rue) qui est temporairement fermée aux véhicules motorisés pendant les heures d'arrivée et de départ des élèves. Son existence vise à encourager le transport actif, à réduire le trafic et la pollution de l'air dans les zones scolaires, et à renforcer la communauté et les liens sociaux. En général, une rue scolaire offre un espace sans voiture où les élèves et leurs proches peuvent marcher, pédaler, jouer et interagir en se rendant à l'école. Dans le cadre du présent rapport, une rue scolaire représente a) un projet pilote de plusieurs jours avec collecte de données et suivi, et/ou b) une solution à long terme pour résoudre les problèmes de circulation et accroître le transport scolaire actif.

Les premières rues scolaires ont été créées en 1989 à Bolzano, en Italie, afin de mieux gérer la circulation aux heures d'arrivée et de départ des élèves (8 80 Cities, 2019). Depuis, le nombre de rues scolaires a considérablement augmenté dans le monde, avec plus de 1 000 projets en Europe, en Amérique du Nord et en Océanie (Child Health Initiative et FiA Foundation, 2022).

Même si leurs caractéristiques varient d'un pays à l'autre, les rues scolaires sont généralement définies comme des zones sans voitures à l'extérieur des écoles, dont l'accès est interdit (ou fortement limité) pour les véhicules pendant une période déterminée au début et à la fin de la journée scolaire. L'objectif est de créer un environnement plus sûr et plus sain qui favorise le transport actif des élèves. Les rues scolaires prévoient souvent des exceptions pour les véhicules d'urgence, les prestataires de services et les résidents qui ont besoin d'accéder à la rue. Certaines rues scolaires sont en permanence interdites aux voitures (Sustrans, 2022)(Child Health Initiative et FiA Foundation, 2022).

Lors de leur analyse des projets de rues scolaires, la Child Health Initiative et la FiA Foundation ont cerné des caractéristiques communes aux rues scolaires du monde entier :

- Des restrictions limitant l'accès des véhicules motorisés aux abords des écoles lors de l'arrivée et du départ des élèves.
- Les restrictions s'appliquent pendant environ 15 à 90 minutes, habituellement au début et à la fin de la journée scolaire (et dans certains cas, à l'heure du dîner).
- Seules les personnes recourant au transport actif peuvent accéder aux rues scolaires, ainsi que les véhicules exemptés, comme les véhicules d'urgence.
- La fermeture de la rue est assurée par des panneaux et un obstacle physique, des caméras automatisées ou un aménagement indiquant clairement que la rue est fermée aux véhicules motorisés.
- Chaque projet reflète les besoins de l'école et de la communauté locale.
- Certaines rues scolaires sont fermées en permanence ou sont seulement partiellement fermées.

Le déploiement des rues scolaires s'est accéléré en Europe et au Royaume-Uni à partir de 2012, alors que des villes comme Milan, Gand, Glasgow et Édimbourg en ont aménagé. En 2016, des villes britanniques comme Londres et Camden ont déployé des rues scolaires. Depuis 2016, des projets ont été réalisés au Danemark, en Autriche, aux Pays-Bas, en France, en Irlande, en Tchéquie et au Pays de Galles. En 2019, plusieurs villes canadiennes ont déployé des projets pilotes de rues scolaires (voir le Tableau 1). En 2020, New York, Seattle, Portland et Los Angeles ont lancé des projets. En 2021, l'Australie a mené son premier projet pilote de rues scolaires. La Child Health Initiative estime que plus de 1 000 projets du genre ont été réalisés à ce jour dans le monde.

## LES RUES SCOLAIRES: UNE RÉPONSE À DE NOMBREUX PROBLÈMES

Les rues scolaires sont apparues comme une réponse à la baisse du transport scolaire actif et aux problèmes causés par l'utilisation croissante des voitures pour conduire les enfants à l'école et les ramener chez eux ces dernières décennies. Une étude portant sur les élèves de Toronto a montré que le transport actif vers l'école pour les jeunes de 11 à 13 ans a diminué de 42,5 % à 53,0 % entre 1986 et 2006 (Buliung, Mitra et Faulkner, 2009). Cette transition du transport actif vers la voiture a accru la congestion des rues adjacentes aux écoles, entraînant une hausse de la pollution de l'air dans les zones où débarquent les élèves, ce qui affecte aussi la qualité de l'air dans les écoles (Requia, Adams, Arain et Ferguson, 2017). Par ailleurs, la hausse de la circulation automobile aux abords des écoles accentue les risques de sécurité, réels ou perçus, pour les enfants qui se rendent à l'école à pied ou à vélo (Smith, Gosselin, Collins et Frohlich, 2022). Une étude sur les accidents de la route impliquant des enfants piétons à Montréal a révélé que 25 % de ces accidents se produisaient à moins de 263 m des écoles et que l'accident moyen de ce type se produisait à moins de 500 m de l'école la plus proche (Cloutier et Thouez, 2007).

Le transport automobile des enfants pose aussi des problèmes qui vont bien au-delà des effets de la congestion sur la qualité de l'air et la sécurité près des écoles. Le déclin du transport actif peut avoir des effets durables sur la santé mentale et physique des jeunes, en plus d'accroître les émissions de CO<sub>2</sub> qui contribuent aux changements climatiques (Child Health Initiative et FiA Foundation, 2022) (Kristen, Werder et Lawson, 2008).

## LES AVANTAGES DES PROJETS DE RUES SCOLAIRES

Les projets de rues scolaires peuvent aider à résoudre les problèmes causés par la hausse de la circulation automobile dans les zones scolaires et offrir d'importants avantages sanitaires et environnementaux aux élèves et à l'ensemble de la collectivité. Nous examinerons ces avantages en détail dans la section du présent rapport consacrée aux rues scolaires au Canada. Cela dit, les études de suivi des projets de rues scolaires dans le monde et en Ontario font ressortir les avantages suivants:

1. Réduction de la circulation devant l'école, sans augmentation de la circulation dans les rues avoisinantes.
2. Les rues scolaires favorisent la marche, le vélo et le transport actif des élèves et de leurs parents ou tuteurs.
3. Hausse de la sensibilisation aux enjeux de sécurité routière.
4. Baisse de la pollution de l'air autour des écoles.
5. Les rues scolaires favorisent la mobilité autonome.
6. Elles favorisent les liens communautaires et sociaux.

(Child Health Initiative and FiA Foundation, 2022) (8 80 Cities, 2022)

Le transport actif est en déclin partout en Amérique du Nord. Il en résulte des problèmes de circulation, de distraction au volant et de sécurité en général. Il faut trouver des solutions à ces défis si nous voulons accroître le transport actif et atteindre les objectifs de durabilité d'Ottawa.



## LES AVANTAGES DES PROJETS DE RUES SCOLAIRES

Une rue scolaire est un lien direct avec une école qui rend le transport actif plus accessible et élargit le réseau disponible, améliorant ainsi le lien entre la maison et l'école. Le « dernier kilomètre » est souvent celui qui dissuade les gens d'opter pour le transport actif – ce tronçon peut déterminer le choix du mode de transport pour l'ensemble du trajet. Même si les rues de votre quartier sont tranquilles, si le devant de votre école est obstrué par un embouteillage de parents pressés, distraits et stationnés en double, vous percevrez cet environnement comme étant potentiellement dangereux, ce qui vous incitera à conduire vos enfants à l'école en voiture. Une zone scolaire dangereuse et congestionnée dissuade les familles d'opter pour la marche, le vélo ou la trottinette.

Certaines villes testent des politiques pour faire en sorte que les rues soient des espaces publics, afin d'accorder la priorité aux êtres humains plutôt qu'aux voitures. Cela implique de concevoir des rues sécuritaires et accueillantes pour tous les usagers, peu importe leur âge, leurs capacités, leurs revenus ou leur mode de transport. Les rues scolaires illustrent ce concept, en donnant le contrôle des rues aux communautés locales. Elles remettent en cause l'hégémonie des voitures, rendent nos rues plus accueillantes pour le transport actif et renforcent la communauté et les liens sociaux.



*Crédit Photo: Sustainable Calgary*

## 2. MÉTHODOLOGIE DE RECHERCHE

Pour évaluer s'il est faisable d'aménager des rues scolaires à Ottawa, nous avons recueilli un large éventail de données auprès de trois principales sources afin de nous appuyer sur un échantillon vaste et inclusif : (1) d'autres villes qui ont déployé des programmes de rues scolaires; (2) les règlements, politiques et objectifs de la Ville d'Ottawa; et (3) des entrevues avec des intervenants d'Ottawa.

1. Nous avons mené des recherches pour comprendre les modèles, approches, pratiques exemplaires et conclusions des **autres villes qui ont déployé des programmes de rues scolaires**. Nous avons examiné des rapports et des documents décrivant la réalisation des programmes de rues scolaires par d'autres administrations. Nous avons mené des entrevues avec quatre responsables de programmes de rues scolaires au pays (à Vancouver, Mississauga, Markham et Kingston). Les programmes déployés dans ces villes avaient des structures et des modèles de gestion variés.

2. Nous avons examiné les **règlements, les politiques et les objectifs de la Ville d'Ottawa** afin de cerner les domaines pertinents pour l'aménagement potentiel de rues scolaires.

3. Nous avons réalisé des **entrevues** avec des intervenants d'Ottawa de février à juin 2023 afin de recueillir des renseignements et des avis d'une grande variété d'organismes sur le déploiement éventuel d'un programme de rues scolaires à Ottawa. Chaque entrevue a duré environ une heure et les questions portaient sur la logistique, les politiques et règlements à prendre en considération, la participation communautaire et les bénévoles. Nous avons interrogé des représentants de divers organismes, et certaines entrevues comprenaient plusieurs représentants d'un même organisme ou d'un même groupe. Les organismes interrogés étaient répartis entre les cinq catégories ci-dessous.

### a. Divers services de la Ville d'Ottawa

- Modération de la circulation dans les quartiers
- Planification du transport actif
- Sécurité routière
- Enquêtes et sondages sur la circulation
- Application des règlements municipaux
- Services routiers
- Services ambulanciers
- Services d'incendie
- Santé publique Ottawa
- Services de stationnement

### b. Conseillers municipaux de la Ville d'Ottawa

- Conseillère Cathy Curry
- Conseiller Glen Gower
- Conseiller Jeff Leiper
- Conseiller Shawn Menard

### c. Conseils scolaires et communauté scolaire

- Conseil des écoles publiques de l'Est de l'Ontario
- Ottawa Carleton District School Board
- Ottawa Catholic School Board
- Représentants et direction de la Devonshire Community Public School
- Représentants et direction de l'École élémentaire publique Trille des Bois

\* Nous avons envoyé plusieurs demandes pour coordonner une entrevue avec un représentant du Conseil des écoles catholiques du Centre-Est, sans jamais recevoir de réponse.

d. Intervenants locaux

- Ottawa Safety Council
- Ottawa Student Transportation Authority

e. Organismes militants

- Bike Ottawa
- Association canadienne des automobilistes (CAA)
- School Streets Ottawa
- Hans Moor (militant cycliste)

Nous avons invité ces organismes et particuliers à participer à des entrevues en fonction de l'incidence qu'une rue scolaire aurait sur leurs activités, de leur connaissance des initiatives de transport actif à Ottawa ou de leur participation à ces initiatives.

La liste des questions posées lors de chaque entrevue et un résumé détaillé des réponses se trouve à l'Annexe 1.

### 3. CONCEPTION ET AMÉNAGEMENT DE RUES SCOLAIRES AU CANADA

Cette section présente un examen détaillé des projets de rues scolaires au Canada. L'examen porte sur sept thèmes identifiés dans les publications pertinentes : (1) modèle de fermeture des rues; (2) structure de gestion des projets; (3) légitimité et soutien communautaire; (4) bénévoles; (5) permis et assurance; (6) mobilisation de la communauté; et (7) suivi et évaluation.

Plusieurs projets de rues scolaires ont été réalisés au Canada, avec différentes portées et échelles. Le Tableau 1 ci-dessous présente certains des projets de rues scolaires qui ont été réalisés au pays et qui ont servi de base au contenu de la section 3 du présent rapport.



Crédit Photo: 8 80 Cities

**Tableau 1 : certains des projets de rues scolaires qui ont été réalisés au Canada**

Lieu	Direction	Portée et échéancier du projet	Caractéristiques notables
Toronto	8 80 Cities	2019 – Tests de quatre jours à trois écoles	<a href="#">Rapport sommaire</a>
Winnipeg	Green Action Centre	2020 – Test de 60 jours à une école	<a href="#">Aperçu du projet</a>
Victoria	Ville de Victoria	2021 – Test de plusieurs jours à deux écoles	<a href="#">Guide</a>
Vancouver	Ville de Vancouver	2021 – Programme d'un mois à trois écoles 2022 – Programme d'un mois à quatre écoles; programme d'un an à une école 2023 – Programme d'un mois à six écoles; programme d'un an à une école (poursuite du programme d'un an de 2022)	À toutes les écoles choisies, il y avait des ruelles ou une autre voie d'accès aux maisons situées sur la rue fermée. Le programme a duré deux années scolaires complètes à une école.  <a href="#">Rapport 2021-2022</a> <a href="#">Rapport 2022-2023</a>
Montreal	Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM)	2021 – Test d'un jour par semaine à deux écoles	<a href="#">Revue des exemples inspirants de rues ludiques et de rues-écoles</a>
Kingston	Kingston Coalition for Active Transportation (ONG dirigée par des bénévoles)	2021 – Pendant toute l'année scolaire à une école 2022 – Pendant toute l'année scolaire à deux écoles (poursuite du programme de 2021 à une école)	Le programme a duré deux années scolaires complètes à une école.  <a href="#">Guide des rues scolaires</a>  <a href="#">Rapport sommaire des projets pilotes de rues scolaires en Ontario</a>
Markham	Conseil scolaire, Ville de Markham, OSBL	2022 – Test une fois par semaine en mai à une école	<a href="#">Rapport final</a>  <a href="#">Rapport sommaire des projets pilotes de rues scolaires en Ontario</a>
Mississauga	Ville de Mississauga, conseil scolaire, bénévoles	2022 – Test de trois semaines en mai et juin à deux écoles	<a href="#">Rapport sommaire des projets pilotes de rues scolaires en Ontario</a>
Hamilton	Ville de Hamilton	2022 – Test une fois par semaine en juin à une école	<a href="#">Rapport sommaire des projets pilotes de rues scolaires en Ontario</a>

### 3.1 CONCEPTION ET CARACTÉRISTIQUES DES FERMETURES DE RUES

Les projets de rues scolaires déployés au Canada présentent tous des caractéristiques similaires en ce qui concerne la logistique et les mécanismes de fermeture des rues.

#### Utilisation de barrières temporaires

- Pour restreindre l'accès des véhicules aux rues, la plupart des projets ont utilisé des barrières temporaires en plastique ou en bois, souvent en combinaison avec des cônes et des panneaux temporaires. Dans certains cas, les municipalités ont fourni les barrières aux programmes.
- En général, des bénévoles étaient chargés de superviser les barrières pendant la fermeture des rues, de les transporter et de les ranger après leur utilisation.
- Pour assurer la sécurité, plusieurs projets ont posté des véhicules aux barrières (dans certains cas un véhicule de police).
- Les barrières et les panneaux étaient parfois décorés ou peints avec des couleurs vives pour contribuer à l'atmosphère festive et invitante des projets.

#### Fermeture d'un petit tronçon de rue directement devant l'école

- Tous les projets au Canada ont fermé un tronçon de rue relativement court, généralement directement devant l'école, d'une longueur allant de 70 à 450 mètres. À Kingston, un tronçon de 450 m a d'abord été fermé, avant d'être réduit à 200 m après les commentaires de la population.

#### Durée de la fermeture de la rue et du programme

- La plupart des rues scolaires ont été fermées de 30 à 60 minutes à l'arrivée des élèves le matin et à leur départ l'après-midi.
- Pour certains programmes, les rues n'étaient fermées qu'une fois par jour, soit le matin ou en après-midi, selon les commentaires de la communauté et la disponibilité des bénévoles.
- Les projets n'ont pas tous eu la même durée. À Kingston, le projet s'est déroulé tous les jours pendant toute l'année scolaire 2021-2022 et 2022-2023, pendant 25 minutes à l'arrivée des élèves le matin et 25 minutes à leur départ l'après-midi. À Vancouver, un projet s'est aussi déroulé tous les jours pendant toute l'année scolaire 2021-2022 et 2022-2023. D'autres projets n'ont eu lieu qu'un jour par semaine pendant une période plus courte au printemps (3 ou 4 semaines).



Crédit Photo: Dr. Patricia Collins via [Twitter](#)

## Véhicules exemptés

- En fonction des caractéristiques du quartier et de l'école, presque tous les projets de rues scolaires ont permis à certains véhicules exemptés de circuler dans la rue. En général, ces exemptions concernaient les véhicules suivants :
  - Véhicules des résidents de la portion fermée de la rue scolaire
  - Véhicules d'urgence
  - Autobus scolaires
  - Autobus ou fourgonnette pour les élèves ayant des besoins particuliers
  - Véhicules des personnes qui accompagnent les élèves à mobilité réduite
- En général, les personnes suivantes n'avaient PAS d'exemption:
  - Les parents
  - Les chauffeurs-livreurs
  - Les gens de métier
  - Les visiteurs
- Certaines rues scolaires prévoyaient des exemptions pour le personnel de l'école, d'autres non.
- En général, les conducteurs des véhicules exemptés reçoivent un laissez-passer qu'ils peuvent présenter aux bénévoles à la barrière temporaire. Un bénévole accompagne alors les véhicules exemptés dans la rue scolaire à vitesse de marche pour assurer la sécurité.

### Autres mécanismes de fermeture des rues – Automatisation du processus

Dans l'arrondissement londonien de Hackney, des rues scolaires ont été aménagées avec succès depuis 2017. Le modèle de Hackney présente des différences importantes par rapport aux modèles déployés au Canada. Les bénévoles n'accompagnent pas les véhicules à vitesse de marche, l'usage des barrières varie et les rues scolaires ne sont généralement pas utilisées comme espaces de jeu, sauf le premier jour de leur lancement. Au lieu de recourir à des bénévoles pour fermer les rues, on utilise des caméras automatisées pour donner des amendes aux voitures qui roulent dans les rues scolaires pendant leurs heures de fermeture. Ces projets recourent parfois à des bornes rétractables et à des barricades avec des bénévoles, mais souvent la seule indication que la rue est fermée à la circulation est un panneau de signalisation. À Hackney, les véhicules exemptés peuvent rouler sur les rues scolaires, mais contrairement aux programmes canadiens, le modèle ne recourt presque pas à des bénévoles. Selon les données du programme de Hackney, les caméras automatisées coûtent 20 000 £ chacune.



Crédit Photo: Hackney Council

## Autres mécanismes de fermeture des rues – Fermeture à long terme

En 2022 et 2023, Sustainable Calgary a transformé une partie de la 10e rue de Calgary, devant l'école Connaught, en un espace public qualifié de « rue ouverte ». Ce projet a été lancé par des élèves de l'école Connaught qui voulaient rendre les déplacements à pied et à vélo plus sécuritaires et plus agréables pour tout le monde, et Sustainable Calgary a concrétisé leur vision. La rue a été fermée à tous les véhicules motorisés pendant quatre mois en 2022, puis à nouveau en 2023. Des barrières en béton ont été installées sur la 10e rue devant l'école Connaught pour interdire l'accès aux véhicules motorisés en tout temps de juin à octobre 2022, puis de nouveau en juillet 2023, avec l'option de prolonger la fermeture jusqu'à l'hiver. Pendant sa fermeture, la rue est ouverte comme espace public que la communauté peut utiliser pour jouer et socialiser. Sustainable Calgary prévoit utiliser les commentaires de la communauté recueillis après la fermeture de 2023 pour planifier une fermeture plus permanente. Cette fermeture à long terme/semi-permanente offrira aux élèves un niveau très élevé de sécurité et d'accessibilité.



Crédit Photo: Sustainable Calgary

## Animation de rue ou « rues ludiques »

Au Canada, certains projets de rues scolaires ont prévu l'animation des rues fermées, afin de permettre aux élèves d'utiliser la rue pour jouer et se divertir. Les rues ludiques peuvent transformer les rues scolaires en espaces publics où les familles et les membres de la communauté peuvent jouer et tisser des liens.

Sur les quatre projets pilotes menés en Ontario, les deux projets de rues scolaires de Mississauga et celui de Hamilton ont intégré des programmes de rues ludiques. Le projet de Markham n'a pas inclus d'animation à cause des préoccupations de la municipalité en matière de sécurité. À Kingston, il n'y a pas eu d'animation de rue afin de ne pas trop complexifier le projet, mais des activités sociales non organisées et imprévues ont eu lieu alors que les membres de la communauté ont profité des possibilités d'interaction. Les projets de Vancouver ont inclus une programmation pour rendre les rues ludiques. Les détails de la programmation offerte par certains projets canadiens de rues scolaires se trouvent ci-dessous.

- À Hamilton, une activité de lecture s'est déroulée en dehors de la rue, pour permettre aux enfants de lire une histoire en marchant vers l'école.
- À Mississauga, des activités ont été organisées par des membres de la communauté, notamment des élèves de huitième année à une école, et des enseignants, du personnel de soutien et des élèves du secondaire à l'autre école. Par ailleurs, le personnel municipal et d'autres organismes qui travaillent en partenariat avec la Ville se sont coordonnés pour proposer des activités éducatives et des cadeaux. La programmation incluait des rodéos à vélo, des informations sur la sécurité à vélo et l'environnement, des activités artistiques et ludiques, et des séances de pleine conscience. Lors du lancement du projet pilote sur les rues scolaires en Ontario en novembre 2022, la Ville de Mississauga a souligné que les communautés acceptaient mieux la fermeture des rues scolaires lorsque celles-ci offraient des activités ludiques au lieu d'être simplement fermées à la circulation automobile.
- La Ville de Vancouver s'est associée à la Society for Children and Youth of BC (SCY) pour proposer des activités ludiques dans les rues scolaires à certains moments.



Crédit Photo: Green Communities Canada



### 3.2 STRUCTURE DE GESTION DES PROJETS

Au Canada, de nombreux intervenants soutiennent les projets de rues scolaires, mais les programmes sont généralement dirigés par le personnel municipal, un organisme sans but lucratif ou une formule hybride où un organisme sans but lucratif est officiellement appuyé par le personnel municipal. Dans un cas, le conseil scolaire a dirigé le projet en partenariat avec la municipalité.

Le Tableau 2, résume les principales structures de gestion des projets de rues scolaires au Canada.

**Tableau 2 – Structure de gestion des projets**

Responsable du projet	Villes	Avantages
Municipalité	Vancouver, Victoria, Hamilton et Mississauga	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La responsabilité civile est assumée par la municipalité.</li> <li>• Le personnel municipal peut contribuer lorsqu'il n'y a pas assez de bénévoles.</li> <li>• Dans certains cas, comme à Mississauga, le personnel municipal peut assurer la coordination des bénévoles.</li> <li>• À Vancouver, le programme a fait ses preuves pendant deux années scolaires complètes.</li> </ul>
Conseil scolaire	Markham	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programme bien intégré au sein du conseil scolaire.</li> <li>• Le personnel du conseil scolaire peut contribuer lorsqu'il n'y a pas assez de bénévoles.</li> </ul>
OSBL/ONG	Montréal, Kingston et Winnipeg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La responsabilité civile peut être assumée par un organisme sans but lucratif (OSBL) ou une ONG si le conseil scolaire ou la Ville ne peuvent pas ou ne souhaitent pas l'assumer.</li> <li>• À Kingston, le programme a fait ses preuves pendant deux années scolaires complètes.</li> </ul>

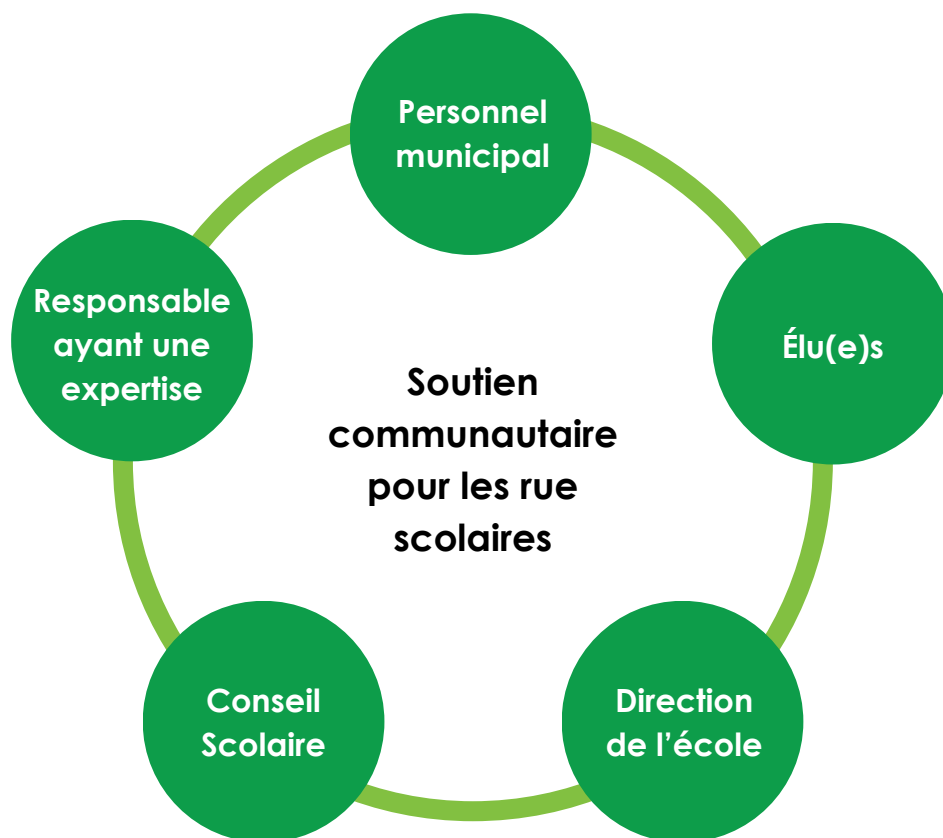
Les opinions divergent quant à l'organisation la plus apte à diriger un projet de rues scolaires. Pour son rapport de maîtrise en planification urbaine et régionale à l'Université Queen's, un chercheur (Koenig, 2023) a interrogé 11 intervenants qui avaient déployé ou souhaitent déployer des projets de rues scolaires en Ontario. Lorsqu'on leur a demandé quelle organisation devrait diriger les projets, les répondants ont souligné les forces et les faiblesses de chacune des organisations ci-dessus, et il n'y a pas eu de consensus sur l'organisation la plus apte à le faire.

De nombreux intervenants appuient les projets de rues scolaires et y contribuent, mais en raison du nombre d'intervenants en cause, il faut clairement nommer un responsable pour coordonner, exécuter et étendre les projets de rues scolaires à l'échelle d'une municipalité (Koenig, 2023). Au Canada, les programmes de rues scolaires dirigés par une municipalité, un OSBL ou une ONG sont ceux qui ont eu la plus grande longévité, puisque chaque modèle a réussi à exécuter des programmes pendant deux années scolaires complètes.

### 3.3 LÉGITIMITÉ DES PROJETS ET SOUTIEN DE LA COMMUNAUTÉ

Peu importe l'organisation qui dirige un projet de rues scolaires, pour qu'il réussisse, il faut que certaines institutions clés soutiennent le projet. Lorsque le personnel municipal, les élus et l'école manifestent leur soutien aux projets, les membres de la communauté perçoivent les projets comme étant légitimes, ce qui renforce leur soutien. La collectivité considère le projet comme légitime lorsque ses responsables font preuve d'expertise et comprennent bien la communauté, et que les institutions clés soutiennent le projet (Smith, Gosselin, Collins et Frohlich, 2022).

En septembre 2021, un projet de rues scolaires n'a pas pu être lancé à Montréal puisque la direction de l'école et la municipalité n'appuyaient pas ouvertement le projet. La municipalité n'a pas exprimé ouvertement sa participation au projet lorsqu'elle interagissait avec le public ou d'autres intervenants, ce qui a pu contribuer à miner la légitimité du projet auprès de la communauté (Smith, Gosselin, Collins et Frohlich, 2022).



Tous les projets de rues scolaires réussis ont l'appui de la communauté. Le personnel municipal, les élu(e)s, la direction de l'école, le conseil scolaire et un responsable ayant une expertise (ONG, conseil scolaire ou municipalité) ont l'influence pour susciter le soutien de la communauté.

### 3.4 BÉNÉVOLES

Au Canada, les programmes de rues scolaires recourent à des bénévoles qui se postent aux barrières pour s'assurer que les véhicules ne circulent pas dans la rue et pour accompagner les véhicules exemptés. Les bénévoles ont joué un rôle clé dans l'administration de certains programmes.

Le nombre de bénévoles nécessaires varie selon la configuration des rues, la durée du programme et la fréquence des fermetures (p. ex., à Vancouver et Kingston, les projets se sont déroulés tous les jours pendant toute l'année, alors qu'ailleurs, la durée des projets était plus courte). Pour certains programmes, deux bénévoles étaient postés à chaque barrière afin que l'un d'eux puisse accompagner les véhicules exemptés, pendant que l'autre restait à la barrière. À Vancouver, un seul bénévole était posté à chaque barrière, l'accompagnement n'étant pas nécessaire puisque les résidents pouvaient accéder à leurs maisons par des ruelles (l'un des critères de sélection des écoles à Vancouver est que tous les résidents de la rue aient un autre accès à leur maison). Pour d'autres programmes, il n'y avait qu'un seul bénévole à chaque barrière, mais d'autres bénévoles se trouvaient sur la rue scolaire pour accompagner les véhicules. Pour un programme, trois bénévoles se trouvaient à chaque barrière, à cause des problèmes de circulation à une intersection en T. Les bénévoles doivent s'attendre à marcher beaucoup lorsqu'ils accompagnent les véhicules.

Il est nécessaire d'établir une liste de bénévoles et un horaire pour bien coordonner les bénévoles. Dans certains cas, ce travail est pris en charge par du personnel rémunéré, alors que pour d'autres programmes, la coordination est assurée par un bénévole qui reçoit parfois une petite allocation.

#### Histoires inspirantes de bénévolat: Kingston et Vancouver

Le programme de rues scolaires de Kingston s'est déroulé avec succès à l'école Winston Churchill tous les jours pendant deux ans (2021-2022 et 2022-2023). Le programme a été entièrement géré par un groupe de bénévoles composé de parents, d'étudiants de l'Université Queen's, d'élèves du secondaire (de plus de 16 ans) et de voisins. Un étudiant de Queen's a été payé pour coordonner la liste et l'horaire des bénévoles à l'aide d'une feuille de calcul Google. Le programme a eu recours à environ 45 bénévoles qui donnaient de leur temps une ou deux fois par semaine. Un programme de rues scolaires a aussi été déployé pendant un an (2022-2023) à l'école Central Public de Kingston à l'aide de bénévoles.

À Vancouver, un programme s'est déroulé chaque jour à l'école primaire Lord Roberts pendant deux ans (2021-2022 et 2022-2023). La communauté scolaire était responsable de recruter des bénévoles et de les coordonner. Moins de bénévoles ont été nécessaires à Vancouver qu'à Kingston, les résidents n'ayant pas besoin d'être accompagnés jusqu'à leur domicile, puisque ceux-ci étaient accessibles par des ruelles.

Les programmes de Kingston et de Vancouver sont de belles réussites, mais d'autres programmes ont parfois manqué de bénévoles et ont dû faire appel au personnel municipal et scolaire.

## Bénévoles: les défis de Kingston et Vancouver

Kingston et Vancouver ont réussi à déployer des programmes de rues scolaires chaque jour pendant deux ans, mais les deux administrations ont souligné que le recours à des bénévoles pour fermer les rues scolaires posait des défis à long terme. En plus des défis temporels et logistiques liés à la coordination d'un grand nombre de bénévoles, le programme de Kingston a souligné les difficultés liées à l'obtention des vérifications des antécédents judiciaires de tous les bénévoles.

À Vancouver, le personnel municipal qui a déployé le programme de rues scolaires a expliqué que le temps nécessaire pour coordonner les bénévoles du programme rendait ce modèle difficile à conserver à long terme. Les responsables du programme évaluent la possibilité d'embaucher du personnel rémunéré pour fermer les rues et ils explorent les modifications à apporter aux infrastructures pour réduire la dépendance aux bénévoles.

L'organisme sans but lucratif Kingston Coalition for Active Transportation (KCAT), qui a dirigé le programme de rues scolaires à Kingston en 2021-2023, s'est retiré de ce rôle à l'été 2023. KCAT est un organisme entièrement dirigé par des bénévoles. Il faut beaucoup de temps pour offrir un programme de rues scolaires pendant toute une année. Lors de son entrevue avec EnviroCentre, le président de la KCAT, Roger Healey, a déclaré que « ce n'est pas durable de gérer un programme de rues scolaires avec des bénévoles ».

### 3.5 PERMIS ET RESPONSABILITÉ

Pour fermer une rue, il faut généralement obtenir un permis en vertu d'un règlement municipal. Dans certaines villes, les programmes de rues scolaires ont pu recourir à des règlements existants, même s'ils ne correspondaient pas parfaitement aux activités prévues. Dans d'autres cas, le conseil municipal a adopté des règlements pour permettre la fermeture des rues scolaires. Pour obtenir un permis, les projets de rues scolaires doivent collaborer avec les services municipaux de transport en leur fournissant des plans pour la fermeture de rues et la gestion de la circulation.

La municipalité conserve la responsabilité civile de la rue scolaire lorsque c'est elle qui gère le projet et, dans certains cas, lorsque c'est un conseil scolaire qui gère le projet. L'organisme qui a géré la fermeture des rues à Kingston, KCAT, a dû souscrire une assurance-responsabilité. Ce ne sont pas tous les assureurs qui offrent ce type d'assurance, mais KCAT a réussi à trouver un assureur pour la fermeture.

À Mississauga, la municipalité et les conseils scolaires ont utilisé des protocoles d'entente pour définir les conditions et leur compréhension par les deux parties. Ces protocoles favorisent le bon déroulement des projets en créant des conditions prévisibles pour toutes les parties concernées.

## Permis et responsabilité: un examen détaillé du projet de Kingston (2021-2023)

Afin d'obtenir son premier permis pour fermer la rue, KCAT a soumis un rapport au conseil comprenant une demande de fermeture temporaire de la rue le 10 août 2021. Le conseil a voté à l'unanimité en faveur du règlement autorisant la fermeture des rues scolaires, qui a été adopté en vertu du règlement 2005-255.

**REMARQUE:** L'article 11 de la Loi sur les municipalités, L.O. 2001, chap. 25, permet aux municipalités d'adopter des règlements pour fermer temporairement à la circulation automobile, pour la période précisée dans le règlement, toute route ou partie de route relevant de la compétence du conseil municipal, à des fins sociales, récréatives, communautaires ou athlétiques, comme précisé dans le règlement.

KCAT a souscrit une assurance responsabilité civile au coût d'environ 5 000 \$ par année pour la fermeture des rues et a fermé une rue scolaire en 2021-2022.

Après le programme de 2021-2022, le groupe de travail sur la sécurité des piétons scolaires a présenté le rapport EITP-22-004, qui contient plusieurs recommandations au conseil municipal, notamment l'élargissement du programme de rues scolaires à une autre école au cours de l'année scolaire 2022-2023. En juillet 2022, le conseil municipal a adopté les recommandations présentées dans le rapport 22-188, en plus d'approuver à l'unanimité l'extension du programme de rues scolaires pour l'année à venir et d'accorder 50 000 \$ pour la réalisation de programmes de rues scolaires à Kingston. Cette approbation signifiait que les futures demandes de financement de projets de rues scolaires n'auraient pas besoin d'être approuvées par l'ensemble du conseil et pourraient être approuvées par le service municipal des transports.

Le 13 juin 2023, le directeur du service des transports a soumis le rapport EITP-23-007 au comité de l'environnement, de l'infrastructure et des transports. Ce rapport comprend un guide qui explique comment les communautés scolaires et les groupes communautaires peuvent tester des projets de rues scolaires et utiliser les 35 000 \$ restants du financement municipal initial de 50 000 \$. Une partie des fonds a été allouée pour soutenir une proposition de Green Communities Canada en vue d'obtenir du financement dans le cadre de l'initiative nationale pour des rues scolaires actives.

Le reste des fonds a été mis à la disposition de groupes communautaires, d'organismes bénévoles et de conseils de parents d'élèves pour couvrir divers coûts (matériel, formation du personnel et des bénévoles, et autres dépenses) pour les initiatives de rues scolaires déployées en 2023 et après. Il faut obtenir l'approbation de la municipalité en présentant une demande de fermeture temporaire de rue, une proposition et un plan de contrôle de la circulation.

Puisque KCAT s'est désisté du rôle d'obtenir l'assurance responsabilité et le permis de fermeture temporaire de rue, au moment de la rédaction du présent rapport, aucune organisation n'avait été trouvée pour assumer ce rôle à Kingston.

### 3.6 MOBILISATION COMMUNAUTAIRE

Les efforts de mobilisation communautaire des programmes de rues scolaires au Canada comprennent les objectifs suivants:

- Informer la communauté scolaire de la raison d'être et des avantages des rues scolaires.
- Aider les résidents à comprendre que la fermeture des rues est temporaire, pour la durée du projet pilote.
- Informer les résidents qu'on recueillera leurs avis sur le projet pilote pour comprendre ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas.
- Informer les résidents des impacts de la fermeture et de son fonctionnement.
- Faire du transport scolaire actif une priorité pour le conseil municipal.
- Susciter un soutien à long terme pour les rues scolaires.
- Démontrer que les rues scolaires sont une solution pratique aux problèmes de sécurité routière de la communauté.
- Présenter les avantages mesurables et les résultats positifs des rues scolaires.
- Recueillir les avis des résidents, des parents, des bénévoles et du personnel scolaire avant, pendant et après les projets pilotes.
- Susciter une discussion dans l'ensemble de la communauté sur les avantages d'avoir des rues sécuritaires et actives pour les enfants, leurs parents et les résidents.
- Susciter la participation de personnes ayant un éventail varié de perspectives et d'expériences.
- Mobiliser les jeunes et faire de la mobilisation une occasion de leadership pour les personnes de tous âges.

Le Tableau 3, à la page suivante, résume les différents publics qui ont été mobilisés pour les projets de rues scolaires et les méthodes de mobilisation



Crédit Photo: 8 80 Cities

**Tableau 3 – Méthodes de mobilisation des publics**

Publics cibles:	Méthodes de mobilisation
Direction des écoles, directeur / directrice et conseil scolaire, potentiellement les administrateurs et les conseillers scolaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Présentations aux directions d'école, au personnel enseignant et aux conseils scolaires</li> <li>• Réunions individuelles, courriels et réunions de planification en petits groupes</li> </ul>
Élèves des écoles primaires participantes, et élèves bénévoles des écoles secondaires locales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Participation à des réunions de planification en grands groupes (3 par communauté)</li> <li>• Réunions de planification en petits groupes</li> <li>• Projets réalisés pendant les heures de cours</li> </ul>
Communauté locale Voisins, grand public, organismes communautaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Envois postaux expliquant aux personnes résidant dans un rayon de deux pâtés de maisons comment fournir leurs avis</li> <li>• Signalisation piétonne dans les rues, banderoles, communiqués de presse et promotion en ligne</li> <li>• Réunions publiques, journées portes ouvertes et sondages</li> <li>• Dépliants communautaires</li> <li>• Message dans les infolettres</li> <li>• Réseaux sociaux</li> <li>• Panneaux numériques sur place</li> </ul>
Personnel municipal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réunions individuelles, courriels et réunions de planification en petits groupes</li> <li>• Annonces officielles, présentations lors de réunions</li> <li>• Articles dans les bulletins d'information municipaux internes</li> </ul>
Élu(e)s (conseil municipal, conseil de quartier et conseil scolaire)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Annonces officielles, présentations lors de réunions, articles dans les bulletins d'information municipaux internes</li> </ul>

Pour les projets pilotes au Canada, la mobilisation a généralement commencé environ un an avant le déploiement des projets, en commençant par la mobilisation des écoles, des municipalités et des conseils scolaires. Les communautés où les rues devaient être fermées ont ensuite été mobilisées environ trois mois avant la fermeture prévue.

### 3.7 SUIVI ET ÉVALUATION

Tous les projets de rues scolaires ont recueilli des données afin d'évaluer l'atteinte de leurs objectifs. Au Canada, les méthodes d'évaluation varient d'un projet à l'autre, selon les objectifs de chaque projet. Les responsables des projets pilotes ont généralement recueilli des données de base avant le déploiement et des données immédiatement après la réalisation des projets. Les responsables de certains projets pilotes ont aussi recueilli des données pendant le déroulement des projets.

Tous les projets de rues scolaires visent à accroître le transport actif. Les responsables ont généralement recouru à des sondages auprès des familles et à des sondages à main levée en classe pour déterminer les modes de déplacement. La collaboration des conseils scolaires est essentielle afin de recueillir les données nécessaires pour évaluer les projets de rues scolaires à l'aide de sondages à main levée, puisque les enseignants mènent ces sondages en classe. Puisque plusieurs des projets visaient aussi à réduire la congestion devant les écoles, les responsables ont dénombré les véhicules aux heures pertinentes. Des exemples de sondage et de formulaires de dénombrement des véhicules se trouvent aux pages 24 et 25 du [guide sur les rues scolaires](#) de la Ville de Victoria. Puisque certains projets visaient aussi à améliorer la qualité de l'air dans la zone scolaire, des mesures de particules ont été prises dans certaines écoles.

Certains projets ont mesuré l'appui communautaire aux rues scolaires en utilisant des sondages pour interroger les résidents sur leur appui aux fermetures de rues et leur perception de la sécurité. Le [rapport du projet de Markham](#) présente un résumé des sondages réalisés auprès de la collectivité avant et après la réalisation du projet.

Le Tableau 4 présente les données de suivi et d'évaluation recueillies dans le cadre de certains projets de rues scolaires au Canada. Les cellules surlignées en vert indiquent que le projet a eu un impact positif (hausse des déplacements actifs des élèves, baisse du nombre de véhicules, amélioration de la qualité de l'air dans la zone scolaire, perception positive par la collectivité), tandis que les cellules surlignées en orange indiquent que le projet a eu un impact négatif ou neutre.



Crédit Photo: Green Communities Canada



Tableau 4 – Résumé des données de suivi et d'évaluation recueillies dans le cadre de certains projets de rues scolaires au Canada

Ville et école	Taux de transport scolaire actif	Nombre de véhicules (AM)	Qualité de l'air (AM)	Sondages auprès de la collectivité
Hamilton: Strathcona Elementary School (8 80 Cities, 2022)	Avant : 65% Pendant : 72%	S.O.	S.O.	S.O.
Markham: John McCrae Public School (The Centre for Active Transportation, 2022)	Avant : 85% Après : 89%	Avant: 57 Pendant: 33 Après: 44	Pendant: Baisse de 42 % de la pollution atmosphérique dans la zone scolaire	62% <b>du personnel, des parents, des élèves et des résidents</b> ont aimé le concept de rues scolaires 38% <b>du personnel, des parents, des élèves et des résidents</b> avaient une opinion neutre, ambiguë ou défavorable par rapport aux rues scolaires
Mississauga: Hillside Public School (8 80 Cities, 2022) (City of Mississauga, 2023)	Avant : 49% Pendant : 69% Après : 56%	Avant: 558 Pendant: 369 Après: 445  *le nombre de piétons a doublé	Pendant: Baisse de 65 % de la pollution atmosphérique	Avant : 14% des <b>membres de la communauté</b> pensaient que les rues scolaires étaient une bonne idée Après : 54% des <b>membres de la communauté</b> pensaient que les rues scolaires étaient une bonne idée 100% des <b>élèves</b> ont indiqué qu'ils aimeraient revoir le concept de rues scolaires dans leur communauté
Kingston: Winston Churchill Public School (8 80 Cities, 2022)	Hausse de 11% du transport actif comparativement à avant le projet	S.O.	S.O.	<b>Remarque:</b> À cause de la fermeture de l'école pendant la pandémie, il n'a pas été possible de recueillir des données avant le projet. Après: 76 % des <b>parents</b> ont dit être favorables à ce que le projet de rues scolaires se poursuive  Après : 48 % des <b>résidents</b> ont indiqué que leur expérience par rapport aux rues scolaires avait été désagréable*
Vancouver : 7 différentes écoles (City of Vancouver, 2023)	23 % des familles d'élèves du primaire ont marché davantage 21 % des familles d'élèves du primaire ont pris davantage le vélo 500 familles ont pour la première été à l'école à pied, à vélo ou en trottinette	S.O.	S.O.	74 % des <b>parents</b> souhaitent que le concept de rues scolaires se poursuive

**\*REMARQUE:** Lors des cinq premières semaines de la fermeture, une portion beaucoup plus importante de la rue a été fermée (520 m), ce qui a affecté 36 ménages. Après avoir reçu des commentaires des résidents, les responsables ont réduit à 200 m la portion fermée, ce qui n'a affecté que 9 ménages. Une fois la zone de fermeture réduite, les réactions négatives ont été minimales.

Les données recueillies lors de tous les projets ont montré une **hausse du transport scolaire actif** pendant le déploiement des rues scolaires par rapport aux données de référence. Les écoles qui ont recueilli des données deux semaines après la fin de leurs projets ont aussi vu une hausse du transport actif, mais dans une moindre mesure que pendant les projets. Tous les projets ayant dénombré les véhicules ont observé une baisse du nombre de véhicules pendant et après les projets, notamment dans les rues avoisinantes, ce qui indique que la circulation n'a pas été déplacée et qu'il y a eu une **baisse globale du nombre de véhicules motorisés**. Les projets qui ont recueilli des données sur la pollution de l'air ont observé que **celle-ci avait baissé dans les zones scolaires**.

Les données recueillies lors des projets pilotes en Ontario indiquent que les **rues scolaires favorisent les liens communautaires et sociaux** (8 80 Cities, 2022). Des sondages communautaires ont souvent été utilisés pour mesurer l'évolution des opinions des membres de la collectivité au sujet des rues scolaires.

Au départ, seulement 14 % des membres de la collectivité étaient favorables aux rues scolaires à l'école publique Hillside de Mississauga. À la suite du projet, l'appui avait bondi de 40 %, alors que 54 % des membres de la collectivité étaient désormais favorables au programme. « Le déroulement du projet a permis d'accroître son acceptation par la communauté locale, ce qui montre que le fait de voir le concept dans la vie réelle a aidé à obtenir l'adhésion des résidents » (City of Mississauga, 2023). Malgré tout, 38 % des personnes interrogées estimaient que les rues scolaires n'étaient pas une bonne idée. Les impacts négatifs les plus souvent cités étaient le désagrément pour les parents et le déplacement de la congestion ailleurs.

Les questions et les répondants des sondages communautaires ont varié d'un projet à l'autre, et **les opinions du public ont varié selon les personnes interrogées** et le type de programme mis en œuvre. À Kingston, 48 % des résidents sondés ont affirmé que l'expérience avait été désagréable, mais 76 % des parents sondés ont dit être favorables à ce que le projet se poursuive. Puisque **les résidents ont été particulièrement incommodés** par l'obligation d'être escortés dans la zone de la rue scolaire, il est crucial de réduire autant que possible les perturbations pour les résidents.

Lors du lancement du projet pilote sur les rues scolaires en Ontario en novembre 2022, la Ville de Mississauga a souligné que les communautés acceptaient mieux la fermeture des rues scolaires lorsque celles-ci offraient des activités ludiques au lieu d'être simplement fermées à la circulation automobile. L'animation ludique peut être une façon d'accroître l'appui des résidents aux projets de rues scolaires.



*Crédit Photo: Green Communities Canada*

## 4. APERÇU DU CONTEXTE À OTTAWA

Selon la définition du présent rapport, aucun projet de rues scolaires n'a été déployé à Ottawa jusqu'à maintenant. Les rues devant certaines écoles ont été temporairement fermées avec succès, comme à l'école élémentaire publique Trille des Bois à la fin de l'année scolaire 2022-2023.

Même si ces fermetures temporaires sont positives, elles n'incluent pas tous les éléments nécessaires, comme la collecte de données et le suivi, pour être reconnues comme des projets de rues scolaires. À l'échelle régionale, un projet de rues scolaires a été réalisé à Gatineau au printemps 2023.

Dans le cadre du présent rapport, une rue scolaire représente a) un projet pilote de plusieurs jours avec collecte de données et suivi, et/ou b) une solution à long terme pour résoudre les problèmes de circulation et accroître le transport scolaire actif.

### Programmes, organisations et réseaux favorisant le transport scolaire actif à Ottawa

Plusieurs programmes, organisations et réseaux encouragent le transport scolaire actif à Ottawa.

#### Programmes

- **Programme de transport scolaire actif (PTSA)** : De 2011 à 2023, le PTSA a encouragé le transport actif dans les écoles d'Ottawa. Le PTSA comprend la planification du transport scolaire, un modèle appliqué dans 48 écoles d'Ottawa, qui se base sur des données pour favoriser des activités qui encouragent le transport actif et réduisent la congestion près des écoles. La planification et la réalisation de ce programme sont le fruit d'une collaboration entre plusieurs partenaires, comme Green Communities Canada, la Ville d'Ottawa, l'Ottawa Student Transportation Authority, Santé publique Ottawa et EnviroCentre.
- Le **programme pédibus** a été déployé à Ottawa de 2014 à 2023 dans le cadre d'un partenariat entre l'Ottawa Student Transportation Authority et l'Ottawa Safety Council, avec le soutien de diverses organisations.
- Le **programme de brigadiers scolaires** adultes est un partenariat entre la Ville d'Ottawa et l'Ottawa Safety Council pour garantir que les élèves peuvent marcher ou rouler vers l'école en toute sécurité.

#### Organisations

- La **Ville d'Ottawa** propose gratuitement des ateliers aux écoles et aux groupes communautaires, afin d'informer les élèves sur le port du casque, l'entretien d'un vélo, la conduite, la signalisation, les vitesses, le freinage et la sécurité à vélo. Par ailleurs, la Ville d'Ottawa finance le PTSA, et Santé publique Ottawa encourage le transport actif dans les écoles.
- L'**Ottawa Safety Council** encourage le transport actif et sécuritaire via des ateliers sur la sécurité à pied et à vélo, parmi d'autres initiatives conçues pour promouvoir la sécurité routière et accroître le transport actif.
- L'**Ottawa Student Transportation Authority** encourage le transport actif grâce à divers outils, comme des cartes « Walk-a-Block », des itinéraires de marche, des cartes pour inciter les élèves à marcher ensemble, parmi d'autres outils disponibles [ici](#). L'Ottawa Student Transportation Authority a été le principal bailleur de fonds du PTSA jusqu'en août 2023.

#### Réseaux

- Le **Réseau du transport scolaire actif d'Ottawa (OSAT)** se réunit trois fois par année et rassemble des employés de la Ville d'Ottawa, des prestataires de services et des éducateurs afin d'appuyer les programmes et les politiques qui favoriseront durablement le transport scolaire actif chez les élèves du primaire d'Ottawa. Ses membres comprennent les quatre conseils scolaires publics d'Ottawa, différents services de la Ville d'Ottawa (Planification des transports, Règlements, Circulation, Amélioration de la sécurité routière, Loisirs, culture et installations, Service de police d'Ottawa, Santé publique Ottawa), l'Association canadienne des automobilistes (CAA), le Consortium de transport scolaire d'Ottawa, l'Ottawa Student Transportation Authority, EnviroCentre et l'Ottawa Safety Council.
- **School Streets Ottawa** est une coalition de bénévoles et d'organismes qui militent pour que les élèves puissent se rendre à l'école de façon saine et sécuritaire.

## Politiques et objectifs municipaux qui correspondent aux rues scolaires

Ottawa a adopté plusieurs politiques qui fixent des objectifs pour réduire les émissions de GES et accroître le transport actif chez ses résidents. Comme il est prouvé que les rues scolaires favorisent le transport actif et réduisent le recours à la voiture, elles peuvent contribuer à l'atteinte des objectifs établis dans ces politiques.

### Il a été démontré que les rues scolaires accroissent le transport actif et réduisent le trafic automobile et les émissions de GES

Dans l'arrondissement londonien de Hackney, des rues scolaires ont été aménagées avec succès depuis 2017. Voici ce qu'indiquent les données du [projet de Hackney](#):

- Diminution de 68 % du trafic automobile aux abords de l'école
- Hausse de 51 % du nombre d'enfants se rendant à l'école à vélo
- Hausse de 30 % du nombre d'enfants se rendant à l'école à pied
- Diminution de 74 % des émissions d'oxydes d'azote (PM10 et de PM2,5\*) provenant des véhicules

\*Les PM10 et PM2,5 sont des particules en suspension dans l'air. Selon le [California Air Resources Board](#), l'exposition aux particules PM10 et PM2 est particulièrement néfaste pour la santé des enfants. « Une exposition à court terme (jusqu'à 24 heures) aux particules PM2,5 a été associée à une mortalité prématurée, une hausse des hospitalisations pour des causes cardiaques ou pulmonaires, des bronchites aiguës et chroniques, des crises d'asthme, des visites aux urgences, des symptômes respiratoires et des jours d'activité restreinte. [...] Une exposition à court terme aux PM10 a été associée principalement à une aggravation des maladies respiratoires, comme l'asthme et la broncho-pneumopathie chronique obstructive (BPCO), entraînant des hospitalisations et des visites aux urgences » ([California Air Resources Board](#)).

Voici des politiques de la Ville d'Ottawa visant la réduction des émissions de GES et la hausse du transport actif, auxquelles les projets de rues scolaires pourraient contribuer.

1. La [Partie 1 du Plan directeur des transports \(PDT\)](#) indique que « pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de GES d'Ottawa, il faudra convertir une grande part des déplacements quotidiens des résidents de la voiture privée vers des modes de transport plus durables. » Le PDT souligne que les déplacements en voiture devront être ramenés à 58 % du total quotidien d'ici à 2030 pour qu'Ottawa atteigne ses objectifs de réduction des GES.

Le PDT fait directement référence aux rues scolaires. La politique 11-2 visant à prioriser le transport scolaire actif, « pourrait inclure des projets pilotes de rues scolaires (zones sans voitures devant les écoles à l'arrivée et au départ des élèves) aux écoles où la sécurité pose problème ou où le transport actif a un bon potentiel, comme cela a été fait dans d'autres villes canadiennes ».

2. Le [Plan officiel](#) de la Ville d'Ottawa prévoit que d'ici 2046, la majorité des déplacements sur le territoire de la ville se feront grâce au transport durable
3. Le [Plan directeur sur les changements climatiques](#) définit les cibles municipales de réduction des GES (par rapport aux émissions de 2012) : baisse de 43 % d'ici 2025; baisse de 68 % d'ici 2030; baisse de 96 % d'ici 2040 et baisse de 100 % d'ici 2050. Le secteur des transports représente 44 % des émissions de GES à Ottawa. La transition vers le transport actif grâce à des programmes de rues scolaires pourrait contribuer à l'atteinte des cibles de réduction des GES.

4. La stratégie sur l'évolution énergétique établit que pour réduire les émissions de GES de 100 % d'ici 2050, la part du transport actif devra atteindre 21 % à Ottawa d'ici 2030. En 2011, le transport actif représentait 14 % des déplacements sur le territoire de la Ville d'Ottawa. Remarque: Il s'agit des dernières données disponibles dans l'attente des résultats de l'Enquête Origine Destination 2022.

Les rues scolaires pourraient aussi contribuer aux objectifs d'Ottawa visant à bâtir des communautés saines et inclusives. Les rues scolaires favorisent les liens communautaires et les liens sociaux en offrant aux familles la possibilité de se rencontrer et de socialiser. Elles pourraient soutenir les orientations énoncées dans les documents ci-dessous.

1. À la section 2.2.4 de son Plan officiel, la Ville d'Ottawa énonce son intention d'aménager des collectivités accessibles et inclusives, conçues pour tous les groupes d'âge, y compris les enfants et les aînés, en soulignant que « la santé est déterminée par les conditions dans lesquelles nous vivons, travaillons et nous divertissons ». En contribuant à la hausse du transport actif et en favorisant les liens communautaires et sociaux, les rues scolaires peuvent contribuer à améliorer la santé physique et mentale des résidents et soutenir cette orientation stratégique.
2. À la section 2.2.4 de son Plan officiel, la Ville d'Ottawa énonce son intention de promouvoir la santé humaine en façonnant les infrastructures. Le Plan souligne qu'on « peut promouvoir une activité physique régulière et tous les bienfaits qu'elle apporte à la santé en concevant des infrastructures sécuritaires, pratiques et adaptées à toutes les saisons pour les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun ». Les rues scolaires peuvent avoir des effets positifs sur la santé en venant s'ajouter au réseau de transport actif d'Ottawa.



*Crédit Photo: la Ville de Hamilton*

## Règlements et énoncés municipaux qui concernent les rues scolaires

Plusieurs règlements et énoncés de la Ville d'Ottawa sont pertinents pour le déploiement futur de rues scolaires à Ottawa.

1. **Permis pour fermeture de rue:** À l'heure actuelle, il n'y a pas de règlement municipal pour fermer les rues scolaires à Ottawa. Le Conseil municipal devra possiblement modifier les règlements municipaux suivants ou créer un nouveau règlement afin d'accorder des permis pour interdire la circulation automobile dans les rues scolaires à Ottawa.
  - a. Le Règlement n° 2001-260 (Événements spéciaux) comporte des restrictions qui ne le rendent pas applicable à la délivrance de permis pour fermer des rues scolaires, sauf pour des activités ponctuelles d'une journée. Ce règlement définit un événement spécial comme « une démonstration, un défilé, une manifestation sportive, un festival, un carnaval, une sollicitation de dons, une danse de rue, une fête de quartier, une braderie, une messe en plein air et d'autres événements semblables ». Le concept de rues scolaires ne correspond à aucune de ces catégories. La catégorie « Autres événements » inclut les « festivals, carnivals, danses de rue, messes en plein air, balades et diverses autres activités de collecte de fonds ». Le concept de rues scolaires ne correspond pas non plus à cette catégorie. Même si c'était le cas, un permis ne pourrait pas être délivré puisque l'article 7 du règlement stipule qu'il « n'est pas permis d'organiser un événement dans une rue de la ville de 7 h à 18 h du lundi au vendredi (sauf les jours fériés) ». Les projets de rues scolaires se dérouleraient pendant cette période d'exclusion.
  - b. Règlement n° 2017-301 (Circulation et stationnement): L'article 74 souligne que les piétons ne doivent pas se trouver sur la chaussée en stipulant que « si la chaussée comporte un trottoir raisonnablement praticable d'un côté ou des deux côtés, un piéton doit utiliser ce trottoir, sauf pour traverser la chaussée ». L'article 76 indique que « nul ne doit jouer ou participer à un jeu ou à un sport sur la chaussée ». Il faudra tenir compte de ce règlement avant de déployer un modèle de rues scolaires qui comprendrait des rues ludiques ou qui permettrait aux familles de marcher sur la chaussée. Selon le modèle choisi pour la fermeture des rues scolaires, il pourrait être nécessaire de modifier ce règlement pour permettre aux gens de marcher ou de jouer dans la rue pendant la fermeture des rues scolaires.
2. **Assurance responsabilité:** Une assurance responsabilité sera nécessaire pour fermer les rues scolaires, comme c'est le cas pour les activités spéciales. À l'heure actuelle, les permis de fermeture de rues en vertu du Règlement n° 2001-260 (Événements spéciaux) exigent « une police d'assurance de responsabilité globale ou d'assurance-responsabilité d'événement spécial dont la limite de garantie n'est pas inférieure à deux millions de dollars (2 000 000 \$) inclusivement par incident pour blessure corporelle, décès et dommages matériels, au nom du demandeur et en nommant la Ville comme autre assuré ».
3. **Enseignes:** Toutes les enseignes informant les résidents de la fermeture des rues scolaires devront respecter plusieurs règlements municipaux. L'article 11 du Règlement n° 2003-520 (Enseignes sur les routes de la Ville) stipule qu'aucune enseigne ne peut être posée à moins de cinquante centimètres (50 cm) de la bordure ou du trottoir, et s'il n'y a ni bordure ni trottoir, à moins de deux mètres (2 m) de la chaussée et, s'il y a un accotement, à moins de cinquante centimètres (50 cm) du bord de l'accotement ». Pour placer une enseigne sur une propriété privée, il faut un permis en vertu du Règlement n° 2004-239 (Enseignes temporaires sur les propriétés privées).
4. **Critères de sélection des écoles:**
  - a. On pourrait se servir des Lignes directrices sur la modération de la circulation pour savoir quelles rues éviter lors de la sélection des écoles. L'Annexe D de ce document présente les principales rues d'intervention d'urgence désignées par les services d'incendie et ambulanciers (aux fins de modération de la circulation). Cette carte pourrait servir à cerner les rues à éviter dans le cadre de projets de rues scolaires. Les rues d'intervention d'urgence ne peuvent pas devenir des rues scolaires fermées à la circulation. Il faut aussi éviter les routes collectrices et les rues utilisées pour le transport en commun et par camion.

b. Les Lignes directrices sur le transport multimodal (LDSM) décrivent les niveaux de service minimaux souhaitables pour tous les modes de transport sur les artères, les routes collectrices et les routes locales. Les LDSM prévoient une accessibilité très élevée à moins de 300 m des écoles pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun. Puisque les rues multimodales impliquent souvent des compromis en termes de commodité et de confort pour certains usagers de la route, les LDSM pourraient être utilisées pour comparer quantitativement ces compromis et analyser l'incidence des rues scolaires sur les transports. Les LDSM ne sont généralement appliquées que lorsque des modifications permanentes sont apportées à la chaussée.

## Faits saillants des entrevues avec les intervenants d'Ottawa

Tous les intervenants interrogés lors des entrevues ont convenu qu'il était absolument nécessaire de régler les problèmes de sécurité associés au trafic élevé devant les écoles aux heures d'arrivée et de départ des élèves, et ils ont appuyé le concept de rues scolaires comme solution potentielle à certains endroits. Le Tableau 5 ci-dessous résume les trois principales préoccupations des intervenants concernant l'aménagement de rues scolaires à Ottawa.

**Tableau 5 – Préoccupations des intervenants d'Ottawa et solutions potentielles**

Préoccupations	Solutions potentielles
Il est difficile de trouver et de conserver des bénévoles pour superviser la fermeture des rues scolaires à long terme. Le modèle du bénévolat fonctionne bien à court terme, mais une autre solution est parfois nécessaire à long terme.	Trois options possibles pour les projets de rues scolaires à long terme: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recourir à du personnel rémunéré pour fermer les rues à l'aide de barrières.</li> <li>• Installer des infrastructures permanentes pour réduire la dépendance aux bénévoles.</li> <li>• Utiliser des caméras automatisées pour fermer les rues au lieu de faire appel à des bénévoles.</li> </ul>
Ottawa n'a pas de règlement municipal pour autoriser la fermeture des rues scolaires.	Le conseil municipal pourrait adopter un règlement en ce sens, un peu comme à Kingston.
Si la Ville ne gère pas la fermeture, le conseil scolaire ou un organisme tiers doit assumer la responsabilité civile et obtenir une couverture d'assurance de 2 millions de dollars.	L'exemple de Kingston montre qu'une ONG peut obtenir une assurance responsabilité civile.

Nous examinerons les défis et les solutions présentés au Tableau 5 plus en détail dans la section suivante.

## 5. POINTS À CONSIDÉRER POUR LES RUES SCOLAIRES À OTTAWA

Les informations recueillies lors de la recherche et des entrevues ont servi à élaborer un résumé des avantages, des défis et des points à considérer pour les projets de rues scolaires à Ottawa. Il faudra particulièrement tenir compte des options d'aménagement du site, des dépenses, du financement, du rôle des intervenants et de la logistique.

### 5.1 OPTIONS D'AMÉNAGEMENT DU SITE: AVANTAGES, DÉFIS ET COÛT

Divers modèles peuvent être envisagés pour l'aménagement de rues scolaires à Ottawa, selon la durée et les objectifs du projet. Chaque modèle comporte des coûts et des avantages dont il faut tenir compte.

Les projets pilotes à court terme aident à obtenir le soutien de la communauté envers les rues scolaires, à recueillir des données afin de montrer l'évolution des habitudes de transport et à démontrer la nécessité de solutions à long terme. Pour entraîner un changement significatif durable dans les habitudes de transport, les projets de rues scolaires doivent être réalisés à long terme. Les exemples de Vancouver et Kingston montrent qu'il est possible de se fier à des bénévoles pour gérer la fermeture des rues. Ce modèle n'est toutefois viable que pendant un an ou deux, puisqu'il repose sur un élément difficile à maintenir : la passion des bénévoles. Par exemple, à Vancouver, le personnel municipal évalue la possibilité d'embaucher du personnel rémunéré pour fermer les rues et il explore les modifications à apporter aux infrastructures pour réduire la dépendance aux bénévoles. KCAT, l'organisme qui a coordonné la fermeture des rues scolaires à Kingston pendant deux ans, ne le fait plus puisque le modèle n'est pas viable à long terme. En raison des difficultés rencontrées par ces projets, le modèle de bénévolat n'est recommandé que pour les projets à court terme.

La présente section examine les avantages, les défis et les coûts associés à chacun des modèles suivants.

1. **Projet pilote à court terme avec des bénévoles**
2. **Projet à long terme avec du personnel rémunéré**
3. **Projet à long terme avec un système automatisé**
4. **Projet à long terme avec des infrastructures permanentes**

1. **Projet pilote à court terme avec des bénévoles:** Les projets de rues scolaires sont très efficaces pour favoriser le transport actif pendant leur durée. Les données de Mississauga montrent une hausse significative (20 %) du transport actif pendant le projet, ainsi qu'une hausse plus faible (7 %) après la fin du projet pilote.

La Figure 1 montre que 49 % des répondants recouraient au transport actif avant le projet, 69 % pendant le projet et 56 % deux semaines après le projet pilote.

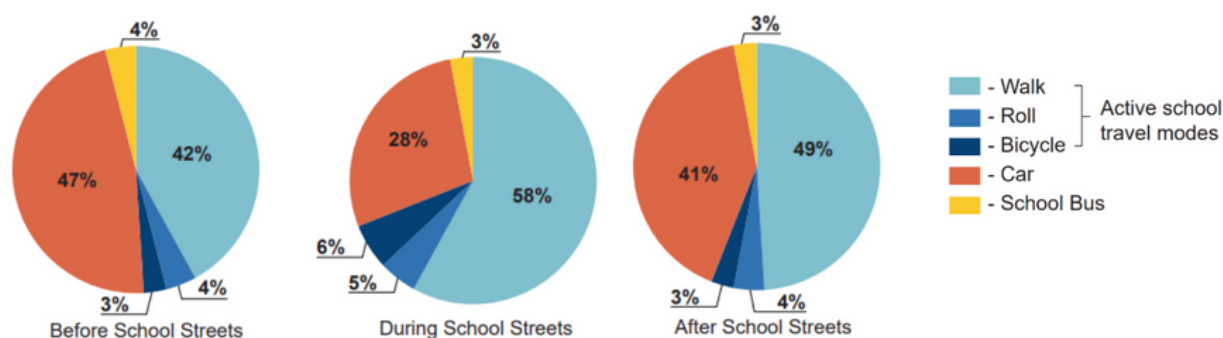


Figure 1 : Sondage à main levée à Mississauga (8 80 Cities, 2022)



Alors que le transport actif a augmenté de 20 % pendant le projet de rues scolaires à Mississauga, cette hausse a diminué après la fin du projet pilote. Il est encourageant de constater que le transport actif était toujours en hausse de 7 % deux semaines après la fin du projet, mais il n'y a pas de données sur les effets à long terme du projet pilote sur l'adoption du transport actif. On ignore si la hausse du transport actif s'est poursuivie lors de l'année scolaire suivante. Les projets pilotes à court terme sont très efficaces pour influencer les modes de transport pendant leur déroulement. Les changements ne sont toutefois pas aussi significatifs une fois que les rues rouvrent, ce qui démontre la nécessité d'une solution à long terme.

Par ailleurs, le recours au modèle de bénévolat soulève des questions en matière d'équité. Souvent, les milieux scolaires qui peuvent compter sur un grand nombre de bénévoles se situent dans des zones aisées, tandis que les écoles situées en zones défavorisées ont accès à un moins grand nombre de bénévoles.

Les coûts du modèle de bénévolat varient grandement, selon le nombre d'heures gracieusement offertes pour coordonner les projets de rues scolaires. En partenariat avec la ville de Markham, le Conseil scolaire du district de York a mené un projet pilote d'une journée par semaine pendant un mois en recourant au modèle de bénévolat. Les coûts du projet pilote présentés dans le rapport final sont résumés ci-dessous :

Fermeture de la rue	5,258.10 \$
Permis d'occupation de la rue	476.50 \$
Médias sociaux	1,198.69 \$
Enseignes	1,288.20 \$
Sondages	3,758.00 \$
Rapport	6,180.00 \$
<b>TOTAL</b>	<b>18,160 \$</b>

Une municipalité qui a géré un projet de rues scolaires dans le cadre de son programme de transport actif a estimé à environ 20 000 \$ le coût du déploiement d'un projet de rues scolaires recourant au modèle de bénévolat pendant un mois dans une école (tous les jours lors de l'arrivée et du départ des élèves). Ces coûts incluent les enseignes, les barrières, les incitatifs (y compris une allocation de 200 \$ pour le coordonnateur des bénévoles), les communications, le dénombrement des véhicules et les heures de travail du personnel. Les coûts du permis et de l'assurance responsabilité civile ne sont pas inclus dans cette estimation

**Tableau 6 – Avantages et défis des projets pilotes à court terme avec des bénévoles**

Avantages	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>Moins coûteux que les modèles à long terme</li> <li>Transfert significatif vers le transport actif pendant la durée du projet pilote</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Exige que la communauté assume le rôle de coordination et de recrutement des bénévoles</li> <li>Parfois difficile de trouver assez de bénévoles</li> <li>On ignore si les changements de comportements observés sont durables</li> <li>Le recours à des bénévoles soulève des questions d'équité</li> </ul>

2. **Projet à long terme avec du personnel rémunéré:** L'embauche de personnel rémunéré est une façon de régler le principal problème souvent observé avec le modèle de bénévolat : celui de coordonner des bénévoles pour superviser les barrières et accompagner les véhicules. Au lieu de compter sur des bénévoles, on peut recourir à des superviseurs rémunérés postés aux barrières.

Même si la rémunération aide à trouver plus facilement et plus durablement des personnes pour superviser la fermeture des rues, il peut parfois être difficile de trouver des gens pour effectuer les quarts de travail requis. La pénurie de chauffeurs d'autobus et de brigadiers scolaires qui touche Ottawa depuis plusieurs années indique qu'il pourrait être difficile de trouver du personnel rémunéré pour superviser la fermeture des rues scolaires. Pour régler le problème, certaines administrations envisagent de payer les assistant(e)s pédagogiques pour qu'ils prolongent leurs journées de travail en échange d'une rémunération supplémentaire pour superviser les rues scolaires. Cela pourrait convenir à plusieurs assistant(e)s pédagogiques, puisqu'ils sont déjà présents aux écoles. Les surveillant(e)s de classe, de cour d'école ou de cafétéria pourraient aussi être intéressé(e)s à travailler plus d'heures dans les écoles où ils travaillent déjà.

Une autre option serait d'embaucher du personnel à temps partiel, comme le fait l'Ottawa Safety Council en embauchant des brigadiers scolaires rémunérés. Le personnel serait rémunéré pour environ deux heures par jour : une heure le matin et une heure l'après-midi pour superviser les rues scolaires.

À un salaire de 20 \$ l'heure pour deux heures de travail par jour, chaque superviseur rémunéré recevrait 40 \$ par jour. L'école étant ouverte environ 194 jours par année, chaque superviseur recevrait environ 7 800 \$ par année. Puisqu'il faut habituellement deux personnes pour superviser les barrières et une personne pour accompagner les véhicules, il faut prévoir environ 23 000 \$ par année pour appliquer ce modèle dans une école. Les coûts liés au permis, aux enseignes et au dénombrement des véhicules ne sont pas inclus dans cette estimation. Ce modèle est possiblement inaccessible en raison des coûts élevés liés à l'embauche de superviseurs rémunérés.

Pour certaines rues scolaires, si un brigadier rémunéré était habituellement posté à l'intersection des rues, l'argent qui servait à payer le brigadier pourrait être réaffecté pour payer un superviseur de rue scolaire. Le brigadier pourrait même se voir confier ce rôle pour la durée du projet de rue scolaire.

**Tableau 7 – Projet à long terme avec du personnel rémunéré**

Avantages	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Règle les problèmes de recrutement et de coordination des bénévoles</li> <li>• Hausse durable du transport actif en raison de la fermeture des rues à long terme</li> <li>• Moins de roulement / plus de fiabilité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coût élevé : 23 000 \$ par année par école pour embaucher du personnel pour superviser les rues scolaires</li> <li>• Il est parfois difficile de trouver du personnel pour assurer les quarts de travail</li> </ul>

**3. Projet à long terme avec système automatisé:** Dans l'arrondissement de Hackney au Royaume-Uni, les projets de rues scolaires recourent rarement à des bénévoles ou à du personnel rémunéré. Des panneaux indiquent les heures de fermeture des rues et des caméras automatisées sont utilisées à certains endroits pour faire respecter les fermetures. Chaque caméra coûte environ 20 000 £ (33 000 \$). C'est donc 10 000 \$ de plus que l'argent nécessaire pour embaucher trois surveillants de rues scolaires pendant un an, mais ces caméras peuvent être utilisées année après année et pourraient générer des revenus qui aideraient à financer les programmes de rues scolaires. Il existe des caméras mobiles de contrôle automatisé, qu'on peut déplacer d'une école à l'autre chaque année. Avec ce modèle, il n'y a pas de coûts associés aux barrières et à leur entreposage. La fermeture des rues scolaires n'indispose pas les résidents, puisqu'ils sont exemptés d'amendes et autorisés à circuler dans les rues scolaires pendant leur fermeture.

Avec ce modèle, il faut tenir compte de la logistique associée à l'exemption des amendes pour certains véhicules (résidents, véhicules postaux, autobus scolaires, etc.). Un défi potentiel de ce modèle est que certaines personnes pourraient s'opposer à l'usage de caméras pour des raisons de protection de la vie privée. Autre défi : il se pourrait que les avantages en termes de sécurité soient moins évidents pour la communauté, puisque les rues scolaires ne sont pas fermées avec ce modèle. La fermeture repose sur le respect de la signalisation en place, mais certains conducteurs pourraient ignorer les panneaux et emprunter les rues scolaires. Les élèves ne peuvent pas utiliser la rue comme espace de jeu, mais ce modèle peut tout de même s'avérer efficace pour réduire le trafic devant les écoles, comme on l'a vu à Hackney. Le rapport du programme indique une baisse de 68 % du trafic automobile aux abords des écoles grâce aux rues scolaires à Hackney.

Il n'existe pas de données canadiennes sur l'efficacité des caméras pour la supervision automatisée des rues scolaires, mais le programme de contrôle automatisé de la vitesse 2022 à Ottawa a enregistré une hausse de 200 % du respect des limites de vitesse et une baisse de 72 % des conducteurs dépassant la limite de 15 km/h. Ce programme a généré 8,97 M\$ de recettes pour la Ville grâce aux amendes en 2022. Ces caméras ont un impact tangible sur les habitudes des automobilistes. Il pourrait être intéressant d'étudier leur efficacité pour limiter l'accès aux rues scolaires pendant leur fermeture et utiliser les amendes comme source de revenus pour financer les programmes de rues scolaires. Le traitement des amendes par les cours provinciales pose toutefois un problème pour la Ville. Il faudra résoudre ce problème avant d'utiliser des caméras de contrôle automatisé dans le cadre de programmes de rues scolaires.

**Tableau 8 – Projet à long terme avec un système automatisé**

Avantages	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les membres de la communauté n'ont pas à coordonner les bénévoles</li> <li>• Hausse durable du transport actif en raison de la fermeture des rues à long terme</li> <li>• Il n'est pas nécessaire d'utiliser des barrières</li> <li>• La fermeture n'incommoder pas les résidents, qui profitent d'une circulation réduite dans leurs rues</li> <li>• Les amendes génèrent des revenus qui peuvent servir à financer les programmes de rues scolaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coût élevé : 33 000 \$ par caméra</li> <li>• Obstacles politiques potentiels ou préoccupations pour la vie privée en raison de l'utilisation des caméras</li> <li>• Les rues peuvent être perçues comme moins sécuritaires parce qu'aucune barrière n'est utilisée</li> <li>• Difficultés récurrentes liées au traitement des amendes</li> </ul>

4. **Projet à long terme avec infrastructures permanentes:** L'utilisation d'infrastructures permanentes est une façon d'éviter les problèmes liés à la coordination des bénévoles et au respect de la fermeture des rues scolaires. Dans le monde, certains projets utilisent des bornes rétractables automatisées pour faire respecter la fermeture des rues scolaires. D'autres administrations ont installé des barrières qui peuvent s'ouvrir et se fermer pour réduire le fardeau que représente l'entreposage quotidien des barrières. Certains projets envisagent d'utiliser de petites bordures en ciment et des bornes solides pour fermer les rues scolaires. Cela permettrait aux véhicules d'urgence d'accéder aux rues en passant par-dessus l'infrastructure, tout en empêchant les véhicules résidentiels de circuler dans les rues scolaires.

Dans certains endroits, comme à Calgary, les rues situées devant les écoles sont fermées à tous les véhicules pendant des mois. Cela dit, il peut s'avérer difficile d'obtenir le soutien de la communauté pour fermer une rue de façon permanente. Même avec un accès alternatif, certains résidents pourraient hésiter à appuyer la fermeture permanente d'une rue.

L'installation d'infrastructures permanentes peut présenter de nombreux avantages pour l'aménagement de rues scolaire, notamment en réduisant le recours aux bénévoles et la nécessité d'installer des barrières. Ce modèle peut aussi réduire la nécessité de faire appel à des brigadiers scolaires dans la zone des rues fermées. Puisqu'il y a une pénurie de brigadiers scolaires adultes à Ottawa, ce modèle pourrait être bénéfique en permettant au personnel de se concentrer sur les zones où il n'y a pas d'infrastructures permanentes pour protéger les élèves.

**Tableau 9 – Avantages et inconvénients des différents types d'infrastructures permanentes**

Type d'infrastructures	Avantages	Défis
Fermeture permanente à tous les véhicules (jardinières, murets, bordures de trottoir amovibles, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les membres de la communauté n'ont pas à coordonner les bénévoles</li> <li>• Réduit le recours aux brigadiers scolaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il est parfois difficile de trouver des endroits avec un accès alternatif pour les résidents et les véhicules d'urgence</li> </ul>
Portail permanent utilisé pour fermer les rues scolaires à certaines heures (au lieu de barrières)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas nécessaire d'acheter des barrières et de les ranger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des bénévoles sont nécessaires pour ouvrir et fermer le portail et accompagner les véhicules</li> <li>• Il est parfois difficile de trouver des endroits avec un accès alternatif pour les résidents et les véhicules d'urgence (si des bénévoles ne sont pas postés aux points d'accès)</li> </ul>
Bornes rétractables automatisées	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas nécessaire d'acheter des barrières et de les ranger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il est parfois difficile de trouver des endroits avec un accès alternatif pour les résidents</li> <li>• Les fortes chutes de neige pourraient entraver leur fonctionnement</li> </ul>

## 5.2 DÉPENSES ET FINANCEMENT

Puisque les programmes de rues scolaires entraînent toute une série de dépenses, des fonds sont nécessaires pour soutenir leur fonctionnement. Le financement nécessaire dépend du modèle choisi et de la structure de gestion du projet.

Le [guide sur les rues scolaires](#) de Kingston présente un résumé détaillé des dépenses à prendre en compte lors de la réalisation d'un projet basé sur le modèle du bénévolat, géré par un organisme sans but lucratif ou un organisme non municipal:

### Coûts associés aux rues scolaires

- Permis
- Assurance
- Signalisation réglementaire
- Signalisation informative
- Barrières ou autres outils pour réduire la circulation
- Entreposage du matériel
- Communications
- Équipement de sécurité (sifflets, gilets réfléchissants, etc.)
- Coûts pour former les gens au contrôle de la circulation
- Vérifications du Centre d'information de la police canadienne
- Matériel d'entretien (pelles à neige, etc.)
- Salaires du personnel chargé de la coordination et des horaires

Les membres de KCAT ont gracieusement donné des centaines d'heures de leur temps pour superviser les rues scolaires, et l'organisme a payé un de ses employés pour coordonner les bénévoles. Avec ce modèle de bénévolat, le coût du projet pour l'année scolaire 2022-2023 (déroulement pendant un an à deux écoles) a été de 15 000 \$.

Contrairement à Kingston, aucun organisme à Ottawa n'a été identifié comme pouvant donner gracieusement du temps pour déployer efficacement des rues scolaires à long terme. Il faut tenir compte des coûts liés à la rémunération du personnel, que ce soit pour des projets pilotes à court terme avec le modèle de bénévolat ou pour des projets à long terme.

### Temps nécessaire pour coordonner et superviser un projet de rues scolaires

Il faut beaucoup de temps pour coordonner un projet de rues scolaires. D'après les entrevues menées avec les organismes qui ont déployé des programmes pilotes d'un mois, il faut entre deux et six mois de travail pour coordonner un tel projet dans une école, selon le niveau de participation de la communauté (la coordination peut prendre jusqu'à un an si le projet pilote est plus long). Les coûts de la coordination dépendent de la structure de gestion du projet, de sa durée (court ou long terme) et du fait que le poste de coordonnateur des bénévoles soit rémunéré ou non.

Le Tableau 10 présente un résumé des coûts d'un projet mené par une ONG et une municipalité canadienne.

**Tableau 10 – Résumé des coûts associés aux rues scolaires**

Lieu	Nombre d'écoles	Durée du projet	Éléments clés inclus dans le budget	Éléments clés exclus du budget	Montant budgété
Kingston (mené par une ONG)	2	1 an (chaque jour en avant-midi et en après-midi)	Matériel Salaire du coordonnateur des bénévoles Assurance responsabilité Permis	Coordination opérationnelle (les bénévoles de KCAT ont offert des centaines d'heures de leur temps)	15 000 \$
Programme municipal	1	1 mois (chaque jour en avant-midi et en après-midi)	Matériel Salaires du personnel pour la coordination Dénombrement des véhicules	Coordination des bénévoles (responsabilité des écoles) Assurance responsabilité et permis (pas nécessaires pour les programmes municipaux)	20 000 \$

EnviroCentre a écrit une lettre pour appuyer la demande de Green Communities Canada à l'Initiative pour des rues scolaires actives via le Fonds pour la santé des Canadiens et des communautés de l'Agence de la santé publique du Canada. Si elle est retenue, cette initiative pourrait fournir jusqu'à 40 000 \$ pour la réalisation de deux projets pilotes de rues scolaires à Ottawa (d'une durée d'un mois pour chaque projet). Si elle est accordée, la subvention serait versée pour la période 2024-2027.

Vancouver a le plus vaste programme de rues scolaires au Canada, avec des projets pilotes dans 13 écoles depuis 2021. Le financement consacré par la Ville de Vancouver pour soutenir les rues scolaires a permis au programme d'étendre sa portée ces dernières années. Puisque les rues scolaires pourraient contribuer à l'atteinte des objectifs de plusieurs politiques de la Ville d'Ottawa (PDT, Plan officiel, Plan directeur sur les changements climatiques, Évolution énergétique), la Ville pourrait fournir des fonds pour réaliser un projet pilote à Ottawa. Ce projet pilote pourrait être réalisé par la Ville, ou celle-ci pourrait accorder du financement à un OSBL, une ONG ou un conseil scolaire pour le réaliser.

Lors des entrevues, les intervenants ont proposé d'autres sources de financement, notamment le Plan d'action en matière de sécurité routière via le ministère des Transports (à l'aide des recettes liées au contrôle automatisé de la vitesse), les conseils scolaires, le Fonds pour la santé des Canadiens et des communautés, Diabète Canada, le Fonds d'action climatique d'Ottawa, Santé publique Ottawa, Infrastructure Canada, des subventions provinciales, des collectes de fonds dans les écoles, le CHEO, le District économique spécial de Kanata North Tech, Bell Cause pour la cause, Green Communities Canada, le Fonds de partenariats communautaires pour la sécurité routière, l'Ottawa Student Transportation Authority et les amendes imposées par les caméras de surveillance dans les zones communautaires. Pour accéder à ce financement, les responsables des projets devront contacter les bailleurs de fonds potentiels, ce qui prend du temps et ne garantit pas l'obtention de fonds.

## 5.3 RÔLES DES INTERVENANTS

Les intervenants interrogés ne se sont pas engagés fermement à contribuer au financement des projets de rues scolaires ou à donner de leur temps pour les soutenir. En général, les intervenants étaient favorables à ces projets, mais aucun engagement n'a pu être pris.

Le soutien de la municipalité, du conseil scolaire et de la communauté scolaire est essentiel pour que les projets soient perçus comme légitimes, soutenus par la communauté et bien exécutés. Les projets de rues scolaires nécessitent un leadership de la part d'un ou de plusieurs des acteurs suivants : a) la municipalité; b) le conseil scolaire; ou c) un OSBL tiers ou une ONG avec des capacités suffisantes pour gérer et exécuter tous les principaux éléments d'un projet de rues scolaires. Les petits organismes communautaires sont aussi d'importantes sources de soutien communautaire.

Bien que la réalisation des programmes de rues scolaires nécessite l'appui de divers intervenants, les municipalités sont les principaux catalyseurs de ces programmes en Ontario (Koenig, 2023). Les municipalités doivent approuver la fermeture des rues, ce qui serait une première étape pour réaliser un projet pilote à Ottawa.

Les entrevues ont révélé que l'obtention d'une assurance responsabilité civile pour la fermeture des rues scolaires pourrait présenter des difficultés. Il est donc peu probable que la Ville d'Ottawa soit à la tête d'un projet de rues scolaires. Un OSBL, une ONG ou un conseil scolaire devra probablement diriger le projet et obtenir une assurance responsabilité civile. L'ONG de Kingston, KCAT, a réussi à obtenir une assurance responsabilité civile, mais il n'existe à ce jour aucun exemple de conseil scolaire assumant la responsabilité pour la fermeture d'une rue scolaire.

## 5.4 LOGISTIQUE

Lors des entrevues, on a discuté de diverses considérations logistiques avec tous les intervenants. Les principaux sujets abordés ont été les bénévoles, l'accès des résidents, les services municipaux, le déneigement, le déplacement de la circulation, l'entreposage des barrières et les rues ludiques.

**Bénévoles:** Les intervenants d'Ottawa ont exprimé des préoccupations semblables à celles soulignées par d'autres administrations qui ont exécuté des programmes de rues scolaires. Il est difficile de recruter et de garder des bénévoles pour s'occuper des barrières lors de la fermeture des rues scolaires. Le modèle du bénévolat peut bien fonctionner à court terme aux écoles où la communauté est très impliquée. Cela dit, une autre solution est parfois nécessaire à long terme ou aux écoles où les familles n'ont pas le loisir de faire du bénévolat en raison de leur charge de travail. Le modèle basé sur le bénévolat soulève des questions en matière d'équité, puisque les milieux scolaires qui comptent sur un grand nombre de bénévoles se situent souvent dans des zones aisées, alors que les écoles situées en zones défavorisées ont accès à un moins grand nombre de bénévoles. Les critères de sélection des écoles doivent tenir compte de cette réalité afin que les écoles des communautés défavorisées ne soient pas désavantagées dans leur accès à un programme de rues scolaires basé sur le bénévolat. Pour surmonter l'obstacle du manque de bénévoles, les intervenants ont suggéré d'engager des élèves du secondaire comme superviseurs des rues scolaires.

**Accès des résidents :** L'une des principales préoccupations des résidents des zones des rues scolaires est de ne plus pouvoir accéder librement à leur domicile pendant la fermeture des rues. Plusieurs résidents sont incommodés par le fait de devoir être escortés dans la zone des rues scolaires. Au Royaume-Uni, on évite ce problème en utilisant des caméras automatisées et en ne barricadant pas les rues, ce qui permet aux résidents d'accéder librement à leur domicile. D'autres administrations veillent à ce que les résidents puissent accéder à leur domicile par une autre rue, comme une ruelle, mais il n'y a pas beaucoup de ruelles à Ottawa. Afin de minimiser les perturbations pour les résidents avec le modèle recourant à des bénévoles et des barrières, il est important de choisir des rues scolaires avec peu de maisons.

**Services municipaux:** Lors de l'émission de permis pour fermer les rues scolaires, il faut s'assurer que les services d'urgence, de collecte des déchets et de déneigement puissent continuer à accéder aux rues scolaires pendant leur fermeture.

**Déneigement:** Certains intervenants ont souligné que les importantes chutes de neige pourraient compliquer la réalisation des programmes de rues scolaires à Ottawa. Puisque le déneigement devant les écoles se fait généralement en dehors des heures d'arrivée et de départ des élèves, il ne devrait pas affecter les activités des rues scolaires. Il faudra adopter des politiques pour permettre aux déneigeuses de circuler sur les rues scolaires pendant leur fermeture en cas de chutes de neige abondantes. Le climat de Kingston est semblable à celui d'Ottawa et on y a fermé des rues scolaires pendant deux hivers, sans aucun problème de déneigement.

**Redirection du trafic:** Plusieurs intervenants se sont interrogés sur l'impact des rues scolaires sur la circulation locale, à savoir si les véhicules qui circulent habituellement dans les rues scolaires ne seraient pas simplement déplacés vers d'autres rues du quartier. Les responsables de projets de rues scolaires au Canada ont dénombré les véhicules circulant dans les rues avoisinantes qui n'étaient pas fermées, et leurs données indiquent une baisse globale du trafic (8 80 Cities, 2022). Pour éviter la congestion, les écoles peuvent fournir aux familles des cartes suggérant plusieurs options de stationnement.

**Entreposage et déplacement des barrières:** L'entreposage et le déplacement des barrières représentent un défi logistique pour toutes les écoles qui optent pour le modèle basé sur le bénévolat. Les barricades étant souvent lourdes, les bénévoles doivent être suffisamment forts pour les déplacer lors de chaque fermeture de rue. Idéalement, il faut entreposer les barrières dans un rayon de 50 m, à l'abri des vandales et des voleurs. Puisque ce ne sont pas toutes les écoles qui ont de l'espace pour ranger les barrières, les écoles choisies pour les projets de rues scolaires doivent avoir un plan en place pour savoir où les ranger et comment les déplacer.

**Rues ludiques:** Les intervenants d'Ottawa étaient divisés à savoir s'il fallait inclure des jeux et de l'animation dans les rues scolaires. La principale réticence de ceux qui n'étaient pas favorables à l'aménagement d'une aire de jeu était qu'elle impliquait de la supervision, des responsabilités et de la gestion de risques. Par contre, puisque l'inclusion de programmes et d'activités dans les rues scolaires favorise l'activité physique et les liens communautaires, cette option devrait être fortement envisagée pour les futures rues scolaires (8 80 Cities, 2022). À Mississauga, on a remarqué que les automobilistes étaient plus favorables à la fermeture des rues scolaires lorsque celles-ci incluaient des activités ludiques.



*Crédit Photo: YRDSB*



## 6. RECOMMANDATIONS POUR AMÉNAGER DES RUES SCOLAIRES À OTTAWA

Les informations recueillies lors de nos recherches et entrevues ont servi à élaborer des recommandations pour les éventuels projets de rues scolaires à Ottawa.

1. **Établir un mécanisme pour délivrer des permis permettant de fermer les rues scolaires.** À l'heure actuelle, il n'y a pas de mécanisme pour fermer des rues à la circulation automobile dans le cadre de projets de rues scolaires. Ottawa pourrait suivre l'exemple de Kingston en créant un règlement pour accorder des permis autorisant la fermeture des rues scolaires. Pour délivrer des permis, le soutien de la municipalité est essentiel.
2. **Trouver une école pour tester un projet pilote de rue scolaire à court terme.** Les écoles envisagées devront répondre aux critères énoncés dans la matrice de sélection des écoles (voir l'Annexe 2). Il est important de tenir compte du nombre d'élèves dans la zone de marche, du type de rue, de l'utilisation par les véhicules d'urgence, des itinéraires d'OC Transpo, etc.
3. **Mener à bien un projet pilote à court terme** pour recueillir des données locales et cerner les répercussions de la fermeture des rues scolaires à Ottawa. Un projet pilote localisé est essentiel pour obtenir le soutien de la communauté et démontrer l'évolution tangible des habitudes de transport.
4. **Évaluer s'il serait possible d'utiliser des caméras automatisées, du personnel rémunéré ou des infrastructures permanentes** pour faire respecter la fermeture des rues scolaires. Ces options offrent des solutions aux problèmes que d'autres villes ont rencontrés en comptant sur des bénévoles pour faire respecter la fermeture des rues.
5. **Réaliser un projet à long terme pour modifier durablement les habitudes de déplacement en faveur du transport actif**, afin d'aider Ottawa à atteindre ses objectifs de durabilité. Le modèle à long terme choisi dépendra de l'emplacement du projet et de l'existence ou non d'une autre voie d'accès. Les modèles à long terme recommandés incluent le recours à des caméras automatisées, à du personnel rémunéré ou à des infrastructures permanentes pour faire respecter la fermeture des rues scolaires.
6. **Minimiser les perturbations pour les personnes vivant dans les zones près des rues scolaires fermées**, en choisissant des rues qui ont peu de maisons ou qui offrent d'autres voies d'accès aux maisons (ruelles), ou en utilisant des caméras automatisées pour permettre aux résidents de se déplacer sans entrave dans les zones des rues scolaires.
7. **S'assurer de ne pas perturber les services municipaux dans les zones des rues scolaires.** Les projets de rues scolaires ne doivent pas perturber les opérations de déneigement et d'entretien hivernal, la collecte des déchets et les services d'urgence.
8. **Établir une source de financement pour les projets de rues scolaires.** Des fonds seront nécessaires pour mener un projet pilote à court terme ou un projet à long terme de rues scolaires à Ottawa. Il faut beaucoup de temps pour planifier et réaliser ce type de projets, et les organismes responsables auront besoin de fonds pour le faire.
9. **Trouver un organisme possédant l'expérience et l'expertise** pour gérer des projets de rues scolaires. Il n'est pas viable de compter sur des bénévoles pour gérer ou réaliser ce type de projets.
10. **Trouver un organisme prêt à souscrire une assurance responsabilité civile** pour la fermeture des rues scolaires.

## 7. OUTILS POUR ORIENTER LES PROJETS DE RUES SCOLAIRES À OTTAWA

Les outils suivants visent à orienter les éventuels projets pilotes de rues scolaires à Ottawa. Ils reflètent les pratiques exemplaires des administrations qui ont réalisé des projets de rues scolaires au Canada.

1. **Matrice de sélection des écoles:** Ce ne sont pas toutes les écoles qui sont de bonnes candidates pour les projets de rues scolaires. Il faut évaluer divers critères afin de garantir que chaque école choisie possède tous les éléments requis pour un projet réussi.

Plusieurs administrations ont partagé leur matrice de sélection des écoles participant aux projets de rues scolaires. Nous avons analysé et adapté les renseignements fournis par ces administrations afin de créer une matrice de sélection des écoles pour Ottawa (voir l'Annexe 2).

2. **Évaluations des risques de sécurité:** Avant de réaliser un projet de rues scolaires, les responsables doivent tenir compte de plusieurs facteurs de risque et réaliser une évaluation des risques. L'évaluation des risques figurant à l'Annexe 3 s'inspire du projet de l'arrondissement londonien de Bromley et elle peut servir à évaluer les risques d'un projet.
3. **Stratégies de mobilisation:** Les approches et tactiques recommandées pour mobiliser la communauté figurent à l'Annexe 4.
4. **Collecte de données et suivi:** Les approches recommandées pour la collecte de données, le suivi et l'évaluation figurent à l'Annexe 5.

## 8. CONCLUSION

Les rues scolaires peuvent contribuer à réduire la circulation devant les écoles, améliorer la qualité de l'air, accroître le transport scolaire actif et renforcer la communauté et les liens sociaux. Le déploiement d'un programme de rues scolaires pourrait aider Ottawa à réaliser ses objectifs de durabilité et de réduction des GES, en plus de favoriser des communautés saines et inclusives. Plusieurs conseillers municipaux, directeurs d'école et membres des conseils scolaires ont manifesté leur intérêt pour la mise en œuvre de projets de rues scolaires dans leur collectivité. La majorité des personnes interrogées s'inquiétaient du nombre de véhicules devant les écoles d'Ottawa aux heures d'arrivée et de départ des élèves et appuyaient le concept de rues scolaires à Ottawa afin d'accroître le transport actif et d'améliorer la sécurité dans les zones scolaires.

Au Canada, le principal modèle pour la fermeture des rues scolaires fait appel à des bénévoles qui se tiennent à des barricades pour faire respecter la fermeture des rues. Puisque la viabilité à long terme de ce modèle pose problème, il est nécessaire d'explorer d'autres modèles, comme le recours à du personnel rémunéré, à des caméras de surveillance automatisées et à des infrastructures permanentes.

Les recommandations énoncées à la section 6 du présent rapport résument la marche à suivre pour réaliser des projets de rues scolaires à Ottawa. En bref, il faudra : établir une autorité responsable de la fermeture des rues scolaires, trouver un organisme possédant l'expérience et l'expertise pour gérer ces projets, trouver un organisme prêt à souscrire une assurance responsabilité civile pour la fermeture des rues scolaires et obtenir des fonds pour la coordination et la réalisation des projets.

Pour maximiser l'impact à long terme sur la hausse du transport actif et la réduction du trafic dans les zones scolaires, les projets devront être déployés à long terme. Pour pouvoir fermer les rues scolaires à long terme, il faudra probablement d'abord mener un projet pilote à court terme afin d'obtenir le soutien de la communauté et de démontrer l'évolution tangible des habitudes de transport. Des projets à long terme pourront ensuite être réalisés pour produire un changement de comportement durable et aider Ottawa à atteindre ses objectifs de durabilité.

De nombreux projets pilotes de rues scolaires ont été réalisés avec succès partout au Canada. Il serait possible de déployer des projets de rues scolaires à Ottawa en suivant les recommandations énoncées dans le présent rapport. Ces projets représentent une occasion en or pour Ottawa de devenir un exemple pour le transport actif au Canada.

## BIBLIOGRAPHIE

- 8 80 Cities. (2019). *School Streets Guidebook*. Toronto: 8 80 Cities. Retrieved from <https://880cities.org/wp-content/uploads/2019/11/school-streets-guidebook-2019.pdf>
- 8 80 Cities. (2022). *Ontario School Streets Pilot Summary Report*. Toronto: 8 80 Cities. Retrieved from [https://www.880cities.org/wp-content/uploads/2022/11/OSSP-Summary-Report\\_Final.pdf](https://www.880cities.org/wp-content/uploads/2022/11/OSSP-Summary-Report_Final.pdf)
- Buliung, R. N., Mitra, R., & Faulkner, G. (2009). *Active school transportation in the Greater Toronto Area, Canada: an exploration of trends in space and time (1986-2008)*. *Preventative medicine*, 48(6), 507-512. doi:<https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2009.03.001>
- Child Health Initiative and FiA Foundation. (2022). *School Streets: Putting Children and the Planet First*. Child Health Initiative Advocacy Hub. Retrieved from <https://www.childhealthinitiative.org/media/792262/school-streets-globally.pdf>
- City of Mississauga (2023). *Appendix 5*. Retrieved from <https://pub-mississauga.escribemeetings.com/FileStream.ashx?DocumentId=38372>
- Cloutier, A. M., & Thouez, J.-P. (2007). *GIS-based spatial analysis of child pedestrian accidents near primary schools in Montreal, Canada*. *Applied GIS*, 3(4), 1-18. <https://doi.org/10.4225/03/57E9B71457976>
- Koenig, N. (2023). *Reconstruction Ahead*. Kingston. Retrieved from <https://qspace.library.queensu.ca/handle/1974/31788>
- Kristen, D., Werder, J. L., & Lawson, C. T. (2008). *Children's Active Commuting to School: Current Knowledge and Future Directions*. *Preventing Chronic Disease*, 5(3). Retrieved from <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/18558018/>
- Requia, W. J., & Adams, M. D. (2017). *How private vehicle use increases ambient air pollution concentrations at schools during the morning drop-off of children*. *Atmospheric Environment*, 165, 264-273. doi:<https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2017.06.046>.
- Requia, W. J., Adams, M. D., Arain, A., & Ferguson, M. (2017). *Particulate matter intake fractions for vehicular emissions at elementary schools in Hamilton, Canada: an assessment of outdoor and indoor exposure*. *Air Quality, Atmosphere & Health*, 10, 1259–1267. Retrieved from <https://link.springer.com/article/10.1007/s11869-017-0510-z>
- Smith, L. E., Gosselin, V., Collins, P., & Frohlich, K. L. (2022). *A Tale of Two Cities: Unpacking the Success and Failure of School Street Interventions in Two Canadian Cities*. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 19(11555). doi:<https://doi.org/10.3390/ijerph191811555>
- Sustrans. (2022). *School Streets and Traffic Displacement: Practitioner's Guide*. Sustrans. Retrieved from <https://www.sustrans.org.uk/media/10856/susr2022-school-streets-and-traffic-displacement-practitioner-s-guide-v60.pdf>
- The Centre for Active Transportation (2022). *Markham School Streets Program Final Report*. Retrieved from <https://www.tcat.ca/wp-content/uploads/2023/02/School-Streets-Report-Final.pdf>

## **ANNEXES**

**Annexe 1 – Entrevues avec les intervenants**

**Annexe 2 – Matrice de sélection des écoles**

**Annexe 3 – Évaluations des risques de sécurité**

**Annexe 4 – Participation communautaire**

**Annexe 5 – Collecte de données et suivi**

## ANNEXE 1 – ENTREVUES AVEC LES INTERVENANTS

On a demandé aux intervenants de répondre aux 16 questions ci-dessous. Faute de temps, certains intervenants n'ont pas pu répondre aux 16 questions, mais ils ont répondu à celles qui étaient les plus pertinentes pour eux ou pour leur organisation.

1. Quels aspects des projets de rues scolaires correspondent aux objectifs ou au mandat de votre organisation? (Est-ce que certains aspects sont en contradiction?)
2. Est-ce que certaines politiques ou procédures de votre organisation sont pertinentes pour les projets de rues scolaires?
3. Votre organisation a-t-elle des inquiétudes d'ordre logistique concernant l'aménagement de rues scolaires (impact de la fermeture des rues, transport, accessibilité, déneigement, etc.)
4. À votre avis, quels sont les principaux risques de sécurité associés au modèle des rues scolaires?
5. À votre avis, quels sont les principaux avantages associés au modèle des rues scolaires?
6. À votre connaissance, existe-t-il des éléments qui pourraient favoriser la réalisation d'un projet de rues scolaires à Ottawa?
7. Nos recherches exhaustives nous permettent de voir que la réalisation de projets de rues scolaires à Ottawa ne sera pas sans difficulté. Pouvez-vous penser à des difficultés qui concernent votre organisation et dont nous devrions tenir compte?
8. Les rues scolaires exigent souvent une importante mobilisation communautaire et plusieurs bénévoles. Votre organisation a-t-elle des conseils pour attirer des bénévoles et les conserver à long terme pour un projet semblable?
9. Selon vous, quelles écoles ou communautés seraient de bonnes candidates pour un projet pilote de rues scolaires?
10. À votre avis, les rues scolaires devraient-elles être accessibles aux automobilistes qui doivent occasionnellement traverser la zone (pas d'aire de jeux – les élèves vont directement dans la cour d'école)?
11. Que devrait-on prendre en compte, mettre en œuvre ou tester pour améliorer la sécurité et le potentiel piétonnier d'une zone scolaire avant d'appliquer le modèle des rues scolaires?
12. Avant de réaliser un projet de rues scolaires, quel type de consultations publiques devrait-on mener auprès des communautés touchées, et à quel moment?
13. Avez-vous des suggestions de sources de financement pour les projets de rues scolaires?
14. L'ébauche du Plan directeur des transports 2023 inclut une politique visant à prioriser le transport scolaire actif, ce qui pourrait inclure des projets pilotes de rues scolaires (zones sans voitures devant les écoles à l'arrivée et au départ des élèves) aux écoles où la sécurité pose problème ou où le transport actif a un bon potentiel, comme cela a été fait dans d'autres villes canadiennes. Sur la base de votre expérience et de ce dont nous avons discuté jusqu'à présent, pensez-vous que votre organisation serait en faveur d'un projet pilote de rues scolaires?
15. Devrions-nous parler à certains organismes ou certaines personnes en particulier?
16. Aimerez-vous partager d'autres renseignements avec nous?

### QUESTION 1

#### **Quels aspects des projets de rues scolaires correspondent aux objectifs ou au mandat de votre organisation? (Est-ce que certains aspects sont en contradiction?)**

Les principaux points communs entre les objectifs ou le mandat des organisations des intervenants et les projets de rues scolaires sont la prévention des blessures et la promotion de saines habitudes, du transport actif et de la sécurité dans les zones scolaires.

Un élément de dissension est que les rues scolaires pourraient accroître les inégalités, puisque les populations marginalisées y auraient possiblement moins accès. Par ailleurs, un programme de promotion du transport actif pourrait renforcer la stigmatisation des personnes handicapées ou des élèves défavorisés qui n'ont pas toujours accès à de bons vêtements d'hiver pour aller à l'école à pied.

### QUESTION 2

#### **Est-ce que certaines politiques ou procédures de votre organisation sont pertinentes pour les projets de rues scolaires?**

Un élément dont il faut tenir compte est que les rues scolaires ne doivent pas perturber les zones d'embarquement et de débarquement des élèves. Il faut aussi tenir compte des conventions collectives des enseignants, car elles les empêchent d'installer des cônes (seule la direction peut le faire, puisqu'elle n'est pas couverte par la convention). Certains intervenants se sont demandé si la fermeture des rues scolaires pouvait faire l'objet d'un permis d'événement spécial délivré par la Ville d'Ottawa.

### QUESTION 3

#### **Votre organisation a-t-elle des inquiétudes d'ordre logistique concernant l'aménagement de rues scolaires (impact de la fermeture des rues, transport, accessibilité, déneigement, etc.)**

Plusieurs inquiétudes d'ordre logistique ont été exprimées, notamment concernant la redirection du trafic, l'accessibilité, le déneigement, les livraisons pour les résidents du secteur, l'endroit où ranger les barrières et la logistique nécessaire pour mettre en place des barrières.

Plusieurs ont exprimé des inquiétudes au sujet des bénévoles : éventuelles absences, conflits potentiels, horaires, coordination des bénévoles et force nécessaire pour déplacer les barrières. Un intervenant a souligné qu'il était difficile de pourvoir les postes de brigadiers scolaires rémunérés, et qu'il pourrait donc être encore plus difficile de pourvoir ces postes bénévoles. Un autre intervenant a indiqué que certains directeurs d'école avaient eu des interactions désagréables avec des parents, et que les bénévoles pourraient subir des interactions semblables.

Un intervenant a dit douter que les rues scolaires aient toujours l'effet escompté, à savoir encourager le transport actif, puisque certaines familles ne peuvent ou ne veulent pas cesser d'aller à l'école en voiture. Plusieurs familles vont chercher leurs enfants pour des activités après l'école ou les conduisent le matin afin qu'ils puissent dormir un peu plus.

### QUESTION 4

#### **À votre avis, quels sont les principaux risques de sécurité associés au modèle des rues scolaires?**

Les intervenants ont mentionné plusieurs risques de sécurité : crainte que les automobilistes ignorent les barrières et conduisent dans les rues scolaires, agressivité des conducteurs, déplacement du trafic, élèves qui courent hors de la zone en pensant qu'ils sont encore dans les rues scolaires, conflits entre parents et bénévoles, et approbation des bénévoles. Un intervenant a mentionné la nécessité d'envisager des ressources adaptatives/multilingues pour les personnes peu alphabétisées afin de s'assurer qu'elles comprennent ce qui se passe dans les rues scolaires.

### QUESTION 5

#### **À votre avis, quels sont les principaux avantages associés au modèle des rues scolaires?**

Les intervenants ont souligné les avantages des rues scolaires sur le transport actif, la santé, la qualité de l'air et la communauté. Une personne a rappelé que les rues scolaires démontrent que les enfants sont appréciés et que les rues n'appartiennent pas juste aux automobilistes.

**QUESTION 6**

**À votre connaissance, existe-t-il des éléments qui pourraient favoriser la réalisation d'un projet de rues scolaires à Ottawa?**

Plusieurs intervenants ont suggéré que l'Ottawa Safety Council fournisse du personnel pour la fermeture des rues scolaires. Une autre possibilité soulignée serait d'intégrer des infrastructures permanentes pour fermer les rues scolaires lorsque des travaux sont prévus sur les rues près des écoles.

**QUESTION 7**

**Nos recherches exhaustives nous permettent de voir que la réalisation de projets de rues scolaires à Ottawa ne sera pas sans difficulté. Pouvez-vous penser à des difficultés qui concernent votre organisation et dont nous devrions tenir compte?**

Plusieurs intervenants ont indiqué qu'il est parfois difficile de susciter l'adhésion de la communauté et la participation des écoles et des bénévoles. Certains ont indiqué que les enseignant(e)s étaient à bout de souffle et qu'un nouveau programme qui exige du temps de leur part pourrait être difficile à réaliser. Il sera également difficile de faire circuler les autobus dans les rues scolaires, puisqu'ils arrivent à des heures différentes, tout comme les fourgonnettes qui doivent déposer les enfants devant les écoles. Il est aussi important de tenir compte de l'impact des rues scolaires sur les brigadiers postés à proximité des écoles.

**QUESTION 8**

**Les rues scolaires exigent souvent une importante mobilisation communautaire et plusieurs bénévoles. Votre organisation a-t-elle des conseils pour attirer des bénévoles et les conserver à long terme pour un projet semblable?**

Pour recruter des bénévoles, les intervenants ont suggéré de lancer des appels via la direction de l'école, le conseiller municipal ou une association communautaire. Pour motiver les bénévoles potentiels, il faudra leur expliquer comment ils aideront la collectivité et leur présenter les avantages du programme de rues scolaires. Les organismes qui ont été suggérés pour aider à recruter ou à fournir des bénévoles comprennent l'équipe d'engagement communautaire de Santé publique Ottawa, le Réseau d'Ottawa pour l'éducation et l'Education Foundation of Ottawa. Plusieurs intervenants ont suggéré que les retraités seraient de bons candidats au bénévolat. Pour conserver les bénévoles, certaines personnes ont souligné l'importance de la reconnaissance, de donner aux bénévoles un sentiment d'appartenance et d'autonomie, de demander à plus de bénévoles d'en faire moins, d'offrir une orientation et de la formation, et de nommer un coordonnateur des bénévoles.

Plusieurs intervenants ont souligné les défis associés aux bénévoles, notamment les enjeux d'équité et les problèmes de sécurité si les bénévoles ne se présentent pas. Souvent, les familles des quartiers défavorisés ont moins de temps à consacrer au bénévolat, ce qui rend inéquitable le modèle de bénévolat pour les rues scolaires. D'autres défis ont été cités, notamment la nécessité de vérifier les antécédents des bénévoles et la responsabilité civile en ce qui concerne la sécurité des bénévoles. Plusieurs personnes ont indiqué que s'il est facile de recruter des bénévoles pour des événements ponctuels ou à court terme, il est très difficile de conserver des bénévoles à long terme. Certains intervenants ont rappelé le manque de succès d'autres initiatives reposant sur le bénévolat à Ottawa, comme le pédibus hybride, qui nécessitait des bénévoles non rémunérés. Cette initiative hybride n'a pas bien fonctionné, et les pédibus qui ont bien fonctionné sont ceux qui étaient encadrés par un employé rémunéré. Pour remédier à certaines difficultés associées au modèle basé sur le bénévolat, les intervenants ont suggéré de verser une petite allocation aux bénévoles (potentiellement à partir du budget du conseil) ou d'appliquer un modèle semblable à celui des brigadiers scolaires avec du personnel rémunéré.

**QUESTION 9**

**Selon vous, quelles écoles ou communautés seraient de bonnes candidates pour un projet pilote de rues scolaires?**

Certains intervenants ont suggéré des critères pertinents pour la sélection des écoles, comme la participation au programme ÉcoÉcoles et un historique de promotion du transport actif, notamment avec la participation à un programme de pédibus. Pour favoriser l'équité, il a été suggéré d'utiliser l'échelle d'évaluation des quartiers pour identifier les lieux où l'activité physique doit particulièrement être encouragée.



Un intervenant a suggéré que l'Ottawa Safety Council donne son avis sur les points de congestion afin d'aider à cerner les rues à fermer et les écoles à choisir pour des projets pilotes de rues scolaires. Puisque l'Ottawa Safety Council offre une formation sur la sécurité des piétons, l'organisme pourrait enseigner aux enfants comment marcher en toute sécurité dans le cadre d'un projet pilote de rues scolaires.

Certains intervenants ont suggéré des écoles dans les secteurs qu'ils connaissaient pour des projets de rues scolaires. Les intervenants ont basé leurs suggestions sur leurs connaissances personnelles. Voici la liste complète de toutes les écoles mentionnées lors des entrevues : Devonshire, Hopewell Avenue, Elmdale, Fisher Park, St Bernard, St Georges, Assumption School, First Avenue School, Lady Evelyn Alternative School, Place Lycée, Hilson Avenue, Jack Donohue, South March, Stephen Leacock PS., W. Erskin Johnston, Roland Mitchener, Penfield, Varley, Ottawa Islamic School, Sir Winston Churchill, Steve Maclean, Half Moon Bay, Vimy Ridge, Stittsville, Barrigan, École Trille des Bois, L'Odysée, Le Prélude, Des Sentiers, Shingwàkons, Lorne A Cassidy, Guardian Angels, West Wind, ou une zone de banlieue à Findlay Creek ou Barrhaven.

#### QUESTION 10

**À votre avis, les rues scolaires devraient-elles être accessibles aux automobilistes qui doivent occasionnellement traverser la zone (pas d'aire de jeux – les élèves vont directement dans la cour d'école)?**

Environ deux tiers des intervenants interrogés n'étaient pas favorables à l'aménagement d'une aire de jeux dans les rues scolaires, estimant que les rues devaient rester accessibles aux véhicules d'urgence, aux autobus et aux résidents. La principale réticence de ceux qui n'étaient pas favorables à l'aménagement d'une aire de jeu était qu'elle impliquait de la supervision, des responsabilités et de la gestion de risques.

Environ un tiers des intervenants étaient favorables à l'aménagement d'une aire de jeux dans les rues scolaires, puisque cela favoriserait les liens communautaires. Un intervenant a souligné qu'une rue est plus qu'une voie de circulation : c'est le cœur d'une ville. Certains intervenants ont estimé que la décision d'aménager une aire de jeux dans une rue scolaire devrait être prise en fonction de chaque communauté et des caractéristiques de chaque rue.

#### QUESTION 11

**Que devrait-on prendre en compte, mettre en œuvre ou tester pour améliorer la sécurité et le potentiel piétonnier d'une zone scolaire avant d'appliquer le modèle des rues scolaires?**

La plupart des intervenants ont souligné que les écoles devaient s'engager à promouvoir le transport actif avant d'exécuter un programme de rues scolaires. Cette promotion pourrait inclure des ateliers sur la sécurité à pied et à vélo, et des initiatives pour inciter les élèves à se rendre à l'école à pied ou à vélo, en combinaison avec l'autobus scolaire. Certains intervenants ont souligné que des brigadiers scolaires devraient être postés près des écoles, que la police et la Ville devraient veiller à faire respecter la loi, et qu'il faudrait améliorer les infrastructures près des écoles (pistes cyclables protégées, passages pour piétons surélevés, etc.). Enfin, un intervenant a recommandé de mener un projet pilote avant de déployer des rues scolaires à long terme.

#### QUESTION 12

**Avant de réaliser un projet de rues scolaires, quel type de consultations publiques devrait-on mener auprès des communautés touchées, et à quel moment?**

Les intervenants ont recommandé divers échéanciers pour faire participer le public aux consultations. Leurs réponses allaient de trois mois à une année scolaire complète, la plupart des intervenants recommandant que la consultation ait lieu de trois à six mois avant le projet. Divers vecteurs de mobilisation ont été proposés : associations communautaires, réunions communautaires, sondages communautaires, réunions à l'école, comptes-rendus des réunions, dépliants destinés aux résidents du secteur et conseils scolaires.

Un intervenant a rappelé que le processus de consultation avait une fonction informative et qu'il fallait s'assurer de bien informer la communauté tout au long du processus. Un autre intervenant a souligné que la pandémie avait changé la perception générale du public envers les restrictions. Certaines personnes pourraient percevoir les rues scolaires comme une nouvelle restriction venant d'en haut. Il sera donc important d'impliquer directement la communauté, en prenant le temps de la faire participer pleinement pour qu'elle adhère au concept des rues scolaires.

### QUESTION 13

#### **Avez-vous des suggestions de sources de financement pour les projets de rues scolaires?**

La réponse la plus fréquente des intervenants était que la Ville d'Ottawa devrait financer les projets de rues scolaires. Un intervenant a suggéré que les projets soient financés par le Programme d'amélioration de la sécurité des routes dans le cadre du Plan d'action en matière de sécurité routière d'Ottawa. Les intervenants ont proposé d'autres sources de financement, notamment les conseils scolaires, le Fonds d'action climatique d'Ottawa, le Fonds pour la santé des Canadiens et des communautés, Diabète Canada, Santé publique Ottawa, Infrastructure Canada, des subventions provinciales, des collectes de fonds dans les écoles, le CHEO, le District économique spécial de Kanata North Tech, Bell Cause pour la cause, Green Communities Canada, le Fonds de partenariats communautaires pour la sécurité routière et l'Ottawa Student Transportation Authority. Un intervenant a suggéré que le ministère des Transports finance les rues scolaires, grâce aux amendes de ses caméras de surveillance dans les zones de sécurité communautaires.

### QUESTION 14

#### **L'ébauche du Plan directeur des transports 2023 inclut une politique visant à prioriser le transport scolaire actif, ce qui pourrait inclure des projets pilotes de rues scolaires (zones sans voitures devant les écoles à l'arrivée et au départ des élèves) aux écoles où la sécurité pose problème ou où le transport actif a un bon potentiel, comme cela a été fait dans d'autres villes canadiennes. Sur la base de votre expérience et de ce dont nous avons discuté jusqu'à présent, pensez-vous que votre organisation serait en faveur d'un projet pilote de rues scolaires?**

La grande majorité des intervenants interrogés étaient favorables à un projet pilote de rues scolaires. Certains étaient incertains, soulignant que le concept était excellent en théorie, mais qu'il fallait clarifier les questions de sécurité, de responsabilité civile et de logistique.

### QUESTION 15

#### **Devrions-nous parler à certains organismes ou certaines personnes en particulier?**

Nous avons tenu compte des commentaires des intervenants et avons discuté avec les personnes suggérées.

### QUESTION 16

#### **Aimeriez-vous partager d'autres renseignements avec nous?**

Les intervenants ont formulé des recommandations sur divers éléments qui favoriseraient selon eux l'aménagement de rues scolaires à Ottawa. Une recommandation était de mieux comprendre pourquoi les parents conduisent, puis de coordonner le transport actif et le transport en commun afin que les parents puissent se rendre à l'école à pied avec leurs enfants et ensuite se rendre au travail en transport en commun. D'autres ont suggéré de modifier les infrastructures pour soutenir les projets de rues scolaires au lieu de compter sur des bénévoles, en rappelant que ces projets exigent un effort d'équipe et le soutien de nombreux organismes.

## ANNEXE 2 – MATRICE DE SÉLECTION DES ÉCOLES

### Critères d'admissibilité des écoles

- Le pourcentage d'élèves dans la zone piétonne de l'école\* est supérieur à 50 %
- Le pourcentage d'élèves qui prennent l'autobus est inférieur à 30 %
- Les artères et les routes collectrices ne peuvent pas devenir des rues scolaires fermées à la circulation (les rues adjacentes peuvent être envisagées)
- Les rues d'intervention d'urgence (comme définie dans les Lignes directrices sur la modération de la circulation) ne peuvent pas devenir des rues scolaires fermées à la circulation (voir l'Annexe D des Lignes directrices sur la modération de la circulation) (les rues adjacentes peuvent être envisagées)
- Les rues qui font partie des trajets d'OC Transpo ne peuvent pas devenir des rues scolaires fermées à la circulation (les rues adjacentes peuvent être envisagées)

\*Le nombre d'élèves dans la zone piétonne d'une école primaire est le nombre d'élèves de maternelle vivant à moins de 800 m de l'école + le nombre d'élèves de la première à la huitième année vivant à moins de 1,6 km de l'école.

Si l'école candidate répond aux critères d'admissibilité ci-dessus, elle pourra faire l'objet d'une évaluation approfondie afin d'établir si elle peut bénéficier d'une rue scolaire, et on pourra lui attribuer une note à l'aide de la matrice ci-dessous.

Élément	Pointage maximal	Pointage	Sources d'informations / Points à considérer
Faisabilité du projet	3	<b>1</b> – Difficile <b>2</b> – Modérée <b>3</b> – Simple/facile	Collecte de données sur place et rapport d'observation. Éléments à prendre en compte : type de rue, redirection de la circulation, impacts sur l'accès, stationnement alternatif (allée ou garage), construction. Le Service de la circulation de la Ville d'Ottawa doit approuver la candidature de l'école proposée.
Impact sur les résidents et le quartier	3	<b>1</b> – Élevé (nombre élevé de résidents et de commerces, et aucune autre voie d'accès) <b>2</b> – Modéré <b>3</b> – Faible (faible nombre de résidents et de commerces, ou autre voie d'accès)	Nombre de résidences et de commerces affectés par la fermeture de la rue.
Part du transport actif	3	<b>1</b> – Faible (< 10 %) <b>2</b> – Moyenne (10 à 40 %) <b>3</b> – Élevée (> 40 %)	Sondages de l'OSTA, du CECCE et du CEPEO sur le transport. Sondages à main levée en classe.
Problèmes de sécurité observés	3	<b>1</b> – Très peu (0 ou 1) <b>2</b> – Quelques-uns (1 à 3) <b>3</b> – Plusieurs (Plus de 3)	Nombre de problèmes de sécurité régulièrement observés dans la zone scolaire lors de l'arrivée et du départ des élèves. P. ex. : distraction au volant, excès de vitesse, demi-tours, stationnement en double file, gens qui traversent n'importe où, etc.
Initiatives de transport scolaire actif	3	<b>1</b> – Limitées <b>2</b> – Quelques-unes <b>3</b> – Plusieurs	Les initiatives de transport scolaire actif incluent les journées « allons à l'école à pied », les ateliers sur la sécurité à vélo et à pied, etc.
Équité	3	<b>1</b> – Faibles inquiétudes <b>2</b> – Inquiétudes possibles <b>3</b> – Inquiétudes importantes	<u>Indice d'équité communautaire</u>
Degré de soutien de la communauté : préparation, leadership et capacité	3	<b>1</b> – Direction + communauté scolaire <b>2</b> – Direction + communauté scolaire + conseiller municipal <b>3</b> – Direction + communauté scolaire + conseiller municipal + association communautaire	Ces intervenants appuient le projet et y contribuent activement.
Pointage maximal possible	21		

## ANNEXE 3 – ÉVALUATIONS DES RISQUES DE SÉCURITÉ

Cette évaluation des risques a été adaptée à partir du projet de l'arrondissement londonien de Bromley. Évaluez la probabilité et la gravité des risques à chaque école potentielle à l'aide de l'échelle d'évaluation ci-contre. Pour évaluer le risque global, examinez chaque danger potentiel et son éventuel impact sur la réussite du programme de rues scolaires. Vérifiez si les moyens adéquats (financement, temps, supervision, etc.) sont en place pour atténuer les risques identifiés.

**Gravité des risques**

- 4 - catastrophique
- 3 - critique
- 2 - faible
- 1 - négligeable

**Probabilité des risques**

- A - probable
- B - possible
- C - peu probable
- D - très peu probable

Danger potentiel	Risque	Personnes à risque	Atténuation	Cote de risque (gravité x probabilité)
Véhicules exemptés (résidents de la rue scolaire)	Un véhicule frappe un piéton dans la rue scolaire	Enfants, parents, bénévoles, piétons	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les bénévoles peuvent porter des vestes très visibles.</li> <li>• Un bénévole accompagne chaque véhicule exempté de la barrière jusqu'à sa destination.</li> <li>• Rappeler au conducteur de conduire prudemment et de faire attention aux piétons lorsqu'on lui donne accès à la rue.</li> <li>• Ne jamais laisser les barrières sans surveillance.</li> <li>• Distribuer des lettres ou courriels aux parents pour leur rappeler la fermeture de la rue.</li> <li>• Rappeler régulièrement aux parents qu'ils doivent circuler prudemment dans la rue scolaire, en restant vigilants et près de leurs enfants en tout temps.</li> </ul>	
Les automobilistes peuvent franchir les barrières temporaires	Risque de blessure pour les usagers de la rue scolaire si un conducteur ne respecte pas les barrières en place	Enfants, parents, bénévoles, piétons	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ne jamais laisser les barrières sans surveillance.</li> <li>• Ne jamais déplacer la barrière pour un véhicule non exempté.</li> <li>• Utiliser un sifflet pour indiquer aux usagers de quitter la rue si un conducteur non autorisé y accède.</li> <li>• Consigner les incidents et les signaler à la police.</li> <li>• Utiliser une barrière lourde pour dissuader les conducteurs de passer.</li> </ul>	
Barrières	Les barrières risquent de faire trébucher les piétons	Enfants, parents, bénévoles, piétons	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S'assurer que les élèves et les parents ne s'approchent pas trop des barrières.</li> <li>• S'assurer que les barrières sont bien rangées au bon endroit après leur utilisation.</li> </ul>	
Chutes	Chutes à cause des nids-de-poule ou d'une chaussée inégale ou glissante	Enfants, parents, bénévoles, piétons	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Signaler les gros nids-de-poule ou les surfaces inégales avec des cônes.</li> <li>• Encourager les bénévoles à porter des chaussures adéquates.</li> </ul>	
Transport des barrières et des panneaux	Blessures corporelles	Bénévoles	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Former les bénévoles afin qu'ils sachent comment transporter le matériel en toute sécurité.</li> </ul>	
Conducteurs agressifs	Agressions verbales ou physiques	Bénévoles, parents et enfants	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ne pas se tenir devant un véhicule</li> <li>• Donner aux bénévoles un sifflet pour dégager la rue.</li> <li>• Former les bénévoles pour désamorcer les conflits.</li> <li>• Consigner les incidents et les signaler à la police.</li> <li>• Utiliser une barrière lourde pour dissuader les conducteurs de passer.</li> </ul>	
Une fois les barrières retirées et la rue ouverte	Certains piétons pourraient marcher dans la rue sans se rendre compte qu'elle est ouverte à la circulation	Parents et enfants	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lors de la réouverture de la rue, s'assurer que les piétons à proximité savent que la rue est sur le point de rouvrir.</li> <li>• Respecter les heures de fermeture et retourner rapidement le matériel à l'endroit convenu avec l'école.</li> </ul>	
Malaises causés par la chaleur	Épuisement, blessure	Bénévoles	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Si un bénévole ne se sent pas bien, il doit immédiatement avertir un employé de l'école.</li> <li>• Chacun doit travailler selon ses propres capacités.</li> <li>• Chacun doit être conscient de ses limites.</li> </ul>	
Conditions météorologiques extrêmes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Éclairs</li> <li>• Chaleur ou froid extrêmes</li> <li>• Mauvaise visibilité</li> </ul>	Bénévoles, parents et enfants	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le coordonnateur des bénévoles doit vérifier les prévisions et annuler l'activité de rue scolaire en cas d'alerte météo.</li> <li>• Les bénévoles doivent suspendre temporairement les rues scolaires en cas de conditions météorologiques extrêmes.</li> <li>• Les bénévoles doivent porter des vêtements de protection adaptés aux diverses conditions météorologiques.</li> <li>• Il faut en tout temps porter un dossard très visible.</li> <li>• Il faut porter des chaussures adaptées à toutes les conditions météorologiques et à tous les types de surface.</li> </ul>	
Recours à des bénévoles non formés	Ils pourraient ne pas comprendre leur rôle ou la façon de gérer les conflits potentiels	Enfants, parents, bénévoles, piétons	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les bénévoles doivent suivre une formation.</li> </ul>	

## ANNEXE 4 – PARTICIPATION COMMUNAUTAIRE

Voici les approches recommandées pour faire participer la communauté aux projets de rues scolaires :

- Informer la communauté scolaire de la raison d'être et des avantages des rues scolaires.
- Aider les résidents à comprendre que la fermeture des rues est temporaire, pour la durée du projet pilote.
- Informer les résidents qu'on recueillera leurs avis sur le projet pilote pour comprendre ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas.
- Informer les résidents des impacts de la fermeture et de son fonctionnement.
- Faire du transport scolaire actif une priorité pour le conseil municipal.
- Susciter un soutien à long terme pour les rues scolaires.
- Démontrer que les rues scolaires sont une solution pratique aux problèmes de sécurité routière de la communauté.
- Présenter les avantages mesurables et les résultats positifs des rues scolaires.
- Recueillir les avis des résidents, des parents, des bénévoles et du personnel scolaire avant, pendant et après les projets pilotes.
- Susciter une discussion dans l'ensemble de la communauté sur les avantages d'avoir des rues sécuritaires et actives pour les enfants, leurs parents et les résidents.
- Susciter la participation de personnes ayant un éventail varié de perspectives et d'expériences.
- Mobiliser les jeunes et faire de la mobilisation une occasion de leadership pour les personnes de tous âges.

## ANNEXE 4 – PARTICIPATION COMMUNAUTAIRE

Voici les méthodes recommandées pour mobiliser chaque type de public :

Publics cibles:	Méthodes de mobilisation
Direction des écoles Directeur / directrice et conseil scolaire, potentiellement les administrateurs et les conseillers scolaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Présentations aux directions d'école, au personnel enseignant et aux conseils scolaires</li> <li>• Réunions individuelles, courriels et réunions de planification en petits groupes</li> </ul>
Élèves Élèves des écoles primaires participantes, et étudiants bénévoles des écoles secondaires locales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Participation à des réunions de planification en grands groupes (3 par communauté)</li> <li>• Réunions de planification en petits groupes</li> <li>• Projets réalisés pendant les heures de cours</li> </ul>
Communauté locale Voisins, grand public, organismes communautaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Envois postaux expliquant aux personnes résidant dans un rayon de deux pâtés de maisons comment fournir leurs avis</li> <li>• Signalisation piétonne dans les rues, banderoles, communiqués de presse et promotion en ligne</li> <li>• Réunions publiques, journées portes ouvertes et sondages</li> <li>• Dépliants communautaires</li> <li>• Message dans les infolettres</li> <li>• Réseaux sociaux</li> <li>• Panneaux numériques sur place</li> </ul>
Personnel municipal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réunions individuelles, courriels et réunions de planification en petits groupes</li> <li>• Annonces officielles, présentations lors de réunions</li> <li>• Articles dans les bulletins d'information municipaux internes</li> </ul>
Élu(e)s (conseil municipal, conseil de quartier et conseil scolaire)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Annonces officielles, présentations lors de réunions, articles dans les bulletins d'information municipaux internes</li> </ul>

La mobilisation de la communauté pour les premiers projets pilotes à Ottawa devrait commencer environ un an avant la mise en œuvre des projets.

Les efforts de mobilisation devraient d'abord viser les institutions clés (municipalités, écoles et conseils scolaires). Les communautés où les rues seront fermées doivent être mobilisées environ trois mois avant la fermeture prévue.

## ANNEXE 5 – COLLECTE DE DONNÉES ET SUIVI

Il est important de recueillir des données avant, pendant et immédiatement après les projets de rues scolaires afin de mesurer leur impact sur l'atteinte des objectifs visés.

Le type de données recueillies dépendra des objectifs précis de chaque projet. Les objectifs les plus courants sont de hausser le transport actif, de réduire la congestion devant les écoles, d'améliorer la qualité de l'air et de susciter le soutien de la communauté.

Les méthodes de collecte de données permettant de mesurer le succès du projet dans l'atteinte des objectifs visés sont décrites ci-dessous. Il faut recueillir les données suivantes avant le début du projet, pendant le projet et après sa conclusion.

1. **Hausser le taux de transport actif :** Des sondages auprès des familles et des sondages à main levée en classe peuvent servir à déterminer les modes de déplacement. La collaboration des conseils scolaires est essentielle afin de recueillir les données nécessaires pour évaluer les projets de rues scolaires à l'aide de sondages à main levée, puisque les enseignants mènent ces sondages en classe.
2. **Réduire la congestion devant les écoles:** Recueillir des données sur le nombre de véhicules. Des exemples de sondage et de formulaires de dénombrement des véhicules se trouvent aux pages 24 et 25 du [guide sur les rues scolaires](#) de la Ville de Victoria.
3. **Améliorer la qualité de l'air dans la zone scolaire:** Mesurer les particules dans l'air de la zone scolaire.
4. **Susciter le soutien de la communauté:** Utiliser des sondages pour interroger les résidents sur leur appui aux fermetures de rues et leur perception de la sécurité. Le [rapport du projet de Markham](#) présente un résumé des sondages réalisés auprès de la collectivité avant et après le déploiement du projet.



envirocentre

## Site internet

[envirocentre.ca](http://envirocentre.ca)

---

**Pour toute question concernant ce rapport,  
veuillez contacter:**

[lisa.gander@envirocentre.ca](mailto:lisa.gander@envirocentre.ca)

Préparé par

**ENVIROCENTRE**

1554 Carling Ave. Unit 347  
Ottawa, Ontario  
K1Z 7M4

