

# ETUDE PRE-OPERATIONNELLE DE RUE SCOLAIRE

*Rue du Sacré Cœur – Rue du Dr Grosse*

## Réunion publique n°1

Jeudi 16 mai 2024



Photos : BL Évolution // Mairie de la Chevrolière

### Contact BL évolution

**Johann HELWIG**

Chef de projet B&L évolution

[johann.helwig@bl-evolution.com](mailto:johann.helwig@bl-evolution.com)



### Contact La Chevrolière

**Cécile JOURDAN**

Chargée de mission développement  
durable et local

[cdm.ddl@mairie-lachevroliere.fr](mailto:cdm.ddl@mairie-lachevroliere.fr)



1 heure

• Contextualisation de l'étude

• Enjeux du secteur et de la mobilité scolaire

• Propositions de partage de l'espace

• Travail sur cartes

1 heure

## Contextualisation de l'étude

- *Origine du projet de sécurisation*
- *Zoom sur le secteur de l'étude et lien avec les itinéraires cyclables et piétons*
- *Calendrier des prochains mois*



### Un problème de sécurité attesté depuis 2020

En octobre 2021, la FCPE a ouvert le dialogue avec la municipalité à la suite de **deux collisions ayant eu lieu au niveau de l'intersection entre la rue du Dr. Grosse et la rue du Alfred Lemaître en octobre 2020 et en octobre 2021.**

Une **première enquête a été menée par la FCPE** qui a amené à un certain nombre de propositions d'actions faites à la municipalité :



- 72 % des parents qui viennent en voiture rencontrent régulièrement des **difficultés de circulation aux abords des écoles,**
  - 78 % ont régulièrement des **problèmes pour se garer,**
  - 84 % considèrent que **les abords des écoles ne sont pas vraiment sûrs pour les vélos et les piétons.**
- 
- 75 % des **préoccupations des parents** concernent les excès de vitesse, l'état des trottoirs, l'accès aux parkings, les stationnements gênants ou dangereux et les passages piétons,
  - et 25 % touchent la gestion des flux et la densité du trafic, les incivilités et les comportements dangereux sur la route ou sur les parkings, les déplacements en vélo, la mauvaise signalétique.



### La réalisation du SDMA a affirmé le besoin d'un traitement de cette zone

Bilan des ateliers sur cartes pour recueillir l'avis des usagers sur la circulation à pied et à vélo sur la commune :

- **Trafic important aux heures de début et de fin d'école**
- **Manque d'un aménagement cyclable** pour accéder aux écoles, qui s'inscrit dans le réseau cyclable de la commune

→ Les deux rues ont été **identifiées comme nécessitant des aménagements complémentaires**. Ces deux problématiques vont être concernées par la présente étude dont **l'objectif est de les résoudre en améliorant la sécurité aux abords des écoles**.





### Avril – Mai 2024

- Concertation de l'ensemble des acteurs (public, RPE, directrices, EHPAD, Grand Lieu Communauté, région)
- Premières propositions d'actions
- *Première réunion publique (Aujourd'hui)*

### Mai – Juin - Juillet 2024

- Exploitation des résultats de la concertation pour retravailler les propositions d'actions
- *Seconde réunion publique*
- Détermination des modalités d'expérimentation

### A partir de septembre 2024

- Expérimentation temporaire et évolutive d'un partage des usages dès la rentrée des classes
- Evaluation de l'expérimentation et détermination des modalités définitives de partage des usages

## Enjeux du secteur et de la mobilité scolaire

- *Lien du secteur de l'étude avec les itinéraires communaux*
- *Potentiel de développement des mode actifs sur l'accès aux écoles*
- *Enjeux de sécurisation de la mobilité des enfants*
- *Introduction des concepts de rue scolaire et rue aux enfants*

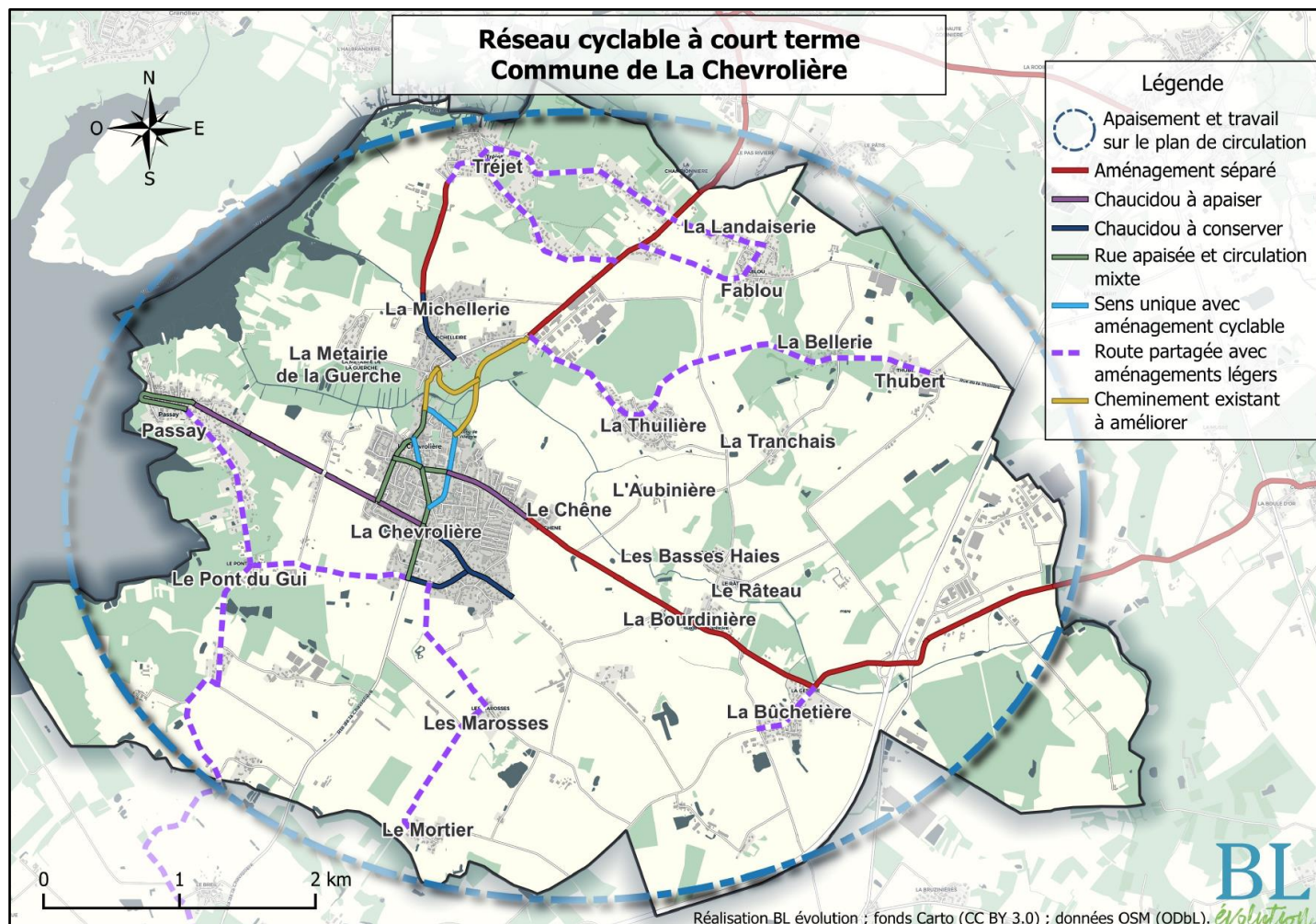


## Un itinéraire au fort potentiel dans les liaisons Nord – Sud

Intérêt double d'une amélioration des conditions de circulation à pied et à vélo :

- **Sécurisation des entrées et sorties d'école ;**
- Lien avec le **réseau cyclable et piéton structurant** de la commune : **alternative à la Grand'Rue (RD65), pas très accueillante** pour la circulation et la sécurité des cyclistes et des piétons.

→ **Circulation Nord – Sud plus efficace** à travers la commune, notamment en **continuité des cheminements vers la ZA du Bois Fleuri**.



665

élèves habitent La Chevrolière  
et étudient à la Chevrolière



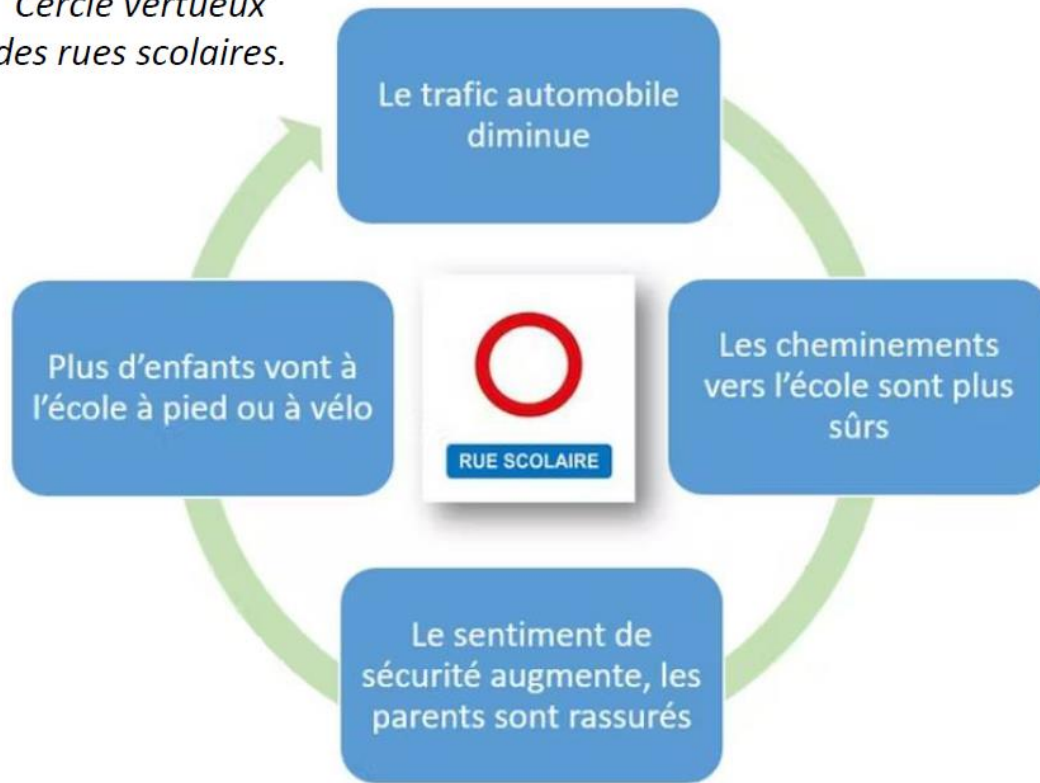


## Un cercle vertueux qui a mené à la pratique cyclable actuelle des Pays-Bas

La **sécurisation des rues scolaires** entre dans le cadre d'un **cercle vertueux** qui permet de **réduire durablement le trafic motorisé** et qui permet de **rendre l'espace public plus agréable et plus accueillant**.

Historiquement aux Pays-Bas, c'est **la lutte contre l'insécurité routière des enfants** qui a motivé **les premières manifestations en faveur d'une pratique sécurisée et large du vélo**. Ce fut alors un des éléments l'origine de la politique très volontariste du pays qui a mené à la situation de précurseur qu'on connaît aujourd'hui.

*Cercle vertueux  
des rues scolaires.*



*Manifestation en faveur des politiques cyclables à Amsterdam en 1982*

*Photo : Fotocollectie Anefo*



## Un concept plus ou moins formalisé selon les collectivités

Pour les raisons évoquées précédemment, l'aménagement des rues aux abords des écoles est une pratique qui se développe de plus en plus et qui **peut prendre plusieurs formes et plusieurs noms selon les collectivités**. Il est alors important de distinguer deux concepts principaux qui se distinguent dans leur philosophie, bien définies par l'association Rue de l'Avenir :



### La rue scolaire

L'objectif principal de la rue scolaire est la **sécurisation des enfants et la convivialité des relations entre parents**. Cela se traduit par une **fermeture à la circulation, ponctuelle** aux horaires d'entrée/sortie ou **permanente**.

La rue scolaire est le plus souvent un **projet porté par la collectivité publique**.



### La rue aux enfants

L'objectif principal de la rue aux enfants est la création d'un **espace de jeux spontanés ou organisés, la sensibilisation au développement durable, à la marche ou à l'usage du vélo**. C'est un **événement ponctuel**, souvent festif, qui peut durer d'une demi-journée à un WE entier et qui ne prend **pas nécessairement place à proximité d'une école**.

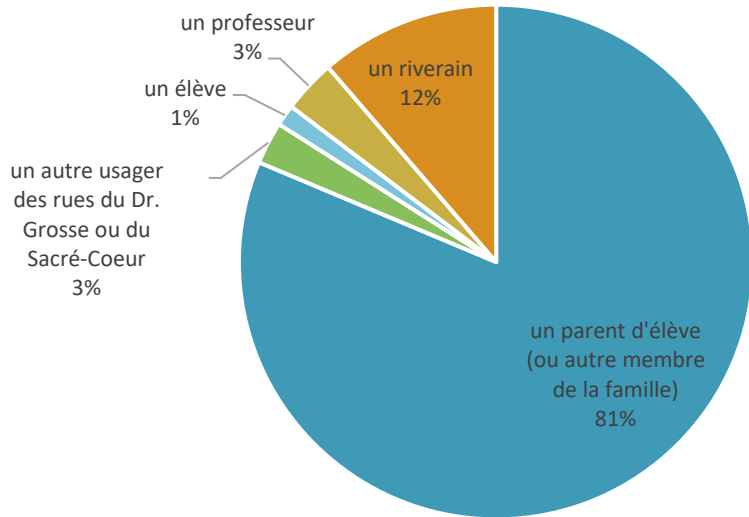
La rue aux enfants est le plus souvent un **projet porté par des acteurs associatifs**.

## Bilan des contraintes, dangers et attentes de la situation actuelle

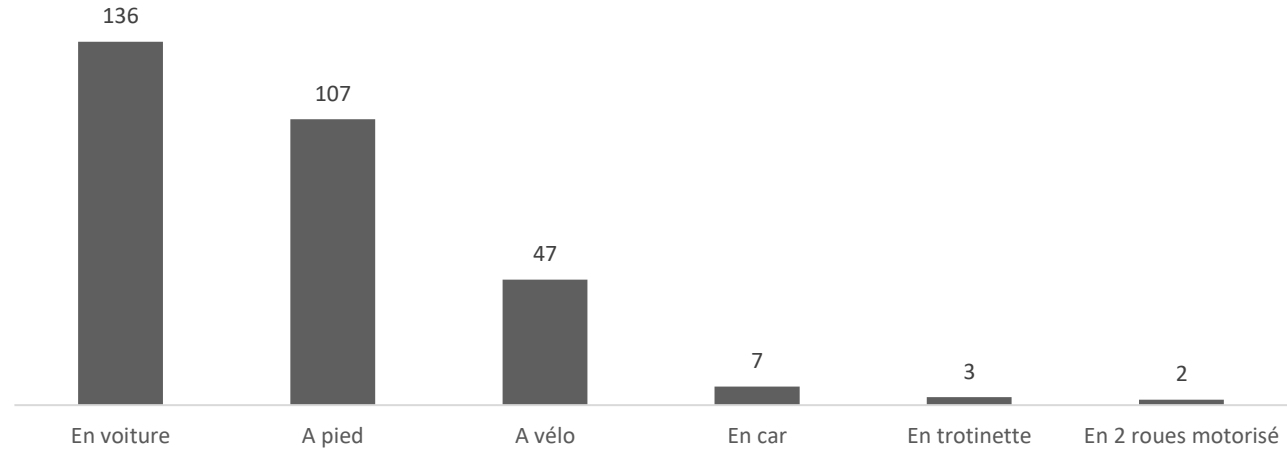
- *Bilan de l'enquête : attentes du public*
- *Bilan de la circulation dans le secteur*
- *Zooms sur les différentes zones du secteur*
- *Bilan des dangers principaux*
- *Bilan du stationnement*



## Répondants par type - TOTAL : 150 réponses

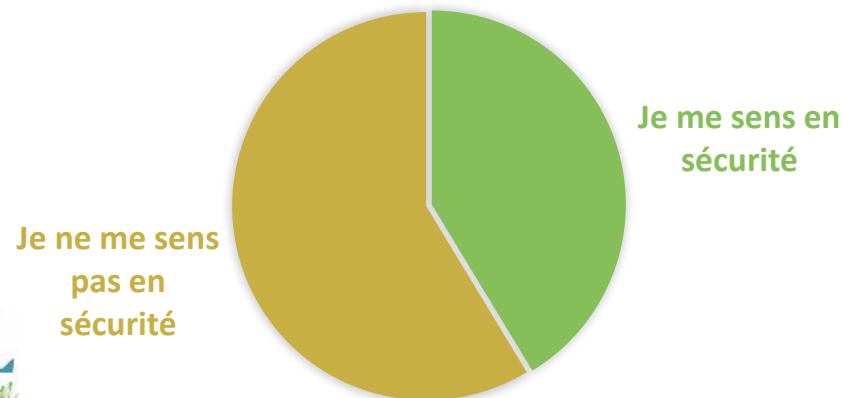


## Comment vous déplacez-vous sur les rues du Dr. Grosse ou du Sacré-Cœur ?

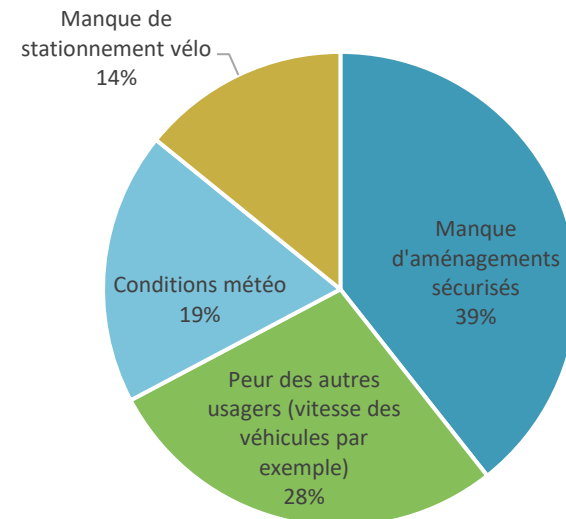


→ Tout usager devient piéton lorsque son véhicule est stationné

## RESSENTI DES PIÉTONS SUR LES RUES SCOLAIRES



## Qu'est-ce qui vous freine dans l'usage plus régulier du vélo ?





### Concertation d'un large panel d'acteurs

En plus du public à travers le sondage, nous nous sommes entretenus avec un large panel d'acteurs concernés par le projet dans le cadre de notre diagnostic :

- Directrices des 3 écoles : Couprie, Béranger et Saint-Louis-de-Montfort
- Directeur de l'EHPAD
- RPE des deux écoles Couprie et Béranger
- Agent d'exploitation des bus scolaires et responsable du services mobilités de Grand Lieu Communauté

### Question ouverte au public : quelles sont vos attentes pour ce projet ?

« Elargissement des trottoirs, création d'une piste cyclable, création d'une zone spécifique pour stationner les cars »

« Pouvoir se rendre à l'école sereinement et en sécurité »

« Aménagement cyclable, place de parking, sécurité piétons »

« Stopper le stationnement de véhicules sur les trottoirs »

« Ne pas limiter l'accès aux voitures car bcp de parents vont travailler ensuite. Mais sécuriser les abords piétons et cyclistes »

« Que l'on puisse circuler en voiture, en vélo ou à pied sans que chacun ne se sente en danger »

« Faire diminuer la vitesse. Mettre des pistes cyclables. Et de quoi garer les vélos »

« Limiter au maximum les risques pour les enfants... Et leurs parents »

« Un abord moins dangereux lorsque nous sommes piétons et en fauteuil roulant c'est un calvaire car trottoir trop petit »

« Limitation du trafic »



## Contraintes de circulation

- Trafic très important sur la Grand'Rue et la rue du Bignon
- Usage fréquent des rues des écoles pour éviter le centre-ville
- Embouteillages réguliers le matin

## Opportunités de circulation

- Plan de circulation limitant le transit Nord – Sud sur les rues des écoles
- Potentiel inexploité des modes actifs sur la commune
- Nombreux accès piétons et cyclables agréables et sécurisés aux écoles



## Objectifs et enjeux de l'étude : zoom sur la rue du Dr. Grosse



La rue est saturée le matin à la dépose



Le parking de Béranger est rempli mais à moitié occupé par les enseignants à cause des travaux. Les entrées du parking sont relativement dangereuses faute de visibilité à cause de la végétation



La visibilité aux traversées est limitée, d'autant plus que les travaux à Béranger contraignent l'usage du trottoir. Les bus font un double arrêt alors que les écoles ne sont distantes que de quelques mètres



Le parking de Montfort est quasi plein



De nombreux parents se garent à l'îlot mômes, le parking devant l'école étant trop petit.

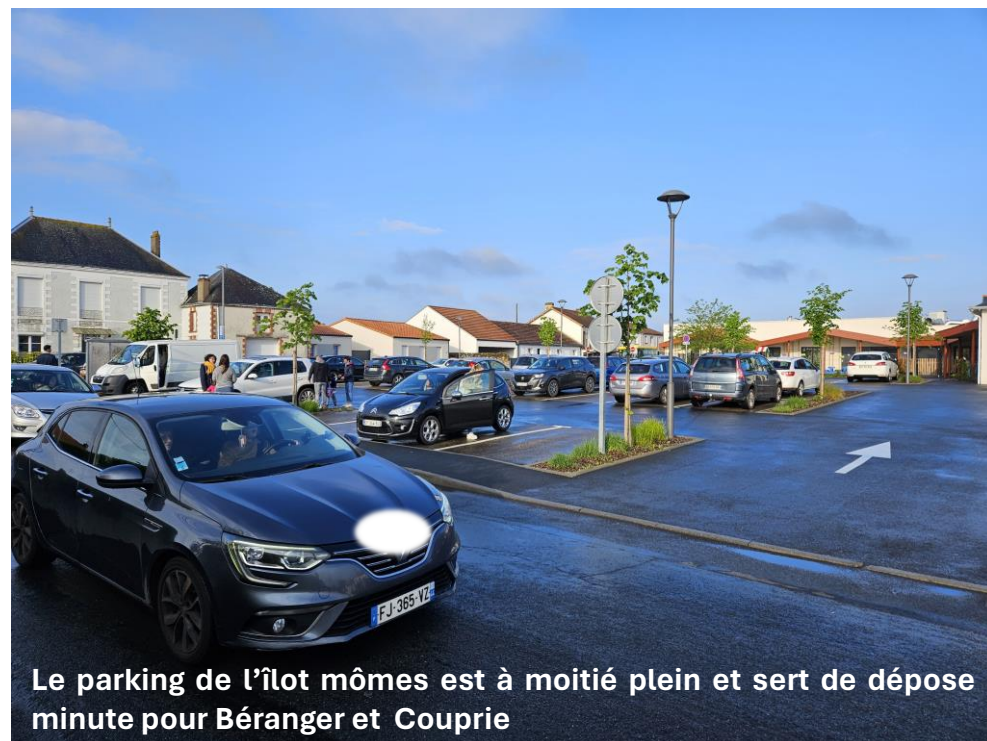


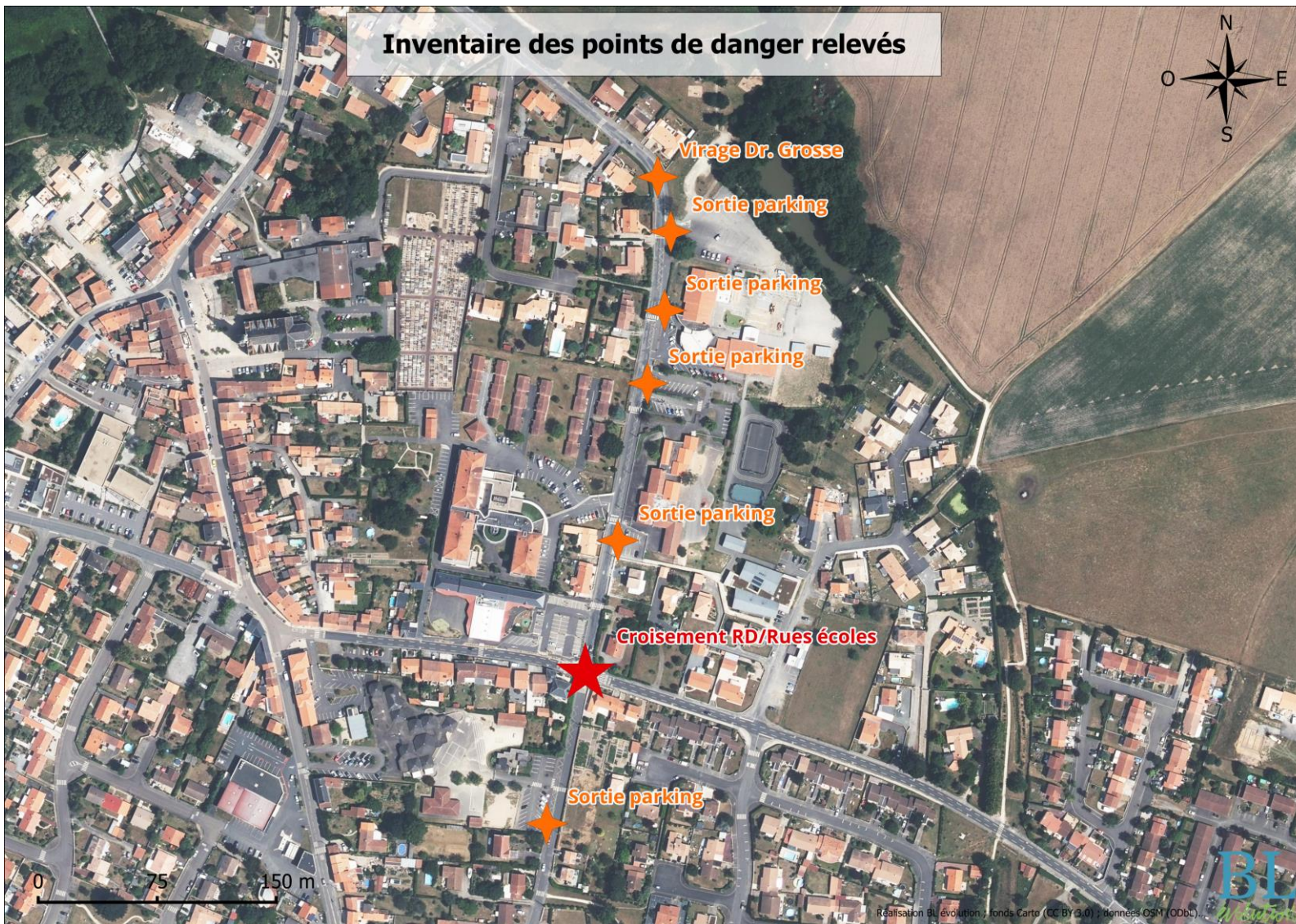
L'entrée du parking est accidentogène, entre les bus, au niveau des traversées piétonnes.





## Objectifs et enjeux de l'étude : zoom sur l'intersection avec la rue du Bignon





## Dangers principaux

**Virage de la rue du Dr. Grosse** : les cyclistes à contre-sens sont très peu visibles des automobilistes.

**Sorties de parking** : la végétation, le bâti ou les bus stationnés réduisent très fortement la visibilité sur les piétons, cyclistes et autres automobilistes circulant sur les différents espaces de la rue.

**Intersection avec la RD** : le trafic très important et rapide rend la traversée dangereuse, particulièrement à certaines périodes de l'année où le soleil bas réduit la visibilité des véhicules motorisés. La giration des bus et PL empiète parfois sur les trottoirs.



## Inventaire des parkings et cheminements piétons à proximité des écoles



## Contraintes de stationnement

- Mésentente sur l'affectation des parkings aux différentes écoles
- Usages différents pour les élèves de primaire et de maternelle
- Sorties dangereuses des parkings
- Stationnements sauvages courants sur le trottoir
- Stationnement vélo quasi-inexistant

## Opportunités de stationnement

- Présence de parkings déportés accessibles facilement à pied
- Grand nombre d'inscrits au service de bus (137 sur les 3 écoles)
- Potentiel de stationnement cyclable inexploité

## Propositions de partage de l'espace

- *Possibilités offertes par l'urbanisme tactique*
- *Rue du Sacré Cœur*
- *Rue du Docteur Grosse*
- *Impact sur les capacités de parking*



## Une étude qui s'inscrit dans une logique de sécurisation

Cette étude s'inscrit dans une **volonté de sécurisation et de partage de la rue**

Une période d'expérimentation des premières propositions sera mise en œuvre pour en observer les conséquences et modifications nécessaires.

Des aménagements légers relevant de l'urbanisme tactique permettront d'expérimenter à **faible coût** et de manière **évolutive et modulaire** la configuration souhaitée pour chacune des rues.



Fermeture de rue temporaire à l'aide d'une simple barrière amovible  
Photo : LS / Rue89 Strasbourg



Piste cyclable temporaire à l'aide de peinture jaune et balises d'alignement K5c



## Scénario A : Double-sens cyclable avec limitation de trafic aux heures de pose/dépose des enfants

Le bureau d'études préconise :

- **Création d'un double sens-cyclable d'une largeur d'1,80 mètres\*** (nécessitant la suppression de 4 places de stationnement)
- **Conservation d'une voie de circulation en sens unique d'une largeur de 3,20 mètres**
- **En option : Fermeture de la voie en période d'ouverture des écoles sur les horaires du matin et du soir** avec possibilité d'étendre à la pause méridienne, ce qui serait intéressant pour sécuriser les trajets vers la cantine (sauf bus, vélo et véhicules

*\*L'implantation d'une piste cyclable bidirectionnelle est impossible au regard de la largeur de la voie (5,40 au plus, 5,05 au moins).*

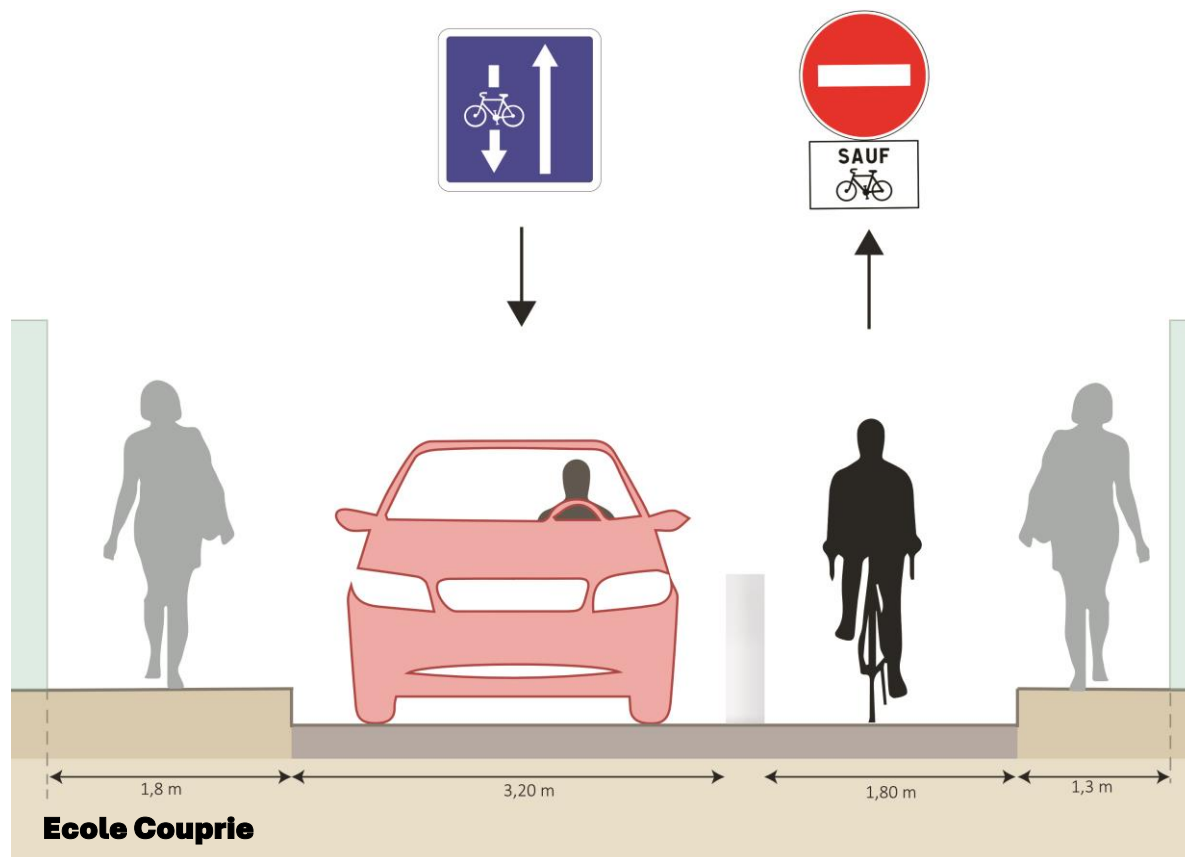


**UNIQUEMENT EN PÉRIODE  
D'OUVERTURE DES ÉCOLES**

**DE 8h30 À 9h00**

**ET DE 15h45 À 16h15**

**SAUF BUS, VÉLO ET POUR  
LES VÉHICULES DE SECOURS**

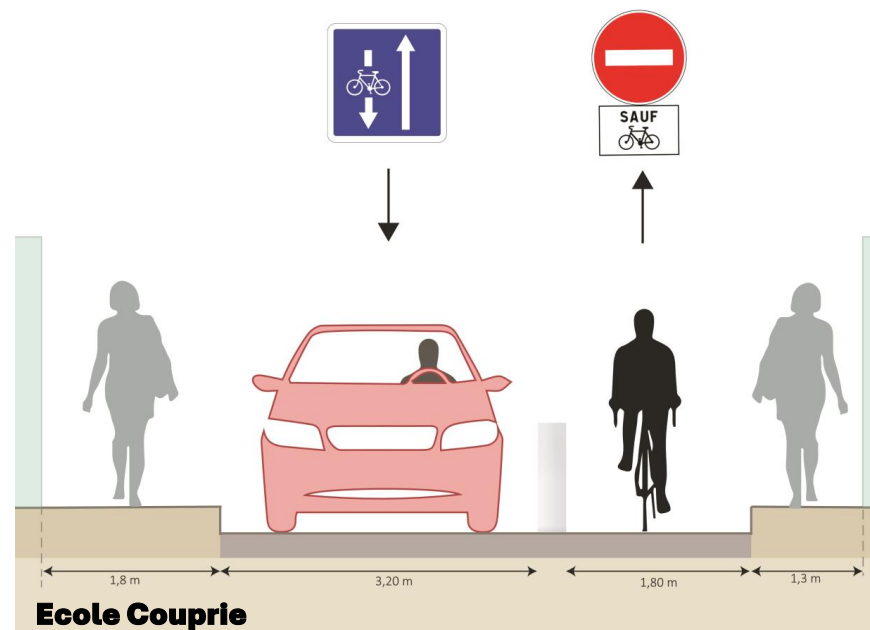








## Scénario B : Double sens cyclable sans limitation de trafic AVEC améliorations piétonnes sur le parking

Le bureau d'études préconise :

- Création d'un double sens-cyclable d'une largeur d'1,80 mètres\* (nécessitant la suppression de 4 places de stationnement)
- Conservation d'une voie de circulation en sens unique d'une largeur de 3,20 mètres
- Des corrections mineures sur le parking de l'école : 4 places en rouge sont dangereuses car masquent la visibilité des enfants dans les traversées, la largeur de l'entrée du parking pourrait aussi être réduite.
- Des corrections un peu plus importantes en élargissement le cheminement du pourtour (suppression de 6 places a minima, 8 idéalement).
- Création de stationnements vélo au sein de l'enceinte (pour les enfants) et en dehors (pour les parents)





	<b>Scénario A</b> <b>Double sens cyclable avec</b> <b>fermeture au trafic (hors bus)</b>	<b>Scénario B</b> <b>Double sens cyclable sans</b> <b>fermeture au trafic</b>
<b>Sécurité des piétons</b> 	Excellente, seuls les bus circulent	Meilleure sur le parking, mais les traversées piétonnes du carrefour du Bignon et de la rue restent dangereuses
<b>Sécurité des cyclistes</b> 	Excellente, seuls les bus circulent	Meilleure dans en double sens, mais les cyclistes seront coincés dans le trafic dans l'autre sens
<b>Accessibilité en voiture</b> 	Impossible aux heures de fermeture	Excellente
<b>Stationnement voiture</b> 	Suppression des places en pleine voie	Suppression des places en pleine voie, réduction des places dans le parking de l'école



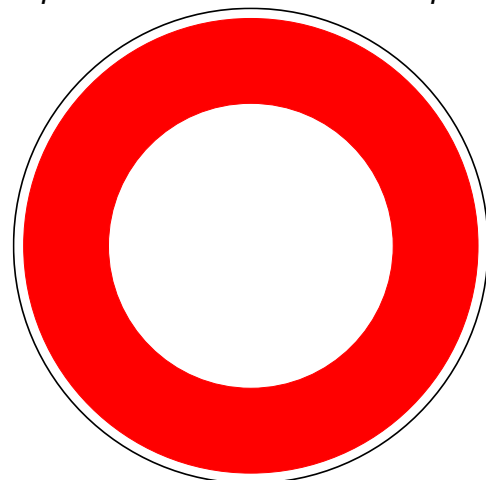


## Scénario A : Piste cyclable bidirectionnelle avec limitation de trafic aux heures de pose/dépose des enfants

Le bureau d'études préconise :

- **Création d'une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur moyenne de 2,60 mètres (2,80 m séparateur compris) avec implantation côté EHPAD\***.
- **Conservation d'une voie de circulation en sens unique d'une largeur de 3,20 mètres.**
- **Fermeture de la voie en période d'ouverture des écoles sur les horaires du matin et du soir avec possibilité d'étendre à la pause méridienne, ce qui serait intéressant pour sécuriser les trajets vers la cantine.**

*\*L'implantation côté écoles n'a pas été envisagée car l'arrêt de bus se ferait sur la piste cyclable, ce qui n'est pas idéal.*

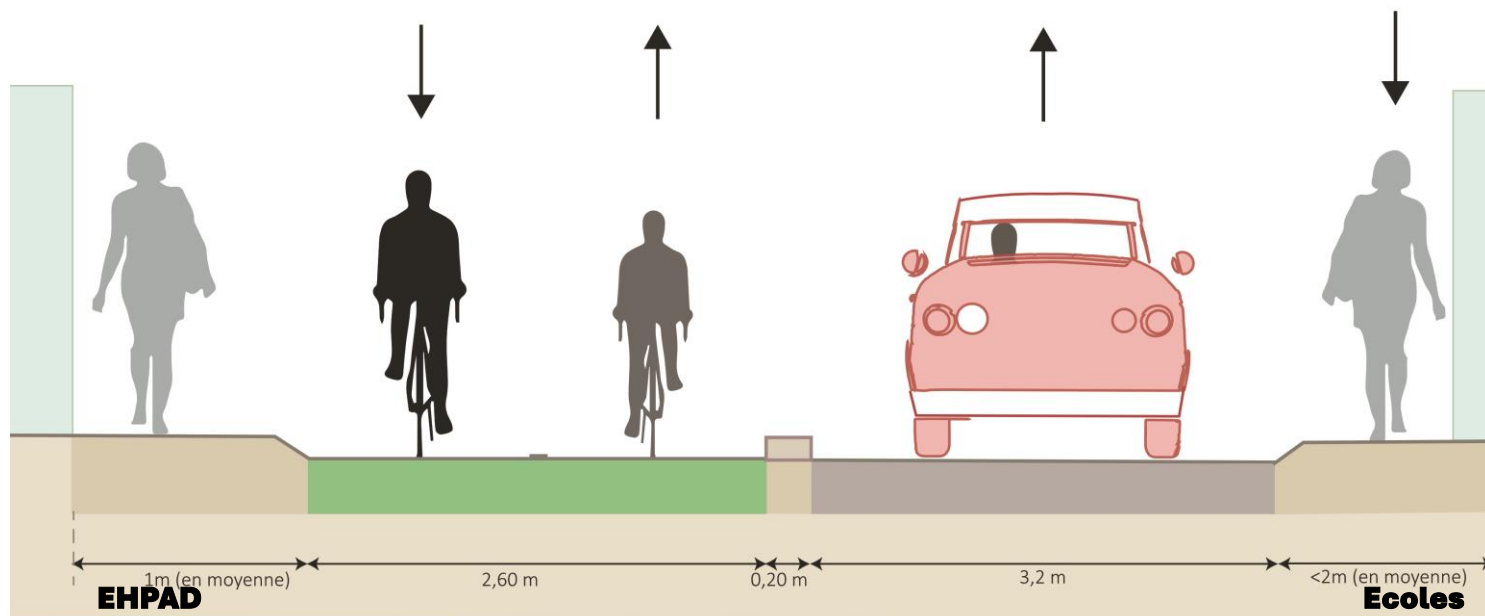


**UNIQUEMENT EN PÉRIODE  
D'OUVERTURE DES ÉCOLES**

**DE 8h30 À 9h00**

**ET DE 15h45 À 16h15**

**SAUF BUS, VÉLO ET POUR  
LES VÉHICULES DE SECOURS**

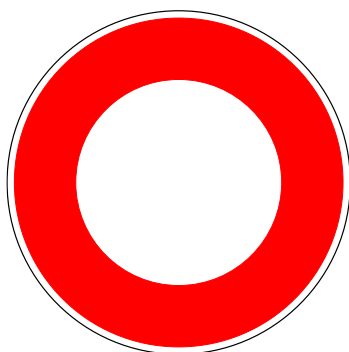




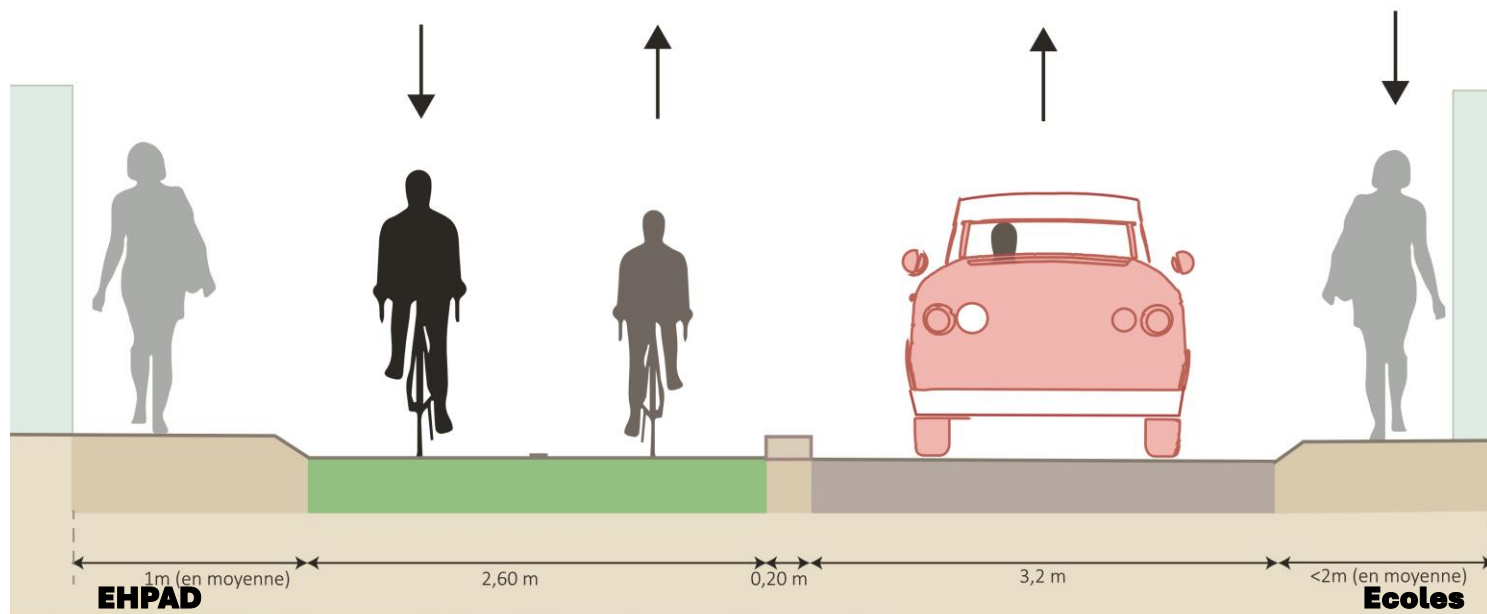
### Scénario B : Piste cyclable bidirectionnelle avec limitation de trafic aux heures de pose/dépose des enfants et conservation de l'accès au parking près de l'ancienne voie ferrée

Le bureau d'études préconise :

- Idem scénario A sauf :
  - Ouverture d'un double sens véhicules depuis la rue de Nantes pour conserver l'accès du parking près de l'ancienne voie ferrée.
  - Continuité de la piste cyclable incertaine
    - Soit elle s'interrompt au niveau du parking ;
    - Soit elle pourrait continuer en mode « voie verte » sur le trottoir nord.

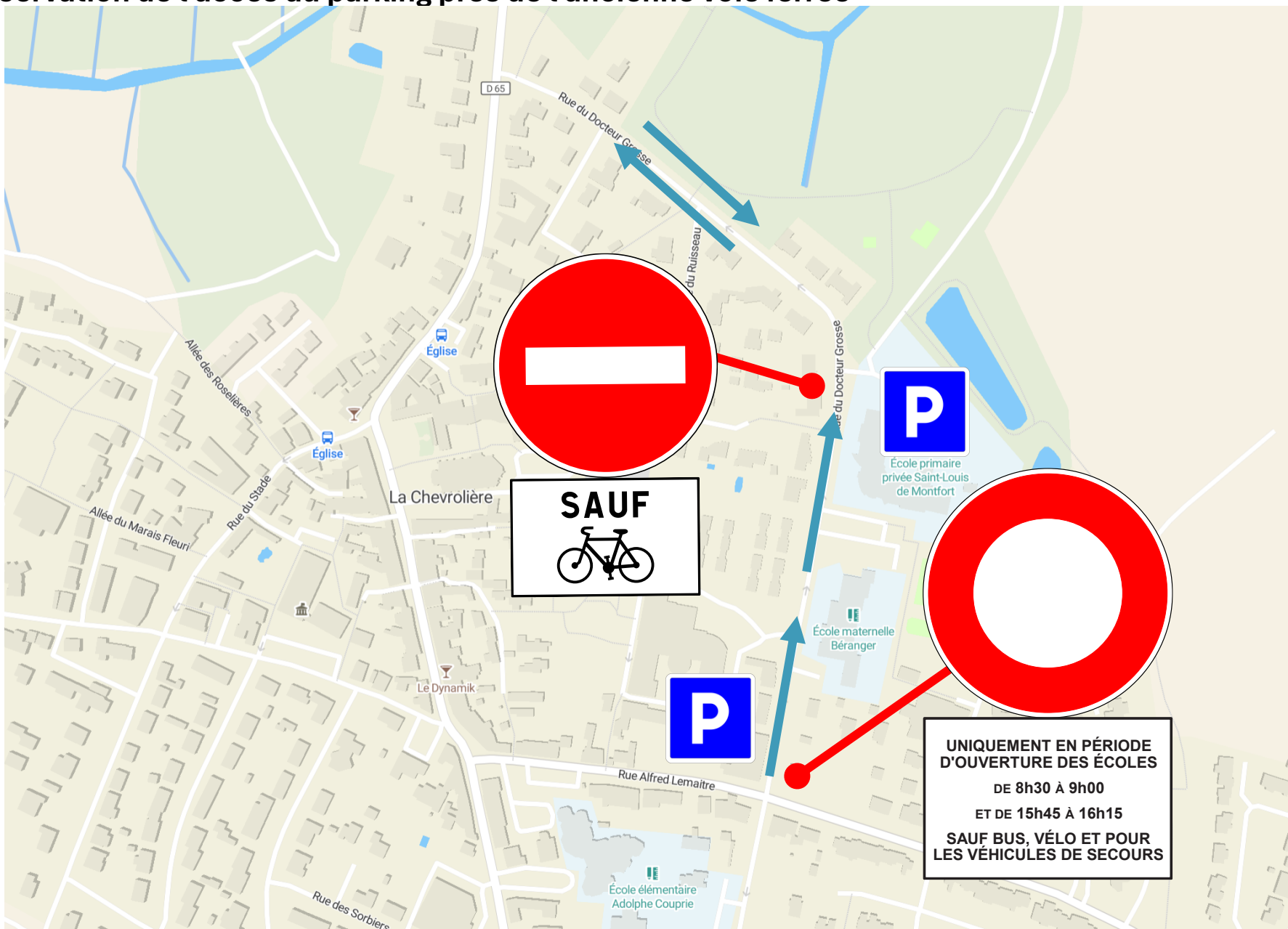


UNIQUEMENT EN PÉRIODE  
D'OUVERTURE DES ÉCOLES  
DE 8h30 À 9h00  
ET DE 15h45 À 16h15  
SAUF BUS, VÉLO ET POUR  
LES VÉHICULES DE SECOURS





## Scénario B : Piste cyclable bidirectionnelle avec limitation de trafic aux heures de pose/dépose des enfants et conservation de l'accès au parking près de l'ancienne voie ferrée

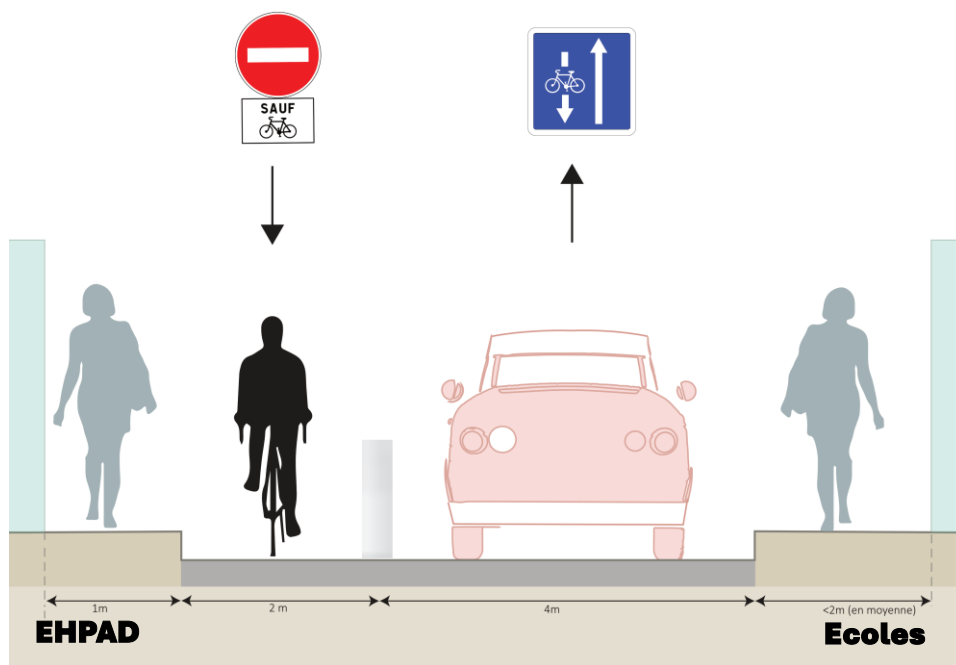




### Scénario C : Double-sens cyclable sécurisé sans contrainte de circulation et mise en commun de l'arrêt de bus entre les écoles Béranger et Saint-Louis-Montfort





Le bureau d'études préconise :

- La création d'un double sens cyclable de 2 m de large, la voie générale étant réduite à 4 m, voir 3,5 m.
- Ce double sens cyclable est protégé par des balisettes régulièrement notamment au droit des écoles pour éviter le stationnement gênant.
- Pour conserver la circulation des voitures y compris lors des arrêts de bus, le double sens cyclable n'est plus marqué au droit des arrêts de bus. La largeur du bus à quai (2,5 m) + la voiture qui dépasse (2 m) laisse une marge d'environ 1,5 m pour permettre le croisement des cyclistes, sauf au droit de Béranger où il ne reste qu'1 m de large.
- Enfin, l'arrêt de bus de Montfort est condensé pour ne figurer qu'à un seul et même endroit, laissant ainsi plus de place aux cyclistes sur cette zone >>> Il serait possible aussi de réunir l'arrêt de bus Béranger/Montfort pour réduire encore la longueur des rétrécissements du double sens cyclable.





## Propositions d'aménagements : rue du Sacré Cœur

	<b>Scénario A</b> <b>Piste cyclable</b> <b>bidirectionnelle avec</b> <b>fermeture totale du trafic</b> <b>(hors bus)</b>	<b>Scénario B</b> <b>Idem A avec double</b> <b>sens pour accéder au</b> <b>parking de l'étang de</b> <b>Villegaie</b>	<b>Scénario C</b> <b>Double sens cyclable sans</b> <b>fermeture du trafic</b> <b>motorisé</b>
<b>Sécurité des piétons</b> 	Excellente, seuls les bus circulent	Excellente sur la partie de rue fermée, bonne sur la partie nord ouverte à la circulation (trottoirs très larges)	Les voitures ne frôlent plus les piétons du côté du trottoir où le double-sens cyclable est aménagé, inchangée sinon
<b>Sécurité des cyclistes</b> 	Excellente, seuls les bus circulent	Excellente	Meilleure pour remonter la rue, inchangée sinon
<b>Accessibilité en voiture</b> 	Impossible aux heures de fermeture	Plus facile depuis le nord de la commune, moins facile depuis le sud	Excellente
<b>Stationnement voiture</b> 	Les parkings de Béranger et de l'étang de Villegaie (Montfort) ne sont plus accessibles	Le parking de Béranger n'est plus accessible	Pas de changement

## Temps de travail sur cartes

## Restitution