



## Consultation des stakeholders dans le cadre de l'élaboration du Plan Air Climat Energie 2030 pour la Wallonie

Proposition de mesures : « réduction de la vitesse sur autoroute »

Date de la consultation : du 19/02/2018 au 19/03/2018





## Note de synthèse de la mesure : « réduction de la vitesse sur autoroute »

### 1. Description de la mesure

Cette mesure vise à réduire les émissions des polluants atmosphériques en imposant une réduction de la vitesse maximale sur les autoroutes. Il est proposé que la vitesse maximale sur autoroute soit limitée à 90 km/h pour les voitures et camionnettes au lieu de 120 km/h actuellement, c.à.d. une réduction de 25% de la vitesse maximale. Pour les camions, la vitesse serait réduite à 77 km/h c.à.d. une réduction de 15%.

### 2. Impacts

Afin d'évaluer ce scénario, nous le comparons aux émissions 2016 et aux projections des émissions en 2030 selon le scénario de référence (scénario tendanciel 2030 du Bureau fédéral du Plan). Il est à noter que le scénario intégrant la réduction de la vitesse ne prend pas en compte un autre scénario de mobilité, c.à.d. une réduction du nombre de vkm en voiture (comme pour les scénarios LEZ et « Dieselban »).

	2030 Ref + limitation de vitesse	
	diff rel base 2017	diff rel ref 2030
<b>CO2 (tonnes)</b>		
voitures	3%	-5%
camionnettes	15%	-6%
camions	34%	3%
<b>TOTAL</b>	12%	-3%
<b>FC (TJ)</b>		
voitures	5%	-5%
camionnettes	17%	-6%
camions	34%	3%
<b>TOTAL</b>	13%	-3%
<b>NOx (tonnes)</b>		
voitures	-61%	-10%
camionnettes	-57%	-22%
camions	-85%	7%
<b>TOTAL</b>	-66%	-12%
<b>PM2.5 total (tonnes)</b>		
voitures	-44%	2%
camionnettes	-53%	-1%
camions	-27%	13%
<b>TOTAL</b>	-42%	4%

Tableau 1 : impacts sur les émissions d'une réduction de la vitesse pour voiture camionnettes (-25% à 90km/h) et camions (-15% à 78 km/h) sur autoroute

Les impacts sont limités à l'horizon 2030 puisque seulement une partie des vkm parcourus sont concernés, c'est-à-dire uniquement les km sur autoroutes.

## **CO2 et FC**

Il ressort pour 2030 une réduction globale des émissions de CO2 et de la FC de 3% par rapport à une situation sans cette mesure. Cette réduction cache néanmoins une augmentation de la consommation des camions. Comme les moteurs des camions sont ajustés pour avoir une consommation minimale à 90 km/h, leur consommation augmente à d'autres vitesses. Sur l'ensemble du réseau routier, tout type de route confondu, cette mesure augmente la consommation des camions de 3%. Il est probable qu'avec des moteurs autrement ajustés, cette surconsommation serait moindre, voir inexistante.<sup>1</sup>

Pour les voitures, on observe une réduction de la FC et des émissions de CO2 de 5%, et de 6% pour les camionnettes.

Par rapport à 2016 cette limitation de vitesses n'arrive pas à compenser l'augmentation du trafic du scénario de référence. Les émissions augmentent de 12%. Les émissions des camions augmentent beaucoup plus vu que la croissance de leur vkm est plus grande et que leur consommation au km sur autoroute augmente.

## **NOx**

Le même type d'observation que pour les émissions de CO2 et FC peut être fait à l'égard du scénario de référence 2030. On observe néanmoins une réduction générale plus importante, de 12%. Les camionnettes et voitures réduisent leurs émissions, les camions augmentent leurs émissions. La remarque sur le réglage des moteurs des camions s'applique ici également.

Par rapport à 2016, les réductions de NOx sont importantes, 66%. Cette réduction est due en premier lieu à l'évolution technologique des moteurs qui entraîne des réductions sensibles d'émissions de NOx indépendamment de la vitesse.

## **PM2.5**

Dans la situation de référence 2030, on constate une légère augmentation des émissions. Cette augmentation est en bonne partie due à l'augmentation des émissions non-exhaust qui évoluent de manière linéaire avec le nombre de km parcourus. De plus, selon le modèle Copert, ces émissions augmentent de 13% pour les voitures lorsque la vitesse diminue de 120 à 90 km/h.

Il faudra clarifier si cette augmentation se vérifie en réalité sur autoroute ou si le modèle Copert considère une augmentation des émissions non exhaust lorsque la vitesse est limitée à 90 km/h parce qu'en moyenne, à ces vitesses les accélérations et freinages sont plus fréquents qu'à une moyenne de 120km/h. Ce sont, en premier lieu, les freinages et accélérations qui causent les émissions de PM2.5 non exhaust<sup>2</sup>.

## **Autres impacts**

Outre ces impacts au niveau des émissions, il faut considérer les autres impacts positifs en termes de nombre des victimes de la route et de la fluidité du trafic.

---

<sup>1</sup> Cet aspect est à creuser. En effet, les constructeurs de camions ne produiront pas des moteurs spécifiques pour la Wallonie. Une adaptation des moteurs ne sera envisageable que si la vitesse maximale des camions est réduite dans un grand nombre de pays européens.

<sup>2</sup> Le modèle COPERT double par exemple les émissions de PM2.5 non exhaust à une vitesse de 40km/h, probablement parce que cette vitesse est assimilée à un trafic en ville avec beaucoup d'accélérations et de freinages. (clarification a été demandée auprès de EMSIA)

### 3. Opérationnalisation

La mise en œuvre d'une limitation de vitesse nécessiterait :

- Au minimum une adaptation de la signalisation autoroutière ;
- Si une telle mesure devait être décidée dans le cadre de la mise en place de dispositifs « intelligents » permettant une limitation automatique de la vitesse sur les autoroutes (systèmes avancés d'aide à la conduite visant à promouvoir l'adaptation de la vitesse intelligente (ISA)), les coûts de mise en œuvre seraient évidemment bien plus élevés. Néanmoins, si la mise en place d'un tel dispositif devait se mettre en place en Belgique, ce serait avant tout pour des raisons d'augmentation de la sécurité routière.

A moins qu'un « dispositif intelligent » soit mis en place, le respect de la mesure imposera des contrôles supplémentaires et nécessitera par conséquent des ressources humaines.

Ce qui pourrait rendre l'opérationnalisation éventuellement difficile est une opposition d'une partie de l'opinion publique