

AVIS
du
CONSEIL CITOYEN D'URGENCE CLIMATIQUE
de la
VILLE DE RONCHIN
sur
LES QUESTIONS DE MOBILITÉ

30 Septembre 2022

Rédacteurs (Groupe thématique Mobilité - Bien-être en ville):

Vincent Boulanger
Annie Dumont
Léo Gualano
Pierre-Alain Simon
Guillaume Vanhove

Composition du CCUC :

Vincent Boulanger
Stéphanie Curnelle
Annie Dumont
Marie Foulon
Léo Gualano
Jean-Paul Heyman
Nathalie Izzouzi
Céline Jenard
Patricia Johnson
Eric Makusa
Tedjany Origlia
Pierre-Alain Simon
Eloah Van Houcke
Guillaume Vanhove

Présentation du CCUC

Le conseil citoyen d'urgence climatique est composé de 7 femmes et 7 hommes tirés au sort parmi 40 candidat.e.s habitant.e.s de Ronchin. La mise en place du conseil citoyen fait suite à la déclaration d'état d'urgence climatique prise en conseil municipal en octobre 2020. Installés depuis octobre 2021, les membres sont amenés à donner des avis consultatifs sur les sujets liés à la transition écologique. Le conseil s'est organisé en trois groupes thématiques dédiés à la mobilité et le bien-être en ville, la nature, la biodiversité et l'engagement citoyen, et l'énergie et la consommation responsable.

Avis du CCUC sur les pratiques de mobilité:

Le contexte économique, social et environnemental impose une réflexion pour remettre en cause le monopole radical¹ de la voiture individuelle dans les modes de déplacement et ainsi favoriser un meilleur partage de la route et redonner du sens et de la convivialité dans l'acte de se déplacer à Ronchin.

Au niveau mondial

Le sixième rapport du GIEC paru en février 2022 appelle la mise en place d'actions concrètes et concertées avec la population: "Les preuves scientifiques cumulées sont sans équivoque : Le changement climatique est une menace pour le bien-être humain et la santé de la planète. Tout retard supplémentaire dans l'action mondiale concertée et anticipée sur l'adaptation et l'atténuation manquera une brève fenêtre d'opportunité qui se referme rapidement pour assurer un avenir vivable et durable pour tous"

L'Agence européenne pour l'environnement estime que les activités de transport représentent un quart des émissions de CO₂ de l'UE en 2019. Afin d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, comme le stipule la feuille de route du Pacte vert européen, le secteur des transports doit voir ses émissions de CO₂ diminuer de 90% par rapport au niveau de 1990. Selon les estimations actuelles, la tendance est à une diminution de seulement 22% d'ici 2050.

Les voitures individuelles représentent 60% des émissions dues au transport routier².

Au delà des impacts sur les émissions de CO₂ et donc le changement climatique, les polluants émis par les voitures individuelles ont des effets sur la santé: 48 000 décès chaque année en France sont imputables aux particules fines émises par les moteurs thermiques³.

Aussi, les incertitudes sur l'approvisionnement en énergie bon marché et notamment en carburant ont des conséquences directes sur le pouvoir d'achat des français (progression de l'inflation estimée à 10% en août 2022 sur un an). A terme, cela aura des conséquences sur le pouvoir d'achat, sur les arbitrages des foyers entre se chauffer, se déplacer et se nourrir. Il y a un fort risque de

précarisation accrue des personnes à faible revenus et de voir des foyers basculés dans la précarité.

Au niveau de la MEL

Depuis 2010, la métropole européenne de Lille a mis en place un plan de déplacement urbain. Le projet de plan mobilité horizon 2035 prévoit notamment une approche globale et complémentaire des modes de déplacement.

Le dossier de concertation du SDIT à horizon 2035⁴ nous délivre quelques caractéristiques sur les déplacements des habitants de la MEL :

- “Des motifs de déplacements variés à l’image de la société actuelle : 1/3 des déplacements liés au travail ou aux études et près de la moitié pour les motifs « achats – services – loisirs »
- L’utilisation de la voiture reste dominante dans les déplacements (57,5 %), même sur des distances très courtes, et augmente, l’usage des transports collectifs est en légère hausse (11%), la marche à pied reste élevée (30%) mais tend à baisser et l’usage du vélo stagne globalement (1,5 % même s’il augmente dans le cœur lillois)
- Un taux de motorisation d’environ 500 voitures pour 1000 habitants, avec près de la moitié des véhicules possédés qui stationnent dans la rue”

Au-delà des projets de transports collectifs, essentiels au quotidien, il convient de favoriser le développement de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle notamment sur les trajets courts où le vélo et la marche peuvent être utilisés. Il est à noter que l’usage des vélos à assistance électrique permet d’envisager des usages plus nombreux : plus de 80% des usagers de VAE parcourent jusqu’à 20 km par jour, pour 10 km avec un vélo classique⁵.

La loi d’orientation des mobilités a créé les Zones à Faible Émissions - mobilité (ZFE-m) pour limiter la circulation des véhicules les plus polluants sur un territoire. La loi Climat et Résilience rend **obligatoire** la mise en place de ZFE-m dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants au 31/12/2024. Il reste donc deux ans à la MEL pour présenter les modalités de mise en application de la ZFE-m. Les métropoles qui ont déjà mis en place ce dispositif l’ont fait sur la base de la vignette Crit’Air des véhicules avec généralement une possibilité d’utiliser les véhicules qui ont une vignette Crit’Air 1 à 3 dans le périmètre de la ZFE-m sur une plage horaire dédiée ou non (ex en métropole du Grand Paris où l’interdiction est de 8h à 20h) avec une interdiction pour les Crit’Air 3 à partir de 2023.

Concernant la MEL, le portail Dataviz⁶ nous apprend que les véhicules détenus par des particuliers se répartissent ainsi:

- Crit’Air 1: 29,2%
- Crit’Air 2: 36,5%
- Crit’Air 3: 23,2%
- Crit’Air 4: 7,1%
- Crit’Air 5: 1,4%

- Non classés: 1,8%

34,3% des véhicules de la MEL seront donc potentiellement en interdiction de circuler à partir du 31/12/2024, selon les modalités d'application de la ZFE-m sur le territoire qui ne sont pas encore connues. Les modalités de déplacement de nombreux habitants de la MEL et donc d'habitants de Ronchin seront impactés avec la mise en place de la ZFE-m.

Composition du parc automobile de Ronchin⁷ :

Crit'Air 1			Crit'Air 2		Crit'Air 3		Crit'Air 4	Crit'Air 5	Electriques	Non classés			Total
Essence	Gaz	Hybride rechargeable	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Diesel	Electrique et Hydrogène	Autres énergies	Diesel	Essence	
2230	66	19	2387	760	1689	748	734	176	36	2	56	151	9053
		2315		3147		2437						209	
		25,57%		34,76%		26,92%	8,11%	1,94%	0,40%			2,31%	

A Ronchin, la composition du parc automobile est légèrement différente de celle de la MEL. 39,68% des véhicules possédés par des particuliers (soit 3592 véhicules) seront probablement en interdiction de circuler à partir du 31/12/2024.

Il convient dès à présent de mettre en place des actions pour favoriser les modes de déplacements doux pour que chacune et chacun puisse continuer à se déplacer.

A l'échelle communale

La mairie de Ronchin mène depuis quelques années des actions pour réduire la part des voitures individuelles dans les déplacements et favoriser les mobilités alternatives par la mise en place d'un agenda 21: sas-vélos, cédez-le-passage cycliste, mise en place d'arceaux sur la voie publique et dans les écoles⁸. Cependant, l'usager des voies à Ronchin peut constater régulièrement des conflits d'usages entre automobilistes, cyclistes et piétons. Le partage de la route peut donc être amélioré via la mise en œuvre de solutions qui ont fait leur preuve.

Le conseil citoyen d'urgence climatique de Ronchin propose donc pour répondre aux évolutions à venir:

- de passer l'ensemble de la ville en zone 30 km/h
- de passer la portion d'autoroute sur le périmètre de la commune à 70 km/h
- de mettre en place des vélo-rues

1. Passage de la ville en zone 30

Les leviers à disposition des villes pour réduire la pollution atmosphérique sont limités mais ils existent, notamment en jouant sur la réduction des limitations de vitesse.

La première concerne le passage de la ville en Zone 30. Cette mesure a déjà été prise dans de très nombreuses villes en France mais surtout au sein de la MEL. On peut citer par exemple la ville de Lezennes qui a fait ce choix il y a maintenant plusieurs années. Plus récemment, la ville de Fâches-Thumesnil a fait le choix de mettre en place cette mesure. La ville de Lesquin est également majoritairement en zone 30.

Voici les raisons pour lesquelles nous pensons que cette solution est une des clés de la ville pour gérer l'urgence climatique.

Limitation de la pollution atmosphérique

Selon le Cerema⁹, la généralisation des 30 km/h à Grenoble en 2016 a entraîné une diminution du trafic motorisé de 9 % des véhicules légers et de 20 % des poids lourds.

Il s'agit ici évidemment de la raison principale pour laquelle nous proposons cette mesure dans le cadre de nos missions. La lutte contre la pollution atmosphérique en ville est un enjeu environnemental mais également de santé publique.

Bien qu'il soit difficile d'être formel sur l'impact de cette mesure sur la pollution atmosphérique, il apparaît qu'elle peut apporter un réel bénéfice dans les cas où la proportion de poids lourds est faible¹⁰, comme c'est le cas à Ronchin. S'agissant de la pollution directe, il s'agit d'autant plus de prendre en compte l'accélération et pas uniquement la vitesse moyenne. La différence de vitesse moyenne est relativement limitée entre une zone à 30 km/h et une zone à 50 km/h.

En effet, c'est lors des phases d'accélération que la voiture va émettre le plus de polluants. Et ces phases sont évidemment moins longues pour atteindre 30 km/h que 50 km/h.

Cela est d'autant plus vrai en ville où les phases de freinage sont très nombreuses (feux, passages piétons, stop,...) et où le nombre d'accélération est donc décuplé.

Il faut malgré cela également prendre en compte les impacts indirects :

- Favorise les modes de transport "doux".
- Baisse du trafic.

Limitation de la pollution sonore

A Londres, suite à la réduction de la vitesse, une baisse de 2 à 4 dB en moyenne a été observée¹¹.

Un autre avantage du passage en Zone 30 est l'effet sur la pollution sonore. En effet, le confinement de Mars 2020 nous a tous permis de nous rendre compte

que les véhicules motorisés étaient une énorme source de pollution sonore. Apaisement et meilleure cohabitation entre les différentes mobilités

Il s'agit ici également d'encourager le report vers des mobilités plus douces, afin de réduire le trafic motorisé. Cela fait partie des effets indirects sur la pollution de la mise en place de la Zone 30.

En effet, la Zone 30 favorise le partage de la route. Ainsi, piétons et cyclistes se sentent plus en sécurité et les gens sont plus enclins à adopter d'autres modes de déplacements. Cela n'empêche cependant pas de développer en parallèle des infrastructures adaptées notamment pour les cyclistes. Concernant ces derniers, il est à noter que le double sens cyclable devient la norme.

On notera enfin une baisse de l'accidentologie : il faut 27 m pour s'arrêter à 50 km/h contre 13 m à 30 km/h. A Grenoble, cela a permis de réduire le nombre d'accidents de 140 à 34 par an, et le nombre de piétons blessés ou tués de 28 à 14 par an¹².

Pas de surconsommation et peu de temps perdu

Perdre 18 secondes par kilomètre, soit 6 minutes sur 20 km, ce n'est pas vraiment perdre du temps...

Les arguments qui reviennent le plus souvent en défaveur de la zone 30 sont les suivants : on consomme plus et on perd du temps.

Pour la perte de temps, les études montrent qu'en milieu urbain :

- quand la limitation de vitesse est fixée à 50 km/h, on roule en moyenne à 18,9 km/h
- quand la vitesse est limitée à 30 km/h, on roule en moyenne à 17,3 km/h

D'autant qu'en ville 1 trajet sur 2 fait moins de 3 km !

Concernant l'argument de la surconsommation, il revient souvent notamment dans la presse automobile. Ces articles se sont basés sur une étude du CEREMA, avec notamment des graphiques qui ont été mal interprétés. Le CEREMA a mis en ligne un document expliquant les tenants et les aboutissants de cette "polémique"¹³.

2. Réduction de vitesse de l'A1 à 70 km/h sur le périmètre de la ville

Selon le CEREMA, pour un véhicule particulier, les émissions de NOx, de PM 10 et de GES sont minimales pour des vitesses proches de 70 km/h⁹.

Dans une logique globale de réduction des limitations de vitesse, il nous semble judicieux de s'attaquer à la problématique de l'autoroute A1. En effet, la ville de Ronchin est encadrée par cette voie rapide, ce qui pose de nombreux problèmes de qualité de l'air, mais également en termes de pollution sonore. Cette mesure s'inscrit également dans la suite logique de mesures similaires prises par la ville de Lille, sur l'A25 et plus récemment sur la RN356.

Les exemples de villes prenant la décision de passer le périphérique à 70 km/h sont nombreux. Le plus connu est celui de la ville de Paris. Ce dernier est à relativiser car les bouchons sont plus importants qu'à Lille, notamment en journée, cependant les chiffres sont sans appel :

- Baisse de 36% en moyenne des embouteillages
- Vitesse plus régulière donc moins d'effet accordéon (et moins de pollution résultante).

Une étude de l'ADEME¹⁰ sur ce sujet a pour conclusions :

Sur les voies rapides de type route/autoroute (130-120 km/h à 110-90 km/h / 90-80 km/h à 80/70 km/h), la majorité des études montre un effet plutôt positif sur les émissions et les concentrations de polluants. La baisse des émissions peut atteindre 20% pour les oxydes d'azote et les PM10 et celle des concentrations de polluants dans l'air ambiant pouvant atteindre 8% selon les polluants. La limitation de vitesse permet d'agir sur le trafic en le fluidifiant et en réduisant la congestion. Le passage de 80 à 70 km/h d'une voie congestionnée favorise généralement la fluidité du trafic.

Concernant le niveau sonore, à Paris, près de 100 000 riverains vivent près du périphérique. Le niveau sonore en journée a diminué de 0,5 décibel le jour et de 1,2 décibel la nuit. Cela est dû à la réduction des bruits de freinage et d'accélération le jour, et des bruits de roulement la nuit.

Cette mesure apporte enfin une meilleure fluidité, notamment par l'insertion facilitée des véhicules (différentiel de vitesse moins élevé).

3. Mise en place de vélo-rues

Intérêt des vélo-rues pour un meilleur partage des voies

L'inadaptation de l'espace public à la pratique des modes actifs est identifiée comme le principal frein à l'utilisation du vélo¹⁴.

Les vélo-rues (ou rues cyclables) sont des dispositifs dédiés à la co-existence pacifique entre cycles et véhicules motorisés. Ils répondent ainsi à l'inquiétude du conflit avec les automobilistes, un des principaux obstacles à l'utilisation du vélo par les habitants de la métropole.

Par leur implantation réfléchie, les vélo-rues peuvent apporter des bénéfices concrets, tels que :

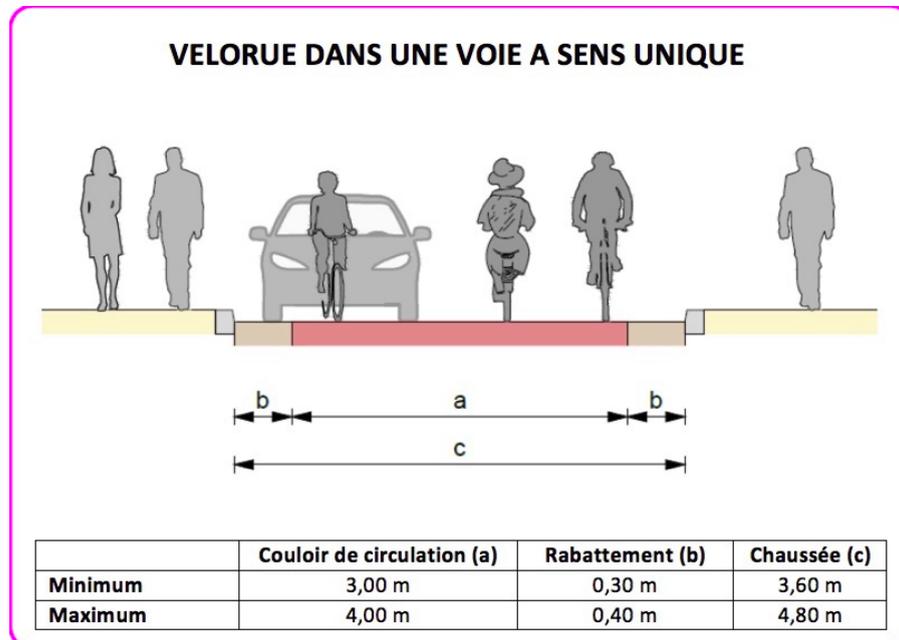
- Augmentation de la sécurité des cyclistes, résultant en une augmentation de l'usage du vélo,
- Facilitation de l'usage de cycles encombrants, comme les vélo-cargos ou les vélos équipés de remorques. Le port de charges lourdes, ou le transport d'enfants vers l'école, est lui aussi un frein important au report modal vers le vélo,
- Sécurisation accrue des double-sens cyclables.

La ville de Ronchin est d'ores et déjà équipée de pistes cyclables sécurisées sur certains de ses axes principaux, comme l'avenue Jean Jaurès ou dans un futur proche la rue De Lattre De Tassigny. Les rues connexes sont souvent des axes étroits pour lesquels des double-sens cyclables existent. Ceux-ci sont une des mesures qui marquent la place des cyclistes dans la ville, et favorisent la cohabitation entre différents modes de déplacements, tout en créant des raccourcis pour les cyclistes. Cependant, dans un cas de dépassement de cycle par un véhicule motorisé, ces doubles-sens cyclables peuvent engendrer un sentiment d'insécurité pour les cyclistes circulant à contre-sens. En effet, le code de la route impose une distance de sécurité d'un mètre lors du dépassement d'un vélo en zone urbaine. Celle-ci s'ajoute à la distance d'un mètre que les cyclistes sont autorisés à mettre entre eux et les véhicules en stationnement, qui est destinée à éviter les possibles collisions causées par l'ouverture brusque de la portière d'un de ces véhicules, et qui sont des causes récurrentes d'accident¹⁵. Nombre des rues qui rejoignent les grands axes de Ronchin ne permettent pas le respect de ces distances de sécurité.

Implantation de vélo-rues : recommandations

Les vélo-rues sont d'efficaces dispositifs pour parfaire le maillage cyclable d'une ville et fournir des itinéraires sûrs aux usagers qui hésitent à se reporter sur l'usage du vélo¹⁶ en assurant la continuité du réseau cyclable. Cela fait partie des leviers identifiés par l'ADEME pour la mise en place d'un système vélo performant et

attractif¹⁷. Il est à noter que puisqu'il s'agit avant tout de la mise en place de signalisation au sol et par le biais de panneaux, ce ne sont pas des aménagements aussi coûteux que la construction de pistes séparées de la chaussée.



Source: CROW, adapté par ¹⁶

Il ne s'agit par ailleurs pas ici d'empêcher la circulation des automobiles dans ces axes, mais à travers une signalétique adaptée d'indiquer que le dépassement est déconseillé pour les véhicules motorisés. On peut en revanche la coupler à des mesures destinées à limiter le trafic automobile dans ces rues à un trafic de desserte, par une modification du plan de circulation si nécessaire. Les rues converties en vélo-rues doivent aussi correspondre à des axes à l'écart des lignes de transport en commun, comme indiqué par le CEREMA¹⁸.

Plusieurs rues de Ronchin sont de bons candidats pour la mise en place de telles vélo-rues, de par leur situation au carrefour d'axes importants et équipés (ou en passe d'être équipés) d'aménagements cyclables comme les rues Anatole France, De Lattre de Tassigny, ou Louis Braille. Parmi celles-ci, le CCUC souhaite attirer l'attention des élus sur les rues Gustave Delory, Désiré Verhaeghe, et l'une des trois rues suivantes : Rue Notre Dame, Montois, ou du Général Leclerc. Elles correspondent au profil décrit par le CEREMA pour une implantation efficace : circulation réduite à de la desserte principalement, trop étroites pour la mise en place de voies de circulation séparées, et non parcourues par des lignes de bus. Le CCUC émet donc un avis favorable à la mise en place de tels aménagements.

Références

1. Ivan Illich, La convivialité, Seuil, 1973.
2. [Émissions de CO₂ des voitures : faits et chiffres \(infographie\) | Actualité | Parlement européen](#)
3. [Six chiffres pour comprendre l'ampleur de la pollution automobile](#)
4. [Quel réseau de transports collectifs structurants à horizon 2035 pour la Métropole Européenne de Lille ?](#)
5. [Utilisation du vélo sur le chemin du travail: enquête | Agoria](#)
6. [Parc automobile des zones à faibles émissions 2021](#)
7. [38,2 millions de voitures en circulation en France | Données et études statistiques](#)
8. [Mobilité active | Ville de Ronchin](#)
9. [Émissions routières des polluants atmosphériques : Courbes et facteurs d'influence | Cerema](#)
10. [Impacts des limitations de vitesse sur la qualité de l'air, le climat, l'énergie et le bruit - La librairie ADEME](#)
11. [Speed, emissions & health](#)
12. [CEREMA Grenoble Métropole Apaisée](#)
13. [Le rapport sur les émissions routières produit par le Cerema ne permet pas d'évaluer une zone 30 km/h](#)
14. [Le vélo en ville : une pratique qui se développe, des freins à desserrer](#)
15. [Une jeune femme à vélo meurt écrasée par un camion dans le centre de Loos - La Voix du Nord](#)
16. [Les vélorues, un dispositif très utile – mais négligé en France](#)
17. [Développer le système vélo dans les territoires / Ressources climat / Changement climatique / Parcours thématiques](#)
18. [Concevoir sa vélorue : pour des cyclistes en nombre dans une circulation apaisée | Cerema](#)