



Avis du Conseil Citoyen d'Urgence Climatique de Ronchin sur l'avenue Jean Jaurès

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

Vincent Boulanger
Annie Dumont
Pierre-Alain Simon
Eloah Van Houcke

Composition du Conseil Citoyen d'Urgence Climatique :

Vincent Boulanger
Annie Dumont
Marie Foulon
Vanessa Guignandon
Jean-Paul Heyman
Patricia Johnson
Pierre-Alain Simon
Lucile Rouxel
Eloah Van Houcke
Guillaume Chapron

Sommaire

1	Introduction	1
1.1	Présentation du Conseil Citoyen d'Urgence Climatique :.....	1
1.2	Contexte	2
1.3	Au niveau mondial	2
1.4	Au niveau de la MEL.....	2
1.5	Au niveau communal	4
2	Constat	4
2.1	L'avenue	4
2.2	Constat général	7
3	Solutions/Propositions	7
3.1	Piétons	8
3.2	Mobilités actives	8
3.3	Bus et voitures	8
4	Synthèse.....	9

1 Introduction

1.1 Présentation du Conseil Citoyen d'Urgence Climatique :

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 :

- Mobilité et bien-être en ville
- Nature, biodiversité et engagement citoyen
- Energie et consommation responsable.

1.2 Contexte

Le contexte économique, social et environnemental impose une réflexion pour remettre en cause le monopole radical 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.

1.3 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 viable 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 routier.

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 thermiques.

Aussi, les incertitudes sur l'approvisionnement en énergie bon marché et notamment en carburant entraînent 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.

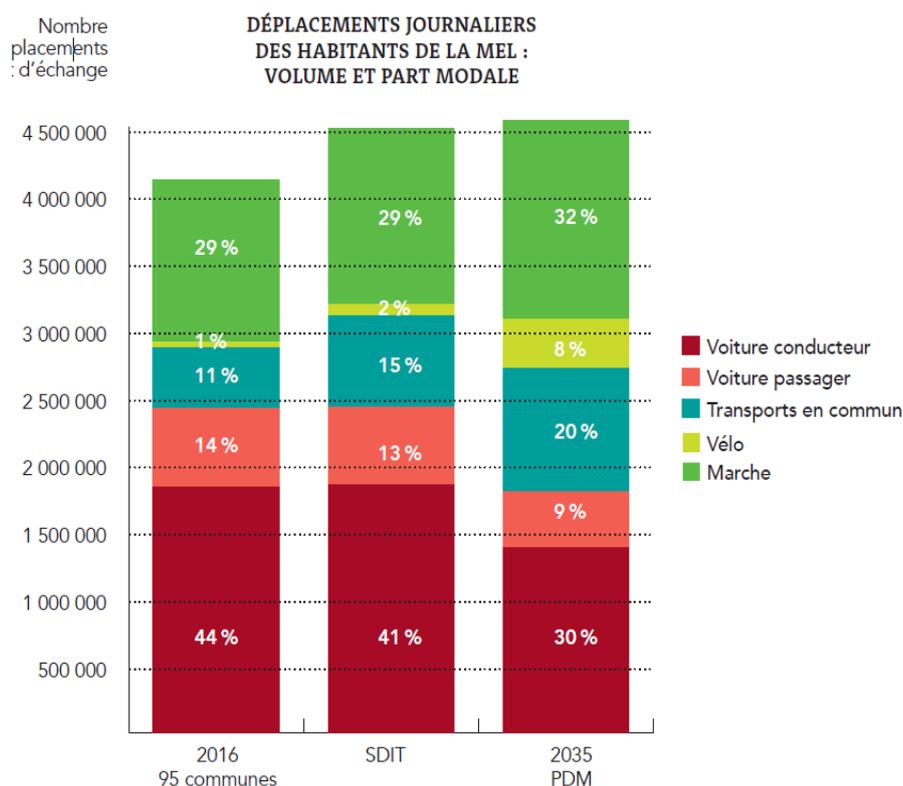
1.4 Au niveau de la MEL

La Métropole Européenne de Lille a mis en place un plan de déplacement urbain en 2010 qui est amendé aujourd'hui par le projet de Plan De Mobilité horizon 2035. Ce PDM a été expliqué puis voté positivement par le conseil municipal de Ronchin le 18 octobre 2022.

Les enjeux décrits dans la synthèse du plan de mobilité sont les suivants :

- Organiser une mobilité pour tous
- Préserver l'environnement
- Développer une mobilité qui contribue au dynamisme économique
- Proposer une mobilité pour tous, moyennant un prix abordable

Avis du CCUC de Ronchin sur l'avenue Jean Jaurès



Ce PDM prévoit notamment de laisser une place bien plus importante aux modes actifs (vélos, marche à pied, transports en commun) avec en outre le développement de la marche, la multiplication par 2 de l'usage des transports en commun et la multiplication par 8 de l'usage du vélo entre 2016 et 2035 comme le montre ce graphique repris du Plan De Mobilité

Afin d'atteindre ces objectifs, il convient dès à présent de mettre en place des actions pour favoriser les modes de déplacements « actifs ».

Pour cela, un plan d'action de ce PDM est décliné en 3 axes dont 2 sont directement liés à la proposition de modernisation de l'avenue Jean Jaurès :

- Moderniser et optimiser l'existant, compléter le réseau de transports en matière d'infrastructures, et développer de nouvelles offres pour les modes « actifs » et collectifs
- Encourager et favoriser les changements de comportements de mobilité des usagers du territoire (pratique accrue de la marche à pied et du vélo, utilisation des transports en commun).

4 chapitres ressortent de ces axes et l'un d'eux est aussi directement lié au sujet de modernisation de l'avenue Jean Jaurès :

La rue pour tous, support de tous les usages de mobilités et de toutes les fonctions de déplacements.

Ce chapitre aborde les actions en matière de la sécurité du réseau routier, de la modération des vitesses, des aménagements d'espaces publics partagés pour tous, de schéma cyclable, d'actions de communication et sensibilisation, et enfin de politique de stationnement.

Dans ce chapitre, des pages 167 à 169 de ce PDM, une carte du schéma cyclable métropolitain indique le maillage des voies cyclables avec comme artère, 12 axes dits « vélo+ » dont l'avenue Jean Jaurès fait partie

Le but des voies « vélo+ » est décrit comme suit :

- Améliorer la sécurité réelle et ressentie, proposer un trajet facile.
- Proposer une vitesse moyenne compétitive et garantie
- Montrer que le vélo est un mode de déplacement sérieux et accessible

L'enjeu est de convaincre ceux qui hésitent encore à faire du vélo par peur de l'accident, en proposant des infrastructures sécurisées

Les principes d'aménagement retenus sont la piste cyclable séparée du trafic motorisé et la vélorue

quand le niveau de trafic et les vitesses pratiquées le permettent.

Aux carrefours, les aménagements Vélo+ seront toujours traités de manière prioritaires sur le trafic automobile sécant.

Enfin, les liaisons Vélo+ posséderont deux attributs complémentaires et non négociables :

- La continuité de la liaison et son identification par une identification visuelle propre (signalisation, mobilier...)
- Des services dédiés (aire de services vélo+, cartographie de réseau...).

Ainsi, au-delà de la qualité des infrastructures proposées, le concept Vélo+ s'appuiera fortement sur la mise en place d'une communication vers les habitants et les visiteurs de la Métropole Européenne de Lille pour faire valoir ce réseau amélioré comme un service de mobilité au même titre qu'un axe structurant de transport collectif.

Destiné à recruter de nouveaux cyclistes, l'aménagement de ce réseau magistral vélo+ devra focaliser les efforts opérationnels.

Concernant l'entretien, les communes organiseront le balayage et le salage du réseau Vélo+.

Le réseau vélo+ aura aussi une identification visuelle des liaisons Vélo+ (numéro, lettre, couleur...) et sa déclinaison sur plusieurs supports : jalonnement horizontal et vertical, gamme de mobilier d'agrément et d'aires de services « Stations Vélo+ » apportant un complément d'agrément aux cyclistes (totem d'orientation, espace de repos, station de gonflage...).

1.5 Au niveau communal

- La commune de Ronchin a déclaré, lors du conseil municipal du 13 octobre 2020, l'état d'urgence climatique et écologique en réponse à la menace qui pèse sur notre territoire, notre région, notre État, notre civilisation, l'humanité et le monde naturel.

Elle s'engage dans un effort de mobilisation d'urgence pour faire face à la crise climatique et à la perte de biodiversité, avec pour objectif, en association avec les efforts régionaux et nationaux, d'atteindre la neutralité carbone sur son territoire le plus rapidement possible.

Elle s'engage également dans l'accélération des stratégies d'adaptation et de résilience face aux intensifications des impacts climatiques.

- 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 écoles.

Cependant, les usagers de l'avenue de Jean Jaurès à Ronchin constate régulièrement des conflits d'usages entre automobilistes, bus, cyclistes et piétons. Le partage de la route doit être amélioré via la mise en oeuvre de solutions concrètes

2 Constat

2.1 L'avenue

L'usager de l'avenue Jean Jaurès à Ronchin constate régulièrement des conflits d'usages entre automobilistes, bus, cyclistes et piétons et l'insécurité routière qui en découle.

Un questionnaire sur l'avenue Jean Jaurès a été émis par le conseil citoyen d'urgence climatique puis validé et diffusé par la ville de Ronchin sur son site internet du 11 janvier au 06 mars 2023.

Pas moins de **504** usagers de l'avenue y ont répondu

Il confirme ces conflits d'usage et cette insécurité en circulant sur cette avenue où près de **89%** des usagers, quel que soit le mode de déplacement, considèrent l'avenue comme dangereuse.

Avis du CCUC de Ronchin sur l'avenue Jean Jaurès

Nous pouvons le constater sur des situations prises en photos ci-dessous :



Vélo et voiture s'entrecroisent à plusieurs endroits de l'avenue



Vélo devant céder la place au bus et se mettre sur la voie des voitures puisque la voie partagée bus/vélo n'est pas assez large à cet endroit



Bus frôlant un vélo dû à la voie partagée bus/vélo trop étroite

40% des personnes constatant l'avenue dangereuse dans le questionnaire l'expliquent en autre par cette problématique de **voies partagés entre les mobilités actives et les véhicules motorisés.**

Avis du CCUC de Ronchin sur l'avenue Jean Jaurès



Bus utilisant la voie de circulation voiture



Stationnement sur voie de circulation voiture et voie de circulation bus/vélo. La voiture blanche slalome d'une voie à l'autre pour circuler



Stationnement sur voie de circulation voiture. Les voitures circulent sur la voie bus/vélo

16% des personnes constatant l'avenue dangereuse dans le questionnaire l'expliquent en outre par **le stationnement en double file et stationnement sur voies de bus.**

D'autres problématiques non prises en photo ont été exprimées dans le questionnaire :

17% des personnes constatant l'avenue dangereuse dans le questionnaire l'expliquent en outre par **la vitesse excessive des voitures et bus**

14% des personnes constatant l'avenue dangereuse dans le questionnaire l'expliquent entre autres par **des passages piétons mal situés, mal signalés ou trop longs** (traversée de 4 voies de circulation)

12% des personnes constatant l'avenue dangereuse dans le questionnaire l'explique en outre par le

Avis du CCUC de Ronchin sur l'avenue Jean Jaurès

comportement des conducteurs de voitures (en excluant la vitesse). Ex (**demi-tours intempestifs, dépassements, non-respect de la priorité piéton...**)

L'avenue Jean Jaurès avec ses 4 voies de circulation (dont 2 voies pour les bus) permet à la voiture d'y être à l'aise et donc de s'adonner à des manœuvres dangereuses et à des infractions aux codes de la route décourageant les mobilités actives de l'emprunter.

Ceci est conforté par les chiffres des accidents de la route avec blessé à Ronchin (source Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière). En effet, sur les 89 accidents répertoriés dans notre agglomération entre 2011 et 2020 (incluant la portion d'autoroute A1 située dans la commune), 18 se sont déroulés sur l'avenue Jean Jaurès de Ronchin, soit 20% des accidents avec blessé dans l'agglomération.

Le partage de la route est donc à améliorer impérativement sur cette avenue.

2.2 Constat général

La pratique du vélo sur la métropole lilloise augmente de 10% de 2018 à 2021 et a doublé entre 2015 et 2021. Selon ce même comptage réalisé par l'ADAV et CEREMA (données accessibles sur le journal du dérailleur n°97 de novembre 2021 de l'ADAV), nous remarquons un engouement conséquent de + 40%/an en 2016 et en 2017 de la pratique du vélo à la suite de l'instauration du plan de déplacement au 2^e semestre 2015.

L'augmentation de la sécurité des cyclistes est donc l'un des leviers principaux viable et prouvé pour une augmentation de l'usage du vélo.

Autre constat, c'est lors des phases d'accélération que la voiture va émettre le plus de polluants. 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.

Par ailleurs, il ne s'agit pas ici d'empêcher la circulation des automobiles mais d'apaiser la route en permettant au maximum, une conduite plus souple et moins polluante en modérant les accélérations et les ralentissements.

Dernier point, les usagers ont aussi émis l'envie de **végétalisation** pour l'avenue : **7%**.

3 Solutions/Propositions

S'appuyant sur le constat des pratiques des usagers de l'avenue, de son insécurité et de l'accidentologie ;

S'appuyant sur le plan de mobilité de la MEL ayant pour ambition d'augmenter par 8 la pratique du vélo, et qui classe l'avenue Jean Jaurès comme artère principale pour les mobilités actives « vélos+ » ;

S'appuyant sur l'obligation d'agir de la mairie de Ronchin pour donner suite à la déclaration d'urgence climatique de la ville lors du conseil municipal du 13 octobre 2020 ;

S'appuyant sur les données collectées par l'ADAV et CEREMA sur la pratique du vélo dans la métropole lilloise ;

Le conseil citoyen d'urgence climatique de Ronchin émet les propositions d'évolutions suivantes de la rue du faubourg de Douai intersection avec l'avenue Gaston Berger (Lille) jusqu'à la résidence Lavoisier/supermarché Match incluant aussi la portion de l'avenue Jean Jaurès de la mairie jusqu'à l'intersection avec l'avenue Charles Saint Venant :

3.1 Piétons

Agrandissement des trottoirs pour les piétons : 2% des usagers répondant au questionnaire le souhaitent. **10%** des usagers souhaitent aussi une **signalisation accrue des passages piétons** de jour comme de nuit.

Réflexion sur le déplacement du passage piéton de l'école Notre Dame de lourdes/La Poste très accidentogène est aussi à prévoir.

3.2 Mobilités actives

Instauration d'**un aménagement cyclable sécurisé et séparé du trafic motorisé** sur le bord du trottoir (proposition la plus largement plébiscité lors du questionnaire avec **38%**)

Possibilité d'ajouter des espaces végétalisés entre stationnement des voitures. Voici un exemple de faisabilité :



L'aménagement cyclable devra être prioritaire sur les carrefours non signalisés par des feux tricolores. Des aménagements pour le parking des vélos seront à développer.

La liaison avec la piste cyclable/bus de la rue du faubourg de Douai de Lille à l'intersection avec l'avenue Gaston Berger devra être pratique pour les vélos et sans conflit avec les voies motorisées. La liaison avec la passerelle de la gare de Ronchin devra aussi être facilitée et sans conflit avec les voies motorisées.

Cela permettrait de répondre efficacement à l'inquiétude du conflit avec les automobilistes, un des principaux obstacles à l'utilisation du vélo par les habitants de la métropole.

3.3 Bus et voitures

Pour pouvoir agrandir la place des piétons et vélos, il sera impératif de la réduire pour les autres moyens de déplacement.

On peut remarquer que l'avenue Jean Jaurès est globalement fluide. C'est lors des croisements de rue avec feux tricolores mais aussi lors des arrêts des bus que des congestions de trafic apparaissent. En effet, les voies de bus disparaissent lors des arrêts des bus mais aussi lors des intersections avec feux tricolores, les bus ne profitent donc pas de leurs voies pour passer rapidement les intersections. La proposition serait de supprimer les voies de bus existantes et de créer de nouvelles voies uniquement à partir de 50 m d'une intersection avec feux tricolores dans le sens circulant. Les arrêts de bus seront à déplacer le plus possible dans ces zones afin de ne pas ralentir les voitures.

Cette proposition permet à la fois d'augmenter la vitesse commerciale des bus (pouvant passer au feu avant les voitures) et réduire les arrêts des voitures (qui ne seront plus derrière les bus aux arrêts) ayant pour effet de limiter les accélérations et freinage.

Cela permet aussi aux passages piétons d'être plus court (traversée de 2 voies au lieu de 4) et donc d'être moins dangereux.

Cela apporte un gain conséquent de place : à minima 1 voie de circulation proche d'une intersection avec 1 voie de bus et de 2 voies de circulation dans les autres cas.

De plus il est envisageable d'enlever le stationnement sur le côté lorsqu'il y a une voie de bus afin de garder ce gain de 2 voies sur toute l'avenue et de ne pas polluer cette voie de bus par des entrées et sorties de stationnement voiture.

Tout cela aura pour conséquence de diminuer la vitesse des voitures avec une chaussée pour les véhicules motorisés moins large (2 voies au lieu de 4).

Afin de continuer dans ce sens, la diminution de la largeur des 2 voies restantes est une solution pour donner une sensation de vitesse plus importante avec pour effet de faire ralentir.

De plus, il est important d'envisager l'installation de feux tricolores dits récompenses pour respecter la vitesse de 30km/h qui a été adopté au conseil municipal du 18 octobre 2022. C'est-à-dire que le feu est de base au rouge. Le feu passe au vert si la limitation de vitesse est respectée. Si ce n'est pas le cas, le feu passera au vert lorsque la voiture aura baissé sa vitesse.

4 Synthèse

Les conflits des différents modes de déplacements ajoutés à l'incitation à prendre des modes de déplacements actifs montre que l'avenue Jean Jaurès a besoin d'une profonde mutation. Cette avenue gagnera aussi en apaisement et en quiétude.

Pour ce faire, voici le résumé de nos propositions :

- **Agrandissement des espaces piétons sur les trottoirs**
- **Sécurisation des passages piétons (signalisation, éclairage, déplacement)**
- **Aménagement cyclable sécurisé et séparé du trafic motorisé**
- **Voie de bus uniquement à partir de 50m d'une intersection avec feux tricolores dans le sens de circulation**
- **Déplacement au maximum des arrêts de bus sur ces nouvelles voies de bus**
- **Suppression du stationnement voiture le long de ces nouvelles voies de bus**
- **Rétrécissement de la largeur des voies de circulation motorisés**
- **Installation de feux dit « récompenses »**

Dans cet avis, la partie de l'avenue Jean Jaurès de l'intersection de l'avenue Charles Saint Venant jusqu'à Lesquin n'a pas été étudiée.

Néanmoins, le conseil citoyen d'urgence climatique propose aussi sur cette portion, un aménagement cyclable sécurisé et séparé du trafic motorisé.