

Mai 2021

Version diffusable

FAISABILITE DE MISE EN PLACE DES RUES SCOLAIRES A ORLEANS EN SEPTEMBRE 2021 : CONTRIBUTION DE PARENTS



Collectif

**« Parents Orléanais en faveur
des rues scolaires apaisées »**

Synthèse

Avant-propos : Ce document est celui envoyé à la mairie le 31 mai 2021 par le collectif. Les seules modifications concernent : la suppression de la rubrique « contacts » (section 1.6) afin de ne pas diffuser les coordonnées personnelles des parents, et la suppression des noms de personnes (remplacement par XXXXX), afin que le document puisse être diffusé plus largement.

Le collectif « Parents Orléanais en faveur des rues scolaires apaisées » souhaite qu'une expérimentation de rues scolaires puisse être lancée à la rentrée de septembre 2021 pour les écoles pour lesquelles la configuration est favorable, et pour lesquelles il existe d'ores et déjà une forte demande des parents d'élèves.

Le principe de la rue scolaire est de fermer l'accès à la circulation automobile (sauf Personnes à Mobilité Réduite -PMR- et riverains) devant l'école, aux heures d'entrée et sortie d'écoles uniquement. Cette solution pleine de bon sens contribue à la transition vers des villes plus durables : sécurité et accessibilité améliorées, convivialité, incitation à un report modal, limitation de la pollution.

De nombreuses villes ont déjà franchi le pas en Europe mais aussi en France : Lille, Lyon, Paris, Tours, etc. La liste est déjà longue, et l'engouement se poursuit, comme en témoignent les articles de presse relayant des expérimentations de plus en plus nombreuses.

Dans ce contexte, nous souhaitons que la ville d'Orléans valide notre demande d'expérimentation de rues scolaires sur les écoles suivantes, pour lesquelles nous n'identifions aucun frein (la configuration de ces rues est idéale pour la mise en place de rues scolaires et les parents sont demandeurs) :

- École René Thinat, Rue Eugène Fousset
- École Marie Stuart, Rue de la Gendarmerie
- École des Cordiers, rue des Cordiers
- En fonction de l'évolution du protocole sanitaire lié à la COVID : école Guillaume Apollinaire, rue Anatole Bailly

Des propositions d'organisation de l'expérimentation sont proposées dans ce document. Nous souhaitons un lancement de cette phase d'expérimentation en septembre. Cela constitue selon nous un gage de réussite car chaque rentrée scolaire coïncide avec une nouvelle organisation pour les familles. Compte tenu de la phase préparatoire nécessaire (communication auprès des familles et des riverains, sondage sur les habitudes de mobilité, etc.), nous attendons une validation très rapide de la part de la mairie pour lancer les actions préparatoires avant la fin de l'année scolaire 2020/2021.

D'autres écoles sont également en réflexion actuellement, notamment les écoles Assomption Saint Marc Saint Aignan, les écoles situées dans la rue Saint Marceau, ainsi que les écoles du Nécotin qui aimeraient discuter de l'intérêt de pérenniser la rue scolaire après requalification de la rue. Nous souhaitons que les parents d'élèves de ces écoles puissent être reçus par la mairie pour discuter de leurs propositions. Enfin, l'école Roger Secrétain dispose déjà d'une rue scolaire mais la configuration des lieux rend tout accès de véhicule dangereux au moment où les écoliers entrent et sortent de l'école. Un durcissement des conditions d'accès aux véhicules motorisés doit être étudié.

Sommaire

1. Liminaire.....	4
1.1. Présentation du collectif.....	4
1.2. Actions du collectif	5
1.3. Rappel des précédents échanges	5
1.4. Souhaits du collectif concernant les rues scolaires.....	6
1.5. Souhaits du collectif de manière plus générale	6
1.6. Contacts.....	7
2. Concept de rues scolaires.....	8
2.1. Qu'est-ce qu'une rue scolaire ?	8
2.2. Compatibilité avec les objectifs environnementaux d'Orléans.....	8
2.3. Quelle configuration est favorable à la mise en place de rues scolaires ?	9
2.4. Développement des rues scolaires	9
2.5. Freins et retours d'expériences	10
2.6. Comment mettre en place une rue scolaire ?	11
3. Proposition d'expérimentation pour la rentrée 2021.....	13
3.1. Pourquoi une expérimentation étendue ?	13
3.2. Méthode et Coordination de l'expérimentation	13
3.3. Vue d'ensemble des expérimentations proposées.....	14
3.4. Cas d'écoles détaillés et proposition d'organisation école par école	15
3.4.1. Cas concret 1 : École René Thinat	16
3.4.3. Cas concret 2 : École Marie Stuart	21
3.4.4. Cas concret 3 : École Les Cordiers.....	26
3.4.6. Cas concret 4 : École Apollinaire	33
4. Conclusion	35
5. References.....	36

Liste des figures

Figure 1 : Aperçu du groupe Facebook « Parents Orléanais en faveur de rues scolaires apaisées »	4
Figure 2 : Le concept de rue scolaire, pour sortir du cercle vicieux et aller vers un cercle vertueux (source : La Cémathèque, 2020, modifiée, coren.be)	9
Figure 3 : Illustration du mouvement de protestation #RébellionDesEcoles, qui a pris naissance en Espagne et s'étend, comme en témoigne la bannière traduite en français (source des images : Pour des espaces sûrs et apaisés autour des écoles ! Rejoignez la #RébellionDesÉcoles ! (rebelliondesecoles.fr))	10
Figure 4 : Rue scolaire déjà en place à Orléans Rue du Nécotin	12
Figure 5 : Expérimentation de rue scolaire à Bailleul (source de l'image : le journal des Flandres, 25/5/2021)	12
Figure 6 : Carte scolaire, présentant les écoles ciblées pour la demande d'expérimentation de rues scolaires en septembre 2021	15
Figure 7 : Vue aérienne du quartier de l'école René Thinat	16
Figure 8 : Aperçu de la rue Eugène Fousset	17
Figure 9 : Aperçu du trottoir côté école rue Eugène Fousset	17
Figure 10 : Aperçu du trottoir opposé à l'école rue Eugène Fousset.....	18
Figure 11 : Aperçu de la carte scolaire pour l'école R. Thinat.....	18
Figure 12 : Plan de la rue Eugène Fousset, présentant l'emplacement prévu pour positionner une barrière pour fermer la rue aux heures d'école	20
Figure 13 : Plan de quartier autour de l'école Marie Stuart. L'entrée de la maternelle se fait au niveau du chevron dans la rue de la Gendarmerie. L'entrée de l'élémentaire se fait dans la rue du Château Gaillard.	21
Figure 14 : École Marie Stuart, aperçu de la rue de la Gendarmerie depuis le Nord de la rue. On note que sur le trottoir opposé à l'école, les potelets anti-stationnement ainsi que les poubelles limitent beaucoup les possibilités de flux élevés sur le trottoir	22
Figure 15 : a. Illustration de la configuration du trottoir côté école au niveau de l'étoile orange indiquée sur la Figure 14: le trottoir fait à plusieurs endroits moins de 65 cm au sol (hors problème de haie non taillée). b. Le trottoir opposé ne respecte pas non plus les normes d'accessibilité (au niveau du mètre ruban, il fait moins d'un mètre ; avec le potelet juste avant, la largeur effective est de l'ordre de 70 cm)	22
Figure 16 : École maternelle Marie Stuart : des stationnements anarchiques permanents sources d'incivilités et de réels dangers	23
Figure 17 : École maternelle Marie Stuart : boucle parcourue par les automobilistes pour chercher une place de stationnement	23
Figure 18 : École Marie Stuart, proposition complémentaire pour offrir une solution à la problématique de stationnement (cette problématique étant indépendante de la mise en place de rue scolaire)	25

Figure 19 : Extrait de l'article de La République du Centre du 20 novembre 2018	26
Figure 20 : Extrait de l'article de La République du Centre du 20 avril 2021	26
Figure 21 : A gauche : Représentation des flux autour de la rue des Cordiers : pas de transit, pas de transports en commun. A droite : Entrée de la Rue des Cordiers	27
Figure 22 : Parking de la résidence Le Parc d'Orléans	27
Figure 23 : Emprise de la zone de rattachement de l'école	28
Figure 24 : Estimation du temps de trajet maximal à pied jusqu'à l'école	28
Figure 25 : Illustration de la problématique liée à la chaussée étroite dans la rue des Cordiers	28
Figure 26 : Illustration de la problématique de stationnement anarchique dans la rue des Cordiers	29
Figure 27 : Illustration de la problématique liée aux trottoirs étroits dans la rue des Cordiers	29
Figure 28 : Illustration de l'offre de stationnement à proximité du groupe scolaire	30
Figure 29 : Carrefour sud de la rue des Cordiers	30
Figure 30 : Illustration de détériorations subies par les véhicules stationnés dans la rue des Cordiers	32
Figure 31 : Illustration de la dangerosité de la situation dans la rue Anatole Bailly	33

1. Liminaire

1.1. Présentation du collectif

Le présent dossier a été préparé par le collectif de parents intitulé « Parents Orléanais en faveur des rues scolaires apaisées ». Ce collectif de parents a vu le jour au mois d'avril 2021, à la suite d'échanges entre parents de différentes écoles. Le point commun initial était une implication dans des projets d'apaisement de rues scolaires soumis au budget participatif de la ville d'Orléans.

Le collectif prend la forme d'un groupe privé sur Facebook, comptant 78 membres (à la date du 29 mai 2021) répartis principalement sur les écoles d'Orléans Nord de Loire et de Saint Marceau. La mise en place de ce collectif permet d'échanger entre parents au sujet de la sécurité aux abords des écoles, de partager les retours d'expérience et d'unir les forces pour faire des propositions d'amélioration sur l'ensemble des écoles orléanaises, tout en gardant à l'esprit les spécificités de chaque école.

Ce collectif regroupe des personnes de différents horizons, certains étant membres d'associations de parents d'élèves ou représentants de parents d'élèves dans les écoles, ou membres de d'autres associations/collectifs. Le collectif « Parents Orléanais en faveur des rues scolaires apaisées » est apolitique, ne cherche pas à établir de lien privilégié avec d'autres associations/collectifs/organisations/partis, toutes les sensibilités étant représentées au sein du collectif.

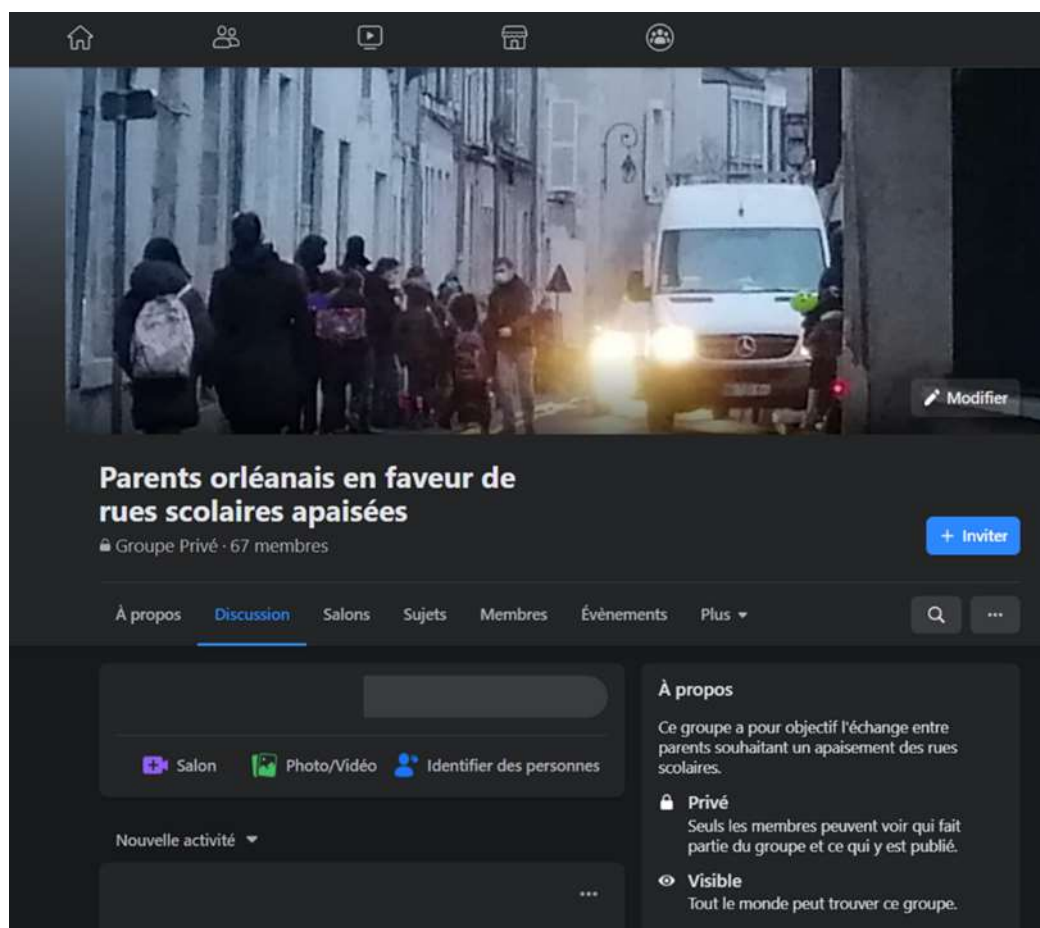


Figure 1 : Aperçu du groupe Facebook « Parents Orléanais en faveur de rues scolaires apaisées »

1.2. Actions du collectif

De nombreux échanges ont déjà eu lieu au sein du collectif, notamment :

- Le partage d'expérience sur les problématiques rencontrées aux abords des écoles, en particulier concernant la sécurité, mais aussi concernant la qualité de l'air ou les incivilités liées aux conflits d'usage entre automobilistes, piétons et cyclistes. Parmi les points saillants et récurrents des discussions, on note dans la plupart des écoles : une forte inquiétude des parents au sujet de la sécurité et des témoignages de situations de presque-accidents, ainsi qu'une problématique forte de stationnement anarchique, gênant et dangereux, à proximité des écoles aux horaires d'entrée/sortie des écoles ;
- Le partage de connaissances sur les règles d'aménagements, d'urbanisme et sur les solutions qui pourraient améliorer la situation aux abords des écoles, entre autres les rues scolaires et les vélorues, mais aussi les refontes de plan de circulation ou les solutions permettant de lutter contre le stationnement anarchique ;
- Des réflexions pour promouvoir l'usage des mobilités actives sur le trajet domicile-école ;
- Le partage d'actualités en Europe et en France sur ces thématiques ;
- L'élaboration de propositions d'initiatives aux Assises de la Transition de la Métropole d'Orléans, dont 2 ont été déposées au nom du collectif :
 - o [Participons! Orléans Métropole - Proposer un environnement urbain apaisé aux parents et aux enfants. \(orleans-metropole.fr\)](#)
 - o [Participons! Orléans Métropole - LIMITER LE TRANSIT PROCHE DES ECOLES AU TRAVERS D'UNE REFONTE DU PLAN DE CIRCULATION – ILLUSTRATION QUARTIER CHATEAU GAILLARD \(orleans-metropole.fr\)](#)
- L'organisation de réponses aux sollicitations des journalistes suite à la mise en place du collectif :
 - o 15 avril 2021, *La Tribune Hebdo*, page 8. [Tribune Hebdo N°337 | Tribune hebdo \(tribune-hebdo.fr\)](#)
 - o 20 avril 2021, *La République du Centre* : [Des parents d'élèves demandent des rues sans voiture, devant des écoles d'Orléans, à certaines heures - Orléans \(45000\) \(larep.fr\)](#)
 - o 26 avril 2021, *Le Parisien* : [A Orléans, des parents souhaitent des rues plus apaisées pour les écoliers](#)
 - o 27 avril 2021 : interview à Radio Campus : [À Bâtons Rompus - Radio Campus Orléans 88.3 FM](#)
 - o En cours : radio Vibration-forum, radio RCF, magazine *Edith*.
- L'organisation de discussions avec les élus de la majorité et de groupes d'opposition ayant également souhaité échanger avec le collectif ;
- Enfin, la préparation du présent dossier pour poursuivre les discussions avec la Mairie d'Orléans sur la mise en place d'une expérimentation de rues scolaires sur Orléans à la rentrée 2021.

1.3. Rappel des précédents échanges

Une première réunion a eu lieu à la mairie d'Orléans le 26 avril 2021, entre M. Lemaignan (Adjoint au maire pour la circulation et le stationnement), Mme de Filippi, Adjointe au maire pour l'éducation et 2 parents du collectif (XXXXX et XXXXX). Au cours de cette réunion, le collectif a présenté le concept de rues scolaires et de vélorues, ainsi que deux cas concrets (école René Thinat et école Marie Stuart) qui pourraient faire partie des terrains d'expérimentation pour les rues scolaires. Les adjoints au maire ont donné un accord de principe sur la mise en place d'une expérimentation à la rentrée de septembre 2021, dans des conditions à préciser.

1.4. Souhaits du collectif concernant les rues scolaires

Concernant le sujet d'expérimentation de rues scolaires, le collectif souhaite qu'une expérimentation puisse être lancée à la rentrée de septembre 2021 pour l'ensemble des écoles pour lesquelles les deux critères suivants sont remplis:

- La configuration est favorable ;
- Les parents d'élèves sont demandeurs.

Suite à un travail d'identification des contextes favorables sur les écoles orléanaises au Nord de la Loire et à Saint Marceau et à une phase de discussion avec les parents de différentes écoles, l'objet du présent dossier est de proposer à la Mairie un cadre et une organisation réalistes pour la mise en place d'une expérimentation de rues scolaires à la rentrée des classes 2021. Le dossier est organisé comme suit :

- Présentation détaillée du concept de rues scolaires ;
- Proposition d'expérimentation sur un ensemble d'écoles orléanaises, avec des propositions d'organisation détaillées école par école, tenant compte des particularités de chaque site.

1.5. Souhaits du collectif de manière plus générale

Au-delà du sujet des rues scolaires faisant l'objet de ce dossier, le collectif souhaite :

- Qu'en cas d'impossibilité de rues scolaires et si les trottoirs ne sont pas aux normes, que les trottoirs soient sécurisés en supprimant le stationnement qui obère les capacités de déplacement des familles ;
- Dans les rues à sens unique et étroites, que des vélorues soient mises en place afin de rendre tout dépassement de vélo interdit (conformément au code de la route compte tenu de la distance latérale de dépassement qui ne peut pas être respectée) et de limiter la vitesse des véhicules ;
- Que les boutons d'appel au niveau des passages piétons soient rendus actifs partout pour que les familles n'aient pas à attendre plusieurs minutes et traversent dangereusement après avoir perdu patience ;
- Que les répétiteurs de feux tricolores soient supprimés aux abords des écoles, ce qui oblige les automobilistes à s'arrêter suffisamment en amont des passages piétons (France Info, 17 janvier 2020) ;
- Que la ville se donne les moyens de limiter le stationnement anarchique dangereux aux abords des écoles en :
 - o Facilitant l'accès à des zones de parking (exemple relais-tram) lorsque cela est possible ;
 - o Mettant en place des aménagements anti-stationnement (disposés sur la chaussée et non sur le trottoir) ;
 - o Mettant en place davantage de verbalisation, ou de vidéo-verbalisation avec une tolérance de 5 minutes comme cela est fait à Tours, lorsque les autres solutions ne suffisent pas.

Le collectif est disponible pour échanger avec la Mairie sur ces différents sujets.

1.6. Contacts

Vous pouvez nous contacter via l'email parents.orleanais@gmail.com ou par l'intermédiaire des personnes ci-dessous :

Pour l'expérimentation des rues scolaires en général	XXXXX	XXXXX
Pour l'École René Thinat	XXXXX	XXXXX
Pour l'École Marie Stuart	XXXXX	XXXXX
Pour l'École Les Cordiers	XXXXX	XXXXX
Pour l'École G. Apollinaire	XXXXX	XXXXX
Pour l'École Assomption Saint Marc Saint Aignan	XXXXX	XXXXX
Pour les écoles du Nécotin	XXXXX	XXXXX

2. Concept de rues scolaires

2.1. Qu'est-ce qu'une rue scolaire ?

Une rue scolaire est une rue, un ensemble de rues ou un tronçon de rue, fermé(e) au trafic motorisé lors de l'entrée et/ou à la sortie des enfants de l'école (Cémathèque, 2020), généralement via la pose de barrières amovibles. Le principe est de permettre aux parents et aux enfants de bénéficier d'un environnement apaisé au moment des entrées et sorties de classe. La chaussée est donc réservée aux piétons, aux vélos et autres mobilités actives sur des créneaux horaires définis. Pendant ces horaires, seuls les véhicules transportant des personnes à mobilité réduite ou les habitants de la rue sont autorisés à circuler, au maximum à 20 km/h. Cette tolérance permet aux riverains de quitter la rue, par exemple pour rejoindre leur travail. Typiquement, la fermeture au trafic commence 5 min avant l'ouverture de l'école et se termine 5 min après.

2.2. Compatibilité avec les objectifs environnementaux d'Orléans

Il s'agit d'une solution pleine de bon sens pour la transition vers des villes plus durables. Les rues scolaires ont de nombreux avantages qui les qualifient pour la phase d'implémentation qui suivra les Assises de la Transition Écologique d'Orléans Métropole :

1. Cela permet de sécuriser le chemin vers l'école et d'augmenter le sentiment de sécurité pour les familles ;
2. Les abords des écoles deviennent non seulement plus sécurisés, mais aussi plus conviviaux.
3. Cela permet d'inciter à un report modal vers la marche, le vélo ou d'autres mobilités actives. Dans certains sondages effectués, une diminution de 30 % du recours à la voiture pour emmener ses enfants à l'école est observée (interview de M. Chassignet, ADEME, sur France Inter, avril 2021). D'une manière plus générale, les études scientifiques démontrent aujourd'hui que l'apaisement de la circulation en ville s'accompagne d'une amélioration de l'activité physique et de la sécurité des habitants (Bertolini, 2020).
4. Cela permet de faciliter l'accès aux usagers les plus « vulnérables » : par exemple les personnes utilisant les poussettes (écoles primaires et maternelles notamment) et les parents, grands-parents et élèves à mobilité réduite. L'accessibilité de tous constitue l'un des ingrédients du projet de "ville durable" porté par Orléans Métropole.
5. Cela permet enfin une diminution de la pollution, à titre d'exemple : diminution dans certains cas de 30 % des oxydes d'azote (interview de M. Chassignet, ADEME, sur France Inter, avril 2021) ; réductions des émissions de CO₂ allant de 20 à 50 % dans le secteur du transport lorsque la circulation s'apaise (Creutzig, 2016 ; Rogelj et al., 2018).

L'expérimentation de rues scolaires est donc parfaitement compatible avec les objectifs environnementaux d'Orléans Métropole (ex. Plan Climat Air Energie Territorial).

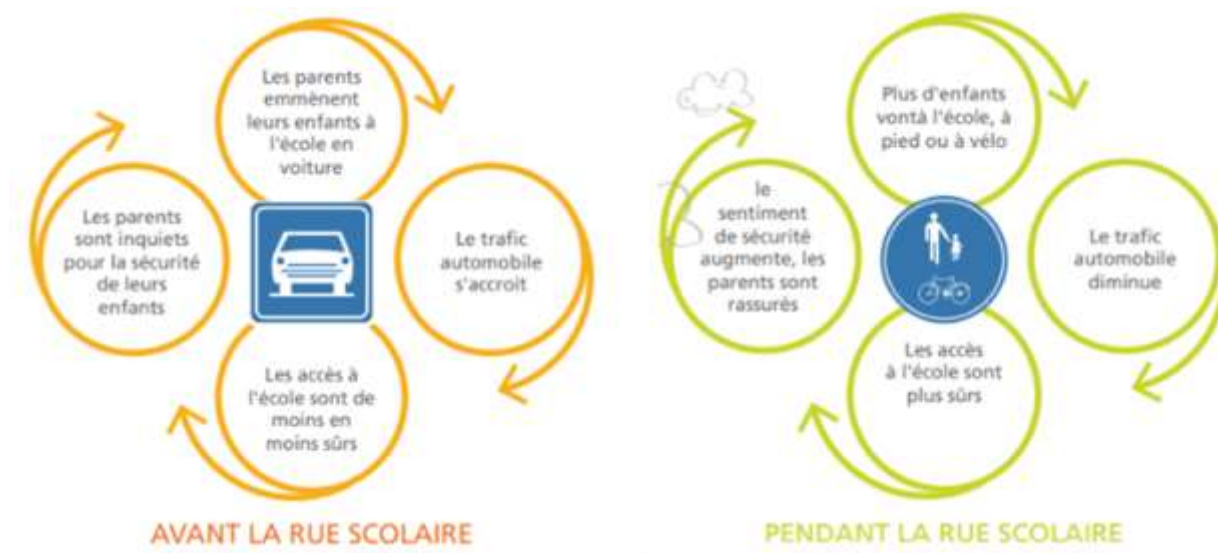


Figure 2 : Le concept de rue scolaire, pour sortir du cercle vicieux et aller vers un cercle vertueux (source : La Cémathèque, 2020, modifiée, coren.be)

2.3. Quelle configuration est favorable à la mise en place de rues scolaires ?

D'une manière générale, on considère qu'environ 50% des écoles sont éligibles au concept de rue scolaire dans une ville typique. Orléans se prête tout particulièrement à ce type d'initiative car les rues sont souvent trop étroites pour que tous les modes de déplacement puissent cohabiter sereinement. Le phénomène de stationnement sauvage y entrave très souvent les cheminements piétons sur des trottoirs, qui de plus ne sont la plupart du temps pas du tout aux normes d'accessibilité. Par ailleurs, l'automobile peut accéder à peu près partout, de sorte qu'il existe de nombreuses possibilités de report de trafic.

D'une manière générale, les ingrédients de réussite de la mise en place de rues scolaires sont les suivants (The Conversation, 2021) :

- L'école où les parents d'élèves sont demandeurs ;
- La rue n'est pas un élément structurant du plan de circulation pour le trafic de transit ;
- L'école est accessible à pied ou à vélo par la plupart des élèves, ou bien des parkings, places de stationnement dépose-minute existent à quelques centaines de mètres ;
- La rue n'est pas empruntée par une ligne de bus.

D'autres critères de succès et moyens de mise en œuvre sont décrits par le Cerema, organisme qui met son expertise à la disposition des collectivités territoriales (Cerema, 2021).

2.4. Développement des rues scolaires

Le concept de rues scolaires a été expérimenté dans plusieurs pays européens (France Inter, avril 2021), notamment :

- En Belgique tout d'abord, avec des expérimentations dès 2012, dans la ville de Gand et dans la province de Liège, puis dans une quarantaine de lieux à Bruxelles ; le concept, entré dans le code de la route en 2018, continue de s'étendre.
- Au Royaume-Uni : l'expérience est menée depuis 1 an, 350 rues scolaires ont déjà été déployées ;

- En Espagne : ce pays rejoint également le mouvement, avec une très forte demande des parents et associations de parents d'élèves. Des mouvements de protestation ont débuté à Barcelone en 2020 : toutes les deux semaines, des associations de parents d'élèves, en collaboration avec des associations de quartier, coupent la circulation pour réclamer plus d'apaisement et plus de sécurité autour des écoles, moins de pollution et moins de bruit. Ce mouvement de protestation s'étend en Europe, y compris en France, comme en témoigne la page internet #RébellionDesEcoles : [Pour des espaces sûrs et apaisés autour des écoles ! Rejoignez la #RébellionDesÉcoles ! \(rebelliondesecoles.fr\)](https://rebelliondesecoles.fr)



Figure 3 : Illustration du mouvement de protestation #RébellionDesEcoles, qui a pris naissance en Espagne et s'étend, comme en témoigne la bannière traduite en français (source des images : [Pour des espaces sûrs et apaisés autour des écoles ! Rejoignez la #RébellionDesÉcoles ! \(rebelliondesecoles.fr\)](https://rebelliondesecoles.fr))

En France, des expérimentations sont lancées dans plusieurs grandes villes, notamment Lille, qui a créé des rues scolaires aux abords de 7 écoles, Lyon, Paris. La ville de Tours vient également de lancer une expérimentation de rues scolaires dans 5 écoles depuis le 25 mai (France bleu, 18 mai 2021). De nombreuses autres villes, de toutes tailles, font le choix d'expérimenter puis pérenniser ce dispositif, comme en témoignent les nombreux contenus qui fleurissent sur les différents réseaux d'informations ces derniers temps.

2.5. Freins et retours d'expériences

Comme indiqué dans l'interview sur France Inter (avril 2021), un des principaux freins est l'inertie, et la peur de la part des élus locaux de brusquer les automobilistes et de faire des mécontents.

Pourtant, les retours d'expérience concernant les expérimentations réalisées en France et à l'étranger sont excellents. Les taux de satisfaction excèdent les 90% après implémentation de la mesure (The Conversation, 2021). Passée une phase d'adaptation, c'est un dispositif qui fait quasiment l'unanimité ! Le risque politique d'une telle mesure est donc particulièrement faible.

2.6. Comment mettre en place une rue scolaire ?

L'aménagement consiste en général en un système de barrières escamotables et d'une signalisation adaptée. La manipulation quotidienne des barrières pourrait être confiée au personnel municipal qui est chargé de l'accueil périscolaire (garderie du matin et du soir) et de la restauration (service du midi), aux personnes réalisant des services civiques (pour les écoles qui en disposent), ou au personnel municipal en charge de la sécurité aux abords des écoles. Dans les situations pour lesquelles cette contrainte de fonctionnement est trop forte, un système automatique pourrait être mis en place ; le coût d'investissement est alors plus élevé.

Il convient de noter que la ville d'Orléans dispose déjà de plusieurs situations qui constituent ou s'apparentent à des rues scolaires :

- La rue du Nécotin (accès aux écoles du Nécotin et à l'ancien Collège Jean Rostand) fonctionne déjà aujourd'hui avec le concept de rues scolaires. Le concept est même assez poussé, puisque la rue est fermée non seulement matin et soir, mais aussi sur 2 créneaux le midi (Figure 4).
- La rue Serpente qui dessert l'école Roger Secrétain est également fermée à la circulation aux horaires d'entrée/sortie d'école. Dans la configuration de cette rue, pour laquelle le stationnement a été préservé au détriment de la mise en place de trottoirs, il semble évident qu'il n'existe pas d'autre alternative.
- La rue Jules Lemaitre devant l'école maternelle Saint Vincent.

La ville d'Orléans maîtrise donc d'ores et déjà l'organisation de ce type de dispositif.



Figure 4 : Rue scolaire déjà en place à Orléans Rue du Nécotin

Pour la phase d'expérimentation, une simple barrière de manifestation (Figure 5) avec une bannière ou des panneaux de signalisation peut largement convenir. Un guide belge (La CéMathèque, 2020) propose une méthodologie et partage des bonnes pratiques pour concevoir une rue scolaire. Le guide insiste sur l'importance d'une phase préparatoire (bien définir le périmètre, concevoir et fabriquer les panneaux, collecter les données qui seront utiles lors de l'évaluation, préparer l'arrêté municipal, communiquer sur le projet, organiser la manipulation des barrières, etc.).



Figure 5 : Expérimentation de rue scolaire à Bailleul (source de l'image : le journal des Flandres, 25/5/2021)

3. Proposition d'expérimentation pour la rentrée 2021

3.1. Pourquoi une expérimentation étendue ?

Nous pensons que l'expérimentation mérite d'être étendue dès la rentrée 2021 à l'ensemble des écoles présentant une configuration favorable et pour lesquelles les parents sont demandeurs :

1. Le retour d'expérience de la phase expérimentale aura plus de sens s'il **concerne un ensemble d'écoles** plutôt qu'une ou deux écoles isolées. Cela permettra de mettre en évidence de manière plus robuste les conditions facilitant le passage aux rues scolaires ou au contraire les éléments constituant des freins.
2. Une expérimentation de « groupe d'écoles » permettra d'impulser une **dynamique collective forte** plutôt que de générer de la frustration pour les écoles demandeuses qui ne seraient pas retenues.
3. Une expérimentation **étendue de manière simultanée**, par un lancement à la rentrée des classes en septembre 2021 nous semble un gage de réussite car chaque rentrée coïncide avec une nouvelle organisation pour les familles. Nous pensons que l'adoption de la mesure se fera de manière beaucoup plus souple à cette période de l'année.

3.2. Méthode et Coordination de l'expérimentation

Afin de rendre possible cette expérimentation, le collectif de parents propose de s'impliquer au côté de la Mairie pour préparer et organiser le déroulement de l'expérimentation. Ainsi, pour préparer le présent dossier, le travail suivant a été réalisé :

- Reconnaissance de la configuration de l'ensemble des écoles maternelles, primaires, groupes scolaires et écoles privées situées au Nord de la Loire et dans le quartier Saint Marceau, à partir des informations disponibles sur [Enseignement - ORLÉANS - Plan interactif \(plan-interactif.com\)](http://Enseignement - ORLÉANS - Plan interactif (plan-interactif.com))
- Pour les écoles présentant une configuration en apparence adaptée, prise de contact avec des parents (présents dans le collectif ou par connaissance) pour : d'une part vérifier la pertinence de la proposition ; d'autre part sonder la motivation des parents.
- Lorsque les critères de configuration et de motivation étaient remplis, il a été proposé aux parents de l'école de constituer un dossier pour réfléchir à l'implémentation d'une expérimentation dans leurs écoles.

Cette approche progressive permet d'identifier un nombre d'écoles assez réduit, mais avec un vrai potentiel de réussite de la phase d'expérimentation. L'accompagnement du projet par des parents motivés nous semble décisif pour cette première phase d'expérimentation, notamment pour communiquer auprès de l'ensemble de la population de parents de l'école et pour participer à l'organisation de la logistique en lien avec l'école. Cette approche de proximité permet également de bien tenir compte des spécificités de chaque école. Dans un deuxième temps, si le retour d'expérience est positif, une deuxième vague d'expérimentations pourrait être étudiée dans d'autres écoles.

Nous proposons que l'expérimentation soit coordonnée de concert entre la Mairie et le collectif de parents, et nous restons disponibles pour discuter avec vous des modalités de coordination.

3.3. Vue d'ensemble des expérimentations proposées

Nous proposons pour la première phase d'expérimentation de cibler les écoles suivantes, pour lesquelles nous n'identifions aucun frein :

- École René Thinat, rue Eugène Fousset
- École Marie Stuart, rue de la Gendarmerie
- École des Cordiers, rue des Cordiers
- École Guillaume Apollinaire, rue Anatole Bailly : Même si la situation est temporaire (protocole COVID), et compte tenu du nombre de presque-accidents déjà identifiés par les parents, il est indispensable pour la sécurité des enfants de fermer la rue Anatole Bailly à la circulation temps que l'entrée de l'école dans cette rue est utilisée.

La réflexion mériterait d'être étendue aussi tôt que possible aux écoles suivantes, pour lesquelles il y a de forts enjeux et/ou une forte demande :

- École Assomption Saint Marc Saint Aignan, rue Saint Marc : les enjeux d'amélioration de la sécurité devant cette école sont très importants, les parents d'élèves sont favorables à la mise en place d'une expérimentation. La réflexion est actuellement en cours, la configuration étant un peu plus complexe que pour les écoles citées précédemment. Voici le message que souhaitent partager avec vous les parents de l'école Saint Marc :
"L'association des parents d'élèves de l'établissement Assomption St Marc St Aignan partage le point de vue du collectif sur la nécessité de sécuriser les abords des écoles car ils sont témoins de nombreuses incivilités au quotidien dans la rue Saint Marc et sont actuellement en réflexion sur plusieurs scénarios avant qu'il ne soit trop tard."
- Écoles Saint Marceau et Jacques Prévert, rue Saint Marceau : La configuration est également favorable, d'autant plus dans la configuration post-requalification, et les parents d'élèves sont demandeurs. La discussion peut donc être initiée avec la Mairie pour réfléchir au projet et au calendrier de mise en œuvre en tenant compte des travaux de requalification de la rue Saint Marceau.

Nous souhaitons également :

- que la rue scolaire en place rue Serpente (école R. Secrétain) soit maintenue et qu'une réflexion soit lancée pour renforcer le respect des règles d'accès. D'après plusieurs témoignages de parents, la circulation de véhicules motorisés reste trop élevée aux heures d'entrée-sortie d'école. Compte tenu de la configuration de la rue, la moindre circulation constitue un véritable danger pour les piétons et cyclistes. Les parents d'élèves souhaiteraient pouvoir échanger avec la Mairie pour que des solutions soient mises en place pour renforcer le dispositif.
- que le dispositif de rue scolaire actuellement en place pour la rue du Nécotin (écoles du Nécotin), qui satisfait les parents d'élèves, ne soit pas remis en cause d'office avec la requalification de la rue, mais qu'une concertation soit lancée avec les parents d'élèves de ces écoles pour étudier l'intérêt de maintenir la rue scolaire, en l'adaptant à la nouvelle configuration.

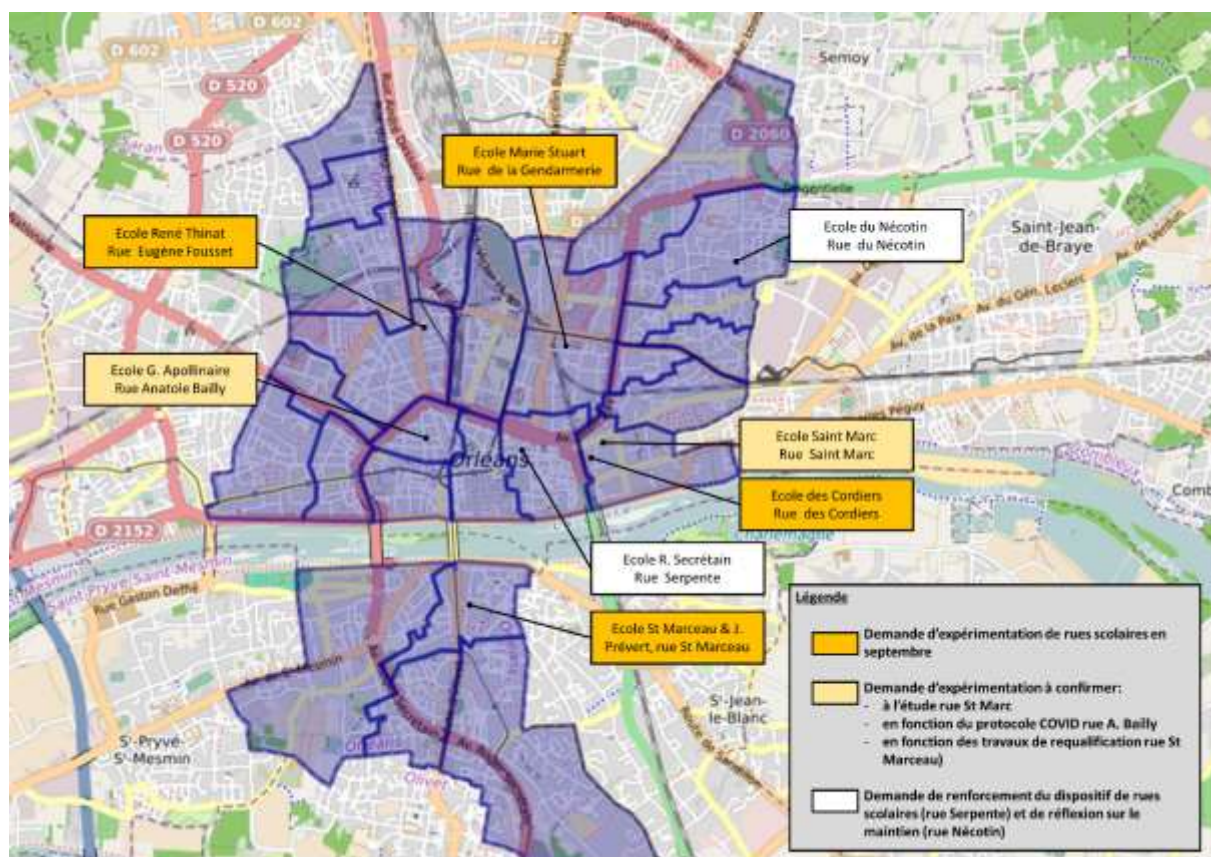


Figure 6 : Carte scolaire, présentant les écoles ciblées pour la demande d'expérimentation de rues scolaires en septembre 2021

Comme indiqué précédemment, nous avons d'ores et déjà identifié d'autres configurations qui pourraient être favorables à l'implémentation de rues scolaires, mais pour lesquelles nous n'avons à ce jour pas de parents dans le collectif pour soutenir l'expérimentation. De manière non exhaustive :

- École Claude Lerude, rue du Puits Saint Laurent
- École Les Aydes, rue des Ecoles
- École Molière, rue Molière
- École Gutenberg, rue du colonel O'Neil
- École Michel de la Fournière, rue de la Barrière Saint Marc
- École Flora Tristan, rue de Limare
- École Jean Zay, rue des Charretiers
- École Saint Paul Bourdon Blanc pour l'accès rue Desfriches (site primaire)

3.4. Cas d'écoles détaillés et proposition d'organisation école par école

Nous présentons ci-dessous de manière plus détaillée et en tenant compte des spécificités de chaque école un projet d'expérimentation de rue scolaire pour septembre 2021.

3.4.1. Cas concret 1 : École René Thinat

Configuration :

Hors pandémie, les entrées et sorties de l'école maternelle René Thinat se font par la rue Eugène Fousset (Figure 7). Cet axe est en sens unique dans le sens rue de la Bourie Rouge – rue de la Gare, avec un virage à 90° en son milieu, présentant une faible visibilité pour les piétons venant à contre-sens de circulation.

Cette rue ne présente pas de trafic de transit, aucune ligne de bus ne l'emprunte. Elle est encadrée par la rue du Faubourg Bannier et la rue de la gare qui concentrent l'essentiel du trafic. Hors trafic d'école, la rue Eugène Fousset n'est empruntée que par les riverains des rues alentour.

En raison d'un grand nombre de garages dans la rue, et de sa petite taille, le nombre de places de stationnement dans la rue s'élève officiellement à seulement 2 places (Figure 8, gauche; juste après les potelets), occupées en totalité par du stationnement résidentiel. En sus, 5 places officielles disponibles sur le trottoir très large en fin de rue (Figure 8, droite) permettent aux riverains de stationner, le nombre de places disponibles dans la rue de la gare ayant été réduit avec l'arrivée du tram. La rue ne permet donc aucun stationnement pour les parents de l'école.



Figure 7 : Vue aérienne du quartier de l'école René Thinat



Figure 8 : Aperçu de la rue Eugène Fousset

Les trottoirs de la rue Eugène Fousset ne répondent pas aux normes d'accessibilité ; ils sont très étroits, voire inexistant sur la seconde partie de la rue.

Du côté de l'école, le trottoir fait 137 cm (Figure 9 à gauche) sur la première partie de la rue (avec un élargissement juste devant l'école où il fait 180 cm ; Figure 9 au milieu), puis il se rétrécit rapidement à 96 cm, pour atteindre 56 cm par endroits sur la deuxième partie de la rue (Figure 9 à droite) en raison des poteaux de signalisation ou des boîtiers électriques.



Figure 9 : Aperçu du trottoir côté école rue Eugène Fousset

Le trottoir opposé à l'école mesure 96 cm dans la première partie de la rue (Figure 10, à gauche) et devient inexistant ensuite puisque le stationnement des voitures sur le trottoir dans la deuxième partie de la rue le rend impraticable (Figure 10, à droite).



Figure 10 : Aperçu du trottoir opposé à l'école rue Eugène Fousset

Compte tenu du découpage de la carte scolaire, la majorité des enfants habite dans un rayon de 1 kilomètre soit 10 à 15 minutes de marche.



Figure 11 : Aperçu de la carte scolaire pour l'école R. Thinat

Situation aux horaires d'entrée-sortie de l'école :

Lors des sorties et entrées d'école, de nombreux parents venant en voiture se garent à cheval sur les trottoirs, parfois même devant la porte de garage des riverains, empêchant ainsi la circulation des piétons sur le trottoir et même la sortie de garage des riverains. Qui plus est, nombreux sont les parents automobilistes qui, notamment en hiver, laissent le moteur en marche pendant qu'ils déposent leur

enfant, créant une pollution de l'air réelle dont les enfants sont les premières victimes compte tenu de leur taille.

Compte tenu du stationnement anarchique des voitures dans la rue et de l'étroitesse, voire de l'absence de trottoir, les piétons sont souvent contraints de marcher sur la route, plus encore lorsqu'ils viennent de la sortie de la rue, sans aucune visibilité sur les voitures arrivant face à eux.

Le stationnement anarchique gêne également le stationnement temporaire d'un véhicule spécial qui vient tous les matins chercher des PMR dans la rue.

Comment nous en sommes venus à réclamer une rue scolaire ?

Les difficultés de circulation dans la rue Eugène Fousset sont au cœur des conseils d'école depuis de nombreuses années car elles présentent un réel danger pour les enfants, et sont la cause de régulières altercations entre les parents d'élèves piétons et automobilistes. Les représentants des parents d'élèves ont fait de nombreuses demandes pour améliorer la situation (panneau d'interdiction d'entrée de la rue aux horaires d'école, requalification de la rue, installation d'un miroir d'angle dans le virage, ...), mais aucune de ces propositions n'a à ce jour été retenue par la mairie.

La piétonisation de la rue sur les horaires d'entrée et sortie d'école permettrait de sécuriser les abords de l'école pour les enfants et leurs parents, et également de libérer la rue pour les riverains, celle-ci étant actuellement très entravée par les stationnements anarchiques.

Proposition :

Pour l'expérimentation de « rue scolaire » dans la rue Eugène Fousset, nous proposons que la rue soit fermée à la circulation le matin de 8h15 à 8h45 et l'après-midi de 16h15 à 16h45. L'interdiction d'accès à la rue se ferait à l'aide d'une « barrière de manifestation » sur laquelle seraient apposés les panneaux routiers de la rue scolaire, avec les horaires de fermeture, et l'indication « sauf riverains et PMR ».

Les riverains pourraient ainsi quitter leur domicile en roulant au pas, ou accéder à la rue si besoin, ainsi que les PMR.

La fermeture de la rue ne contraindrait qu'à un rapide détour par la rue Pasteur.

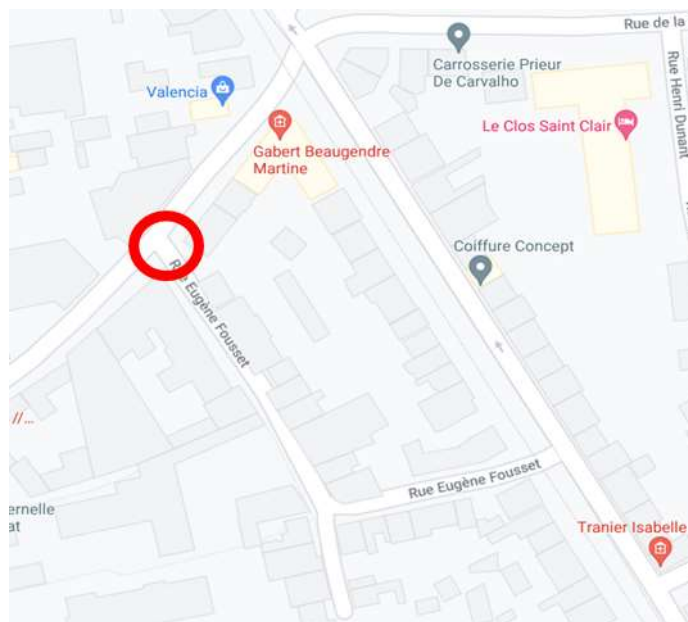


Figure 12 : Plan de la rue Eugène Fousset, présentant l'emplacement prévu pour positionner une barrière pour fermer la rue aux heures d'école

Nous proposons une phase d'expérimentation de 6 semaines, du 2 septembre 2021 au 15 octobre 2021. Pendant cette phase, l'organisation de la manipulation de la barrière pourra être prise en charge par des parents d'élèves volontaires et/ou par le service civique de l'école.

Afin de préparer l'expérimentation, une information pourrait être faite au mois de juin par les parents d'élèves aux autres parents. Les riverains pourront également être informés au travers de flyers dans leurs boîtes aux lettres.

Une adresse mail sera mise en place pour permettre aux parents et aux riverains de contacter les parents d'élèves et d'obtenir des réponses à leurs questions. Cette adresse mail et l'échange oral permettront de collecter le ressenti des parents et des riverains, de bien prendre conscience des difficultés que cette expérimentation peut poser et de répondre aux inquiétudes.

Afin de préparer l'évaluation de la phase d'expérimentation, un sondage pourrait être envoyé aux parents pour avoir une connaissance quantifiée des habitudes de mobilité. Le même sondage pourrait être relancé vers début octobre pour évaluer comment ont évolué les habitudes de mobilité avec l'implémentation de la rue scolaire. Dans ce second sondage, on pourrait également recueillir les avis des parents concernant la phase d'expérimentation.

L'évaluation du dispositif de rue scolaire devrait être organisé avant la fin de la phase d'expérimentation (première quinzaine d'octobre) afin de pérenniser la rue scolaire sans phase de coupure si l'évaluation s'avère satisfaisante. Si l'expérimentation est concluante, le dispositif nécessiterait d'être pérennisé pour fonctionner sans soutien des parents d'élèves.

Cette proposition est faite à titre indicatif, les parents d'élèves et l'école sont évidemment prêts à discuter avec la Mairie pour affiner le projet d'organisation de la phase d'expérimentation.

3.4.3. Cas concret 2 : École Marie Stuart

Configuration :

L'entrée de l'école maternelle Marie Stuart se fait au Nord de la rue de la Gendarmerie. La rue de la Gendarmerie est une rue à sens unique en zone 30 avec double-sens cyclable. Cette rue ne présente pas de trafic de transit, aucune ligne de bus ne l'emprunte.

L'école maternelle compte entre 180 et 210 enfants selon les années ; cela représente un fort flux de parents et d'enfants aux heures d'entrée et sortie de l'école. Le nombre de places de stationnement dans la rue s'élève à 10, occupées en grande majorité par du stationnement résidentiel (en général entre 1 et 3 places sont disponibles aux horaires d'école pour le stationnement des parents, ce qui est tout à fait négligeable par rapport à la taille de l'école).

Malgré la requalification de la rue il y a quelques années seulement, les trottoirs ne respectent pas les normes d'accessibilité (Figure 15). Alors que la norme est de 140 cm de largeur hors obstacle, le trottoir côté école est de l'ordre de 70-80 cm, avec plusieurs passages < 65 cm, le minimum étant de 59 cm. Le trottoir opposé à l'école est plus large, mais ne respecte pas non plus les normes d'accessibilité : en raison de la présence des potelets anti-stationnement, en plusieurs points la largeur est de l'ordre de 1 m. Au niveau de la photo Figure 15(b), avec le double obstacle poteau-potelet, la largeur « effective » n'est que de 70 cm environ. Indépendamment de la norme, les trottoirs ne sont absolument pas dimensionnés pour accueillir le flux de piétons aux heures d'entrée-sortie de l'école : les enfants d'élémentaires dans le sens nord→sud, les enfants de maternelle dans les deux sens, sans compter la forte densité de poussettes, draisiennes et autres trottinettes d'enfants.

Compte tenu de la carte scolaire, hors dérogation, les enfants les plus éloignés de l'école résident à 1 km de l'école.



Figure 13 : Plan de quartier autour de l'école Marie Stuart. L'entrée de la maternelle se fait au niveau du chevron dans la rue de la Gendarmerie. L'entrée de l'élémentaire se fait dans la rue du Château Gaillard.



Figure 14 : École Marie Stuart, aperçu de la rue de la Gendarmerie depuis le Nord de la rue. On note que sur le trottoir opposé à l'école, les potelets anti-stationnement ainsi que les poubelles limitent beaucoup les possibilités de flux élevés sur le trottoir



Figure 15 : a. Illustration de la configuration du trottoir côté école au niveau de l'étoile orange indiquée sur la Figure 14: le trottoir fait à plusieurs endroits moins de 65 cm au sol (hors problème de haie non taillée). b. Le trottoir opposé ne respecte pas non plus les normes d'accessibilité (au niveau du mètre ruban, il fait moins d'un mètre ; avec le potelet juste avant, la largeur effective est de l'ordre de 70 cm)

Situation aux horaires d'entrée-sortie de l'école :

En raison de la configuration présentée précédemment, la situation aux horaires d'entrée-sortie d'école est problématique, et source de situations inconfortables, non-conviviales et dangereuses.

Les trottoirs ne permettent pas d'absorber le flux : piétons, cyclistes, poussettes et autres mobilités douces cohabitent sur la chaussée au milieu des voitures qui tentent de traverser la rue ou de stationner.

Parmi les parents qui font le choix de venir en voiture à l'école :

- Certains, compte tenu de la rareté des places, stationnent de manière totalement anarchique, le plus proche de l'école étant le mieux, quitte même à stationner devant l'entrée du portail, obstruant le passage des poussettes et vélos (Figure 16) ;
- Certains parents, soucieux du respect du code de la route, font la boucle indiquée sur la Figure 17 jusqu'à trouver une place de stationnement. D'après le témoignage de certains parents, il n'est pas rare de devoir faire la boucle 4 fois avant de trouver une place. Ceci crée un trafic artificiel devant l'école maternelle mais aussi devant l'école élémentaire, avec une incidence forte sur la qualité de l'air et sur la sécurité aux abords de l'école.



Figure 16 : École maternelle Marie Stuart : des stationnements anarchiques permanents sources d'incivilités et de réels dangers



Figure 17 : École maternelle Marie Stuart : boucle parcourue par les automobilistes pour chercher une place de stationnement

Comment nous en sommes venus à réclamer une rue scolaire ?

Depuis longtemps, l'association de parents d'élèves PEMPEM (Parents d'Élèves Motivés Pour une École Meilleure) réfléchit à l'amélioration de la sécurité aux abords des écoles. Début 2021, le budget participatif a été l'occasion de relancer les discussions et débats sur les solutions envisageables. La proposition de fermer la rue aux horaires d'école a d'abord semblé difficile à envisager dans le cadre du budget participatif, mais une proposition a été faite dans ce cadre, incluant plusieurs items (renforcement de la signalisation, ralentisseurs, borne anti-stationnement, etc.). Cette proposition a reçu 151 votes. Ce nombre de votes important illustre la forte préoccupation des parents de l'école au sujet de la sécurité. Le projet figure parmi les lauréats, ce qui devrait permettre de sécuriser le parvis de l'école maternelle et de signaler par des panneaux clignotants certaines zones critiques. Les discussions se sont poursuivies au-delà du budget participatif, et l'idée de « rue scolaire » a progressivement fait son chemin. De réunion en réunion, les parents d'élèves étaient de plus en plus nombreux à adhérer à l'idée. Les discussions avec le collectif « Parents orléanais en faveur des rues scolaires apaisées » ont permis une courbe d'apprentissage rapide sur le fonctionnement et l'intérêt des rues scolaires.

Le sujet a été discuté également avec M. XXXXX, directeur de l'école Marie Stuart, qui soutient le projet d'expérimentation pour septembre.

Proposition :

Pour l'expérimentation de rue scolaire à Marie Stuart, nous proposons l'organisation suivante, (qui sera bien sûr détaillée et discutée de manière plus approfondie dès que nous aurons la validation officielle de la Mairie).

La rue de la Gendarmerie serait fermée à la circulation uniquement au Nord (sens unique), le matin (environ de 8h15 à 8h45) et le soir (environ de 16h15 à 16h45), par une « barrière de manifestation », sur laquelle seraient apposés les panneaux routiers de la rue scolaire, avec les horaires de fermeture, et l'indication « sauf riverains et PMR ». Les riverains pourraient quitter leur domicile par le sud de la rue en roulant au pas, ou accéder à la rue si besoin, ainsi que les PMR.

Nous proposons une phase d'expérimentation de 6 semaines, du 2 septembre 2021 au 15 octobre 2021. Pendant cette phase, l'organisation de la manipulation de la barrière pourra être prise en charge par des parents d'élèves volontaires et/ou par le service civique de l'école. La barrière pourra être rangée dans le sas d'entrée de l'école.

Afin de préparer l'expérimentation, une information pourrait être faite au mois de juin par les parents d'élèves aux autres parents, par l'intermédiaire des canaux suivants :

- Par mail, par l'intermédiaire du directeur de l'école ;
- Sous forme de pancartes sur les portails ;
- Par échange direct via la présence de parents d'élèves volontaires certains soirs ou certains matins.

Les riverains pourront également être informés au travers de flyers dans leurs boîtes aux lettres.

Une adresse mail sera mise en place pour permettre aux parents et aux riverains de contacter les parents d'élèves et d'obtenir des réponses à leurs questions. Cette adresse mail et l'échange oral permettront de collecter le ressenti des parents et des riverains, de bien prendre conscience des difficultés que cette expérimentation peut poser et de répondre aux inquiétudes.

Afin de préparer l'évaluation de la phase d'expérimentation, un sondage pourrait être envoyé aux parents pour avoir une connaissance quantifiée des habitudes de mobilité. Le même sondage pourrait être relancé vers début octobre pour évaluer comment ont évolué les habitudes de mobilité avec l'implémentation de la rue scolaire. Dans ce second sondage, on pourrait également recueillir les avis des parents concernant la phase d'expérimentation.

L'évaluation du dispositif de rue scolaire devrait être organisé avant la fin de la phase d'expérimentation (première quinzaine d'octobre) afin de pérenniser la rue scolaire sans phase de coupure si l'évaluation s'avère satisfaisante. Si l'expérimentation est concluante, le dispositif nécessiterait d'être pérennisé pour fonctionner sans soutien des parents d'élèves (soit au travers d'un investissement dans une barrière automatique, soit par exemple en s'appuyant sur le service civique de l'école ou sur les services de la Mairie).

Cette proposition est faite à titre indicatif, les parents d'élèves et l'école sont évidemment prêts à discuter avec la Mairie pour affiner le projet d'organisation de la phase d'expérimentation.

Complément :

Comme déjà évoqué avec les élus, les parents d'élèves sont également intéressés pour discuter de la possibilité de mettre en place un dispositif « stationnement école 30 min » sur le parking relais-tram situé à 350 m de l'école, qui permettrait en complément d'apporter une solution aux parents qui n'ont pas d'autre choix que de venir en voiture.

Nous insistons sur le fait que la problématique de stationnement est indépendante de la mise en place d'une rue scolaire, puisque la rue fermée à la circulation ne dispose de toute façon pas d'offre de stationnement non dangereux.



Figure 18 : École Marie Stuart, proposition complémentaire pour offrir une solution à la problématique de stationnement (cette problématique étant indépendante de la mise en place de rue scolaire)

3.4.4. Cas concret 3 : École Les Cordiers

Contexte :

L'école des Cordiers est exemplaire des problèmes de circulation aux abords des écoles. En 2018, *La République du Centre* prenait en exemple le stationnement sauvage (Figure 19).



Figure 19 : Extrait de l'article de La République du Centre du 20 novembre 2018

En 2020 a été placée une signalisation au sol « Attention enfants ».

Quand *La République du Centre* a communiqué sur les initiatives du collectif, c'est encore l'école des Cordiers que le journal a choisie pour illustrer l'initiative (Figure 20).



Figure 20 : Extrait de l'article de La République du Centre du 20 avril 2021

L'association de parents d'élèves des Cordiers réunie le 19 mai 2021 s'est prononcée en faveur du projet participatif de rue scolaire, et a engagé une démarche d'inclusion de l'équipe pédagogique et des parents d'élèves.

Configuration :

L'école de la rue des Cordiers est une rue à sens unique. Cette rue ne présente pas de trafic de transit, aucune ligne de bus ne l'emprunte. Les axes structurants sont la rue du faubourg de Bourgogne, et le boulevard Saint-Euverte. L'axe secondaire est la rue Saint-Marc (Figure 21).



Figure 21 : A gauche : Représentation des flux autour de la rue des Cordiers : pas de transit, pas de transports en commun. A droite : Entrée de la Rue des Cordiers

Le nombre de places de stationnement dans la rue s'élève à 10, dont 60% sont occupées par des résidents. 19 places de parking jouxtent la résidence « Le Parc d'Orléans » : 50 % occupées par des résidents (Figure 22). Le nombre de places disponibles aux horaires d'école pour le stationnement des parents est tout à fait négligeable par rapport à la taille de l'école.



Figure 22 : Parking de la résidence Le Parc d'Orléans

La rue est à sens unique dans le sens Sud-Nord, les riverains ou parents n'ont aucun intérêt à l'emprunter pour rejoindre l'Ouest (boulevard Saint-Euverte), ils ont la possibilité d'emprunter la rue Henri Lavedan pour aller au Nord (Droits de l'Homme) ou à l'Est (Saint-Jean-de-Braye).

L'analyse de l'impact d'une rue scolaire pour les parents d'élèves a été faite. L'école est positionnée à l'ouest de sa zone de rattachement (carte scolaire). Le trajet le plus long possible pour rejoindre l'école à pied est de 1,5 km (Figure 23 et Figure 24).



Figure 23 : Emprise de la zone de rattachement de l'école



Figure 24 : Estimation du temps de trajet maximal à pied jusqu'à l'école avec des enfants

Concernant la **chaussée** de la rue des Cordiers, celle-ci est étroite et partagée. Elle ne comporte aucun aménagement cyclable et la circulation n'est pas possible (Figure 25).



Figure 25 : Illustration de la problématique liée à la chaussée étroite dans la rue des Cordiers

Le **stationnement** est absolument anarchique aux heures scolaires, obligeant les poussettes à enjambrer la chaussée, mais, encore plus grave, à pousser les enfants non accompagnés à marcher sur la route de manière imprévisible (Figure 26).



Figure 26 : Illustration de la problématique de stationnement anarchique dans la rue des Cordiers
Concernant les **trottoirs**, ils sont, pour la partie sud de la rue des Cordiers, étroits, allant de 85cm à 150 cm selon les endroits.



Figure 27 : Illustration de la problématique liée aux trottoirs étroits dans la rue des Cordiers
Des solutions de stationnement existent à 8 minutes à pied depuis le parking du théâtre (gratuit avant 9h) et le long des axes est-ouest (Figure 28).

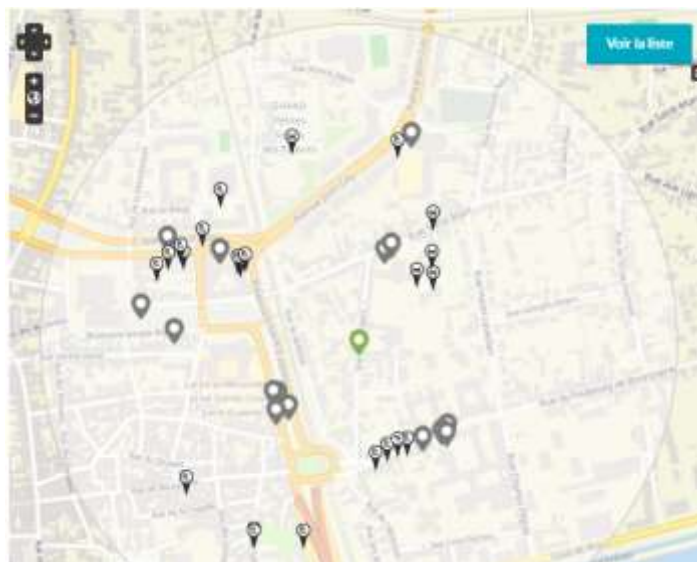


Figure 28 : Illustration de l'offre de stationnement à proximité du groupe scolaire

Enfin, le carrefour sud de la rue est dangereux, associant deux effets pervers (Figure 29) : la rue de Bellebat sert de coupe-fil pour des voitures venant de l'est et rejoignant le pont Thinat, et qui tournent à gauche sans visibilité. Certains conducteurs roulent très vite le matin pour se rendre au travail, et les parents d'élèves se rendant à l'école arrivent au carrefour face à ces voitures.



Figure 29 : Carrefour sud de la rue des Cordiers

Situation aux horaires d'entrée-sortie de l'école :

En raison de la configuration présentée précédemment, la situation aux horaires d'entrée-sortie d'école est problématique, et source de situations inconfortables, non-conviviales et dangereuses.

Les trottoirs ne permettent pas d'absorber le flux : piétons, cyclistes, poussettes et autres mobilités douces cohabitent sur la chaussée au milieu des voitures qui tentent de traverser la rue ou de stationner.

Parmi les parents qui font le choix de venir en voiture à l'école, soit les voitures déposent les enfants devant l'école, créant ainsi un bouchon, soit elles se garent à droite sur le trottoir, déclenchant les problèmes en chaîne (passage impossible des voitures pendant que les portières sont ouvertes, enfants obligés de passer sur la chaussée comme expliqué précédemment...).

Comment nous en sommes venus à réclamer une rue scolaire ?

Depuis longtemps, l'association de parents d'élèves FCPE des Cordiers réfléchit à l'amélioration de la sécurité aux abords de l'école, et en particulier depuis l'accident qui s'est produit en 2011 au carrefour des Cordiers et de la rue Saint Marc impliquant un enfant et un véhicule.

Début 2021, le budget participatif a été l'occasion de relancer les discussions et débats sur les solutions envisageables. Les discussions avec le collectif « Parents orléanais en faveur des rues scolaires apaisées » ont permis une courbe d'apprentissage rapide sur le fonctionnement et l'intérêt des rues scolaires.

Le sujet a été discuté également avec la directrice et l'école maternelle (très favorable) et un échange est également prévu avec le directeur de l'école primaire.

Forts d'une section « Groupe scolaire des Cordiers » de parents d'élèves FCPE approchant les 20 adhérents, et de nombreux parents sympathisants du projet, nous pourrions contribuer à la mise en place quotidienne pendant les mois d'expérimentation, en appui à la ville.

A ce titre la mutualisation des enjeux et de la participation des parents sera garante de la bonne mise en œuvre de l'expérimentation.

Proposition :

Pour l'expérimentation de rue scolaire rue des Cordiers, nous proposons l'organisation suivante, (qui sera bien sûr détaillée et discutée de manière plus approfondie dès que nous aurons la validation officielle de la Mairie).

La rue des Cordiers serait fermée à la circulation uniquement au Sud (sens unique), le matin (environ de 8h15 à 8h45) et le soir (environ de 16h15 à 16h45), par une « barrière de manifestation », sur laquelle seraient apposés les panneaux routiers de la rue scolaire, avec les horaires de fermeture, et l'indication « sauf riverains et PMR ». Les riverains pourraient quitter leur domicile par le nord de la rue en roulant au pas, ou accéder à la rue si besoin, ainsi que les PMR.

Nous proposons une phase d'expérimentation de 6 semaines, du 2 septembre 2021 au 15 octobre 2021. Pendant cette phase, l'organisation de la manipulation de la barrière pourra être prise en charge par des parents d'élèves volontaires et/ou par l'agent qui assiste les enfants pour traverser au nord de la rue des Cordiers. La barrière pourra être rangée dans le local vélo de l'école.

Afin de préparer l'expérimentation, une information pourrait être faite au mois de juin par les parents d'élèves aux autres parents, par l'intermédiaire des canaux suivants :

- Par un papier informatif glissé dans tous les cahiers,
- Par un débat lors du conseil d'école du 8 juin faisant l'objet d'un compte-rendu à tous les parents,
- Par une visio-conférence organisée par les parents d'élèves (l'invitation serait adjointe au papier informatif mis dans les cahiers),
- Sous forme de pancartes sur les portails,
- Par échange direct via la présence de parents d'élèves volontaires certains soirs ou certains matins.

Les riverains pourront également être informés au travers de flyers dans leurs boîtes aux lettres.

Une adresse mail sera mise en place pour permettre aux parents et aux riverains de contacter les parents d'élèves et d'obtenir des réponses à leurs questions. Cette adresse mail et l'échange oral permettront de collecter le ressenti des parents et des riverains, de bien prendre conscience des difficultés que cette expérimentation peut poser et de répondre aux inquiétudes.

Afin de préparer l'évaluation de la phase d'expérimentation, un sondage pourrait être envoyé aux parents pour avoir une connaissance quantifiée des habitudes de mobilité. Le même sondage pourrait être relancé vers début octobre pour évaluer comment ont évolué les habitudes de mobilité avec l'implémentation de la rue scolaire. Dans ce second sondage, on pourrait également recueillir les avis des parents concernant la phase d'expérimentation.

L'évaluation du dispositif de rue scolaire devrait être organisé avant la fin de la phase d'expérimentation (première quinzaine d'octobre) afin de pérenniser la rue scolaire sans phase de coupure si l'évaluation s'avère satisfaisante. Si l'expérimentation est concluante, le dispositif nécessiterait d'être pérennisé pour fonctionner sans soutien des parents d'élèves (soit au travers d'un investissement dans une barrière automatique, soit par exemple en s'appuyant sur l'agent de sécurité agissant au nord de la rue ou sur les services de la Mairie).

Cette proposition est faite à titre indicatif, les parents d'élèves et l'école sont évidemment ouverts à discuter avec la Mairie pour affiner le projet d'organisation de la phase d'expérimentation.

Impact pour les riverains :

La démarche des parents d'élèves rejoint celle des riverains de la rue des Cordiers et de la rue de Bellebat qui, depuis le 15 mai, pétitionnent au sujet de la nécessité d'une étude de sols, de la réhabilitation des parcelles au Sud et de la régulation de la circulation, constatant les mêmes éléments.

En l'absence de ralentisseur dans le bas de la rue, la vitesse excessive des automobilistes suscite des détériorations fréquentes des automobiles stationnées (Figure 30).



Figure 30 : Illustration de détériorations subies par les véhicules stationnés dans la rue des Cordiers

3.4.6. Cas concret 4 : École Apollinaire

L'entrée principale de l'école Apollinaire se fait rue Bannier, mais une entrée secondaire a été mise en place depuis mai 2020 afin de limiter les interactions entre enfants pendant la crise Covid. La plupart des parents et des enfants viennent à pied, quelques-uns viennent en vélo et une minorité en voiture.

La rue Anatole Bailly est en sens unique. Ses trottoirs comprennent des sections trop étroites pour être utilisées pour la marche. La rue est utilisée pour le transit pour quelques automobilistes cherchant à raccourcir leur temps de trajet en évitant les boulevards, par quelques autres cherchant une place de stationnement dans les rues situées à l'ouest de la rue Bannier. L'entrée par cette rue est rendue extrêmement dangereuse par l'étroitesse des trottoirs (Figure 31). L'alerte aux élus fait suite au constat de plusieurs presque-accidents dans cette rue, alors que sa fermeture ne causerait aucune difficulté majeure sur le trafic routier en ville. La situation sera cependant résolue lorsque tous les élèves entrерont à nouveau rue Bannier.



Figure 31 : Illustration de la dangerosité de la situation dans la rue Anatole Bailly

La rue Bannier est en sens unique (nord-sud) sur la plus grande partie de son linéaire. Elle dessert un parking souterrain sous le Martroi, bien que de nombreux automobilistes préfèrent se stationner sauvagement et « gratuitement » sur le trottoir.

L'accès piéton rue Bannier est globalement satisfaisant lorsque les aménagements sont respectés. Dans la pratique, les difficultés suivantes sont constatées : stationnement de scooters, véhicules particuliers ou de livraisons sur les trottoirs et sur les passages pour piétons ; présence de poubelles sur les trottoirs et sur les passages piétons. En réponse aux demandes de libérer les espaces dédiés aux piétons, les contrevenants répondent généralement avec désinvolture ou agressivité¹. Dans la

1 Exemples de réactions : « j'en ai pour 2 minutes » « t'es de la police ? » « mais oui mais oui... ».

situation actuelle, le risque de verbalisation ne constitue manifestement pas une menace de nature à modifier les comportements.

L'accès à vélo rue Bannier est dangereux : dans le haut de la rue Bannier, la présence de deux rangées de stationnement expose à une chute en cas d'ouverture de portière d'un véhicule stationné, de nombreux automobilistes tentent de doubler ou s'impatientent lorsque le cycliste reste au milieu de la chaussée², tentant parfois des manœuvres dangereuses (non respect des distances de sécurité). Dans le bas de la rue Bannier, la bande qui matérialise le double-sens cyclable est généralement inaccessible du fait de véhicules arrêtés en double-file.

Trois solutions sont envisageables afin de faciliter l'accès à pied, à vélo et en transport doux :

- (1) la suppression d'une voie de stationnement afin de réaliser une piste cyclable bidirectionnelle (solution présentée dans les préconisations du plan vélo 2019) ;
- (2) dans l'attente de sa mise en œuvre, un rappel au code de la route sous la forme de pictos vélo au milieu de la chaussée, rappelant à l'automobiliste qu'il doit rester derrière les cyclistes dans la rue Bannier ;
- (3) la verbalisation ou la vidéo-verbalisation des contrevenants au code de la route.

² Article 412-9 du code de la route : « Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/ h, un conducteur d'engin de déplacement personnel motorisé ou de cycle peut s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité. »

4. Conclusion

Le collectif des parents Orléanais demande une mise en œuvre aussi large que possible de rues scolaires dès la rentrée 2021. Ce rapport contient des propositions concrètes pour une implémentation sur un certain nombre de cas se prêtant tout particulièrement à une expérimentation élargie. Il contient également des références vers des ressources documentaires illustrant comment les rues scolaires ont été mises en œuvre en France et à l'étranger. Le collectif propose d'accompagner la mairie dans la mise en place de ce projet et se tient à la disposition des élus pour une réunion sur les modalités de réalisation et son calendrier.

5. References

Bertolini, L., 2020. From “streets for traffic” to “streets for people”: can street experiments transform urban mobility?. *Transport reviews*, 40(6), pp.734-753.

CéMathèque, septembre 2020. Concevoir une rue scolaire, méthodologie et bonnes pratiques. SPW Editions, [cematheque_0051.pdf \(wallonie.be\)](#)

Cerema, 2021. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/1200-personnes-reunies-agir-abords-ecoles-plus-surs>

Creutzig, F., 2016. Evolving Narratives of Low-Carbon Futures in Transportation. *Transport Reviews*, 36(3), 341–360, doi:10.1080/01441647.2015.1079277.

France Bleu, 18 mai 2021. [Tours : La ville va expérimenter l'interdiction ponctuelle de circuler devant cinq écoles, fin mai \(francebleu.fr\)](#)

France Info, 17 janvier 2020. Sécurité routière : les dispositifs pour sécuriser les piétons https://www.francetvinfo.fr/societe/securite-routiere/securite-routiere-les-dispositifs-pour-securiser-les-pietons_3789205.html

France Inter, 17 avril 2021. La rue scolaire, une idée qui fait son chemin, par Olivier Marin, avec M. Chassignet (ADEME). [La rue scolaire, une idée qui fait son chemin \(franceinter.fr\)](#)

Rogelj, J., D. Shindell, K. Jiang, S. Fifita, P. Forster, V. Ginzburg, C. Handa, H. Kheshgi, S. Kobayashi, E. Kriegler, L. Mundaca, R. Séférian, and M.V.Vilariño, 2018: Mitigation Pathways Compatible with 1.5°C in the Context of Sustainable Development. In: *Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty* [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor, and T. Waterfield (eds.)]. In Press.

The Conversation, 2021. Les rues scolaires, un concept aux résultats encourageants pour transformer la mobilité urbaine ; <https://theconversation.com/les-rues-scolaires-un-concept-aux-resultats-encourageants-pour-transformer-la-mobilite-urbaine-157845>