
Rapport de stage individuel

4^{ème} année

Définition d'une méthodologie de
mise en place des rues scolaires

Limoges Métropole

19 rue Bernard Palissy
87031 Limoges Cedex 1



Tuteur entreprise :

Jean-François Desfarges
Responsable du service Mobilité

Tuteur académique :

Abdelillah Hamdouch

Valentine Ensarguet

IUT

2021-2022

Remerciements

Tout d'abord, je tiens à remercier Jean-François Desfarges, mon tuteur professionnel, responsable du service Mobilité de Limoges Métropole, qui a assuré ma formation au sein du service et qui m'a accompagnée tout au long de ma mission.

Merci à Aurélie Bordas qui m'a accueilli dans son bureau et qui m'a apporté son soutien et répondu à toutes mes questions.

Je remercie également Christine Fauquembergue, directrice des Déplacements et des Transports de Limoges Métropole, de m'avoir accordé sa confiance et m'avoir proposé ce stage.

Enfin, je remercie toutes les personnes qui ont pu m'aider dans mon stage, ainsi que celles qui ont pris le temps de relire ce rapport.

Table des matières

Introduction	5
I. Présentation de la structure d'accueil	6
A. Présentation de Limoges Métropole	6
B. Présentation de la DTD	8
II. Présentation de la mission	10
A. Contexte et objectif de la mission	10
B. Présentation du déroulé de la mission	10
Étape 1 : Réalisation d'un benchmark sur les rues scolaires en France	10
Étape 2 : Réalisation d'une méthodologie permettant la mise en place de rues scolaires sur le territoire de Limoges Métropole	12
Étape 3 : Recensement des écoles pouvant être concernées par le dispositif de rues scolaires selon une grille de critères.....	14
Étape 4 : Présentation du projet aux élus des communes concernées par les écoles pré-fléchées	19
C. Présentation des livrables	19
Benchmark	19
Méthodologie de mise en place d'une rue scolaire	19
Diaporama de présentation aux élus	20
III. Retour réflexif sur ma mission.....	20
A. Limites	20
B. Points positifs	20
Conclusion.....	22
Bibliographie	23
Table des figures	24
Annexes	25
A. Annexe 1 : Tableau des critères de sélection des écoles	25
B. Annexe 2 : Benchmark	27
C. Annexe 3 : Méthodologie de mise en place des rues scolaires	45
D. Annexe 4 : Diaporama de présentation du dispositif aux élus.....	49

Glossaire

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

CEREMA : Centre d'Étude et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

DTD : Direction des Transports et des Déplacements

EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunal

NOTRe : Loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République

PCRT : Poste de Contrôle et de Régulation du Trafic

PDU : Plan de Déplacement Urbain

PMR : Personne à Mobilité Réduite

SIG : Système d'Information Géographique

STCLM : Société de Transport en Commun de Limoges Métropole

Introduction

Dans le cadre de mon cursus universitaire au Département Aménagement et Environnement de Polytech Tours, j'ai réalisé un stage au sein de Limoges Métropole afin de valider ma quatrième année. Le but de ce stage est d'obtenir une expérience professionnelle en tant qu'assistant ingénieur tout en mobilisant les compétences engrangées durant mon parcours scolaire. Il a duré 12 semaines entre le 11 avril 2022 et le 1er juillet 2022.

Ayant la volonté de réaliser ce stage dans une collectivité publique rattachée à un pôle urbain important, j'ai envoyé une candidature spontanée à la communauté urbaine de Limoges. A la suite d'un entretien téléphonique avec Mme Fauquembergue, directrice des Transports et des Déplacements de Limoges Métropole, elle m'a proposé de rejoindre sa direction. Je me suis ainsi vu confier une mission portant sur les rues scolaires, afin de proposer une nouvelle réponse aux problèmes d'insécurité observés devant les écoles.

Ce rapport retrace mon expérience professionnelle acquise tout au long du stage. J'aborderai dans un premier temps la structure qui m'a accueillie, le territoire auquel elle est directement liée ainsi que son organisation interne. Ensuite, je présenterai le déroulé de ma mission ainsi que les résultats obtenus à chaque étape. Enfin, j'apporterai un regard réflexif sur le déroulé de ma mission ainsi que sur les conditions de mise en œuvre.

I. Présentation de la structure d'accueil

A. Présentation de Limoges Métropole

Les communes de Limoges Métropole se situent dans le département de la Haute-Vienne (87). Appartenant anciennement à la région administrative du Limousin, elles ont rejoint la région Nouvelle-Aquitaine depuis la loi NOTRe de décentralisation en 2015. Elles représentent un territoire composé de communes très différentes, allant de communes urbaines et denses à des communes, à l'inverse, rurales et peu denses. Ce territoire est intégré dans le réseau national grâce au réseau autoroutier et ferroviaire, le reliant notamment à Paris, Toulouse, Bordeaux et Clermont-Ferrand. La ville de Limoges dispose également d'un aéroport international.



Image 1 - Localisation de mon entreprise d'accueil (Google Maps)

D'un point de vue historique, le Syndicat intercommunal pour l'Étude et la Programmation de l'Agglomération de Limoges (SIEPAL) est créé en 1991 et compte 26 communes. Par la suite, la Communauté de Communes de l'Agglomération de Limoges est créée en 2001 et compte 17 communes : Aureil, Boisseuil, Bonnac-la-côte, Condat-sur-Vienne, Eyjeaux, Feytiat, Isle, Le Palais-sur-Vienne, Le Vigen, Limoges, Panazol, Peyrilhac, Rilhac-Rancon, Saint-Gence, Saint-Just-le-Martel, Solignac et Veyrac. Cette dernière devient ensuite la Communauté d'Agglomération de Limoges Métropole en 2002 et s'agrandit avec l'arrivée de Verneuil-sur-Vienne en 2011, puis de Couzeix en 2014 et enfin de Chaptelat en 2017.

À la suite de la loi NOTRe qui a permis le changement de statut des anciennes capitales régionales, même si leur population n'atteint pas le seuil requis, Limoges Métropole devient une Communauté Urbaine en 2019.

Avec environ 210 000 habitants recensés en 2017, ce qui représente 56% de la population du département de la Haute-Vienne, Limoges Métropole représente le deuxième pôle urbain de la région Nouvelle Aquitaine après Bordeaux, et le troisième pôle économique.



Image 2 - Communes membres de Limoges Métropole (Limoges Métropole)

La collectivité territoriale de Limoges Métropole, présidée par Guillaume Guérin, élu depuis juillet 2020, est composée de 74 conseillers communautaires issus des 20 communes membres, et employait 907 agents fin 2021. Son siège se situe rue Bernard Palissy à Limoges.

Les différents services sont ainsi répartis en 6 pôles, se trouvant sous la direction générale des services, permettant de balayer l'ensemble des compétences qui sont à sa charge : aménagement et voirie, développement économique, eau et assainissement, environnement et cadre de vie, grands équipements culturels et sportifs, habitat, mobilité, politique de la ville et insertion.

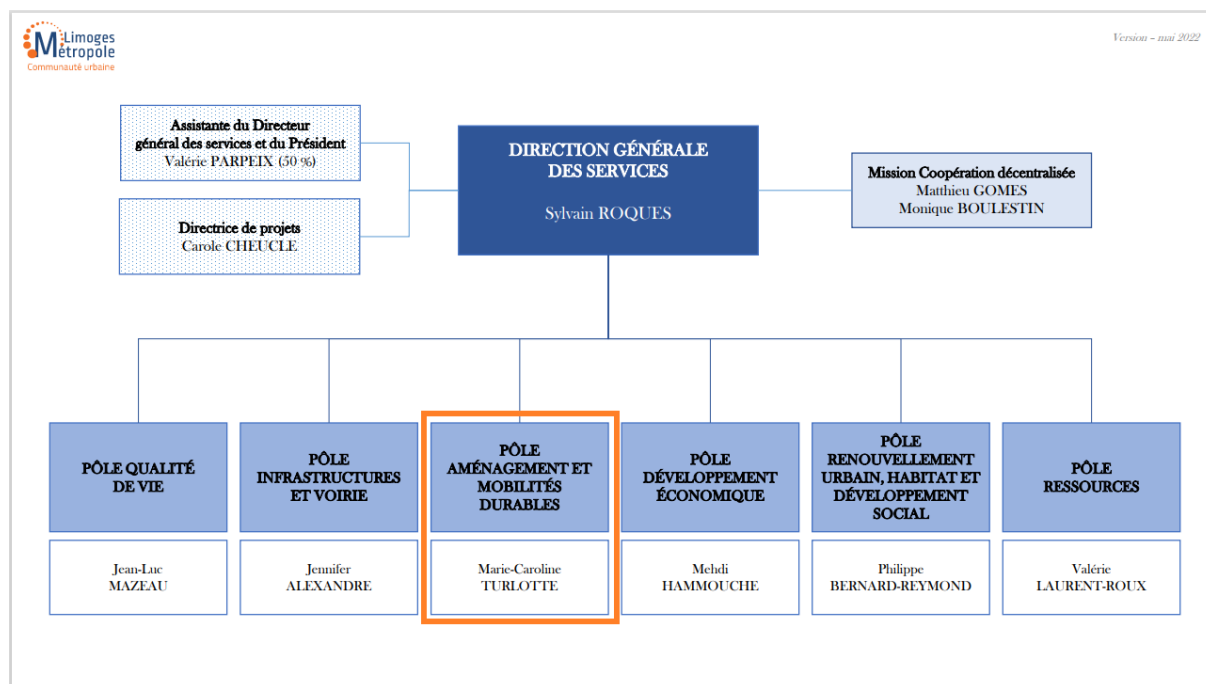


Image 3 - Organigramme de l'organisation des services de Limoges Métropole (Limoges Métropole)

B. Présentation de la DTD

Lors de mon stage, j'ai été accueillie dans la Direction des Transports et des Déplacements (DTD) située dans le pôle Aménagement et Mobilité durable, et plus particulièrement dans le service Mobilité. Les bureaux se situent rue Ferdinand Buisson à Limoges.

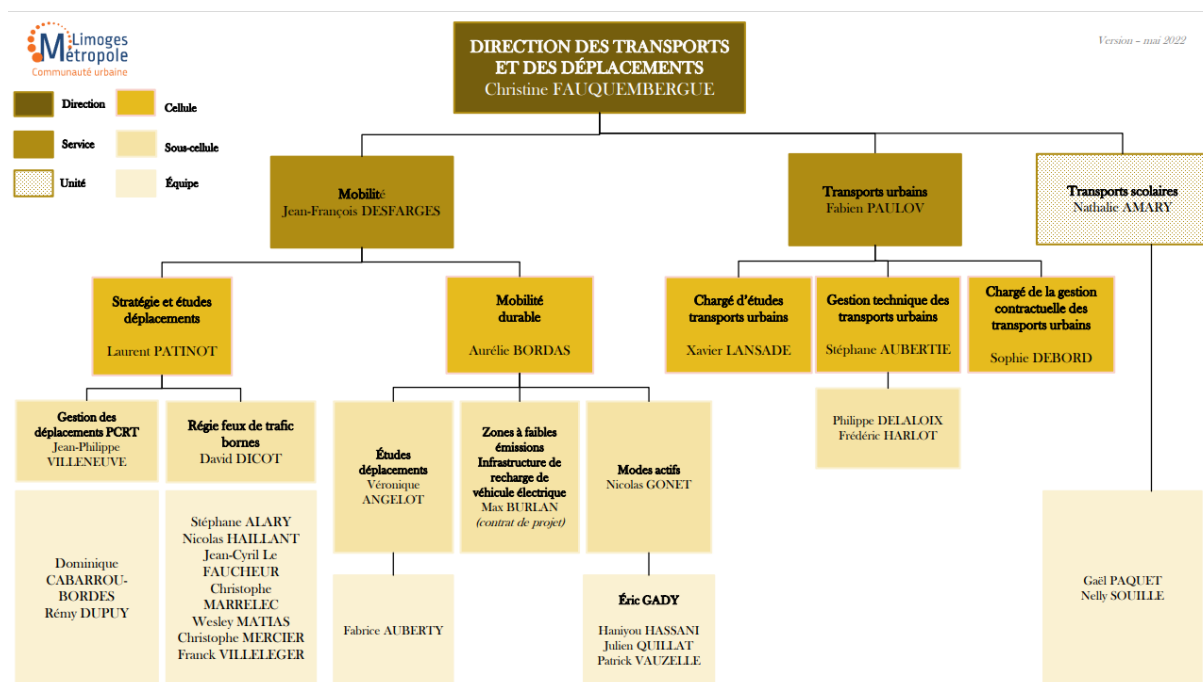


Image 4 - Organigramme de l'organisation de la direction des transports et des déplacements de Limoges Métropole (Limoges Métropole)

Étant une communauté urbaine, l'EPCI de Limoges Métropole dispose de la fonction d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Ainsi, les missions de la DTD peuvent être résumées en 5 grands axes d'action :

- Élaboration d'un Plan de Déplacement Urbain (PDU) sur le territoire de Limoges Métropole. Il sera effectif pour les 10 à 15 ans à venir et remplace le dernier élaboré en 2003. Son but va être d'encourager le développement des mobilités douces afin d'augmenter la part des déplacements à pied et à vélo, ainsi que l'utilisation des transports en commun.
- Gestion des transports scolaires
- Gestion des transports urbains, dont les lignes sont exploitées par la Société de Transport en Commun de Limoges Métropole (STCLM). Limoges Métropole a ainsi engagé un projet de restructuration des lignes de transports en commun, afin de privilégier l'intermodalité et mieux s'articuler avec les deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui sont en cours d'implantation.
- Développement des mobilités douces, et notamment du vélo via le développement des aménagements cyclables et le service V'Lim de location de vélos
- Amélioration de l'accessibilité des rues afin de permettre la facilitation du déplacement des piétons et la sécurisation des personnes à mobilité réduite (PMR)

De plus, la DTD possède un poste de contrôle et de régulation du trafic (PCRT), ce qui permet d'avoir une gestion globalisée des feux tricolores.

II. Présentation de la mission

A. Contexte et objectif de la mission

La question des rues scolaires a été abordée pour la première fois par un habitant de Limoges. En effet, la ville dispose de la plateforme “Tell my city” qui permet à ses habitants de faire remonter des remarques ou des informations aux différents services. Ainsi, cet habitant avait fait deux retours concernant des situations dangereuses aux abords de l’école située près de chez lui et avait évoqué le dispositif des rues scolaires.

Le dispositif des rues scolaires rentre dans le cadre de l’apaisement et la sécurisation des abords des écoles et ainsi que dans une démarche de promotion des modes de transports durables. De plus, cela permet à la DTD d’acquérir des compétences sur une nouvelle solution à mettre à disposition des communes de Limoges Métropole qui pourraient rencontrer des problèmes de circulation et de sécurité aux abords de leurs écoles. La DTD a donc décidé de s’emparer du sujet et, ne disposant pas de ressources humaines disponibles, a décidé d’en faire un sujet de stage.

L’objectif de ma mission concernant les rues scolaires était donc, dans un premier temps, de me renseigner sur le dispositif et recueillir des retours d’expériences d’autres collectivités afin de réaliser une méthodologie pouvant être déployée sur les communes du territoire de Limoges Métropole. Dans un second temps, ma mission était d’analyser la configuration de tous les groupes scolaires du territoire de Limoges Métropole afin de dégager ceux étant compatibles avec le dispositif des rues scolaires et d’engager des discussions avec les différentes parties prenantes du projet. L’étude se concentre exclusivement sur les écoles maternelles et primaires car les enfants y sont encore peu autonomes et nécessitent l’accompagnement d’un adulte.

B. Présentation du déroulé de la mission

Étape 1 : Réalisation d’un benchmark sur les rues scolaires en France

Dans un premier temps, afin de mieux appréhender la notion de rue scolaire et pouvoir analyser au mieux les différents dispositifs mis en place en France, j’ai réalisé un état de l’art sur le sujet. Le sujet étant encore assez peu documenté, notamment par la littérature scientifique, je me suis principalement appuyée sur un article de Mathieu Chassignet “Les rues scolaires, un concept aux résultats encourageants pour transformer la mobilité urbaine”. Je me suis également appuyée sur une documentation plus technique des rues scolaires auprès de différents organismes, tels que le Cerema, Rue de l’Avenir et la CéMathèque (documentation belge).

Une rue scolaire correspond donc à l’interdiction de circuler pour les véhicules motorisés dans une ou plusieurs rues aux alentours d’un groupe scolaire aux horaires d’entrée et sortie des classes. Elles se sont d’abord principalement démocratisées en Belgique et au Royaume-Uni avant d’arriver en France.

Ce concept, s'inscrivant dans un processus de sécurisation et apaisement des abords des écoles, a fait l'objet de plusieurs rapports et webinaires qui m'ont permis d'approfondir mes connaissances sur le sujet. Ainsi, le dispositif de rue scolaire permet de répondre à un enjeu d'amélioration de la santé des élèves à travers une amélioration de la qualité de l'air et la lutte contre la sédentarisation. Il permet également d'encourager l'utilisation de mobilité douce et d'améliorer la convivialité autour de l'école.

Lors de mes recherches, j'ai trouvé des témoignages de collectivités ayant mis en place ce genre de dispositif. J'ai donc sélectionné 9 collectivités, ayant suffisamment communiqué sur le sujet : Lille, Strasbourg, Rouen, Tours, Orléans, Aix-en-Provence, Orvault, Grenoble et Mont-Saint-Guibert (commune de Belgique). Ces communes sont plus ou moins comparables en taille à Limoges Métropole. En effet, d'après mes recherches, je me suis rendue compte que la taille d'une collectivité n'était pas déterminante dans la mise en place d'une rue scolaire, cela dépend de la volonté politique de cette dernière et de la configuration des rues aux abords des groupes scolaires.



Image 5 - Exemple de communication autour des rues scolaires à Rouen (Ville de Rouen : <https://rouen.fr/pietonnisation-ecole>)

Afin d'obtenir des retours d'expérience et d'analyser les dispositifs des 9 collectivités pour le benchmark, j'ai mis en place une grille me permettant ensuite de mieux les comparer entre elles :

- Initiateurs du projet
- Critères de sélection des rues
- Durée du test
- Plan de communication
- Dispositif de fermeture de la rue
- Méthode d'évaluation du test
- Retours
- Pérennisation et aménagements supplémentaires

J'ai ensuite recueilli les informations grâce à leur communication (rapports, webinaires, sites internet) ainsi que grâce à des entretiens téléphoniques avec les responsables du projet dans les collectivités. Elles ont ensuite été compilées dans le benchmark.

Pour résumer les retours d'expériences, le dispositif est globalement accepté et apprécié par les parents d'élèves et les riverains. Ils ont pu observer l'amélioration de la sécurité des enfants et le désencombrement de la rue et des trottoirs. Ceci a permis la création de situations apaisées aux abords des écoles. De plus, certaines villes ont observé une progression de l'utilisation des modes de déplacement doux au détriment de la voiture. Une très grande majorité des dispositifs de rues scolaires ont donc été pérennisés.

Il est cependant possible de distinguer deux cas de figure principaux lors de l'initiation du projet, ce qui a un impact sur le développement du dispositif. Dans le premier cas, le concept de rue scolaire est initié par la ville, notamment depuis le changement des équipes municipales en 2020, et s'insère dans un projet de mandature. Ainsi, plusieurs écoles vont faire l'objet de la mise en place du dispositif, s'accompagnant de mesures complémentaires pour encourager les modes de transport doux (pédibus, ville à hauteur d'enfant, réflexion sur un chemin scolaire). Dans un second cas, le projet de rue scolaire est d'abord porté par les parents d'élèves et/ou les directions d'écoles à la suite de l'observation répétée de situations dangereuses. La mise en place se fait seulement sur une école, afin de servir de test avant d'être envisagée sur d'autres groupes scolaires.

Afin de faire accepter au mieux le dispositif de rue scolaire, il est nécessaire de réaliser une communication efficace. Il est donc primordial d'informer toutes les parties prenantes de la rue en identifiant le moyen de communication le plus efficace pour chacune.

Concernant l'évaluation du dispositif, toutes les villes ont recueilli l'avis des différents acteurs via des questionnaires. Ces questionnaires ont pu être couplés à des mesures de qualité de l'air ou à des enquêtes de déplacement afin de mesurer plus en détail l'impact des rues scolaires sur l'environnement et les habitudes des différents usagers.

Pour finir, le benchmark a permis de mettre en évidence que l'installation d'une rue scolaire se fait majoritairement selon les mêmes étapes (mise en place du test, test, évaluation, pérennisation), mais que les modalités de réalisation sont différentes d'une ville à l'autre. Tous les dispositifs ayant été pérennisés, cela montre donc l'importance d'adapter les dispositifs à chaque ville et école en fonction des situations, des ressources et des besoins.

Étape 2 : Réalisation d'une méthodologie permettant la mise en place de rues scolaires sur le territoire de Limoges Métropole

En me basant sur l'état de l'art et les retours d'expériences recueillis dans le benchmark, j'ai pu réaliser une méthodologie de mise en place des rues scolaires applicable au territoire de Limoges Métropole. Elle se décompose en 3 étapes principales.

Dans un premier temps, il est primordial d'identifier les rues situées à proximité d'un groupe scolaire qui sont compatibles avec le dispositif car toutes les rues ne peuvent pas être piétonnisables, même temporairement. J'ai donc établi une liste de critères auxquels la rue doit répondre afin d'y envisager une rue scolaire.

- La rue ne doit pas constituer un axe structurant de la ville, le trafic important ne pourra pas être absorbé sur les rues alentours

- La rue est principalement résidentielle, la présence de commerces ou entreprises implique un trafic supplémentaire difficile à gérer et la piétonnisation pourrait impacter les salariés et clients
- Le report du trafic sur les rues alentour est gérable et il existe un itinéraire alternatif à proposer aux automobilistes
- La rue n'est pas traversée par un itinéraire de transport en commun, les passages réguliers implique un trafic supplémentaire à gérer
- Il y a la possibilité de se garer à proximité de l'école, entre 300m et 500m afin de rester accessible à pied en un temps assez court, cela permet une meilleure acceptabilité de la part des parents et garantit l'équité d'accès à l'école, certains parents habitant trop loin pour pouvoir se passer de la voiture
- La direction de l'école et/ou les parents sont motivés, étant des parties intégrantes du projet

A ces critères s'ajoutent des critères secondaires permettant d'aller plus loin et pouvant être utilisés s'il est nécessaire de hiérarchiser les différents groupes scolaires afin d'identifier les prioritaires : la rue présente un caractère accidentogène, il s'agit d'un grand groupe scolaire et l'école est accessible par de modes de transports doux, ce qui favorisera le report modal de la voiture.

Dans un second temps, lorsque le groupe scolaire est identifié et que la commune concernée est favorable au projet, il faut mettre en place la phase de test. Ainsi, il est important d'identifier clairement le périmètre de l'essai (rue(s) ou portion(s) de rue(s)). Concernant la période de test, il est recommandé de mettre en place le dispositif entre deux périodes de vacances scolaires, ce qui permet de laisser le temps d'intégration et une période d'ajustement durant les vacances. Ensuite, il faut déterminer les modalités de barrage de la rue en changeant la réglementation de la rue et adapter la signalisation, désigner un référent-barrière et identifier les ayants droit étant autorisés à circuler dans la rue (riverains et PMR). Enfin, il faut identifier les besoins en mesures d'accompagnement (garage à vélo, pédibus...) en fonction de la situation de chaque groupe scolaire.

Cette étape doit se réaliser sous forme de concertation, afin d'impliquer et de contenter toutes les parties prenantes du dispositif. Dans ce cadre, il est important de communiquer clairement sur le dispositif.

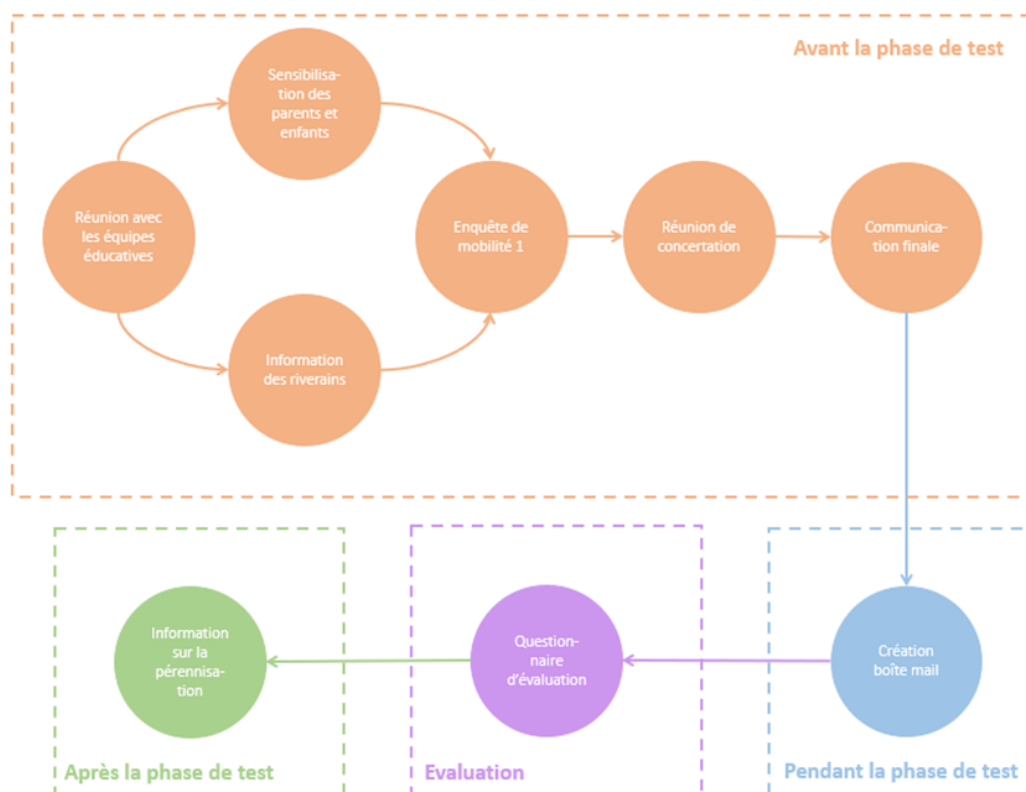


Image 6 - Plan de communication permettant de mettre en place une rue scolaire (Valentine Ensarguet)

Enfin, la dernière étape constitue l'évaluation du dispositif afin de décider de la pérennisation de la rue scolaire. Il existe ainsi plusieurs moyens permettant d'évaluer les différents critères auxquels répondent les rues scolaires. Cela peut se faire grâce à un questionnaire distribué aux parents d'élèves et aux riverains afin de recueillir leurs retours d'expérience et leurs avis sur le fonctionnement du dispositif. Afin d'évaluer le report modal de la voiture et l'utilisation des modes de transport doux, il est possible de proposer des études de mobilité tout au long de la période de test. Il est également possible de réaliser des observations terrain lors de la période de test. Enfin, il est possible, en fonction des moyens de la commune, de réaliser des mesures de qualité d'air afin de mesurer l'impact de la suppression des véhicules motorisés dans la rue.

Étape 3 : Recensement des écoles pouvant être concernées par le dispositif de rues scolaires selon une grille de critères

Grâce au benchmark, j'ai mis en évidence que tous les types de rues n'étaient pas propices à la mise en place des rues scolaires. En me basant sur les critères de compatibilité de la rue identifiés dans la méthodologie, j'ai passé en revue toutes les rues situées aux abords des établissements scolaires du territoire de Limoges Métropole selon les outils mis à ma disposition ([Annexe 1](#)) :

- **Type, configuration de la rue et itinéraire alternatif :**

Le but ici est d'étudier le sens de circulation des voitures dans la rue ciblée ainsi que dans celles situées autour. Cela permet également de déterminer si un itinéraire de contournement est possible dans le cas où la rue serait rendue piétonne temporairement. Pour ce faire, j'ai utilisé Google Maps.

- **Présence de commerces et/ou entreprises :**

Le but est ici de repérer les commerces et entreprises présents dans la rue et aux alentours. Une attention est également accordée au type d'habitations, ce qui donne une information sur le nombre de riverains qui pourraient être impactés par le dispositif. Pour ce faire, j'ai utilisé Google Maps.

- **Trafic :**

Grâce au SIG de Limoges Métropole, j'ai pu avoir accès aux comptages du trafic routier des rues ciblées. Cela m'a donné accès à une information supplémentaire sur la fréquentation de ces rues.

- **Passage d'une ou plusieurs lignes de transports en commun :**

Pour ces informations j'ai utilisé les plans de circulation des lignes de transports en commun fournis par le site de la STCLM.

- **Présence de parking à proximité :**

Le but ici est de repérer les parkings publics situés à proximité de la rue, ainsi que les places de stationnement présentes dans les rues alentour grâce à l'utilisation de Google Maps.

- **Nombre d'élèves :**

Enfin, le nombre d'élèves donne une indication du trafic pouvant être présent dans la rue aux heures d'entrée et sortie des classes, obtenu grâce au site de l'éducation nationale.

Ce travail a été séparé en 2 sous-étapes et a permis de présélectionner les écoles répondant à tous ces critères. Dans un premier temps, j'ai étudié les écoles de la ville de Limoges, puis dans un second temps celles des autres communes de Limoges Métropole. J'ai ensuite effectué des observations terrain afin de visualiser la réalité des situations sur place.

Ainsi, à Limoges, sur les 38 groupes scolaires, 8 écoles ont été présélectionnées. Concernant les autres communes de Limoges Métropole, sur les 35 groupes scolaires, 5 ont été présélectionnés, une à Solignac, une au Vigen et 3 à Panazol.

On remarque que peu d'écoles sur le territoire de Limoges Métropole remplissent les critères de la rue scolaire. Cela peut s'expliquer par le fait que la piétonnisation temporaire est un dispositif assez lourd ne pouvant pas être applicable partout et dépendant de la configuration des communes.

Ainsi, dans les communes urbaines de Limoges Métropole, une grande partie des écoles se situent sur un axe important ou, à cause d'un maillage plus dense des transports en commun, sur un itinéraire de la STCLM. Se posent également des problèmes d'identification des itinéraires alternatifs, notamment à cause d'un enchaînement de rues à sens unique ou des rues très longues ; ainsi que des rues comportant de nombreux riverains.

Concernant les communes périurbaines et rurales du territoire, de nombreuses écoles se situent sur l'axe principal qui permet de traverser la commune. Ainsi, il n'est pas possible de piétonniser temporairement la rue en raison du trafic de transit et de l'absence d'itinéraire de contournement. Dans d'autres cas, les écoles disposent déjà d'autres types d'aménagements permettant un apaisement dans la rue. Enfin, quelques écoles disposent d'une entrée située sur un parking à destination des parents. L'absence d'autres places de stationnement et l'étalement des domiciles des élèves, impliquant pour les plus éloignés l'obligation d'utiliser la voiture, empêchent la piétonnisation de ces parkings.

Dans un second temps, j'ai réalisé des observations directement sur place dans toutes les écoles présélectionnées. Le but de ces déplacements est de mieux appréhender la situation et la configuration de la rue et de l'école. J'ai ainsi pu observer les possibilités de stationnement autour de la rue concernées, les itinéraires de contournements et les aménagements déjà mis en place dans certains cas.

A la suite des observations, la liste des écoles compatibles avec le dispositif de rues scolaires a été réduite à 5 écoles dans la commune de Limoges : l'école des Feuillants, l'école Montmailler, l'école Pont-Neuf, l'école Jean Macé et l'école de la Brègère (côté maternelle), et une dans la commune de Salignac, l'école du Val de Biance. Afin de résumer mes observations terrain, j'ai réalisé des cartes représentant la situation de la rue si le dispositif de rue scolaire est installé.

- École des feuillants à Limoges



Image 7 - Projection de l'installation d'une rue scolaire sur l'école des feuillants à Limoges (Google Maps)

- École Montmailler à Limoges



Image 8 - Projection de l'installation d'une rue scolaire sur l'école Montmailler à Limoges (Google Maps)

- École Pont-Neuf à Limoges

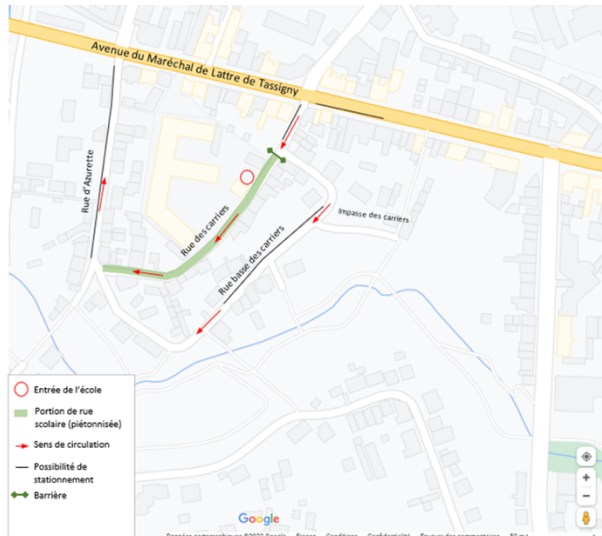


Image 9 - Projection de l'installation d'une rue scolaire sur l'école du Pont Neuf à Limoges (Google Maps)

- École la Brègère à Limoges

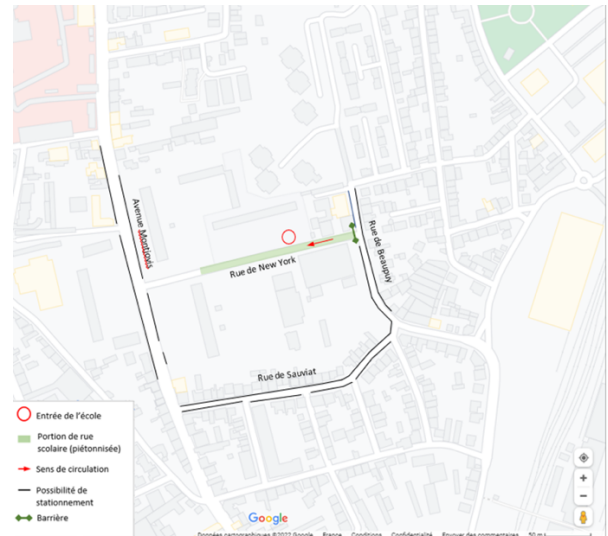


Image 11 - Projection de l'installation d'une rue scolaire sur l'école de la Brègère à Limoges (Google Maps)

- École Jean Macé à Limoges

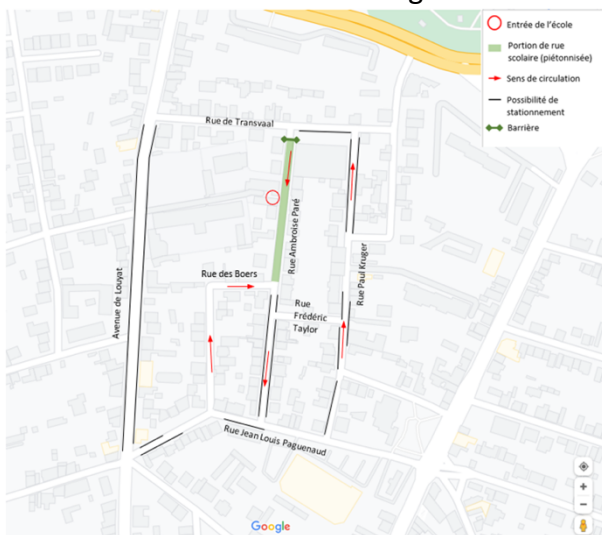


Image 10 - Projection de l'installation d'une rue scolaire sur l'école Jean Macé à Limoges (Google Maps)

- École du Val de Briance à Solignac

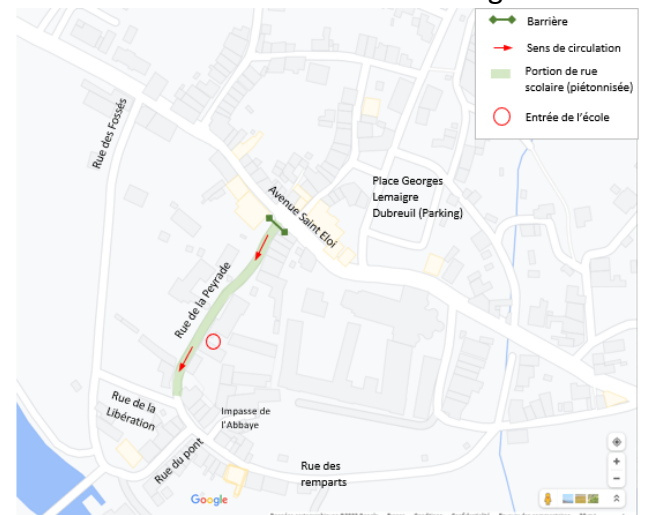


Image 12 - Projection de l'installation d'une rue scolaire sur l'école du Val de Briance à Solignac (Google Maps)

Concernant la ville de Limoges, une fois les écoles compatibles identifiées, j'ai rencontré les services de la jeunesse et de la circulation pour leurs compétences et connaissances autour des écoles. Après discussion, la liste a été réduite à 3 écoles qui étaient les plus pertinentes afin de convaincre les élus et le maire.

Afin d'appuyer ces choix, ils m'ont donc fait parvenir des cartes indiquant le domicile des élèves, la ville de Limoges ne disposant pas d'une carte scolaire. J'ai ainsi pu récupérer des données sur leur éloignement à l'école et donc connaître le nombre d'élèves situés dans un rayon de 300m autour de l'école, 500m et au-delà. Ces informations permettent d'avoir une estimation du nombre de parents venant en voiture et ceux étant les plus susceptibles de changer leurs modes de déplacement. En effet, nous avons convenu qu'au-delà de 500m de l'école, le mode de transport majoritaire était la voiture et, du fait de leur éloignement, qu'il serait très compliqué de leur faire changer de mode de transport. Au contraire, les familles

habitant dans un périmètre de 300m, voire 500m, la distance reste raisonnable et le dispositif de rue scolaire pourrait les encourager à changer de mode de transport au profit de modes doux.

Dans le même objectif et afin de préparer les réunions de présentation aux élus, j'ai réalisé des observations terrain le matin aux horaires d'entrée des classes. Le but était de se rendre compte des habitudes des parents d'élèves et de mettre en évidence la potentielle présence de situations dangereuses et de comportements incivils de la part des automobilistes.



Image 16 - Observation terrain à l'école du Pont Neuf (Valentine Ensarguet)



Image 15 - Observation terrain à l'école Montmailler (Valentine Ensarguet)



Image 14 - Observation terrain à l'école du Val de Briance (Valentine Ensarguet)



Image 13 - Observation terrain à l'école des feuillants (Valentine Ensarguet)

J'ai donc pu observer des situations de stationnements sauvages sur les trottoirs aux alentours de l'école, ainsi qu'une pratique du "dépose minute". Les parents se stationnent dans la rue au plus près de l'école le temps que leurs enfants sortent de la voiture. Certains vont même jusqu'à descendre de leur voiture, ce qui gêne la circulation et peut créer une congestion dans les rues en sens unique. Ces observations renforcent donc l'intérêt d'installer une rue scolaire pour éviter ce type de comportements

Étape 4 : Présentation du projet aux élus des communes concernées par les écoles pré-fléchées

Avant d'engager le projet de mise en place d'une rue scolaire, il est nécessaire d'avoir l'accord de la commune concernée. En effet, ce sont les communes qui possèdent les compétences dans les domaines de la jeunesse, englobant les écoles, ainsi que de la voirie, comprenant la circulation. Le projet de rue scolaire a donc pour but d'être construit en collaboration avec cette dernière, Limoges Métropole se positionnant dans un rôle de conseil.

Dans cette optique, des réunions de présentation du concept, de la méthodologie ainsi que des rues identifiées ont été organisées auprès des élus des deux communes concernées : Limoges et Solignac.

Concernant la ville de Limoges, la présentation s'est faite devant l'élue chargée de la voirie, du stationnement, de la circulation, des réseaux urbains, des travaux et du patrimoine municipal. Les problèmes de sécurité étant déjà connus de la part des équipes de la mairie, le dispositif des rues scolaires lui est apparu comme intéressant et pouvant faire l'objet d'une expérimentation sur l'une des écoles identifiées, avant d'être développée si elle est concluante. Ainsi, le projet sera prochainement présenté au maire et se trouve désormais entre les mains des équipes municipales pour la décision de mise en place.

Concernant la ville de Solignac, la réunion de présentation s'est faite en présence d'une partie du conseil municipal, dont le maire et les premiers adjoints. Ils ont été très intéressés par le dispositif des rues scolaires, permettant de répondre à un problème de sécurité sur l'école identifiée depuis un certain temps, auquel ils essayaient de trouver une solution. Ici aussi le projet se retrouve dans les mains des services communaux qui décideront de la mise en place d'une phase de test.

C. Présentation des livrables

Benchmark

Il s'agit du premier livrable qui m'a été demandé. Il a été le point de départ de ma mission et a permis de poser les bases du dispositif des rues scolaires.

Il regroupe les retours d'expérience des 9 collectivités choisies sur leur mise en place d'un dispositif de rue scolaire. Ainsi, chaque collectivité y est détaillée selon des grands axes communs présentés au début du document. Enfin, un tableau regroupe les informations essentielles de chaque exemple, permettant d'avoir une vue d'ensemble de ce qui se fait ailleurs et d'identifier les points cruciaux.

Méthodologie de mise en place d'une rue scolaire

Ce document présente les résultats de ma mission principale. Il reprend les différentes étapes de mise en place d'une rue scolaire, adaptée au territoire de Limoges Métropole.

Cette méthodologie a vocation à servir d'outil de support et apporter une solution à des situations dangereuses pouvant être observées aux alentours des écoles, si la configuration le permet.

Diaporama de présentation aux élus

Il s'agit d'un document reprenant tout mon travail effectué durant ma période de stage. Le but était de présenter le concept, la démarche et les cas retenus afin de proposer un dispositif nouveau aux problèmes d'insécurité des écoles.

III. Retour réflexif sur ma mission

A. Limites

La première limite à laquelle j'ai été confrontée a été le manque d'actualisation des données géographiques que j'ai pu recueillir dans un premier temps. En effet, pour les besoins de diagnostic des écoles du territoire de Limoges Métropole, j'ai principalement utilisé Google Maps afin d'obtenir des informations sur la voirie. Cependant, les données ne sont pas toujours actuelles et peuvent refléter une situation non actualisée. J'ai ainsi pu passer à côté d'aménagements de rues nouveaux ou de sens de circulation modifiés.

Afin d'y remédier, j'ai donc pu discuter avec mes collègues de la DTD qui possèdent une connaissance du territoire ainsi que des derniers aménagements, Limoges Métropole étant souvent impliquée dans ce genre de projets. J'ai également effectué des reconnaissances sur le terrain afin d'appréhender la réalité de l'aménagement des rues.

J'ai également été confrontée au problème des délais de communication entre les différentes parties prenantes de mon projet. En effet, les agendas des différents élus concernés par les rues scolaires sont chargés, ce qui a pu retarder la présentation du dispositif, ainsi que les étapes suivantes.

De plus, la phase de décision de l'équipe municipale des deux communes concernées par le dispositif a été assez longue. Je n'ai donc pas eu l'opportunité de poursuivre ma mission, notamment la présentation du projet aux écoles et la phase de mise en place d'une période de test.

B. Points positifs

Le premier point positif de mon stage a été, tout d'abord, une bonne intégration au sein du service mobilité de la Métropole de Limoges, et ensuite, la bonne communication avec mon tuteur professionnel sur le cadrage de ma mission. En effet, les attendus ont été clairement énoncés dès le début, ce qui m'a permis d'avoir une vue d'ensemble sur la manière dont devait se dérouler ma mission pour être menée à bien. Cela m'a également permis de me projeter plus facilement et d'avoir une visualisation de la direction à tenir, et ainsi anticiper certaines étapes ou certains besoins.

De plus, j'ai apprécié la confiance accordée par mon tuteur, qui m'a permis d'évoluer en toute autonomie tout au long de ma mission. Le mode de travail institué entre nous, sous forme de réunions à ma demande lorsque cela était nécessaire, a permis d'assurer le bon cadrage et la convergence de ma production.

Cela m'a également permis de faire une restitution régulière de mon travail, me donnant l'opportunité d'informer de mon avancée et de prendre confiance de mes résultats par la même occasion.

Enfin, j'ai apprécié le fait de pouvoir conduire un projet dans son ensemble, bien que ce dernier n'ait pas abouti au terme de ma période de stage, pour les raisons évoquées précédemment.

J'ai ainsi pu découvrir les différentes étapes, de la mobilisation d'informations et la construction d'une méthodologie, qui se rapprochent des enseignements du Département Aménagement et Environnement, jusqu'à l'application sur le terrain, par des études plus techniques et concrètes.

Cette expérience m'a donc permis de me projeter dans une des facettes du métier d'ingénieur aménageur. J'ai ainsi apprécié le fait d'alterner entre le travail de collecte de données et les observations terrain. Aussi, par ma collaboration avec les services de la ville de Limoges, je me suis rendue compte de l'importance de la complémentarité entre les différents services pour mener à bien un projet

Conclusion

Pour conclure, ce stage de 4ème année au sein de la Direction des Transports et des Déplacements de Limoges Métropole m'a permis d'acquérir de nouvelles compétences, telles que la recherche et la synthétisation de données, ou encore la gestion d'une mission en autonomie. J'ai également pu découvrir et comprendre le fonctionnement d'un EPCI, notamment au travers de son rôle de conseil auprès des différentes communes membres. Enfin, j'ai pu m'exercer à des compétences oratoires lors des présentations réalisées auprès des élus des communes concernées.

De plus, le stage m'a également permis de mobiliser des compétences et des outils acquis durant ma formation au Département Aménagement et Environnement, notamment la réalisation d'un benchmark, l'utilisation du SIG et les notions en droit urbain.

Ces 12 semaines ont constitué ma première expérience professionnelle étant en relation directe avec mon domaine d'étude. Il s'agit également de mon premier contact avec le domaine de la mobilité dans une collectivité.

Ce stage a été très enrichissant personnellement, comme énoncé précédemment, et a également permis de préciser mon projet professionnel. En effet, cette expérience m'a confortée dans mon souhait d'acquérir de nouvelles compétences et de découvrir d'autres domaines, liés notamment à l'aménagement des grandes villes.

Bibliographie

- Limoges Métropole. (s. d.). *Les transports*. <http://communaute-urbaine.agglo-limoges.fr/fr/content/les-transports> (Consulté le 15 juin 2022)
- Ville de Rouen. (s.d.). *Piétonnisation aux abords des écoles*. <https://rouen.fr/pietonnisation-ecole> (Consulté le 15 juin 2022)

Table des figures

Image 1 - Localisation de mon entreprise d'accueil (Google Maps)	6
Image 2 - Communes membres de Limoges Métropole (Limoges Métropole)	7
Image 3 - Organigramme de l'organisation des services de Limoges Métropole (Limoges Métropole).....	8
Image 4 - Organigramme de l'organisation de la direction des transports et des déplacements de Limoges Métropole (Limoges Métropole).....	9
Image 5 - Exemple de communication autour des rues scolaires à Rouen (Ville de Rouen : https://rouen.fr/pietonnisation-ecole).....	11
Image 6 - Plan de communication permettant de mettre en place une rue scolaire (Valentine Ensarguet).....	14
Image 7 - Projection de l'installation d'une rue scolaire sur l'école des feuillants à Limoges (Google Maps).....	16
Image 8 - Projection de l'installation d'une rue scolaire sur l'école Montmailler à Limoges (Google Maps).....	16
Image 9 - Projection de l'installation d'une rue scolaire sur l'école du Pont Neuf à Limoges (Google Maps).....	17
Image 10 - Projection de l'installation d'une rue scolaire sur l'école Jean Macé à Limoges (Google Maps).....	17
Image 11 - Projection de l'installation d'une rue scolaire sur l'école de la Brégère à Limoges (Google Maps).....	17
Image 12 - Projection de l'installation d'une rue scolaire sur l'école du Val de Briance à Solignac (Google Maps)	17
Image 16 - Observation terrain à l'école des feuillants (Valentine Ensarguet).....	18
Image 15 - Observation terrain à l'école du Val de Briance (Valentine Ensarguet)	18
Image 14 - Observation terrain à l'école Montmailler (Valentine Ensarguet)	18
Image 13 - Observation terrain à l'école du Pont Neuf (Valentine Ensarguet).....	18

Annexes

A. Annexe 1 : Tableau des critères de sélection des écoles

Tableau des écoles de Limoges

Etablissement	Type	Adresse	Type de rue	Trafic (nb voiture par jour en moyenne)	Commerces et/ou entreprises	Ligne de TC	Stationnements à proximité	Nombre élèves (2019-2020)	Itinéraire alternatif
Aristide-Beslais	Mixte	Rue Aristide-Briand	Double sens, feux de circulation	7154	Non	Oui	Rues alentours	116	Oui
Bellevue	Mixte	Rue Charles Legendre	Double sens, feux de circulation	4546	Oui	Non	Parking rue Wagner	204	Non
Bénédictins	Mixte	Rue Donzelot	Double sens	1716	Non	Non	A côté du collège	235	Non
Carnot	Maternelle	Boulevard Carnot	Double sens	6102	Oui	Oui	Rues alentours	72	Oui
Condorcet/Roussillon	Mixte	Avenue du roussillon	Sens unique (aménagement récent)	2843	non	Non	Non	458	Non
Cognac	Maternelle	Rue la Rochefoucauld	Double sens	pas de donnée	Non	Non	Non	150	Non
Descartes	Mixte	Rue Albert Chauvy	Sens unique	pas de donnée	Non	Non	Rues alentours	131	Oui
Edouard-Herriot	Mixte	Rue de l'hôpital	Sens unique	543	Non	non	Rues alentours	370	Non
Gérard-Philippe	Mixte	Allée Marcel-Proust	Impasse	pas de donnée	Non	Non	Oui	352	/
Jacques-Brel	Mixte	Avenue de Beaune	Double sens	931	Oui	Bus scolaire	Rues alentours	216	Oui
Jean-le-Bail	Mixte	Rue du marecnaï Foch	Double sens	pas de donnée	Non	Oui	Rues alentours	343	Non
Jean-Macé	Mixte	Rue de New-York	Sens unique	1167	Non	Non	Rues alentours	229	Oui
Jean-Montalat	Mixte	Allée Fabre d'Eglantine	Rue piétonne	pas de donnée	Non	Non	Non	289	Oui
L-M Amédée Paroutaud	Maternelle	Rue Sainte Claire	Double sens	4305	Oui	Oui	Rues alentours	46	Oui
Joliot-Curie	Mixte	Rue Maréchal Juin	Double sens	pas de donnée	Oui	Non	Rues alentours	407	Non
Jules-Ferry	Mixte	Rue du Puy-las-rodas	Sens unique	2335	Non	Non	Rues alentours	590	Oui
La Bastide	Mixte	Rue Degas	Double sens, entrée de l'école dans une impasse	pas de donnée	Non	Non	Rues alentours	223	/
La Brègère	Mixte	Rue Ambroise Paré	Sens unique	380	Non	Non	Non	341	Oui
Landouge	Mixte	Rue du Mas-Loge	Double sens	1810	Oui	Oui	Oui	571	Oui
Le Vigenal	Mixte	Avenue Pierre Traversat	Double sens	pas de donnée	Non	Bus scolaire	Rues alentours	270	Oui
Léon Berland	Mixte	Place du 63è RI	Place	pas de donnée	Non	Non	Rues alentours	447	/
Léon Blum	Mixte	Rue Charles Bach	Impasse	pas de donnée	Non	Non	Rues alentours	161	/
Les Homérides	Mixte	Rue Homère	Double sens	910	Non	Non	Non	209	Non
Marcel Madoumier	Mixte	Rue Marcel Madoumier	Double sens	pas de donnée	Non	Non	Non	277	Non
Marcel Proust	Mixte	Rue Rhin et Danube	Double sens	1397	Non	Oui	Oui	177	Non
Montjovis	Mixte	Rue de l'ermitage	Sens unique	217	Non	Non	Non	316	Non
Montmailler	Mixte	Rue des Anglais	Sens unique	254	Non	Non	Rues alentours	354	Oui
Odette Couty	Mixte	Rue du Grand treuil	Double sens	2473	Non	Non	Non	354	Non
Pont Neuf	Mixte	Rue des Carriers	Sens unique	642	Non	Non	Rues alentours	146	Oui

Etablissement	Type	Adresse	Type de rue	Trafic (nb voiture par jour en moyenne)	Commerces et/ou entreprises	Ligne de TC	Stationnements à proximité	Nombre élèves (2019-2020)	Itinéraire alternatif
Raoul Dautry	Mixte	Allée Fromentin	Impasse	pas de donnée	Non	Non	Non	97	/
René Blanchot	Mixte	Allée Edouard Manet	Sens unique	pas de donnée	Non	Non	Oui	273	Oui
Saint Lazare	Maternelle	Rue de l'AEN d'instituteurs	Double sens	2759	Non	Non	Oui	58	Non
Victor Chabot	Maternelle	Lavoisier	Double sens	pas de donnée	Non	Non	Rues alentours	41	Non
Victor Hugo	Mixte	Rue Domnolet Lafarge	Double sens	2678	Non	Non	Oui	202	Non
Henri Aigueperse	Elementaire	Rue Olivier de serres	Double sens	2121	Oui	Non	Rues alentours	200	Non
Jean Zay	Elementaire	Rue de l'AEN d'instituteurs	Double sens	2759	Non	Non	Oui	137	Non
La monnaie	Elementaire	Rue Aristide-Briand	Double sens	7154	Non	Oui	Rues alentours	52	Oui
Les feuillants	Elementaire	Feuillants	Double sens	pas de donnée	Non	Non	Rues alentours	97	Oui

Tableau des écoles des autres communes de Limoges Métropole

Commune	Nom école	Type	Nom rue	Type rue	Trafic (nb voiture par jour en moyenne)	Commerces et/ou entreprises	Ligne de TC	Stationnements à proximité ?	Nombre élèves (2019-2020)	Itinéraire alternatif
Aureil	/	Mixte	Rue des écoles	Double sens, Axe principal	176	Non	Oui	Non	92	Non
Boisseuil	Guy Monnerot	Mixte	Place Pierre Reix	Parking	Pas de données	Non	Non	Oui	318	/
Bonnac	Bel Horizon	Mixte	Rue du 8 mai 1945	Double sens, Axe principal	553	Non	Non	Non	202	Non
Chaptelat	/	Mixte	Rue saint éloi	Double sens	Pas de données	Non	Oui	Oui	223	Non
Condat	Jean Rostand	Primaire	Allée jean rostand	Impasse	Pas de données	Non	Non	Non	361	/
Condat	Jacques Prévert	Maternelle	Rue de la Republique	Double sens	2249	Non	Oui	Oui	183	Non
Couzeix	Françoise Dolto	Maternelle	Rue Françoise Dolto	Double sens	1188	Non	Non	Oui	105	Non
Couzeix	Jean Moulin	Mixte	Avenue de Limoges	Double sens, Axe principal	8525	Non	Oui	Oui	804	Non
Eyjeaux	Simone Veil	Mixte	Rue le bourg	Double sens, Axe principal	1411	Non	Non	Oui	162	Non
Feytiat	Jacques Prévert	Maternelle	Rue des écoles	Double sens	Pas de données	Non	Non	Oui	187	Non
Feytiat	Ferdinand Buisson	Primaire	Place de la republique	Double sens, Axe principal	Pas de données	Oui	Oui	Oui	324	Non
Isle	Saint exupéry	Maternelle	Avenue des écoles	Sens unique	Pas de données	Non	Non	Non	99	Non
Isle	Château des bayles	Maternelle	Avenue du château	Double sens	1578	Non	Oui	Oui	98	Non
Isle	Les bayles	Primaire	Rue Gunther Koch	Rue piétonne	Pas de données	Non	Non	Oui	425	Oui
Le Palais	Aristide briand	Mixte	Avenue Aristide Briand	Double sens	2181	Oui	Oui	Non	220	Non

Commune	Nom école	Type	Nom rue	Type rue	Trafic (nb voiture par jour en moyenne)	Commerces et/ou entreprises	Ligne de TC	Stationnements à proximité ?	Nombre élèves (2019-2020)	Itinéraire alternatif
Le Palais	Jules ferry	Maternelle	Allée du stade	Impasse	Pas de données	Non	Non	Oui	126	/
Le Palais	Jules ferry	Primaire	Rue Jules Ferry	Sens unique	Pas de données	Non	Non	Oui		Oui
Le Palais	Jean Giraudoux	Mixte	Avenue Jean Giraudoux	Double sens	2835	Non	Oui	Oui	202	Non
Panazol	Kergomard	Maternelle	Rue Turgot	Double sens	895	Non	Non	Oui	141	Non
Panazol	Wallon	Maternelle	Rue Jean Macé	Impasse	Pas de données	Non	Non	Oui	160	/
Panazol	Jaurès	Primaire	Rue Turgot	Double sens	895	Non	Non	Oui	295	Non
Panazol	Turgot	Primaire	Rue Turgot	Double sens	895	Non	Non	Oui	263	Non
Peyrilhac	Henri et Marie Villegier	Mixte	Rue le bourg	Double sens	Pas de données	Non	Oui	Non	107	Oui
Rilhac	Saint exupéry	Maternelle	Rue Saint Exupéry	Sens unique	Pas de données	Non	Non	Non	127	Non
Rilhac	Jean Jaurès	Primaire	Rue Louis Pasteur	Sens unique	763	Non	Non	Oui	218	Non
Rilhac	Nelson Mandela	Primaire	Allée Lucie Tricard	Impasse	Pas de données	Non	Non	Non	56	/
Saint Gence	Les enfants des lemovices	Mixte	Parking puis Allée des ribières	voie piétonne	Pas de données	/	/	/	167	/
Saint Just le Martel	/	Mixte	Impasse perpendiculaire à l'Avenue du Général de Gaulle	Impasse piétonne	Pas de données	/	/	/	135	/
Solignac	Val de briançe	Maternelle	Rue de la peyrade	Sens unique	173	Non	Non	Oui	77	Oui
Solignac	Joseph Mazabraud	Primaire	Avenue du 11 novembre 1918	Double sens	Pas de données	Non	Non	Oui	40	Non
Verneuil sur Vienne	/	Maternelle	Rue des écoles	Sens unique	684	Oui	Oui	Oui	173	Non
Verneuil sur Vienne	/	Primaire	Rue du civoir	Double sens	Pas de données	Non	Non	Oui	331	Oui
Veyrac	Pont Colombier	Mixte	Place de la mairie	Double sens	276	Non	Non	Oui	220	Non
Le Vigen	La fontaine	Maternelle	Impasse Joseph Mazabraud	Impasse	Pas de données	Non	Non	Oui	184	/
Le Vigen	La fontaine	Primaire	Rue François Sarre	Sens Unique	188	Non	Non	Oui		Oui

B. Annexe 2 : Benchmark

Introduction

Présentation du principe :

Mettre en place une rue scolaire, ou rue aux écoles, signifie **bloquer aux véhicules motorisés**, l'accès à **une ou plusieurs rues** aux alentours d'un groupe scolaire aux horaires ciblés de **rentrée et sortie des classes**. Ce concept s'inscrit principalement dans une volonté de **sécurisation des élèves** lors de ces horaires et d'un **apaisement** des abords des écoles. En effet, de nombreux **comportements incivils** peuvent être observés lors de l'accompagnement des enfants à l'école, les parents voulant à tout prix les déposer au plus proche de l'entrée. Nous pouvons par exemple citer les **voitures garées en double file** qui rétrécissent la taille du

trottoir ou **un trafic plus important** qui est dangereux pour les enfants. Ces comportements peuvent également **impacter les riverains** qui ne peuvent être gênés pour sortir de chez eux.

⇒ *Le concept de la rue scolaire ne doit pas être confondu avec celui de rue aux enfants, qui représente une piétonnisation temporaire d'une rue quelconque (ne contenant pas forcément une entrée d'école) pour permettre aux enfants d'y jouer en toute sécurité.*

Ce concept a d'abord été démocratisé en Belgique, où le pays a fait rentrer dans son code de la route la notion de rue scolaire, ou encore au Royaume-Uni. Les rues scolaires se développent de plus en plus en France, notamment dans les grandes métropoles telles que Paris, Lille ou Lyon. Elles ont également fait leur apparition dans de nombreuses autres villes dans un contexte de crise sanitaire à la rentrée scolaire de 2020. Le fait de bloquer la rue permettait un meilleur respect des distances sanitaires qui était compliqué sur un simple trottoir. D'autres villes avaient déjà mis en place ce genre de dispositifs avant la crise sanitaire après avoir identifié des situations dangereuses.

Enjeux :

La mise en place de rues scolaires ne s'inscrit pas seulement dans un contexte de sécurité pour les enfants. En effet, elles permettent de répondre à **un enjeu de santé** de ces derniers. Dans un premier temps, supprimer les voitures aux heures de pointes devant les écoles permet **d'améliorer la qualité de l'air** et d'éviter l'exposition prolongée des enfants aux particules fines, auxquelles ils sont particulièrement sensibles. Dans un second temps, l'objectif de la rue scolaire est d'encourager le **report de la part modale des voitures sur des mobilités douces**. La plupart des élèves d'une école habitent à moins d'un kilomètre de cette dernière et la voiture est souvent utilisée soit par habitude, soit par manque de sécurité aux abords de l'école. La mise en place d'une rue scolaire peut donc constituer un **levier à l'utilisation des modes de transport doux**, participer à la lutte **contre la sédentarisation des enfants** et leur permettre une plus grande **autonomie**. Ce dispositif s'inscrit donc dans une démarche d'information et de formation auprès des enfants sur **l'éco-mobilité** pour ensuite ancrer des bonnes pratiques. De plus, la création d'une rue scolaire permet de créer un **espace de convivialité** entre les différents acteurs qui se rencontrent autour d'une école et permet de redonner une **place aux enfants dans leur environnement urbain**.

Grille d'analyse des mises en place de rues scolaires dans différentes villes en France :

- Qui est à l'initiative de la rue scolaire ?
- Quelles sont les raisons principales ?
- Quels sont les critères de choix d'une rue propice au développement du concept ?
Comment ont-été choisies les écoles ?

- Préparation de la phase de test (communication : par quels moyens, combien de temps avant la période test, des moyens différents en fonction des acteurs ? ; quelles mesures d'accompagnement mises en place pour favoriser la réussite ? ; Construction de la phase de test avec d'autres acteurs ? Lesquels ?)
- Déroulement de la période de test (période, durée, périmètre, type de moyens humains pour gérer la barrière, comment les riverains étaient identifiés pour les laisser passer)
- Critères d'évaluation de la période de test (quels indicateurs ont été pris en compte pour juger du bon fonctionnement du dispositif ?)
- Quels sont les retours d'expérience (points positifs et négatifs, est-ce qu'il y a eu des ajustements) ?
- Est-ce que le concept a été pérennisé, voire étendu à d'autres écoles ?
- Conseils de mise en place
- Difficultés auxquelles ils ont été confrontés

Aix en Provence

La ville d'Aix-en-Provence a mis en place en mars 2022 une expérience de rue scolaire concernant 3 écoles de la ville qui se situent dans la même rue. Cette expérience s'inscrit dans le Plan vélo et mobilités actives de la ville et une démarche d'écomobilité scolaire de la part des écoles, le principe de la rue scolaire était donc déjà en discussion. La rue a également fait l'objet d'une étude de faisabilité pour s'assurer que la piétonnisation temporaire ne gêne pas la circulation. La ville a donc mis en place un comptage du trafic dans la rue pour s'assurer qu'il ne s'agisse pas d'un axe structurant de la ville. De plus, l'observation de trottoirs étroits, de stationnements sauvages et la présence d'un parking public à 100m ont été déterminants, ainsi que la présence de 3 groupes scolaires, ce qui signifie plus de familles touchées par le dispositif. La mise en place d'une rue scolaire est donc à l'initiative de la ville et des écoles, afin d'encourager l'écomobilité des enfants, sécuriser les abords de l'école et contribuer à une meilleure qualité de l'air.

Afin d'impliquer les différents acteurs de la rue, l'école a fait parvenir l'information aux parents lors des conseils d'école de début d'année et par mail. La ville a également fait passer un questionnaire en amont et a organisé des réunions en janvier 2022. Enfin, pendant les deux semaines précédant le début de la période de test, la ville a réalisé une opération de tractage aux horaires d'entrée et de sortie des écoles, en arrêtant toutes les voitures afin d'informer sur la future piétonnisation temporaire de la rue. La campagne de communication a commencé très tôt par rapport à la phase d'essai car cette dernière a été reculée à cause du Covid. Les enfants sont également impliqués dans le projet grâce aux équipes pédagogiques qui vont organiser des ateliers durant la période afin de sensibiliser les enfants à la mobilité et la qualité de l'air. Enfin, les riverains ont été informés par des flyers distribués dans leur boîte aux lettres, comportant un contact téléphonique en cas de questions.

La rue des Nations a été fermée entre 8h et 8h45 le matin et 17h et 17h45 le soir, grâce à l'installation d'une barrière temporaire et l'intervention de la police municipale pour encadrer la traversée des enfants aux abords de la zone. Concernant la durée de la période d'essai, elle a fait l'objet d'une négociation. Les services de la ville souhaitaient expérimenter le dispositif pendant 3 semaines, le maire quant à lui souhaitait 1 semaine de test, ce qui a été jugé bien trop court pour relever des données fiables. Les directeurs d'écoles souhaitaient eux que le dispositif soit pérennisé directement, la période a donc été décidée à 2 semaines. Les parents ne peuvent donc plus pratiquer le dépose-minute pour accompagner leurs enfants au plus près de l'entrée de l'école, mais il est à noter la présence d'un parking à proximité. Les riverains quant à eux, peuvent sortir de la rue mais pas entrer, sauf urgences.

Enfin, afin d'évaluer les impacts de la piétonnisation temporaire de la rue, la ville a mis en place des capteurs fixes de qualité de l'air et a mis à disposition des familles des capteurs mobiles (dans le cadre du projet Européen DIAMS, alliance numérique pour le développement durable de Aix-Marseille), les résultats sont en cours de traitement. Afin de recueillir l'avis des parents, un questionnaire leur a été remis, ils n'ont pas encore été tous dépouillés mais se dégage pour l'instant une satisfaction de leur part. La ville attend principalement l'observation d'un apaisement aux abords de l'école et une amélioration de la qualité de l'air. De plus, la ville a remarqué peu de report modal de la voiture sur les modes de transports doux. En effet, la politique éducative d'Aix-en-Provence permet d'accorder facilement une dérogation de secteur d'école et donc beaucoup de parents amènent leurs enfants sur le trajet de leur travail et habitent trop loin pour y aller à pied.

La pérennisation de la rue scolaire est en cours d'élaboration et nécessite dans un premier temps de réaliser quelques aménagements. La ville est en réflexion sur le moyen de barrer la rue, la solution de la barrière amovible manuelle a été abandonnée car elle nécessite un besoin de personnel. La solution envisagée sera donc plutôt une borne automatique qui sera gérée par le PC de circulation. Les services de la ville souhaitent également changer le statut de réglementation de la rue pour le passer en zone de rencontre. Cela permettra d'aplanir la rue, les trottoirs étant trop étroits, et de végétaliser la rue et les cours d'école et ainsi apaiser le cœur du quartier. De plus, la ville souhaite sécuriser le chemin de l'école (passage piétons à repeindre et ajustement des feux piétons). Enfin, les parents se sont occupés de la création d'une ligne de pédibus.

La phase d'expérimentation va permettre de faire connaître les bénéfices du dispositif au travers les résultats recueillis, afin de l'étendre à d'autres groupes scolaires. Le but est ensuite que tous les services s'emparent du sujet et qu'ils proposent des rues compatibles avec le dispositif. La ville a déjà reçu des propositions de rues de la part de la police municipal et de la voirie, qu'ils ont pu identifier grâce au retour d'expérience.

La ville d'Aix-en-Provence a rencontré 2 difficultés majeures : quelques riverains hostiles au début du projet car ils pensaient que le dispositif allait leur faire perdre leur droit de circuler librement dans la rue, et les craintes de la part de la mairie qui a un peu freiné la phase de test.

Lille

La ville de Lille a mis en place plusieurs rues scolaires progressivement sur son territoire. Le plus souvent, ce sont les parents d'élèves qui sont à l'origine de la mise en place du concept par leurs demandes de sécurisation des abords de l'école, et qui impliquent la ville. Les principales raisons d'installation sont la favorisation de la mobilité active des enfants, en continuité avec les mesures d'installation de parkings à vélos et trottinettes, et un apaisement des abords de l'école. Enfin, les rues scolaires s'inscrivent dans le dispositif « ville à hauteur d'enfants » mis en place par la commune.

Afin de préparer en amont la phase d'essai du dispositif, la communication a été un élément clé, notamment par la présentation du projet en conseil d'école, la distribution de flyers aux riverains et l'installation de panneaux dans la rue. Cela a permis d'expliquer le concept et les raisons d'installation aux différents acteurs concernés, et avoir une meilleure acceptation du projet. Il y a également eu une enquête en ligne pour identifier les modes de transports utilisés par les parents et proposer des dispositifs d'accompagnement (pédibus, vélobus). La période d'essai s'est ensuite déroulée pendant environ 1 mois avec la fermeture de la rue de l'école entre 8h15 et 9h le matin et 16h15 et 17h le soir. Des barrières amovibles étaient gérées par un référent-barrière formé par la police municipale (souvent un animateur ou personnel connu de l'école). Il y a eu également la présence d'un policier municipal les premiers jours, le temps que les usagers prennent connaissance de la mesure. Pour les riverains, ils peuvent demander une autorisation de rentrer à la mairie, mais en pratique la plupart d'entre eux se garent en dehors du périmètre ou circulent en dehors des plages horaires de piétonnisation. L'évaluation de l'expérience s'est réalisée à travers une enquête de satisfaction et une autre enquête de mobilité afin de quantifier l'évolution de l'utilisation de chaque transport. Il en est ressorti une grande satisfaction de la part des parents d'élèves et une légère augmentation de la part modale des modes de transport doux. Le concept a été pérennisé dans les écoles qui ont testé la mise en place d'une rue scolaire. Le concept est en train d'être étendu à d'autres écoles de la ville de Lille, ainsi que dans les villes alentours.

Le succès de la pérennisation des rues scolaires à Lille résulte d'une expérimentation sur les horaires de piétonnisation temporaire, les modalités et sur la réflexion d'aménagements supplémentaires afin de coller au mieux aux attentes des tous les acteurs de la ville et de l'école. Il est d'ailleurs nécessaire que chacun d'entre eux s'implique dans le projet afin de réfléchir à des solutions aux problèmes rencontrés.

Orvault

La ville d'Orvault a mis en place une rue scolaire à la suite d'une concertation entre l'école, les parents, la commune, Nantes Métropole et les riverains. Son but est d'apaiser et sécuriser les abords de l'école en faisant cohabiter tous les usagers. La rue a été sélectionnée dans un premier temps, suite à l'observation répétée de comportements incivils et de situations

dangereuses pour les enfants. Les riverains se trouvaient également gênés par les voitures qui stationnaient devant leurs sorties de garages. Le problème de sécurité et de nuisance était récurrent, il y avait donc une grande attente de la part des parents et riverains. La configuration de la rue a ensuite rendu le projet de piétonnisation possible. En effet, elle était à sens unique et comportait des itinéraires alternatifs afin de sortir du quartier.

Pour préparer la période d'essai, la ville a mis en place une communication à destination des différents usagers de la rue. Les riverains ont été informés par courrier, un pour la phase de test et l'autre pour annoncer la pérennisation du concept. Les parents quant à eux ont été informés lors des conseils d'école et via des flyers distribués dans les cartables des enfants.

Une période d'essai a été mise en place avec la fermeture de la rue uniquement le matin entre 8h25 et 8h50, les horaires des parents étant plus échelonnés le soir, pendant 2 mois grâce à une barrière amovible gérée par le personnel communal (gardien de l'école et une personne de la société de nettoyage de l'école). En parallèle, la ville a mis en place un métropiéton, qui correspond à des itinéraires piétons balisés partant des zones de stationnement présentes à proximité de l'école afin de rassurer les parents et augmenter l'autonomie des enfants. Cet aménagement a pour but d'inciter les parents à se garer un peu loin de l'école et finir le trajet à pied.

Le dispositif a été évalué grâce à un questionnaire, et a été grandement plébiscité par les parents et les riverains. L'expérience a permis d'apaiser la circulation à l'heure de la rentrée des classes et de renforcer la sécurité des enfants. Cependant, un report d'une partie du problème a pu être observé sur les rues voisines. De plus, l'installation de la piétonnisation a entraîné d'autres problématiques. Des situations dangereuses sont également observées le mercredi midi, la ville réfléchit donc à piétonniser ce créneau. Une légère augmentation de l'utilisation des vélos a été observée. Cependant, l'entrée de l'école ayant été déplacée, elle ne possède pas un réel parvis, et il y a donc peu de places pour installer des arceaux à vélos pour inciter les gens à la pratique du vélo.

La rue scolaire et le métropiéton ont été pérennisés dans l'école test. Il est prévu un déploiement du métropiéton sur d'autres écoles et de la rue scolaire si les conditions le permettent. Afin que le dispositif fonctionne encore mieux, la ville prévoit de sensibiliser davantage les parents sur les comportements incivils lors du dépôt de leurs enfants, et de construire les itinéraires de métropiéton avec les enfants et les parents afin d'augmenter la participation.

Orléans

A l'initiative d'un collectif de parents d'élèves, la ville d'Orléans a installé une rue scolaire sur une rue donnant accès à une école maternelle et étant empruntée par les familles d'une école primaire, afin d'augmenter la sécurité aux abords de l'école et développer l'utilisation des mobilités douces. A l'origine, le collectif avait identifié 5 écoles, afin de créer une dynamique, à partir d'un constat quotidien de situations dangereuses, croisés avec des critères de

faisabilité : la rue ne constitue pas un axe majeur, soutient peu de trafic, ne concerne aucun passage de transport en commun, ne coupe pas l'accès à un parking et les trottoirs sont insuffisants pour soutenir le flux d'enfants.

La mairie étant très frileuse par rapport à ce concept, il a fallu dans un premier temps la convaincre des bienfaits du dispositif des rues scolaires. La mairie a donc accepté de réaliser une phase de test sur une des 5 écoles proposées. De plus, elle a imposé la réalisation d'un sondage auprès des parents d'élèves afin de connaître leur avis sur le dispositif. Cette étape a représenté un enjeu important pour le collectif car si moins de la moitié des parents n'étaient pas convaincus, la période de test n'aurait pas lieu. Ils ont donc mis en place un dispositif de communication, pendant environ 1 mois, afin d'expliquer au mieux le principe aux parents, via la réalisation d'une infographie, une FAQ pour répondre aux questions des parents et des interventions dans les réunions de rentrée. Le collectif de parents d'élèves s'est également mobilisé pendant 1 semaine devant l'école et a envoyé un diaporama récapitulatif expliquant le principe des rues scolaires et pourquoi cette rue s'y prête. Les riverains ont été informés via un flyer distribué en porte à porte par la mairie. Le premier questionnaire, couplé d'une enquête mobilité, a reçu une majorité d'avis favorables et a permis le lancement de la phase de test.

La rue a été bloquée entre 8h10 et 8h55 le matin et entre 16h15 et 16h45 le soir pendant 4 semaines grâce à une barrière amovible placée et rangée par l'employée s'occupant de la sécurité de l'école primaire située à côté. Les riverains ont le droit de circuler dans la rue, c'est à eux de manipuler la barrière, sur la base de la confiance.

Afin d'évaluer la période d'essai, les parents ont dû remplir un deuxième sondage concernant leur satisfaction sur le dispositif et s'ils souhaitent le pérenniser. Ainsi, une grande majorité des parents (90%) sont satisfaits des bienfaits de la rue scolaire, tout comme les riverains, et souhaitent pérenniser le concept. La rue scolaire a donc été définitivement installée, avec un ajustement de la plage horaire qui a été étendue afin de profiter aux élèves de primaire qui sortent en décalé et qui empruntent la rue. Une barrière fixe pivotante sera installée à la place des barrières Vauban. Aujourd'hui, le collectif insiste auprès de la mairie afin d'étendre le concept à d'autres écoles de la ville. La mairie dit qu'elle a apprécié le dispositif et est désormais convaincue des bienfaits de ce genre de mesure. Elle est en train d'élaborer un processus de mise en place des rues scolaires sur d'autres écoles, mais rien de concret pour l'instant.

Mont-Saint-Guibert (Belgique)

La ville de Mont-Saint-Guibert en Belgique a mis en place une rue scolaire, en collaboration avec les directeurs d'écoles, le directeur du centre sportif et la police, surtout au début du processus de test. Le but de la ville est ainsi de sécuriser une rue comportant 2 grands groupes scolaires et favoriser l'utilisation de modes de transport doux de la part des enfants et des parents. Une étude préalable a été réalisée afin de vérifier la faisabilité du dispositif,

notamment en se renseignant sur les origines des élèves pour ainsi faire une étude de trajet. La ville souhaitait également réaliser une étude environnementale, mais cela nécessitait trop de moyen et une période d'étude de 1 an. Ainsi, la rue identifiée pour le dispositif se situe entre 2 ronds-points, ce qui permet de faciliter les demi-tours, elle comporte peu de riverains et il y a deux parkings à proximité où peuvent se garer les usagers. La communication s'est effectuée auprès des parents via des documents distribués aux enfants, les réunions de rentrée scolaire et le site internet de l'école. Les riverains ont reçu un courrier dans leur boîte aux lettres. Les communes voisines ont également été prévenues car certains élèves en sont originaires. L'information a également tourné sur les réseaux sociaux de la ville et une conférence de presse a été organisée. Enfin, les enfants ont été impliqués dans le projet à travers une sensibilisation de la part de l'équipe pédagogique.

La rue a été piétonnisée pendant 6 semaines entre 7h45 et 8h45 le matin et 15h et 16h45 le soir, et 11h et 12h30 le mercredi midi. La durée a été négociée, car la ville souhaitait 2 semaines d'expérimentation et le bureau d'étude recommandait 3 mois pour avoir des résultats significatifs. Concernant les riverains, ils ont joué le jeu et ne se sont pas déplacés pendant les horaires de piétonnisation. Afin d'appuyer le dispositif de piétonnisation, le sens de certaines rues aux alentours des écoles a été modifié et un itinéraire de déviation a été mis en évidence. De plus, la ville a installé 2 nouveaux parkings de dépose-minute et une rue parallèle voisine a été sécurisée afin d'encourager l'utilisation de modes de transport doux. Enfin, les parkings à vélos des 2 écoles ont été renforcés.

L'avis des différentes parties prenantes a été recueilli grâce à un questionnaire, environ 80% se disent satisfaits du dispositif, contre seulement 20% avant l'installation du dispositif. La piétonnisation temporaire a permis d'éliminer une grande partie du trafic de transit dans la rue et a incité la modification des habitudes de transport au profit du vélo et de la marche. De plus, la situation de la rue entre deux ronds-points permet de fluidifier le trafic aux abords. Cependant, la ville y a observé un problème de dépose-minute non-sécurisé. Enfin, les riverains ont apprécié le dispositif, qui a permis de faire revenir le calme dans la rue.

La rue scolaire est en train d'être pérennisée, la fermeture de la rue se fera par des bornes rétractables, et les travaux de pistes cyclables aux abords de la rue sont en train d'être terminés

Tours

A Tours, le dispositif de rues scolaires a été expérimenté sur 6 écoles à l'initiative des directions qui ont fait des demandes répétées auprès de la mairie. Les rues concernées ont ensuite fait l'objet d'une étude de faisabilité. Ils ont pris en compte la nature de la rue, elle ne pouvait pas être un axe structurant pour ne pas gêner la circulation lors d'une piétonnisation temporaire. De plus, il fallait que l'école possède déjà un auxiliaire de sécurité afin de manipuler les barrières. Le but principal de ce dispositif est d'améliorer la sécurité et la qualité de l'air aux abords des groupes scolaires.

Afin d'informer toutes les parties prenantes du dispositif, la ville a mis en place une communication environ 2 à 3 semaines avant le début de la phase test. Ainsi, la presse locale et le magazine de la ville ont permis d'informer toute la population tourangelle. Les parents ont été informés à travers un message sur l'intranet et par mail, ainsi que par la distribution d'un flyer dans les cahiers de correspondance des élèves.

La période de test a duré 1 mois, mettant en place la piétonnisation temporaire des rues situées devant les écoles pendant 30 minutes aux horaires de rentrée et sortie des classes. Les rues sont barrées à l'aide de barrières Vauban gérées et manipulées par l'auxiliaire de sécurité. Concernant les riverains, ils ne sont pas gênés car ils peuvent entrer et sortir de la rue sur la base de la confiance. De plus, la période de piétonnisation est courte et ils s'arrangent le plus souvent pour sortir et rentrer chez eux en dehors de ces horaires, habitude qu'ils avaient déjà prise auparavant face à l'encombrement de la rue.

Afin d'évaluer le dispositif, la ville a fait passer un questionnaire aux parents d'élève à l'issue de la période d'essai. Le questionnaire comportait 2 ou 3 questions qui portaient sur la satisfaction des parents face au dispositif et leur souhait de le pérenniser ou non. La majorité des parents sont satisfaits de la piétonnisation de la rue et 77% souhaitent la pérennisation du concept. Bien que certains d'entre eux voudraient continuer à amener leurs enfants au plus près de l'école, ils comprennent que cela permet d'améliorer la sécurité de ces derniers. Enfin, concernant les modes de transport, un report modal de la voiture sur les modes doux n'a pas forcément été observé.

Le dispositif de rue scolaire a été pérennisé dans 5 des 6 écoles. Concernant celle qui n'a pas été pérennisée, la ville s'est rendue compte que le problème de sécurité était plutôt dû à une mauvaise utilisation du parking qu'à la rue en elle-même. La ville a donc décidé de se concentrer sur la gestion du problème du parking et abandonner la piétonnisation temporaire. La mairie souhaite étendre le concept à d'autres écoles, elle a donc identifié 20 écoles selon les critères déjà utilisés pour la phase de test. Afin de pousser plus loin l'analyse de l'impact de la piétonnisation temporaire, notamment sur l'environnement et la circulation, la ville a fait appel à un bureau d'étude extérieur, et sont en train de terminer l'élaboration du cahier des charges.

Rouen

A Rouen, la volonté de mettre en place des dispositifs de rues scolaires vient de la nouvelle équipe municipale élue en 2020 qui a décidé d'en faire un de ses projets de mandature. Ce dispositif rentre dans le cadre de la sécurisation des abords des écoles, le développement des modes de transports alternatifs à la voiture et la volonté de la ville de Rouen de faire une ville à hauteur d'enfant et ainsi favoriser leur autonomie. La ville souhaitant la création d'une dynamique autour du concept, plusieurs écoles pouvant accueillir le dispositif ont été mises en évidence grâce à des critères concernant la rue qui permet leur accès. Des rues scolaires

ont été implantées dans les rues étroites, en sens unique, et dont les trottoirs ne pouvaient pas supporter le flux d'enfants.

Afin d'informer toutes les parties prenantes du dispositif, la ville a mis en place de nombreux moyens de communication afin d'informer le plus grand nombre. La population a été informée via les réseaux sociaux et le site internet de la ville, et les parents via le portail des familles et des réunions préparatoires en zoom. En plus, la ville a mobilisé du renfort de personnel pour informer devant les écoles et des designs de housses de barrières ont été créés, comportant toutes les informations du dispositif. Cependant, l'information auprès des riverains a été le point faible de la communication. La ville a manqué de temps pour les informer, la plupart d'entre eux ayant été informés le jour du début de l'expérimentation

La phase d'expérimentation de la piétonnisation a été progressive et a débuté dès la rentrée 2020 avec 6 écoles, puis 6 écoles de plus le 21 septembre et 6 nouvelles le 9 novembre. A la fin de l'année, 24 écoles étaient concernées par le dispositif. Les rues ont été coupées par des barrières entre 8h10 et 8h35 le matin et 16h10 et 16h45 le soir pendant toute l'année scolaire. A Rouen, peu d'animateurs périscolaires travaillent à plein temps, ce qui a permis de les mobiliser afin de gérer la barrière.

Le dispositif a ensuite été évalué à la fin de l'année scolaire grâce à un questionnaire à destination des parents composé de 11 questions fermées et 1 question ouverte portant sur l'acceptation du dispositif et les habitudes de mobilité avant et pendant ce dernier. La ville a reçu 30% de retours, la plupart des parents sont unanimes sur l'utilité du dispositif à 90% et sont favorables à la pérennisation des rues scolaires. Des parents se disent également prêt à s'investir dans la gestion de la barrière. Concernant le report de l'utilisation de la voiture sur des modes de transport doux, la ville n'a observé qu'une légère progression du vélo et de la marche. En effet, les parents avaient déjà l'habitude de venir à pied, en témoigne les lignes de pédibus, gérées entièrement par les parents, déjà en place. Enfin, la ville estime que le dispositif lui a coûté 50 000€, dont 40 000€ de masse salariale et le reste de communication. Le dispositif des rues scolaires a été pérennisé sur les 24 écoles. Afin d'accompagner cette décision, la mairie souhaite réaménager les rues pour les rendre moins dangereuses en dehors des horaires de piétonnisation et pallier la baisse de vigilance des élèves. La ville va également réfléchir à un système pour remplacer les barrières et donner un caractère plus pérenne au dispositif. Concernant l'extension des rues scolaires à d'autres écoles, la ville stagne car il n'y a plus de rues donnant sur des écoles qui répondent aux critères mis en évidence pour que le dispositif fonctionne.

La ville de Rouen a rencontré quelques difficultés lors du déploiement du dispositif de rues scolaires. En effet, certains usagers se sont montrés virulents à la barrière, ce qui a été difficile à gérer pour les animateurs qui n'ont pas forcément de formation en médiation. Bien que des policiers municipaux fassent des rondes sur les écoles, ils ne peuvent pas être présents en continu. La ville a également observé des situations de report des problèmes de stationnements sauvages dans les rues aux alentours de celles piétonnisées.

Strasbourg

A Strasbourg, la volonté d'installer des rues scolaires est l'un des projets de mandature de la nouvelle équipe municipale arrivée en 2020. Les objectifs principaux de ce dispositif sont l'apaisement et l'amélioration de la qualité de l'air aux abords des écoles, ainsi que l'augmentation de l'utilisation des modes de transport doux. La création de rues scolaires fait notamment partie du Plan piéton 2021-2030 de la ville, afin de favoriser la marche et l'utilisation du vélo vers les écoles. Afin de déployer le dispositif, les services de la ville ont, dans un premier temps, réalisé une évaluation de faisabilité sur toutes les écoles de la ville. Ils ont pris en compte des critères d'accidentologie, de pollution, d'implication des parties prenantes (motivation de la direction et/ou des parents) et la facilité de mise en œuvre de la piétonnisation. A l'issue de cette évaluation, 12 écoles ont été identifiées pour y mettre en place une rue scolaire.

Exemple d'une école :

La rue concernée avait fait l'objet d'une étude d'écomobilité par le passé, ce qui avait permis de la passer en zone 30. Cette mesure n'a cependant pas été suffisante pour apaiser les abords de l'école et encourager les modes de déplacement doux. La rue fait donc partie des 12 écoles choisies par la ville. La mesure de piétonnisation est donc imposée par la ville et les modalités du dispositif sont ensuite construites en concertation avec les différentes parties prenantes de la rue. Concernant la communication, les riverains, parents d'élèves et personnel de l'école ont été informés via des flyers distribués. La ville a également mis en place une boîte mail afin de recueillir les questions ou problèmes rencontrés. Enfin, la ville a organisé 2 réunions publiques et a co-construit le questionnaire d'évaluation du dispositif avec les différentes parties prenantes.

Concernant le dispositif, la rue est rendue piétonne seulement le matin entre 8h10 et 8h50 grâce à des barrières Vauban gérées par 2 policiers municipaux. Les riverains ont seulement le droit de sortir de la rue et aucune entrée n'est autorisée, sauf pour les personnes à mobilité réduite qui ont une dérogation. Afin d'appuyer le dispositif, la ville a mis en place des mesures d'accompagnement. Les aires de dépose-minute ont été déplacées en dehors de la zone piétonnisée temporairement, les marquages au sol et les parkings à vélos ont été renforcés, et un travail a été fait sur le cheminement piéton pour encourager les mobilités douces (désencombrement des trottoirs).

Pour évaluer le dispositif, le questionnaire élaboré en concertation a été mis à disposition en ligne et les retours sont globalement positifs. Il est ainsi possible d'observer un apaisement autour des écoles, un environnement plus calme et un changement dans les habitudes des parents. Cependant, quelques comportements incivils sont toujours observés, notamment des utilisations illicites du dépose-minute. De plus, l'impossibilité de rentrer dans la rue peut être une contrainte pour les riverains.

D'un point de vue général, le dispositif de rues scolaires a été pérennisé dans les 12 écoles sélectionnées. L'objectif pour la ville est maintenant de sécuriser les chemins scolaires et penser la rue à la hauteur des enfants. En termes de conseil pour implanter une rue scolaire,

la ville de Strasbourg fait remarquer que la présence de la police municipale à la barrière a permis de faire mieux respecter le dispositif. De plus, il est important de construire les modalités du dispositif au cas par cas pour chaque école en fonction de leurs particularités.

Grenoble

A Grenoble, la ville a poussé encore plus loin le concept de la rue scolaire en piétonnisation de manière permanente les rues aux abords de certaines écoles de la ville, appelées Place aux enfants. Cette mesure est à l'initiative de la nouvelle municipalité élue en 2020, en partenariat avec la métropole dans le cadre de « Grenoble Capitale verte européenne 2022 ». Le but de ces piétonnisations permanentes est de proposer des espaces conviviaux et végétalisés afin de sécuriser les abords des écoles, améliorer la qualité de l'air et encourager les modes de déplacement doux pour les enfants. Toutes les rues desservant une école ont d'abord été analysées afin de faire une première sélection des écoles prioritaires. Entre 2019 et 2020, un travail d'analyse multicritères a été réalisé pour chaque école, attribuant une note pour chaque critère. Ils correspondent, entre autres, au nombre d'élèves dans l'école, au degré de minéralité du quartier, à la largeur des trottoirs, à l'accidentologie dans un périmètre de 50 à 100m autour de l'école, aux opportunités de projets déjà engagés (projets de voirie ou urbains), à l'indice de la qualité de l'air ou encore à la facilité de piétonnisation de la rue (pas de transports en commun, pas d'axe majeur). Cela a permis d'identifier 15 groupes scolaires prioritaires pour la première phase de 2021-2022.

L'installation des places aux enfants se fait selon deux phases, il n'y a pas de période de test à proprement parler car les élus ont jugé que la décision de piétonnisation ne devait pas relever de la concertation. La première phase a pour but de transformer la rue en place grâce à de la signalétique, des marquages au sol ludiques et une végétalisation temporaire. La ville a donc mis en place une communication pour faire connaître le dispositif. Ils reconnaissent cependant s'y être pris sur le tard et cette communication s'est donc faite trop rapidement. Un flyer a été distribué pour informer sur le nouveau statut de la rue et les nouvelles règles en vigueur, et une conférence de presse a été organisée, mais cela n'a pas suffi à toucher toutes les parties prenantes du dispositif. Les riverains ont été informés seulement au moment du début des travaux d'aménagement. Afin de faire mieux comprendre et accepter le dispositif, des médiateurs sont donc présents devant les écoles, ce qui permet d'amener une dynamique dans la rue. Cette première phase a vocation à tester les différentes modalités du dispositif afin de pouvoir les ajuster si besoins avant de mettre en place la configuration définitive. Pour gérer la piétonnisation des rues, la ville a mis en place 2 dispositifs en fonction de la configuration. Sur les rues très peu résidentielles et celles où le dispositif aurait du mal à être respecté, la ville a installé des barrières fixes fonctionnant à l'aide d'une clé disponible pour les ayants droit. Dans les autres configurations, la ville a installé des panneaux de signalisation. Ces derniers sont cependant peu connus, donc mal respectés ce qui crée un sentiment d'insécurité pour les parties prenantes de la rue. Concernant les ayants droit, chaque type

d'automobiliste, en fonction de sa catégorie, aura le droit de se garer dans la rue sur des plages horaires et durées précises.

La deuxième phase a pour but d'aménager la rue en concertation avec les acteurs afin de coller à leurs envies et usages et garantir l'appropriation de cette dernière. Cela est encadré par le potentiel de végétalisation de la rue et un travail réalisé en amont par un designer, afin d'avoir un design commun à toutes les rues (mobilier et séquençage). La communication pour cette partie a été mieux gérée, via le site internet de la ville, les directions de territoires (influence dans les différents secteurs de la ville) et le portail des familles qui ont relayé les informations. Pour les parents, l'information a été affichée et les élus ont tracté devant les écoles. Les riverains ont été informés dans leur boîte aux lettres. Les réunions de concertation ont permis de réaliser un diagnostic des premiers aménagements mis en place. Elles ont ensuite permis de discuter des volontés d'aménagement et dans un troisième temps de proposer aux participants des esquisses de la rue, basée sur l'étape précédente.

Des dispositifs ont été mis en place pour recueillir les avis des usagers, et évaluer le fonctionnement des places aux enfants. Ainsi, une boîte mail a été ouverte pour recueillir les questions avant le début du dispositif. La mairie a mis en place des temps d'observation à la rentrée scolaire aux horaires d'entrée et sortie d'école et le soir. Les premières réunions de concertation ont également permis d'avoir un retour d'expérience et des ateliers pédagogiques ont été réalisés avec les enfants pour recueillir leurs avis. Concernant les rues non fermées physiquement à la circulation, le dispositif est jugé non efficace car des automobilistes empruntent toujours la rue alors qu'ils n'y sont pas autorisés, ce qui engendre des problèmes de respect du non-stationnement. Les usagers ont cependant observé un apaisement dans la rue et commencent à s'approprier l'espace. Enfin, la mairie pense que ce dispositif a pu entraîner du report de problème de stationnement et de trafic sur les rues voisines, mais sans mesures précises.

Une deuxième phase de piétonnisation des rues autour des écoles va être mise en place en 2023 et il n'y aura pas de phases transitoires, la mairie juge que les phases d'expérimentation de la première vague de piétonnisation est suffisante. La ville souhaite également avoir une réflexion d'aménagements de proximité pour accompagner le dispositif sur tout le chemin scolaire.

La ville de Grenoble a dû faire face à quelques difficultés lors de l'installation de ses places aux enfants. Les riverains ont du mal à changer leurs habitudes, ont été impactés par le dispositif et ont fait part d'inquiétudes. En effet, le fait que la piétonnisation soit permanente leur donne l'impression qu'on touche à leur propriété. De plus, le fait qu'une rue soit traversée par peu de trafic peut être associé à une rue peu dynamique. La piétonnisation des rues a également entraîné un problème de stationnement pour les parents qui continuent d'amener leurs enfants en voiture. Enfin, la ville n'avait pas envisagé toutes les catégories de personnes qui auraient besoin de rentrer dans la rue, ce qui a pu poser des problèmes au début du dispositif.

Synthèse

	Initiative	Critère type de rue	Durée du test	Communication	Fermeture de la rue	Méthode d'évaluation	Retours	Pérennisation et aménagements
Aix-en-Provence	Ville + école 1 école	Axe non-structurant, trottoirs étroits, stationnements sauvages, parking public à proximité	2 semaines	Parents : conseils d'école, questionnaire, réunions, tractage Enfants : ateliers scolaires Riverains : flyers	45min matin et soir, barrière gérée par la police municipale, sortie possible mais pas entrée des riverains	Capteurs qualité de l'air, questionnaire parents	En cours de traitement mais plutôt positifs	En cours Mise en place d'aménagements pour compléter le dispositif
Lille	Ville + école		1 mois	Conseils d'école, flyers aux riverains et panneaux d'affichage, enquête déplacement	45min matin et soir, barrière gérée par un référent barrière + police municipale au début Autorisation pour les riverains	Enquête satisfaction et mobilité	Grande satisfaction, légère augmentation de l'utilisation des modes doux	Oui, extension à d'autres écoles et villes autour de Lille
Orvault	Ville + école + parents + riverains + Nantes métropole 1 école	Rue en sens unique, saturée le matin, nuisances sonores, présence d'un itinéraire alternatif	2 mois	Parents : conseils d'école et flyers via les enfants Riverains : 2 courriers (phase test + pérennisation)	25min le matin, barrière gérée par le personnel communal	Questionnaire	Apaisement et plus de sécurité Report dans les rues alentours Légère augmentation de l'utilisation du vélo	Oui, extension en réflexion Métropiéton Étude pour arceaux vélos mais problème de place
Orléans	Collectif de parents d'élèves 1 école	Situations dangereuses, axe non-structurant, pas de passage de TC, peu de trafic, trottoirs étroits	1 mois	Parents : infographie, FAQ, réunions de rentrée, tractage, diaporama, questionnaire Riverains : flyers	45min le matin et 30 le soir, barrière installée par l'auxiliaire de sécurité, passage des riverains basé sur la confiance	Sondage parents	Grande satisfaction des parents (90%) et des riverains	Oui, installation de barrière fixe pivotante En cours d'extension sur les autres écoles
Mont-Saint-Guibert	Ville + collaboration avec écoles, centre sportif et police 2 écoles	Rue entre 2 rond-point, gros groupes scolaires, peu de riverains, parkings à proximité +	6 semaines	Enfants, réunions, site de l'école, présence devant les écoles Riverains : flyers	1h le matin, 1h45 le soir 1h30 le mercredi midi, rue fermée par des barrières	Sondage parties prenantes	Élimination du trafic de transit, modification des moyens de transport	En cours Renforcement du concept avec 2 dépose-minute, plus de parkings à vélo, sécurisation d'une rue parallèle

		intervention bureau d'étude		Conférence de presse et réseaux sociaux				
Tours	Écoles 6 écoles	Nature de la rue et présence d'un auxiliaire de sécurité	1 mois	Presse et magazine local, message intranet, mail et flyers 2-3sem avant le début	30min le matin et le soir, barrière gérée par l'auxiliaire de sécurité, passage des riverains basé sur la confiance	Sondage parents	Grande satisfaction (77%), volonté de pérennisation, pas de report modal observé	Oui sauf 1 (problème de sécurité identifié sur le parking plus que dans la rue), volonté d'extension et travail avec un bureau d'étude
Rouen	Ville 24 écoles	Rues étroites, en sens unique, trottoirs étroits	Toute l'année scolaire	Réseaux sociaux, site de la ville, portail des familles, réunions Point faible pour l'information des riverains	25min le matin et 35min le soir, barrière gérée par les animateurs	Sondage parents	Grande satisfaction (90%) et volonté de pérennisation, faible report modal	Oui Sécurisation des rues autours, pérennisation des barrières
Strasbourg	Ville 12 écoles	Accidentologie, pollution, implication des acteurs, facilité de piétonnisation	Pas de phase d'essai	Flyers et réunions publiques	40min le matin, barrières gérées par les policiers municipaux, aucune entrée autorisée sauf PMR	Sondage parents	Retours globalement positifs Apaisement et environnement plus calme autour des écoles	Oui Déplacement des dépose-minute, marquages au sol et renforcement parkings à vélo
Grenoble	Ville → piétonnisation définitive 15 écoles	Nombre d'élèves, degré de minéralité, largeur des trottoirs, accidentologie, projets déjà engagés, qualité de l'air, facilité de piétonnisation	Pas de phase de test	Un peu rapide au début donc pas très efficace Médiateur devant les écoles Concertation : site internet, portail des familles, affichages, tractage, flyers	Fermeture par barrière ou signalisation Ayants droits pour riverains	Boîte mail, temps d'observation, premières réunions de concertation	Apaisement de la rue et début d'appropriation Dispositif pas bien respecté pour les rues pas fermées physiquement, donc sentiment d'insécurité	/ Aménagement en concertation avec les usagers de la rue

Après avoir étudié la mise en place de rues scolaires dans 9 villes de France et de Belgique, il en ressort que le dispositif est globalement accepté et apprécié par les parents d'élèves et les riverains, qui sont les principaux impactés par la piétonnisation. Ils ont pu observer l'amélioration de la sécurité des enfants et le désencombrement de la rue et des trottoirs, utilisés auparavant pour faire du stationnement sauvage. Ceci a permis la création de situations apaisées aux abords des écoles. Certaines villes ont également observé une progression de l'utilisation des modes de déplacement doux au détriment de la voiture. Tous les dispositifs de rues scolaires ont donc été pérennisés, sauf dans une école à Tours, mais cela est dû à une mauvaise identification de la source de l'insécurité dans la rue plutôt qu'à un non-fonctionnement du dispositif.

Il est cependant possible de distinguer deux cas de figure principaux lors de l'initiation du projet, ce qui a un impact sur le développement du dispositif. Dans le premier cas, le concept de rue scolaire est initié par la ville, notamment depuis le changement des équipes municipales en 2020, et s'insère dans un projet de mandature. Ainsi, plusieurs écoles vont faire l'objet de la mise en place du dispositif, s'accompagnant de mesures complémentaires pour encourager les modes de transport doux (pédibus, ville à hauteur d'enfant, réflexion sur un chemin scolaire). Dans un second cas, le projet de rue scolaire est d'abord porté par les parents d'élèves et/ou les directions d'écoles à la suite de l'observation répétée de situations dangereuses. La mise en place se fait généralement seulement sur une école, afin de servir de test avant d'être envisagée sur d'autres groupes scolaires. Si la mairie se montre plus favorable, les écoles en ayant exprimé la volonté verront l'installation du dispositif, si la rue est compatible. Toutes les villes ont d'ailleurs réalisé des études préalables de faisabilité, afin notamment de ne pas gêner le trafic et identifier les rues prioritaires.

Afin de faire accepter au mieux le dispositif de rue scolaire, il est nécessaire de réaliser une communication efficace. Il est donc primordial d'informer toutes les parties prenantes de la rue en identifiant le moyen de communication le plus efficace pour chacune. Nous avons ainsi pu remarquer dans certains exemples que lorsque les acteurs n'étaient pas suffisamment informés ou pas suffisamment en amont, ils étaient plus sujets à des inquiétudes ou réticences.

Concernant l'évaluation du dispositif, toutes les villes ont recueilli l'avis des différents acteurs via des questionnaires. En effet, ce sont les usagers de la rue qu'il faut convaincre afin de les amener à changer leurs habitudes. Les questions revenant le plus souvent portent sur l'acceptation du projet et le souhait de poursuivre le dispositif ou non. Ces questionnaires ont pu être couplés à des mesures de qualité de l'air ou à des enquêtes de déplacement afin de mesurer plus en détail l'impact des rues scolaires sur l'environnement et les habitudes des différents usagers.

Pour finir, le benchmark a permis de mettre en évidence que l'installation d'une rue scolaire se fait majoritairement selon les mêmes bases (mise en place du test, test, évaluation, pérennisation), mais que les modalités de réalisation sont différentes d'une ville à l'autre. Tous les dispositifs ayant été pérennisés, cela montre donc l'importance d'adapter les dispositifs à chaque ville et école en fonction des situations, des ressources et des besoins.

Sources

Introduction :

- Mobilité Wallonie. (2020, septembre). *Concevoir une rue scolaire – Méthodologie et bonnes pratiques*. La CéMathèque, 30-31
http://mobilite.wallonie.be/files/cematheque1/cematheque_0051.pdf
- Chassignet, M. (2021, 5 avril). *Les rues scolaires, un concept aux résultats encourageants pour transformer la mobilité urbaine*. The Conversation. <https://theconversation.com/les-rues-scolaires-un-concept-aux-resultats-encourageants-pour-transformer-la-mobilite-urbaine-157845>
- Alliance des collectivités pour la qualité de l'air. (2021). *Comment réduire la pollution de l'air autour des écoles ?* <https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2021/12/FicheRueScolaireQualiteAir.pdf>
- Rue de l'avenir. (s. d.). *Rues scolaires, on a tous un rôle à jouer !*
<https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2021/11/GuideRuesScolairesRueDeLavenir.pdf>
- Rue de l'avenir, Cerema (2021, mars). *Agir pour des abords d'écoles sûrs et accueillants, synthèse de la journée*. <https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2021/05/mep-synthese.pdf>
- Rue de l'avenir. (2019). Fiche 5 – Apaiser la sortie et les abords de l'école.
<https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2020/10/VilleEnfantFiche5AbordsEcoles.pdf>

Aix en Provence :

- Mairie d'Aix-en-Provence. (2022, 28 février). *Expérimentation « Rue scolaire » - Rue des Nations*. <https://www.aixenprovence.fr/Experimentation-Rue-scolaire-Rue-des-Nations>
- Entretien avec Mme Trivelly, membre de la Direction Développement Durable & Stratégie à la mairie d'Aix en Provence

Lille :

- CREM. (s. d.). *Fiche bonne pratique n°36 – Rues scolaires à Lille*.
<http://www.ecomobilite.org/FTP/ressourcesCREM/FBP/FBP%2036%20rue%20scolaire%20lille.pdf>

Orvault

- Nantes Métropole. (s.d.) *Recueil de bonnes pratiques d'écomobilité scolaire sur l'agglomération nantaise*. 7-9 <https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2020/01/EcoMobScolaireNantesMetropole17052019.pdf>
- Entretien avec M. Bompas, chargé de mission Projets Educatifs à la Direction Education Enfance Jeunesse de la ville d'Orvault

Orléans

- Collectif de parents orléanais en faveur des rues scolaires apaisées. (2021). *Présentation des actions engagées par les parents à Orléans pour l'amélioration de la sécurité – atelier FCPE*. https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2022/01/ORLEANS_FCPE_AL_20211216.pdf

- Entretien avec Mme Loschetter, membre du collectif de parents orléanais en faveur des rues scolaires apaisées

Mont-Saint-Guibert

- Mobilité Wallonie. (2020, septembre). Concevoir une rue scolaire – Méthodologie et bonnes pratiques. La CéMathèque, 30-31
http://mobilite.wallonie.be/files/cematheque1/cematheque_0051.pdf
- Entretien avec Mme Dumont, Architecte et conseillère en mobilité à la ville de Mont-Saint-Guibert

Tours

- Ville de Tours. (2021, 18 novembre). *L'opération « rue des enfants »*.
<https://www.tours.fr/actualite/918/73-l-operation-rue-des-enfants-.htm>
- Entretien avec M. Benain, Responsable du services Ecoles à la ville de Tours

Rouen

- Alliance des collectivités pour la qualité de l'air. (2021). *Comment réduire la pollution de l'air autour des écoles ?* <https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2021/12/FicheRueScolaireQualiteAir.pdf>
- Entretien avec M. Carpentier, chef de service des Politiques Educatives à la ville de Rouen

Strasbourg

- Alliance des collectivités pour la qualité de l'air. (2021). *Comment réduire la pollution de l'air autour des écoles ?* <https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2021/12/FicheRueScolaireQualiteAir.pdf>
- La ligue contre le cancer. (2021, 15 octobre). *Rue scolaire – Comment améliorer la qualité de l'air autour des écoles ?* [vidéo]. Youtube.
<https://www.youtube.com/watch?v=Yi1v8so1Inc>

Grenoble

- Ville de Grenoble. (s. d.). *Place(s) aux enfants*. <https://www.grenoble.fr/2383-place-s-aux-enfants.htm>
- Entretien avec Mme Goglio, chargée d'opérations au sein de la Mission aménagement des espaces publics, dans la Direction Ville Résiliente à la ville de Grenoble

C. Annexe 3 : Méthodologie de mise en place des rues scolaires

Étape 1 : Critère de sélection de l'école

Afin de mettre en place une rue scolaire, il est nécessaire d'identifier les situations qui seront favorables à la mise en place d'un tel dispositif. Il faut ainsi que l'école et la rue qui la dessert répondent aux critères suivants :

- **La rue ne doit pas constituer un axe structurant de la ville**

Il n'est pas possible de fermer temporairement les grands axes routiers d'une ville car ils supportent un trafic de véhicule important. De plus, les rues adjacentes ne pourraient pas supporter un report du trafic et les problèmes de congestion et de sécurité présents aux abords de l'école seraient seulement déplacés aux alentours.

En se basant sur les retours d'expérience du benchmark, il est plus favorable de débiter les expérimentations de rues scolaires sur les écoles situées dans des rues en sens unique ou impasses. Cela demande moins de moyens humains et techniques dans un premier temps. Il sera ensuite possible d'élargir la méthodologie aux autres rues, si elles répondent aux critères.

- **La rue est principalement résidentielle**

La présence de commerces et/ou de lieux de travail va compliquer la piétonnisation temporaire. En effet, il n'est pas possible d'impacter sur les infrastructures situées autour et il faudra donc accorder un laissez-passer aux employés et/ou livreurs. Cela signifie qu'il y aura toujours un passage relativement important dans la rue, ce qui est d'autant plus dangereux que le caractère piéton va faire diminuer la vigilance des enfants et des parents. De plus, cela reviendrait à compliquer la tâche de la personne en charge de la barrière.

Cependant, la situation est à voir au cas par cas, l'entreprise peut avoir très peu de personnel ou avoir des horaires décalés de ceux correspondant à la piétonnisation. De même pour les commerces, si leurs horaires d'ouverture sont décalés, cela aura un impact moindre sur leur activité.

- **Le report du trafic sur les autres rues est gérable**

Afin de piétonniser temporairement une rue, il est nécessaire de connaître le trafic qui la traverse, et d'être sûr que les rues aux alentours ont la capacité de supporter ce trafic supplémentaire. De plus, la présence d'un itinéraire alternatif à proposer aux automobilistes est nécessaire. Pour cela, il est nécessaire de collaborer avec les services de la mairie afin de réaliser des études de trafic sur les rues autour de l'école et de vérifier si des itinéraires alternatifs sont possible en prenant en compte le sens de circulation.

- **La rue n'est pas traversée par un itinéraire de ligne de transport en commun**

Le passage d'une ligne de transport en commun dans la rue envisagée pour le dispositif n'est pas possible. En effet, il est impossible de gérer l'ouverture de la barrière pour laisser passer le bus, surtout s'il s'agit d'une ligne régulière. A l'inverse, il n'est pas non plus envisageable de détourner une ligne de bus quotidiennement à des horaires précis, cela aurait trop d'impact sur les passagers.

- **Il y a la possibilité de se garer ou de créer des stationnements à proximité de l'école**

Ce critère est nécessaire afin de faire accepter le dispositif de la rue scolaire aux parents d'élèves. En effet, la plupart des parents sont pour une meilleure sécurité de leurs enfants mais ne sont pas encore prêts à abandonner la voiture ou habitent trop loin pour préférer les

modes de transport doux. La présence de lieux pour se garer dans un rayon de 300 à 500m permet de conserver l'égalité d'accès à l'école. La création de dépose minute ou la redirection des parents vers un autre parking peut être accompagné de mesures d'encadrement des enfants, tel que la création de pédibus.

- **La direction de l'école et/ou les parents d'élèves ont exprimé la volonté de mettre en place une rue scolaire et/ou sont motivés par le dispositif**

La mise en place d'une rue scolaire ne peut pas être réalisée si la direction de l'école n'y est pas favorable ou peu motivée. En effet, plusieurs phases, et notamment la communication avec les différentes parties prenantes, vont nécessiter leur implication. La présence de parents motivés est également souhaitable, afin d'expérimenter le dispositif dans des conditions apaisées.

A ces critères s'ajoutent des critères secondaires permettant d'aller plus loin et pouvant être utilisés s'il est nécessaire de hiérarchiser les différents groupes scolaires afin d'identifier les prioritaires.

- **La rue présente un caractère accidentogène**

Le caractère dangereux ou la présence d'accidents dans la rue témoigne d'un manque de sécurité, et justifie donc la nécessité de mettre en place une rue scolaire pour apaiser les abords de l'école.

- **L'école est un grand groupe scolaire**

Un grand nombre d'élèves dans un groupe scolaire signifie que le flux de voitures les déposant est important. Cela implique donc des conditions dangereuses plus importantes et une diminution de la qualité de l'air, d'où la pertinence d'y envisager une rue scolaire.

- **L'école est accessible par des modes de transport doux**

L'accessibilité de l'école aux modes de transport doux permet de rendre plus efficace le dispositif en assurant un circuit sécurisé compatible avec la marche ou le vélo. Cela encouragera le report modal de la voiture au profit des modes doux et permettra une autonomisation des élèves.

Étape 2 : Mise en place de la phase de test

- **Périmètre de la phase d'essai**

Identification de la/des rue(s) à piétonniser temporairement selon les critères présentés au-dessus et élaborer un itinéraire alternatif (avec le service en charge de la circulation et de la gestion du domaine public de la commune)

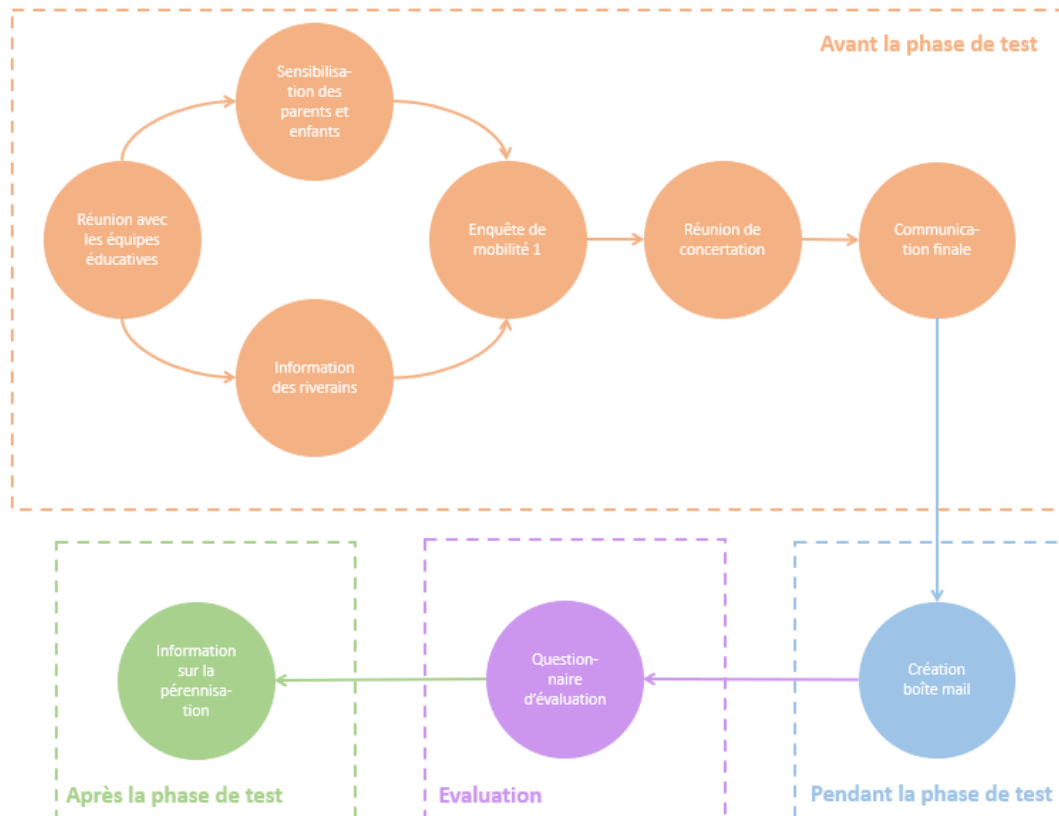
- **Choix de la durée de la période d'essai**

Une solution intéressante est de mettre en place la phase d'essai entre 2 périodes de vacances scolaires. Cela représente environ 6 semaines, ce qui permet de laisser le temps au dispositif de s'installer et aux différents usagers de la rue de s'habituer. Cela permet également de réaliser quelques aménagements si besoin pour mettre en place le dispositif en amont, et de réaliser des ajustements si besoin après avoir obtenu des retours

- **Communication**

Un plan de communication détaillé et englobant toutes les parties prenantes est nécessaire pour garantir une bonne acceptabilité de la rue scolaire, ainsi qu'une bonne réussite de la

phase de test. La communication doit donc être cohérente et homogène, tout en étant différenciée et adaptée à toutes les parties prenantes.



- **Détermination du moyen de barrage de la rue**

Changement de la réglementation de la rue et adaptation de la signalisation

Obtenir un arrêté de circulation du maire et faire passer la rue en aire piétonne temporaire (panneau B54 qui indique l'aire piétonne et M11 pour préciser la plage horaire). Cela permet de faire passer les piétons prioritaires sur les autres modes de transports. Les véhicules motorisés sont interdits sauf nécessaires ou ayants droit qui doivent rouler au pas et leur stationnement sur la chaussée est interdit. Les cyclistes ou trottinettes sont également autorisés mais en roulant au pas

Barrage physique de la rue

Utilisation de barrières Vauban conseillée. Pour la gestion, voir avec l'école et la mairie pour déterminer la personne qui gère ça en fonction du personnel disponible (animateurs périscolaire, personnes en service civique, agents communaux voire parents s'ils sont motivés) Déterminer le moyen de reconnaître les riverains, qui peuvent rentrer dans la rue pendant qu'elle est piétonne (distribution de laissez-passer à la mairie pour les riverains, ouverture de la barrière sur la base de la confiance)

Implication de la police municipale les premiers jours pour apaiser

- **Identification s'il y a besoin d'installer des mesures d'accompagnement**

Cela peut se traduire par la mise en place de pédibus, de garages à vélos supplémentaires, de stationnement en dépose minute dans les rues aux alentours. Le but est d'améliorer l'acceptabilité du projet et de proposer des alternatives aux familles (impliquer les services de la mairie : voirie, déplacements).

Étape 3 : Évaluation de la phase de test

Réaliser l'évaluation 1 ou 2 semaines avant la fin de la phase de test, cela permettra de pérenniser le concept sans interruption du dispositif, si les résultats sont concluants

- **Diffusion de questionnaire**

Ce questionnaire va permettre de recueillir l'avis des parents et riverains sur leur satisfaction, leur changement d'habitudes, leurs remarques sur le dispositif et leur avis sur la pérennisation. Il comportera également des questions permettant d'évaluer la part modale d'utilisation des différents modes de transport (couplé à l'enquête de mobilité réalisée en amont).

- **Réalisation d'observations sur le terrain** lors de la phase de test pour constater des changements de comportement (service métropole ou voirie)
- Voir si c'est possible de faire des **relevés de qualité de l'air** pour avoir des données matérielles

On peut noter l'importance de la transparence des résultats auprès des différents acteurs et dans la communication au niveau de la ville, notamment pour justifier la pérennisation de la rue.

En fonction des résultats de la phase de test, il faudra décider de la pérennisation du dispositif. Cela pourra s'accompagner d'ajustements en fonction des retours effectués par les différentes parties prenantes impliquées dans le projet.

D. Annexe 4 : Diaporama de présentation du dispositif aux élus



Présentation : Les rues scolaires

Direction des Transports et des Déplacements

Présentation du concept et des enjeux

Définition

Mettre en place une rue scolaire, ou rue aux écoles, signifie **bloquer aux véhicules motorisés**, l'accès à **une ou plusieurs rues** aux alentours d'un groupe scolaire aux horaires ciblés de **rentrée et sortie des classes**.

- Réponse face aux comportements incivils observés devant les écoles (voitures garées en double file, augmentation du trafic...)
- Volonté de sécurisation et d'apaisement

2

Présentation du concept et des enjeux

Enjeux des rues scolaires

- Enjeu de **santé** pour les élèves
Amélioration de la **qualité de l'air**
Lever pour inciter l'utilisation des **modes doux** (lutte contre la sédentarisation)
- **Report modal** de la voiture sur les modes de transport doux
- Création d'un **espace de convivialité**
- **Redonner une place aux enfants** dans leur environnement urbain et leur donner plus d'**autonomie**

3

Benchmark

Retour d'expérience

- **Aix en Provence** : 1 rue concernée (3 groupes scolaires), phase d'évaluation en cours, pérennisation pressentie
- **Orléans** : 1 école concernée, 90% de personnes satisfaites, rue scolaire pérennisée, extension à d'autres écoles en cours
- **Strasbourg** : 12 écoles concernées, dispositif plébiscité par les parents/riverains, rues scolaires pérennisées



4

Benchmark

Retour d'expérience

- **Tours** : 6 écoles concernées, 77% de personnes satisfaites, pérennisé sur 5 écoles, extension à d'autres écoles en cours
- **Rouen** : 24 écoles concernées, 90% de personnes satisfaites, rues scolaires pérennisées
- **Orvault** : 1 école concernée, dispositif plébiscité par les parents/riverains, rue scolaire pérennisée, extension à d'autres écoles en réflexion



5

Méthodologie de mise en place d'une rue scolaire

Etape 1 : Critère de sélection des écoles

- Axe non-structurant
- Rue principalement résidentielle
- Report du trafic gérable
- Pas de passage de ligne de transports en commun
- Présence de stationnements aux alentours (rayon de 300-500m)
- Direction et/ou parents d'élèves motivés

Critères secondaires

- Caractère accidentogène de la rue
- Grand groupe scolaire
- Accessibilité via des modes de transport doux

6

Méthodologie de mise en place d'une rue scolaire

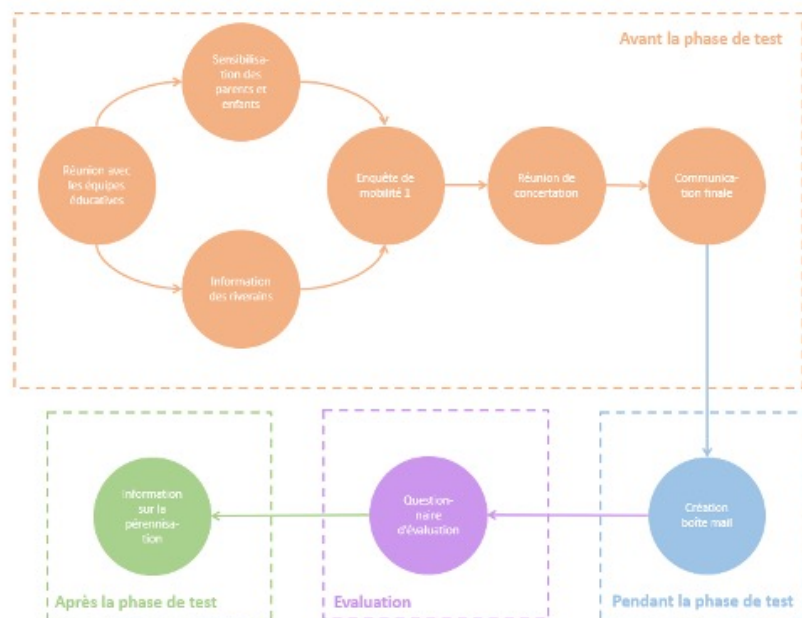
Etape 2 : Mise en place de la phase de test

- Déterminer le périmètre de la phase d'essai
- Communication aux différentes parties prenantes
- Choix de la durée
- Déterminer le moyen de barrage de la rue
 - Réglementation de la rue
 - Gestion de la barrière
- Identification de mesures d'accompagnement (si besoin)

7

Méthodologie de mise en place d'une rue scolaire

Plan de communication



8

Méthodologie de mise en place d'une rue scolaire

Etape 3 : Evaluation de la phase de test

- Observations sur le terrain
- Diffusion d'un questionnaire à destination des parents et riverains
- 3^{ème} enquête de mobilité
- Mesures de la qualité de l'air

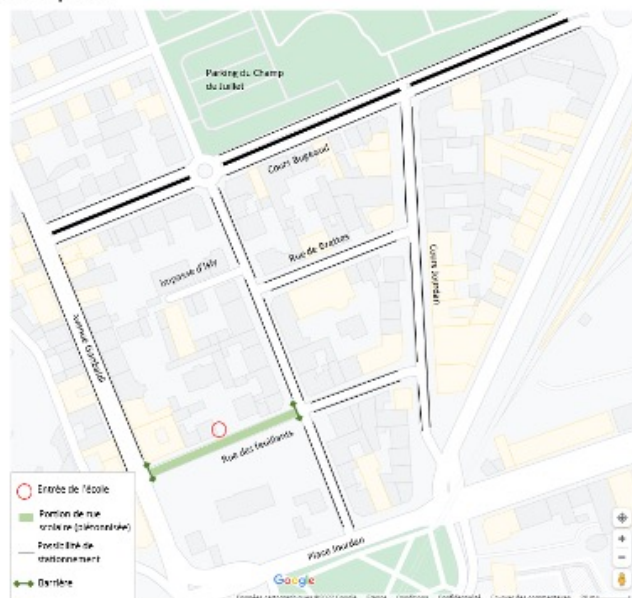
→ Décision de pérennisation ou non

9

Identification d'écoles compatibles

Limoges : Ecole des feuillants – Rue des feuillants

- Pas de commerce/entreprise
- Pas de ligne de TC
- 97 élèves
- 6 immeubles

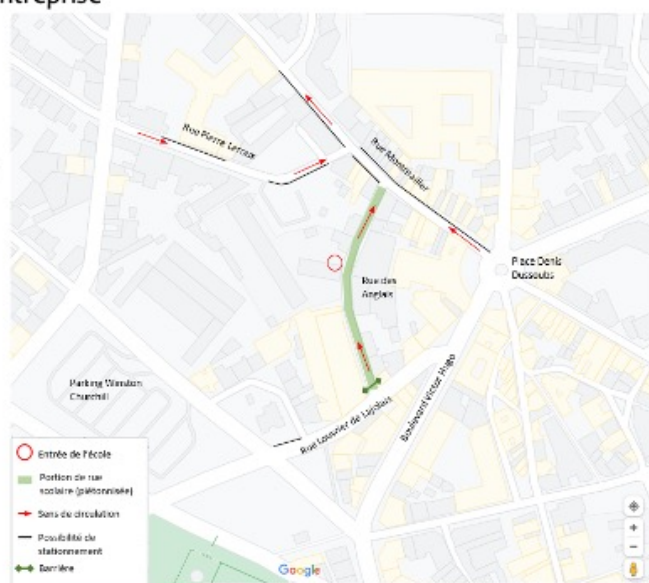


10

Identification d'écoles compatibles

Limoges : Ecole Montmailler – Rue des Anglais

- Pas de commerce/entreprise
(1 place de livraison)
- Pas de ligne de TC
- 354 élèves
- Environ 15 maisons

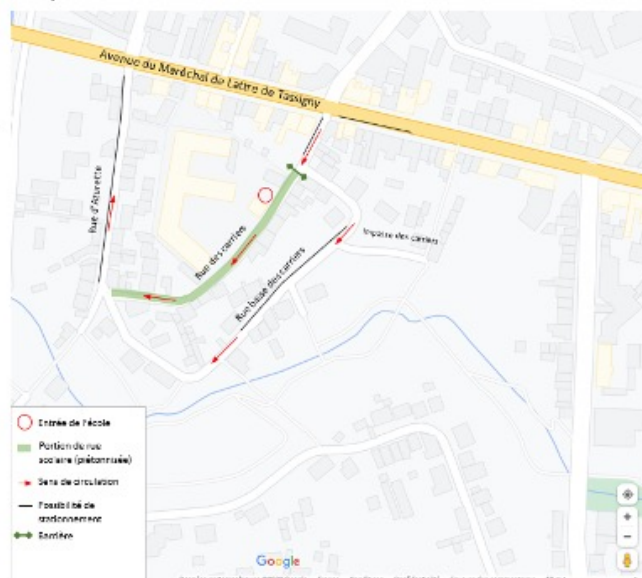


11

Identification d'écoles compatibles

Limoges : Ecole du Pont Neuf – Rue des carriers

- Pas de commerce/entreprise
- Pas de ligne de TC
- 146 élèves
- Environ 20 maisons

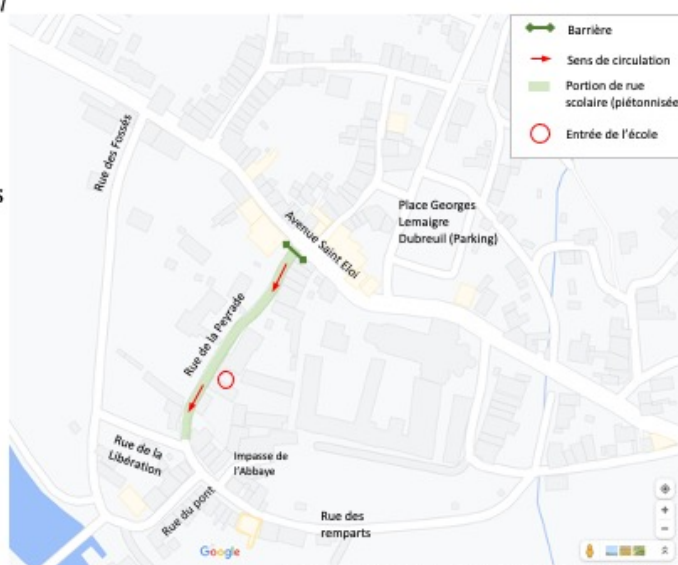


12

Identification d'écoles compatibles

Solignac : Ecole Val de Briance – Rue de la Peyrade

- Pas de commerces/entreprises
- Pas de ligne de TC
- 77 élèves
- Environ 10 maisons



13



Valentine Ensarguet
2021-2022

Définition d'une méthodologie de mise en place des rues scolaires

Résumé : Mon stage de 12 semaines à la Métropole de Limoges (87) a eu pour objectif de réaliser une méthodologie de mise en place des rues scolaires. L'objectif était de se baser sur un retour d'expériences d'autres collectivités afin de proposer un outil opérationnel applicable sur le territoire de mon organisme d'accueil.

J'ai ensuite mené une étude de la faisabilité de mise en place des rues scolaires sur les écoles des communes membres.

Abstract : My 12-week internship at Limoges Métropole (87) aimed to develop a methodology for the implementation of school streets. The objective was to use feedback from other communities in order to propose an operational tool applicable to the territory of my host organization. I then carried out a study of the feasibility of setting up school streets in the schools of the member communities.

Mots Clés : rue scolaire, école, apaisement, voirie, sécurité

Limoges Métropole :

19 rue Bernard Palissy
87031 Limoges Cedex 1

Tuteur entreprise :

Jean-François Desfarges
Responsable du service Mobilité

Tuteur académique :

Abdelillah Hamdouch