

L'aménagement de nos écoles favorise-t-il des mobilités sécuritaires pour les jeunes ?

MOBILITÉ, SÉCURITÉ ET CONCEPTION
D'ESPACES PUBLICS AUTOUR DE NOS ÉCOLES



TABLER DES

1 Introduction

2 Bref état de la situation

3 Les initiatives d'aménagement des environnements scolaires

- Les rues-écoles
- Les parcs-écoles
- Le Lab-École
- Projets référents

4 Synthèse

5 L'appui conceptuel des études de cas

- Inviter plutôt qu'imposer
- Le « coup de pouce » (*Nudge*)
- Polyvalence

4 Étude de cas

École en milieu urbain

5 Conclusion

MATIÈRES



INTRODUCTION

Mobilités des jeunes, sécurité et conception d'espaces publics autour des écoles. Comment repenser les mobilités ?

Les abords des écoles constituent souvent les premiers territoires dans lesquels les enfants expérimentent l'autonomie en matière de mobilité : s'arrêter à la lumière, marcher sur le trottoir, traverser sur le passage piétonnier, utiliser son sens de l'observation, le tout dans le cadre de circuits sécurisés par la présence de corridors scolaires et de brigadiers.

Or, près d'un élève sur deux est conduit en voiture à l'école, même pour des trajets de moins d'un kilomètre. L'usage important de la voiture pour les trajets domicile-école entraîne une congestion accrue autour des établissements scolaires. Un cercle vicieux s'installe alors : plus il y a de voitures près des écoles, plus les parents choisissent d'y conduire leurs enfants.

Dans un contexte de renouvellement des pratiques d'aménagement et de leur alignement avec les orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) qui mettent l'accent sur la mobilité active, la mise en valeur des milieux de vie et les pratiques d'aménagement durable, ce constat interpelle.

Comme l'ont montré de nombreux travaux sur l'urbanisme scolaire, les écoles et leurs abords pourraient pourtant être des lieux propices à l'apprentissage de la pratique d'espaces publics et d'environnements urbains de qualité. Dans ces conditions, comment repenser les mobilités des jeunes par l'aménagement ?

Afin de soutenir le passage à l'action dans un contexte de gouvernance que les acteurs, des enseignants aux parents, peinent parfois à saisir, ce guide se concentre sur l'exploration et la proposition d'interventions tactiques simples, faciles à mettre en œuvre et évolutives. En effet, c'est souvent par une série de gestes concrets et ancrés dans la réalité du terrain que se construit un changement durable, lequel peut faire de la rue un espace d'apprentissage, soutenant à la fois l'activité physique et l'autonomie au cœur de la communauté.



Le guide présente des interventions sur le cadre bâti orientées vers l'autonomie, la sécurité et l'incitation au transport actif.

Il comprend deux sections :

+ Un état de situation des pratiques de la mobilité active dans les environnements scolaires;

+ Un cas d'aménagement possibles dans des contextes urbains variés, précédés d'une revue de quelques approches théoriques inspirantes.

BREF ÉTAT DE SITUATION

Depuis plusieurs décennies, des recherches académiques, pratiques et des prises de position institutionnelles étayent le fait que le bien-être des enfants peut être un indicateur décisif d'un habitat sain, d'une société démocratique et d'une bonne gouvernance (Nations Unies, 2006¹). Ce bref tour d'horizon explore les principaux défis et perspectives actuels au Québec.

Un cinquième des Québécois: Chaque jour, 1,7 million d'élèves d'âge préscolaire à secondaire se déplacent entre la maison et l'école au Québec².

Des déplacements actifs minoritaires: au Québec, moins d'un élève sur dix utilise un moyen de transport actif pour se rendre à l'école. À Montréal, un tiers des élèves d'âge primaire marchent pour se rendre à l'école et à peine 2% utilisent le vélo³;

Un nombre de blessés corrélé au volume de circulation: les artères principales concentrent la majorité des collisions touchant les jeunes piétons (5-12 ans). Sur l'île de Montréal, plus de la moitié des collisions a eu lieu à proximité d'une artère⁴;

Le cercle vicieux de la dépendance automobile: la motorisation des ménages et les appréhensions de sécurité poussent davantage de parents à reconduire leurs enfants en auto, alimentant un cercle vicieux : plus de voitures autour des écoles, plus de danger perçu et réel, moins de transport actif⁵;

30 km/h: le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 au Québec place le chemin de l'école au rang des priorités. Il prévoit notamment l'abaissement uniforme de la limite de vitesse à 30 km/h dans toutes les zones scolaires ainsi que la mise en place d'aménagements sécuritaires comprenant signalisation claire, traverses piétonnes protégées et corridors scolaires identifiés. L'adoption, en 2024, de la loi 48 a officialisé cette limite de 30 km/h en tout temps.

Vision Zéro: plusieurs villes et municipalités investissent dans la sécurisation des rues autour des écoles en visant à réduire à zéro le nombre de décès et de blessures graves causés par une collision routière. Les arrondissements multiplient les interventions (réduction des vitesses locales, ajout de feux piétons, présence accrue de brigadiers scolaires, aménagements protecteurs) ainsi que l'accompagnement des élèves à la mobilité active. Ces démarches se font en collaboration avec les organisations scolaires et communautaires.

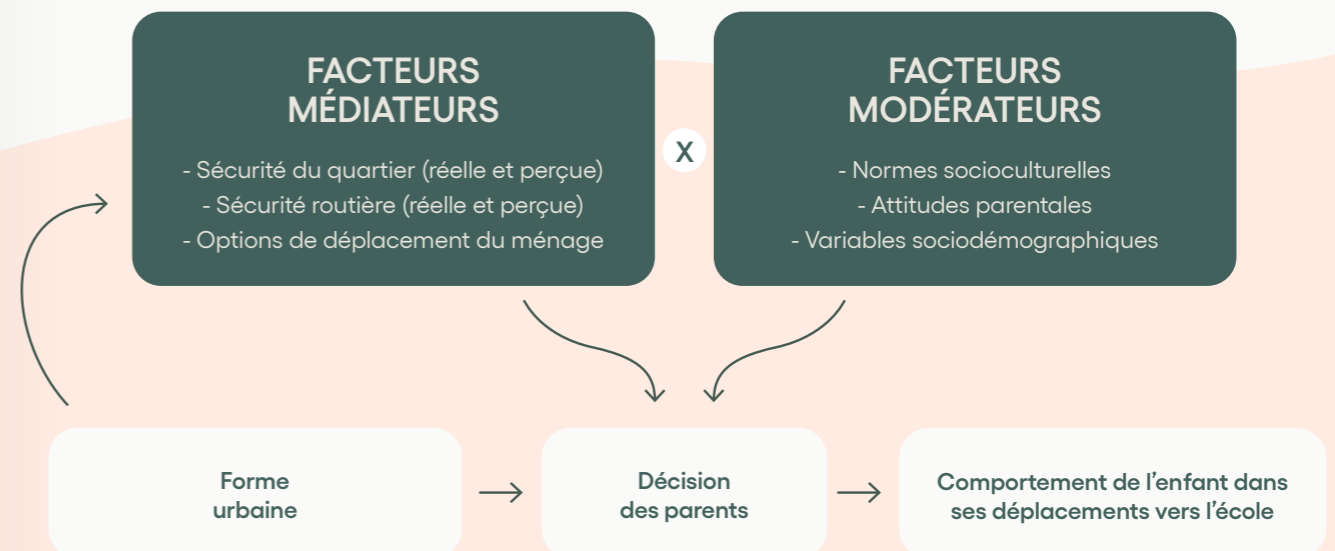
L'urbanisme scolaire, clé de développement urbain: l'urbanisme scolaire propose de penser et de développer la ville dans le prolongement de l'école, et ce, afin de favoriser l'expérience urbaine des élèves. Lorsqu'ils sont complets et mixtes, les quartiers au cœur desquels les écoles se situent contribuent à une mobilité urbaine plus sécuritaire pour tous les usagers, mais particulièrement les plus vulnérables (Torres et al., 2021);

De la théorie à la pratique: les nombreux articles de la plateforme *100 degrés*, et notamment le plus récent, «La rue-école permanente: pour des élèves actifs et en sécurité⁶», contribuent à ce que les concepts théoriques de l'urbanisme scolaire soient «traduits» en des termes concrets, opérationnalisables sur le terrain.

L'hivernalité, une frontière à franchir: les élèves québécois qui l'ont expérimenté apprécient la pratique du vélo d'hiver pour se rendre à l'école. Cette tendance rejoint les pratiques dominantes observées dans des pays nordiques qui, telle la Finlande, présentent des caractéristiques hivernales comparables à celles du Québec. L'entretien des infrastructures de circulation (dénivellement des trottoirs et pistes cyclables) est important, tout comme l'adaptation de l'équipement des individus, des perceptions et des pratiques sociales à la mobilité active hivernale⁷.



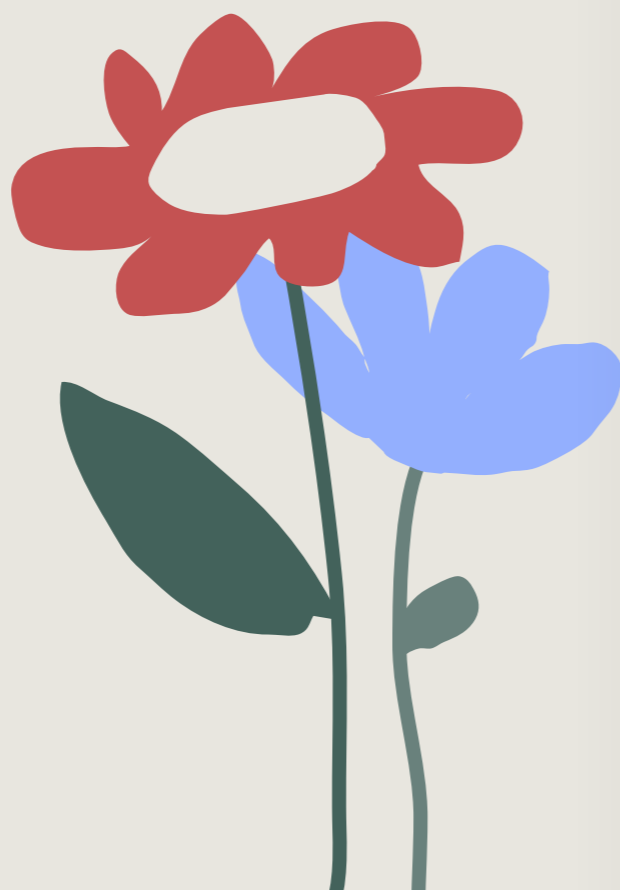
Conceptualisation du déplacement de l'enfant vers l'école⁸



LES INITIATIVES D'AMÉNAGEMENT DES ENVIRONNEMENTS SCOLAIRES

L'aménagement du territoire, par sa capacité créative à sécuriser les déplacements et à favoriser le développement, dès le plus jeune âge, d'habiletés en lien avec la mobilité active, est un levier essentiel pour matérialiser ces initiatives dans les territoires⁹. La transformation du cadre physique des environnements scolaires peut, de plus, permettre de bonifier les milieux de vie complets.

Quelles sont les principales initiatives développées au Québec au cours des dernières décennies pour améliorer les environnements scolaires et favoriser l'autonomie des enfants ainsi que l'apprentissage sécuritaire de la mobilité active? En plus de présenter de grandes tendances, cette section s'appuie sur des discussions avec des urbanistes du domaine scolaire ainsi que des visites d'écoles à Montréal. Des échanges informels avec des parents et des membres du corps enseignant ont complété la démarche.



Les initiatives documentées sont les suivantes :

- + La rue-école
- + Le parc-école
- + Le Lab-École
- + Les environnements scolaires en dehors de l'école : aménagements transitoires et permanents

Pour chacune des initiatives documentées, les composantes suivantes sont explorées :

- + L'échelle de l'aménagement
- + L'autonomisation des jeunes dans l'espace public
- + L'intégration de la saisonnalité
- + La réduction du caractère accidentogène des abords d'école
- + L'accroissement de la résilience des milieux de vie
- + Les parties prenantes impliquées
- + Le caractère structurant

L'aménagement des environnements scolaires et l'autonomisation des jeunes

Composante	Définition
Échelle de l'aménagement	Les aménagements ont un impact sur des territoires de taille variable, qui peut s'échelonner de l'emprise de l'école elle-même jusqu'au quartier.
Autonomisation des mobilités des jeunes dans l'espace public	La nature des aménagements dans les environnements scolaires offre aux jeunes la possibilité de mettre à l'essai et de développer une gamme d'habiletés transférables dans les espaces publics.
Intégration de la saisonnalité	Les espaces publics au Québec présentent des opportunités de mobilité active qui varient avec la saisonnalité : marche, vélo. L'intégration de ces variations et la proposition de dispositifs modulables en fonction de la saison (marche hivernale, raquette, ski de fond, fatbike en hiver) sont des facteurs d'amélioration des environnements scolaires.
Réduction du caractère accidentogène des abords d'école	En matière de sécurité, les aménagements des environnements scolaires ont vocation à diminuer la possibilité qu'il y ait des accidents. Cet impact est variable en fonction de l'aire d'influence de l'aménagement, de l'impact sur l'autonomie, voire de l'intégration de la saisonnalité.
Accroissement de la résilience des milieux de vie	Comme tous les éléments du cadre bâti, les aménagements scolaires contribuent à la transition socioécologique et à la résilience des milieux de vie aux impacts des changements climatiques (événements météorologiques extrêmes, vagues de chaleur, inondations pluviales).
Parties prenantes impliquées	Parmi les initiatives recensées, certaines reposent sur une mobilisation complexe et à plusieurs niveaux du milieu scolaire, des institutions (municipalité/Ville) ainsi que de la communauté (parents, organismes à but non lucratif). D'autres sont plus légères et s'appuient sur la participation de certains de ces acteurs.
Caractère structurant	L'effort financier à fournir pour développer les initiatives identifiées varie fortement. Celles impliquant la construction de bâtiments ou d'installations complètes sont les plus exigeantes, mais ont aussi l'impact le plus structurant à long terme sur la création de milieux de vie complets (Lab-École, parc-école, aménagements permanents). D'autres requièrent un déploiement de ressources plus limité et mettent l'accent sur la sensibilisation ainsi que l'expérimentation de pratiques de mobilité différentes par les jeunes et leur entourage.



La rue-école

Une rue-école est une rue fermée à la circulation automobile devant une école pendant l'arrivée et la sortie des élèves, pour créer un milieu calme et convivial et favoriser la marche et le vélo. La mise en place de rues-écoles est une pratique courante dans les environnements scolaires européens. Il s'agit d'une stratégie qui reçoit un intérêt croissant au Québec, et ce, en raison du caractère plus léger et modulable des aménagements requis en fonction du contexte d'implantation de l'école (milieu urbain, périurbain, rural, pratiques de mobilités dominantes, etc.).

La rue-école a été mise à l'essai par de nombreuses communautés accompagnées par le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CÉUM), lequel travaille activement avec l'École de santé publique de l'Université de Montréal (ESPUM) autour de ce projet.

En mai 2024, l'organisation a lancé la première semaine de la rue-école. Elle a renouvelé cette initiative en mai 2025 et a mis à la disposition du public une trousse d'outils et un accompagnement aux communautés⁹⁰.

Dans la ville de Québec, l'implantation d'initiatives de rue-école fait partie des actions complémentaires à la Stratégie de sécurité routière 2020-2024. Cette stratégie prévoit la mise en place de cheminements scolaires sécurisés dans 115 écoles primaires du territoire et dans plusieurs arrondissements. Cette intervention est compatible avec d'autres stratégies, telles que celle du Lab-École.

Selon le Centre d'écologie urbaine de Montréal, certaines conditions gagnantes doivent être réunies pour favoriser la création d'une rue-école⁹¹ :

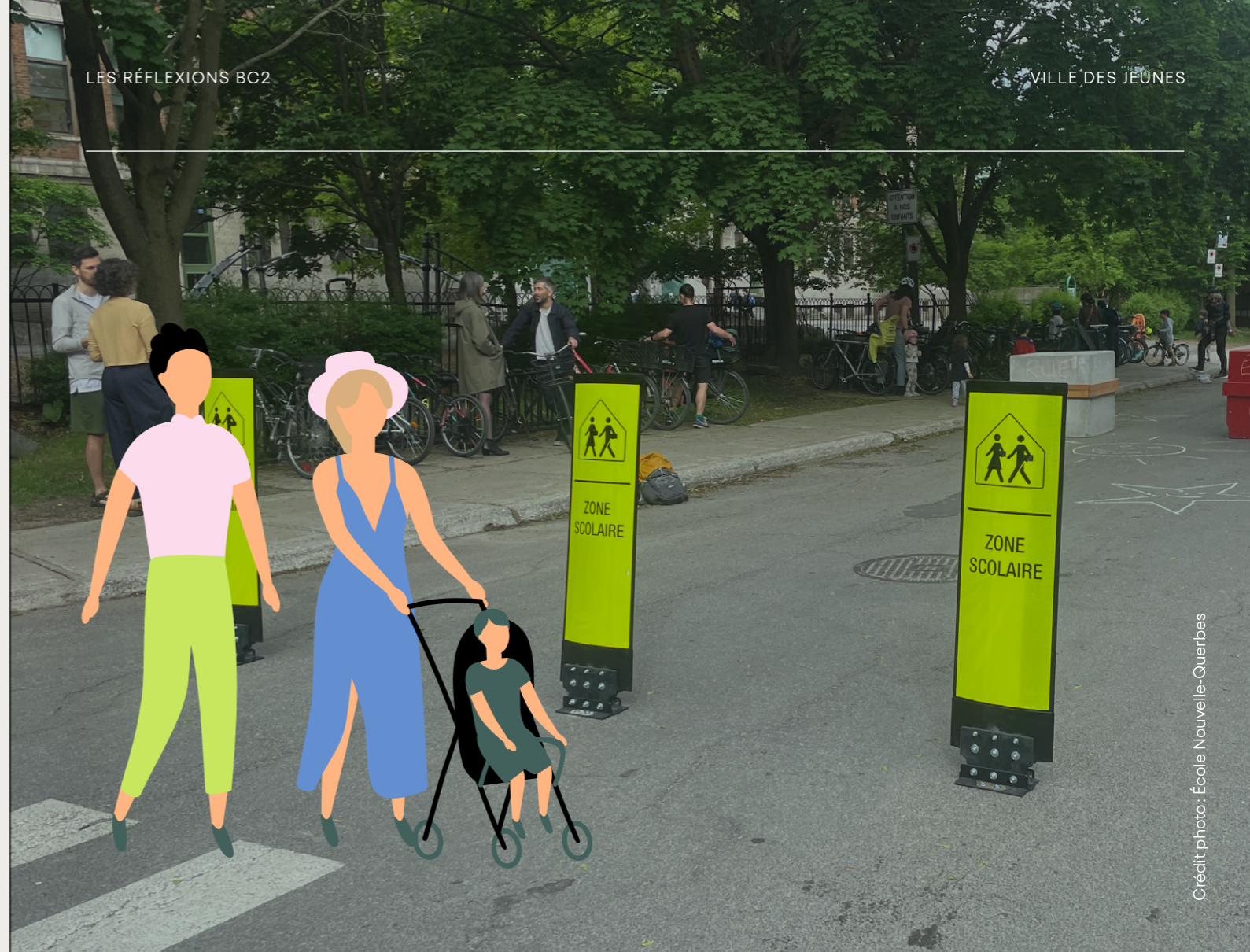


+ Mobilisation au sein de l'école (direction, parents et conseil d'établissement)

+ Support de la communauté locale (conseil de quartier)

+ Participation du conseil d'arrondissement, de la ville et des élus pour adapter le cadre réglementaire

+ Avoir une équipe de bénévoles mobilisée, bien formée, informée et en nombre suffisant pour assurer la sécurisation de la rue



Crédit photo : École Nouvelle-Querbes

Rue-école

Échelle de l'aménagement	Rue
Autonomisation des mobilités des jeunes dans l'espace public	Modéré
Intégration de la saisonnalité	Modéré
Réduction du caractère accidentogène des abords d'école	Modéré
Accroissement de la résilience des milieux de vie	Limité
Parties prenantes impliquées	Limité (niveau local)
Caractère structurant	Limité

La visite de trois écoles participantes sur l'île de Montréal dans les arrondissements d'Outremont, Le Plateau-Mont-Royal et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve ainsi que les échanges avec les parents, les enseignants et les bénévoles participants ont permis d'effectuer les observations suivantes.

Les parents et les citoyens adjacents des écoles s'adaptent aux mesures temporaires et conduisent avec beaucoup plus de prudence à l'approche des quatre intersections du bloc scolaire, car les barrières mobiles et les bénévoles sont visibles de loin. Parents, enseignants et élèves disposent ainsi de plus d'espace pour circuler et se rassembler aux abords de l'école, créant une atmosphère plus calme et conviviale, propice aux échanges et aux liens sociaux.

Le parc-école

Un parc-école désigne un aménagement dans lequel la cour d'une école est accessible au grand public en dehors des heures de classe. Des règles strictes encadrent la conception de ces espaces récréatifs extérieurs, et ce, afin d'en favoriser l'accessibilité universelle (adaptation quatre-saisons, proximité géographique aux quartiers résidentiels, accès en transport actif et collectif, éclairage nocturne, diversité des espaces de jeu, etc.). Bien que leur application ait un impact sur les coûts du projet, ce type d'initiative repose surtout sur un partenariat institutionnel, qui relie les écoles et les municipalités.

De fait, le développement d'un parc-école repose sur les principes de la mutualisation des espaces publics, la polyvalence des aménagements urbains, la perméabilité entre les environnements scolaires et leur milieu d'implantation. Les jeunes trouvent dans la continuité de ces infrastructures des occasions d'expérimenter les mobilités actives à proximité de leur domicile. Dans certains cas, il s'agit aussi d'une opportunité de sensibiliser les communautés aux impacts de l'urbanisation sur les changements climatiques et d'engager les jeunes dans une démarche de réflexion au développement durable.

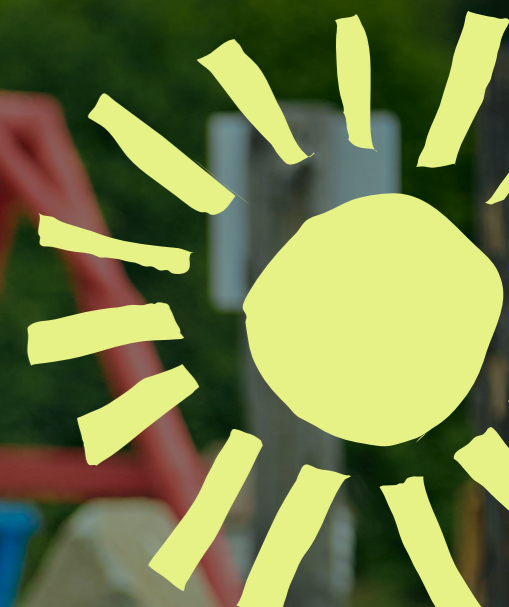


Crédit photo : Photo Alex Drouin

De fait, dans certaines municipalités, la cour d'école constitue le seul grand espace de jeu du voisinage. Depuis 2022-2023, le Centre de services scolaire de Montréal a ouvert toutes ses cours au public : de 7 h à 21 h l'été et de 18 h à 21 h pendant l'année scolaire. Les cours récentes sont aménagées pour être attrayantes et actives, avec modules de jeux, terrains multisports, parcours ludiques, arbres et potagers, contribuant à lutter contre les îlots de chaleur. Le parc-école enrichit ainsi le milieu de vie des enfants tout en offrant un nouveau lieu de rencontre pour la communauté.

Le cas du parc-école LaRocque à Sherbrooke en est emblématique. La direction du conseil d'établissement est parvenue à effectuer une levée de fonds de l'ordre d'un million de dollars pour transformer sa cour de récréation en parc. Outre la participation des familles aux plantations, destinées à verdir ce qui était auparavant un îlot de chaleur urbain, le projet comprend aussi une diversification des activités à la portée des jeunes durant leur séjour à l'école ou en dehors des heures d'ouverture : zones de soccer, de basketball, parcours d'hébertisme, trampoline, nouveaux modules de jeux, zone verte avec espaces de détente et classe extérieure¹².

Des ressources ont été développées pour accompagner les écoles qui désirent mettre en place un projet d'aménagement dans le but d'en favoriser la réussite¹³.



Parc-école

Zone d'impact	Cours d'école
Favoriser l'autonomie des jeunes dans l'espace public (mobilité active autonome)	Limité
Intégrer le facteur de la saisonnalité	Modéré
Réduire le caractère accidentogène des abords d'école	Forte
Augmenter la résilience des milieux de vie	Modéré
Parties prenantes impliquées	Modéré (local à municipal)
Caractère structurant	Modéré

Le Lab-École

Créé en 2017, le Lab-École est un organisme à but non lucratif qui affirme son rôle d'«incubateur d'innovations scolaires». L'organisme propose une vision à 360 degrés du rôle de l'école dans la formation des jeunes, à l'image des profils très complémentaires de ses trois fondateurs, Pierre Lavoie (Grand défi Pierre Lavoie), Pierre Thibault, architecte d'avant-garde et Ricardo Larrivée, cuisinier et porte-parole de la Tablee des Chefs. Il s'agit de l'initiative la plus structurante, en matière de mobilité active des jeunes, mais aussi la plus complexe à mettre en œuvre.

À l'écoute des besoins des jeunes et des enseignants, le Lab-École entend repenser l'environnement physique des écoles pour favoriser la réussite éducative et le bien-être de tous. Le Lab-École étant aussi une initiative de recherche, les pratiques des jeunes et de leurs communautés ont été documentées dans le but d'identifier les améliorations liées à la modification des environnements et des architectures scolaires¹⁴.

Aujourd'hui, au Québec, il existe six écoles de type Lab-École. Ces environnements scolaires particuliers sont implantés dans des environnements très différents : Gatineau, Maskinongé, Québec, Rimouski, Saguenay et Shefford. La réalisation de ces projets a toutefois reposé sur un important effort de la communauté, avec la mobilisation d'un nombre important de parties prenantes et de ressources financières d'envergure. Le développement des deux Lab-Écoles les plus récents (Rimouski et Shefford) a coûté de 35 à 40 millions de dollars par projet, soit environ 12% de plus qu'un projet d'école traditionnelle¹⁵. 135 firmes d'architecture ont participé aux concours de propositions, chaque fois adaptés aux conditions du milieu.

L'OBNL du Lab-École mise sur le renouvellement des formes scolaires (architecture et espaces environnants) pour changer le rapport des jeunes au milieu d'implantation et aux mobilités. L'un des piliers de l'approche Lab-École est le mode de vie physiquement actif. Les interventions visent l'amélioration de la qualité des trajets et des abords scolaires¹⁶. Pour cette raison, les initiatives de type Lab-École concernent autant l'établissement scolaire lui-même que le quartier dans lequel il est implanté.



Crédit photo : Lab-École compte Instagram



Crédit photo : Lab-École compte Instagram

Les mobilités sont organisées dans une perspective de réseau. Celui-ci offre des conditions gagnantes au changement durable des pratiques des jeunes lorsque :

- + Des corridors de transport actif sécurisés à l'année sont aménagés entre les écoles et les parcs (pistes cyclables et espaces publics);
- + Des zones de transition entre la rue et l'entrée permettent aux enfants de parcourir seuls les derniers mètres dans un cadre sûr;
- + Les zones de dépose-minute sont éloignées des entrées, ce qui permet de réduire la congestion et d'encourager quelques minutes de marche quotidienne;
- + Les flux piétons, cyclistes et automobiles sont séparés les uns des autres;
- + Des supports à vélos sont présents en nombre suffisant;
- + Les corridors scolaires sont visibles et ludiques par des marquages colorés, des bollards ou des éléments de jeu.

L'école Stadacona, ouverte en 2022 à Québec, illustre bien cette approche. Elle est située en milieu urbain dense et dispose de multiples accès aux espaces extérieurs, y compris des toits verts aménagés en aires de jeux. Le stationnement parental est volontairement limité pour encourager les déplacements actifs. De plus, une rue-école a été aménagée aux abords de l'école, de manière à renforcer les options de mobilité active des jeunes.

Lab-École

Zone d'impact	Lab-École
Favoriser l'autonomie des jeunes dans l'espace public (mobilité active autonome)	Modéré (dans les limites de l'école)
Intégrer le facteur de la saisonnalité	Limité
Réduire le caractère accidentogène des abords d'école	Limité
Augmenter la résilience des milieux de vie	Modéré
Parties prenantes impliquées	Forte (local à provincial)
Caractère structurant	Forte



Les environnements scolaires en dehors de l'école : des aménagements transitoires aux aménagements permanents



Place de l'Ange-Cornu

Les projets issus du Lab-École ont mis en évidence qu'il était possible de modifier les pratiques de mobilités des jeunes dans les environnements scolaires et leurs abords en modifiant la forme urbaine et architecturale du milieu. Toutefois, en raison de leur coût, ces projets sont peu abordables pour une grande partie des communautés scolaires.

Les enseignements issus de l'observation et de la recherche lors de la construction et de l'opération des établissements peuvent donc servir d'inspiration à des initiatives locales plus ciblées et adaptées à des contextes spécifiques dotés de peu de moyens financiers.

À ce titre, les projets transitoires permettent la mise en place de stratégies évolutives, mobilisateurs pour la communauté avec un investissement initial plus faible. Un usage transitoire ouvre le chemin à une intégration à long terme – à la différence de l'usage temporaire,

qui doit prendre fin. À ce titre, l'aménagement transitoire est aussi un outil pour mettre à l'essai des processus d'aménagement et de design urbain participatif, de l'innovation en matière de gouvernance et de la fabrique de nouveaux lieux dans les quartiers¹⁷.

La création de la Place de l'Ange-Cornu devant l'école Paul-Bruchési, dans Le Plateau-Mont-Royal, illustre bien cette approche. Porté par l'arrondissement, avec le soutien du Centre d'écologie urbaine, ce projet est issu de consultations citoyennes et financé en partie par le fonds local «Écoles de quartier». Inaugurée en 2024, cette première place-école de l'arrondissement est issue de la fermeture permanente d'une portion de rue pour la transformer en espace public piétonnier sécurisé. Réalisé d'abord de façon transitoire avec du mobilier, de la végétation et du marquage au sol, le projet est destiné à devenir permanent.

	Aménagements transitoires	Aménagements permanents
Zone d'impact	Tous	Tous
Favoriser l'autonomie des jeunes dans l'espace public (mobilité active autonome)	Forte	Forte
Intégrer le facteur de la saisonnalité	Modéré	Forte
Réduire le caractère accidentogène des abords d'école	Modéré	Forte
Augmenter la résilience des milieux de vie	Modéré	Forte
Parties prenantes impliquées	Modéré	Forte
Caractère structurant	Modéré	Forte

D'autres arrondissements, comme Ville-Marie et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, ont lancé des projets pilotes similaires. Les retours sont majoritairement positifs : plus de sécurité, plus d'autonomie pour les enfants, moins de circulation. Une étude montre d'ailleurs une hausse des déplacements actifs les jours de rue-école³.

En ce qui concerne les aménagements permanents déjà présents dans certains milieux, ils modifient durablement l'espace public autour des écoles pour réduire la place de l'automobile et sécuriser les déplacements actifs. Cela peut passer par des règlements, comme instaurer un sens unique ou interdire le transit automobile, ou par des aménagements physiques tels que dos-d'âne, élargissement de trottoirs, installation de bollards et saillies pour raccourcir les traversées piétonnes.



SYNTHÈSE

Le tableau suivant synthétise, pour chacune des composantes observées dans les initiatives présentées, le potentiel d'application et les impacts en matière d'aménagement urbain.

	Rue-école	Parc-école	Lab-École	Aménagements transitoires	Aménagements permanents
Zone d'impact	Rue	Cour d'école	Lab-École	Tous	Tous
Favoriser l'autonomie des jeunes dans l'espace public (mobilité active autonome)	Modéré	Limité	Les limites de l'école	Forte	Forte
Intégrer le facteur de la saisonnalité	Limité	Forte	Limité	Modéré	Forte
Réduire le caractère accidentogène des abords d'école	Modéré	Limité	Limité	Modéré	Forte
Augmenter la résilience des milieux de vie	Limité	Modéré	Modéré	Modéré	Forte
Parties prenantes impliquées	Limité	Modéré	Forte	Modéré	Forte
Caractère structurant	Limité	Modéré	Forte	Modéré	Forte

Comme mentionné dans une précédente publication des Réflexions BC2 sur les aménagements temporaires, les interventions de transformation des espaces publics s'échelonnent d'un niveau tactique à un niveau stratégique. La classification des initiatives de transformation des environnements scolaires présentées précédemment suit aussi cette logique. Le terme «tactique» peut être utilisé pour désigner un aménagement qui répond à des besoins immédiats et offre des solutions à court terme. Une telle intervention est souvent élaborée à l'échelle locale et repose généralement sur des

modalités plus souples. Par exemple, les solutions temporaires d'amélioration à un espace public proposées par les citoyens sont souvent identifiées comme de l'«urbanisme tactique». Ces interventions permettent souvent d'innover, de tester et de réinventer l'espace. En revanche, le terme «stratégique» implique un niveau plus élevé de permanence et une vision à plus long terme¹⁸.



Crédit photo: Le volcan des brumes – 2023 © Castor et pollux



Crédit photo: Parc-ecole-nouvelle-querbes





Chaque type d'aménagement étant approprié dans un certain contexte, échelle et/ou niveau d'investissement donné, ce sont les aménagements permanents qui ont le plus grand potentiel d'impact. C'est à ces types d'interventions, explorés de manière plus approfondie et systémique, que nous nous tournerons dans les sections suivantes.

Inviter plutôt qu'imposer

Pour mieux encadrer ses interventions en matière de design dans l'espace public, ce guide propose deux concepts pour éclairer leur déploiement au sein d'un milieu scolaire. Le guide s'appuie sur le concept de «Nudge», ou «coup de pouce» et sur celui de la polyvalence pour proposer des interventions qui invitent les comportements désirés, sans les imposer.

Il ne s'agit pas simplement de sécuriser, mais de créer des milieux de vie ludiques, conviviaux et engageants, où les enfants sont naturellement portés à bouger, interagir et explorer. Comme en classe, les contenus et les pratiques sont mieux assimilés par les étudiants lorsque les participants jouent un rôle direct dans leur expérimentation.



Le « coup de pouce » (*Nudge*)

Ce concept a été popularisé par Richard Thaler et Cass Sunstein dans leur ouvrage *Nudge: Improving Decisions about Health, Wealth, and Happiness (2008)*. Fondé sur l'idée que les individus ne prennent pas toujours des décisions rationnelles, le concept du «coup de pouce» (ou nudge) relève du courant de l'architecture du choix. Issu de l'économie comportementale, ce courant entend conduire l'utilisateur à effectuer un choix parmi un groupe de possibilités limitées (comportement, trajectoire, préférence, etc.). Il s'appuie sur des interventions qui mobilisent les biais cognitifs de l'utilisateur pour inviter le comportement désiré sans faire appel au contrôle ou la coercition.

Le «coup de pouce» (ou *nudge*) soutient aussi les pratiques d'urbanisme et de design actif. Dans le contexte scolaire, nous avons retenu quatre typologies d'interventions adaptées à l'aménagement et présentées dans le tableau ci-dessous.

Type de Nudge	Fonction	Exemples d'application
Le Facilitateur	Réduire l'effort Rendre le bon comportement plus facile que le mauvais.	+ Stationnement vélo situé plus près de l'entrée que le débarcadère auto. + Cheminement piéton direct et intuitif (ligne de désir).
L'Orienteur	Guider intuitivement Utiliser des repères visuels pour diriger les flux ou apaiser la vitesse.	+ Signalétique au sol (pas de géant) indiquant le chemin vers l'école. + Rétrécissement visuel de la chaussée (peinture, texture) incitant l'automobiliste à lever le pied.
L'Écologique	Rendre visible Donner une rétroaction immédiate sur l'impact d'un geste.	+ Éco-compteurs (affiche le nombre de cyclistes du jour). + Poubelles de tri ludiques (système de vote, cibles).
L'Émotionnel	Engager par le jeu Susciter l'adhésion par le plaisir, l'esthétique ou l'imaginaire.	+ Marquage au sol interactif (marelle, parcours d'hébertisme). + Mobilier co-dessiné ou peint par les élèves pour favoriser l'appropriation.

Il est toutefois important de souligner les limites de cette approche. D'une part, l'efficacité des interventions purement ludiques risque de s'essouffler une fois l'effet de nouveauté dissipé. Pour être pérennes, elles doivent donc viser à soutenir des habitudes quotidiennes plutôt que la distraction ponctuelle. D'autre part, il est crucial de rappeler qu'un incitatif psychologique ne constitue pas une barrière physique. Le marquage au sol ou la signalétique, aussi ingénieux soient-ils, ne sauraient se substituer aux aménagements structurels (trottoirs, saillies, etc.) nécessaires pour garantir la sécurité réelle. Le « coup de pouce » (ou *Nudge*) doit donc être conçu comme un outil d'activation de l'espace, venant compléter, et non remplacer, la sécurisation des lieux.



En complément des aménagements de sécurité structurels, le « coup de pouce » (ou *nudge*) est une stratégie d'action douce pour :

- + Améliorer l'expérience de l'utilisateur (enfant / parent);
- + Réduire les conflits d'usage par une signalétique intuitive;
- + Favoriser l'adoption de comportements durables;
- + Rendre les espaces publics plus inclusifs et accessibles pour tous.



La polyvalence

En complément au « coup de pouce », la polyvalence désigne la capacité d'un aménagement à répondre à plusieurs fonctions ou usages différents, grâce à une conception adaptable, offrant flexibilité et efficacité.

Sur le plan de la mobilité, une approche polyvalente des espaces publics permet de concevoir des utilisations sécuritaires et conviviales de rues, de trottoirs, d'espaces verts et d'entrées autour des écoles, diversifiées et complémentaires en fonction de l'heure de la journée et des pratiques citoyennes.

Il est essentiel que les éléments d'aménagement introduits par les décideurs politiques et les concepteurs soient aussi polyvalents que possible, autant pour relever le défi de la multifonctionnalité que pour garantir que les importants investissements dans l'aménagement urbain soient durables.

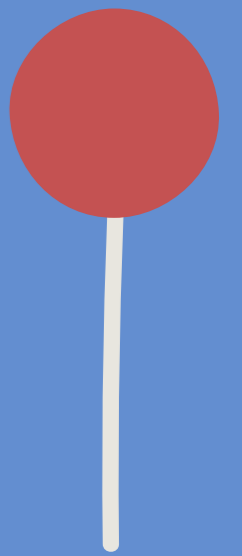
En environnement scolaire, ces aménagements permettent d'assurer :

- + La sécurité des élèves, des parents et des enseignants;
- + La convivialité lors du dépôt des enfants et la sociabilité entre parents et enseignants;
- + La gestion simultanée des piétons, des vélos, des voitures et des bus;
- + Le caractère accueillant de l'environnement scolaire en semaine, mais aussi de la vie urbaine le soir et le week-end.

Lorsqu'on conçoit une rampe d'accès pour le domaine public, il faut savoir que les enfants vont grimper dessus. J'ai pris une photo un jour, en vacances : on garait la voiture, on a laissé sortir les enfants et la première chose qu'ils ont faite a été de grimper sur la rampe. C'est crucial pour moi, pour chaque pièce de ferronnerie que je conçois. Je me demande toujours : « Qu'est-ce que les gens vont en faire, à part l'utiliser comme rampe ? »

Herman Hertzberger

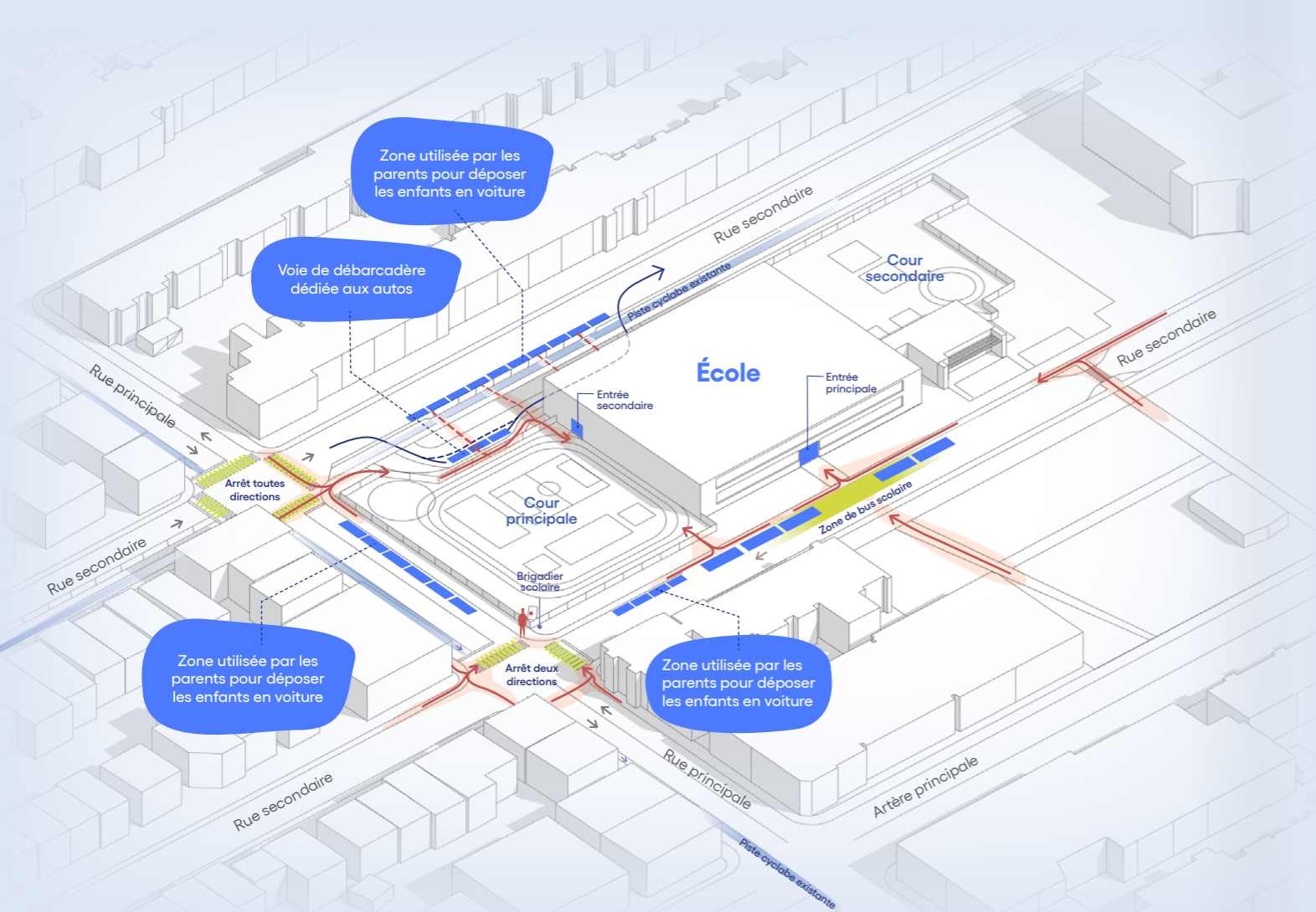
ÉTUDE DE CAS



ÉTUDE DE CAS

École en milieu urbain

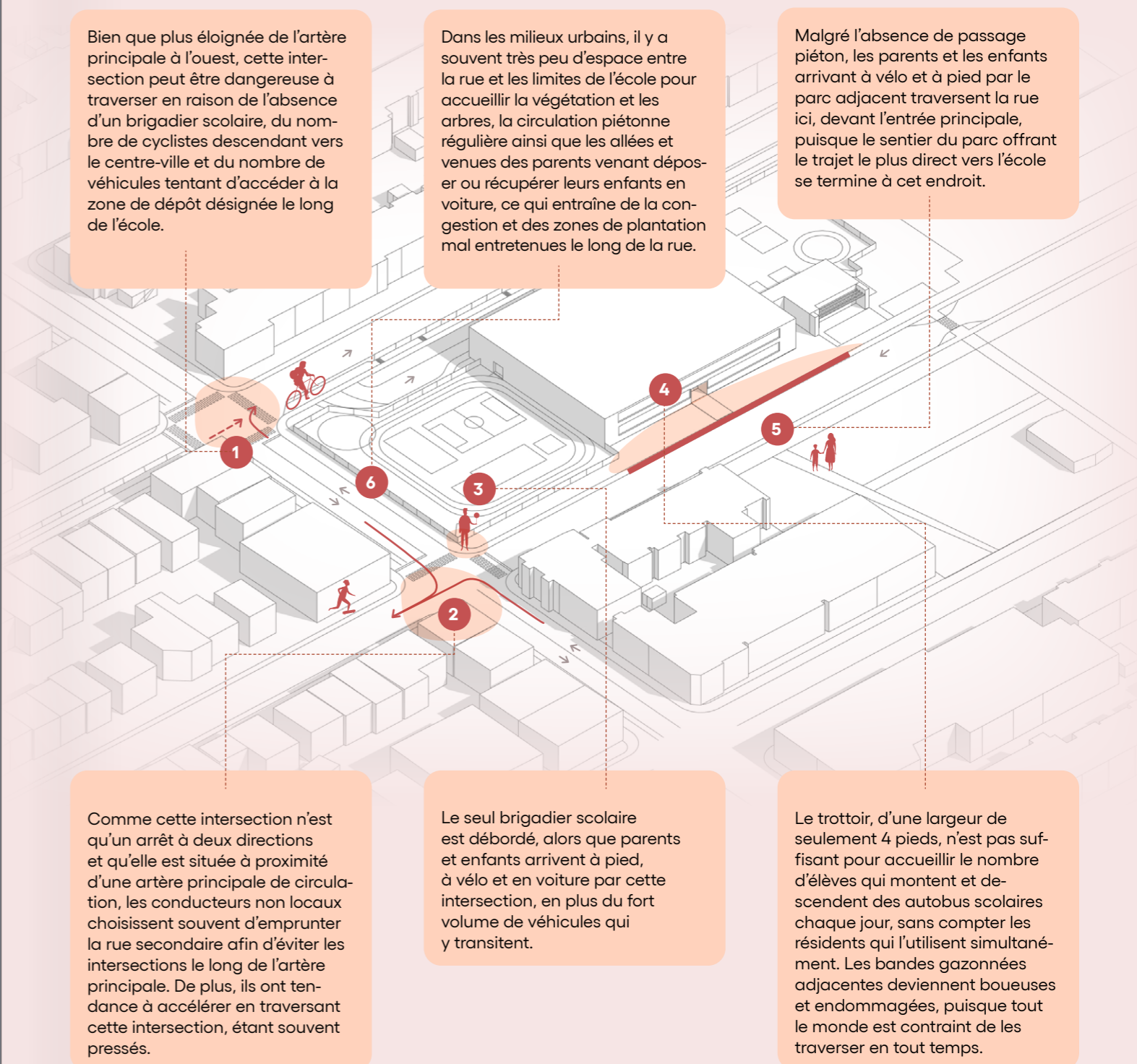
Diagnostic



La plupart des écoles en milieu urbain doivent composer avec une combinaison de modes de transport à l'arrivée et au départ des élèves. Cette étude de cas a été retenue en raison du nombre important d'élèves qui arrivent en autobus, en complément de ceux qui se déplacent à pied, à vélo ou en voiture. Elle constitue donc un modèle pertinent pour analyser les différents défis posés par ces divers modes de transport.

De plus, sa proximité avec un parc local et une artère de transport majeure en fait un exemple particulièrement intéressant pour l'analyse.

Les enjeux



Bien que plus éloignée de l'artère principale à l'ouest, cette intersection peut être dangereuse à traverser en raison de l'absence d'un brigadier scolaire, du nombre de cyclistes descendant vers le centre-ville et du nombre de véhicules tentant d'accéder à la zone de dépôt désignée le long de l'école.

Dans les milieux urbains, il y a souvent très peu d'espace entre la rue et les limites de l'école pour accueillir la végétation et les arbres, la circulation piétonne régulière ainsi que les allées et venues des parents venant déposer ou récupérer leurs enfants en voiture, ce qui entraîne de la congestion et des zones de plantation mal entretenues le long de la rue.

Malgré l'absence de passage piéton, les parents et les enfants arrivant à vélo et à pied par le parc adjacent traversent la rue ici, devant l'entrée principale, puisque le sentier du parc offrant le trajet le plus direct vers l'école se termine à cet endroit.

Comme cette intersection n'est qu'un arrêt à deux directions et qu'elle est située à proximité d'une artère principale de circulation, les conducteurs non locaux choisissent souvent d'emprunter la rue secondaire afin d'éviter les intersections le long de l'artère principale. De plus, ils ont tendance à accélérer en traversant cette intersection, étant souvent pressés.

Le seul brigadier scolaire est débordé, alors que parents et enfants arrivent à pied, à vélo et en voiture par cette intersection, en plus du fort volume de véhicules qui y transitent.

Le trottoir, d'une largeur de seulement 4 pieds, n'est pas suffisant pour accueillir le nombre d'élèves qui montent et descendent des autobus scolaires chaque jour, sans compter les résidents qui l'utilisent simultanément. Les bandes gazonnées adjacentes deviennent boueuses et endommagées, puisque tout le monde est contraint de les traverser en tout temps.

TACTIQUES À METTRE EN ŒUVRE

Sécuriser le périmètre de la zone scolaire en favorisant des intersections de type néerlandais qui priorisent la sécurité du plus vulnérable au moins vulnérable. Cette approche contribuera également à décourager les conducteurs d'utiliser les rues secondaires comme raccourcis.

Lorsque des débarcadères dédiés chevauchent une piste cyclable publique, le fait de surélever la piste permet de prioriser les élèves qui descendent des voitures à pied. Le changement de niveau signale également aux cyclistes qu'ils entrent dans une zone piétonne (à l'image des pistes REV de la Ville à proximité des arrêts d'autobus), et l'aménagement d'un parcours piéton clair menant à un passage piéton dédié réduit les risques de collision.

Des zones paysagères semi-perméables (pavés, plantations avec bancs) peuvent être aménagées pour étendre l'emprise piétonne jusqu'aux limites de la zone de débarcadère des autobus scolaires. Cela permettra de réduire la congestion et de créer une atmosphère d'arrivée et de départ plus sécuritaire et conviviale.

Le long des trottoirs où l'espace est limité, des clôtures d'école moins linéaires peuvent intégrer des zones pour des arbres, des bancs et d'autres aménagements favorisant la circulation des usagers. En implantant les arbres du côté intérieur du trottoir, la bande entre la rue et le trottoir peut être entièrement pavée afin d'offrir une meilleure expérience de débarcadère.

Aux intersections encadrées par des brigadiers scolaires, un espace de trottoir élargi est essentiel pour accueillir le flux simultané de piétons et de cyclistes. Cela devient crucial lorsque l'intersection est adjacente à une cour, comme dans le présent cas d'étude. Un espace généreux permet aux parents et aux élèves de se regrouper près de l'entrée sans nuire au travail du brigadier ni risquer que des enfants s'engagent dans la rue. L'intégration de bancs et d'avents dans ces zones peut bonifier l'expérience quotidienne et favoriser les échanges entre les élèves, les parents et les enseignants.

Lorsque des parcs et espaces verts adjacents bordent les zones scolaires, des passages piétons devraient être implantés de manière stratégique afin de relier les entrées de l'école aux sentiers existants du parc.

RÉFÉRENCES

[1] Cloutier, M.-S., Torres, J. (2010), L'enfant et la ville : notes Introductoires, En ligne : <https://id.erudit.org/iderudit/044389ar>

[2] Gouvernement du Québec. (2025), Accès à l'information - Dossier 16310/24-836, En ligne : https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/education/publications-adm/education/Access-information/reponses-transmises/2025/avril-juin/24-836_Diffusion.pdf

[3] Institut national de santé publique. (2022) Transport actif et sécuritaire auprès des élèves du primaire, En ligne : <https://www.inspq.qc.ca/securite-prevention-de-la-violence-et-des-traumatismes/prevention-des-traumatismes-non-intentionnels/dossiers/transport-actif-et-securitaire-aupres-des-eleves-du-primaire>

[4] CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal. (2024), Vers des déplacements actifs sécuritaires et conviviaux sur le chemin de l'école, En ligne : https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/M%C9MOIRE_CIUSS_CHEMINECOLE_20240201.PDF

[5] Léger Marketing. (2021), État de la pratique du vélo au Québec en 2020, En ligne : <https://www.velo.qc.ca/wp-content/uploads/2021/06/vq-sondage-pratique-du-velo-au-quebec-en-2020.pdf>

[6] Moreau, M. (2026), La rue-école permanente: pour des élèves actifs et en sécurité, En ligne : <https://centdegres.ca/ressources/la-rue-ecole-permanente-pour-des-eleves-actifs-et-en-securite>

[7] Roch, M.-H. (2023), Transport actif vers l'école: comment amplifier la culture du vélo 4 saisons ? En ligne : <https://centdegres.ca/ressources/amplifier-la-culture-du-velo-quatre-saisons-chez-les-enfants-et-adolescents>

[8] Institut national de santé publique. (2010) Le transport actif et le système scolaire à Montréal et à Trois-Rivières, En ligne : https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/1073_transportactifmtrivabrege.pdf

[9] Institut national de santé publique. (2022), Transport actif et sécuritaire auprès des élèves du primaire, En ligne : https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/1073_transportactifmtrivabrege.pdf

[10] Changer les règles du jeu. Semaine de la rue-école [Site web], En ligne : <https://www.changerlesreglesdujeu.ca/fr/semaine>

[11] Ville de Québec. (2023), Projets de rues-écoles [Présentation PowerPoint], En ligne : <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/CPFichierAzure.ashx?Fichier=baa9ca28-51a3-45b5-a79b-c0e70871ae1f.pdf>

[12] Ici Radio-Canada. (2019), Un parc-école à faire rêver à l'École LaRocque, En ligne : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1329373/parc-ecole-unique-ecole-larocque-sherbrooke>

[13] Gouvernement du Québec. Ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur, (2019), Aménager la cour, un travail d'équipe!, En ligne : <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/education/amenagement-cour-ecole-primaire/guide-amenager-cour-travail-equipe.pdf>

[14] Goulet, M., Bluteau, J. (2025), Appréciation des retombées des espaces et des ambiances des Lab-École, [Rapport final, UQAM], En ligne : https://static1.squarespace.com/static/64d381bb16be375843dc8175/t/68680aee1d90c96f26643442/1751649007755/Rapport+Lab+E%CC%81cole_2025_V5_03.07.2025.pdf

[15] Ordre des architectes du Québec. (2025), Fin du Lab-École: quel avenir pour l'architecture scolaire ?, En ligne : <https://www.oaq.com/blog/article-magazine/fin-lab-ecole-quel-avenir-pour-architecture-scolaire/>

[16] Lab-École. (2021), Penser la cour de demain, En ligne : https://oapq.org/wp-content/uploads/2021/10/Penser-la-cour-de-demain_Lab-Ecole_FR_2021.pdf

[17] École des sciences de la gestion. Projet | Urbanisme Transitoire, En ligne : <https://omv.esg.uqam.ca/section-recherche/projet-urbanisme-transitoire/>

[18] BC2. (2023), Les aménagements temporaires au service de la ville résiliente, En ligne : <https://groupebc2.ca/actualites/les-amenagements-temporaires-au-service-de-la-ville-resiliente/>



