



FP 28 – 2016 09 26

Limitation de vitesse : des effets plus que mitigés...

Extraction : BDO

Bilan des résultats de l'expérimentation de la réduction des vitesses maximales autorisées sur la rocade de Rennes et ses principaux accès.

http://www.dir.ouest.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/le_dossier_de_presse.pdf

26 septembre 2016

LE CONTENU DE L'EXPERIMENTATION

Afin de contribuer à la lutte contre la pollution de l'air, mais également, contre le bruit, de renforcer la sécurité routière et d'améliorer la fluidité du trafic, les services de l'État, en plein accord avec la Ville de Rennes, Rennes Métropole et le Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine, ont décidé, à titre expérimental, de réduire de 20 km/h les vitesses maximales autorisées sur la rocade de Rennes et ses principaux accès. L'expérimentation, d'une durée d'un an, a débuté le 1er octobre 2015.

Sur la rocade de Rennes, la vitesse maximale autorisée est passée de 110 km/h à 90 km/h entre les portes de Beaulieu et de Saint-Malo (rocades Est et Nord), et de 90 km/h à 70 km/h sur les secteurs Sud et Ouest.

Sur les principales routes nationales et départementales menant à la rocade de Rennes, des réductions de vitesse ont également été mises en place (en particulier l'allongement des tronçons limités à 90 km/h et introduction de sections limitées à 70 km/h).

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE L'EXPERIMENTATION

LE TRAFIC

- Baisse du trafic sur la rocade Ouest et faible évolution ailleurs. Pas de reports de trafic détectables sur les autres axes.

LES CONDITIONS D'ECOLEMENT DU TRAFIC

- Pas d'amélioration des temps de parcours en heure de pointe. Sur certains secteurs des dégradations ont été constatées, notamment sur la partie Ouest le matin en intérieur et le soir en extérieur et ce malgré une diminution du trafic.

LA QUALITE DE L'AIR

- Amélioration de la qualité de l'air au niveau de la zone passée de 110 à 90 km/h et pas d'évolution significative, voire une légère dégradation, sur celle passée de 90 à 70 km/h.

LE BRUIT

- Pas d'impact notable que ce soit dans la zone à 70 km/h ou dans celle à 90 km/h.

LA SECURITE ROUTIERE

- Peu d'incidence ; légère dégradation de l'accidentalité corporelle et légère amélioration de l'accidentalité globale (matérielle et corporelle). La rocade de Rennes demeure un axe peu accidentogène au regard du trafic.

LES SUITES DONNEES A L'EXPERIMENTATION

C'est sur la base de cette démarche scientifique et des résultats produits, que Christophe Mirmand, Préfet de la région Bretagne, Préfet d'Ille-et-Vilaine, en accord avec Nathalie Appere, Maire de Rennes, Emmanuel Couet, Président de Rennes Métropole et Jean-Luc Chenut, Président du Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine, a décidé de passer la vitesse maximale autorisée à 90 km/h sur l'intégralité de la rocade de Rennes et de conserver les limitations de vitesse mises en place sur les principaux accès. Cette décision sera effective le 1er octobre 2016.

90km/h apparaît être la vitesse la mieux adaptée sur la rocade, compte tenu des résultats de l'expérimentation. Cette vitesse prend en compte les gains avérés en qualité de l'air sur l'abaissement de 110 à 90 km/h et permet un écoulement du trafic mieux optimisé.

HYPOTHESES POUR EXPLIQUER LA DEGRADATION A L'OUEST [passage de 90 à 70 km]

Dans la section à 2x3 voies, il a été constaté une moindre utilisation de la voie la plus à gauche. Les hypothèses pour expliquer ce phénomène sont :

- les vitesses pratiquées sont moins dispersées, en conséquence pour utiliser la voie la plus à gauche il faut se mettre en dépassement très significatif de la vitesse autorisée, ce que nombre de conducteurs ne s'autorisent pas ;
- il n'y a plus de différentiel de vitesse autorisée entre les poids lourds et les véhicules légers, ce qui rend le dépassement par ces derniers quasiment impossible en respectant la limitation ;
- du fait de la réduction à 70 km/h, les inter-distances se sont réduites et il devient plus difficile pour un usager de retraverser tout le flux pour sortir de la rocade et ce d'autant plus qu'une majorité d'usagers n'utilisent la rocade que sur une distance réduite. Il a donc tendance à rester le plus à droite possible.

1) AIR PARIF – Titre : Quelques éléments de compréhension relatifs aux impacts sur les émissions et la qualité de l'air des mesures de limitation de vitesse

<http://www.airparif.asso.fr/pdf/publications/fanny.pdf>

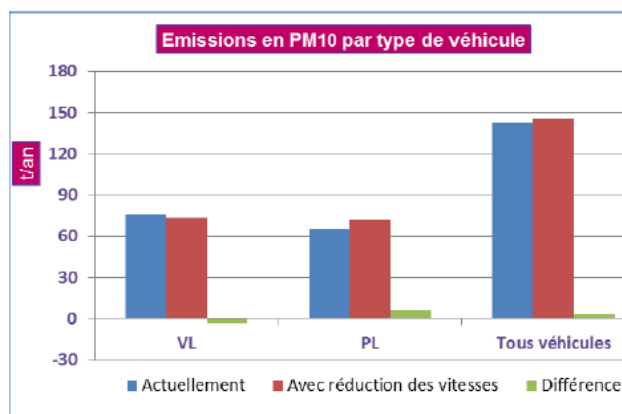
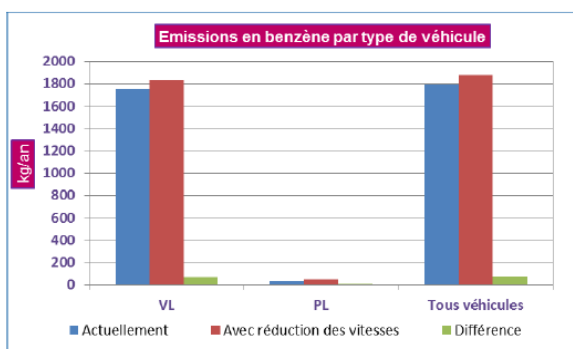
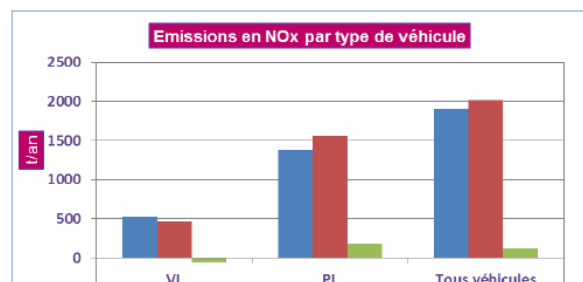
Page 3 :

« On constate que l'impact estimé de la mesure sur les émissions est fort limité dans son ensemble puisqu'il ne dépasse pas les 3% de réduction en terme d'émissions pour la globalité de l'Île de France. Compte tenu de ces faibles variations d'émissions, l'impact sur la qualité d'une telle mesure, même si elle était respectée, serait donc faible au niveau régional. »

« Sur la base de ces différents éléments, il apparaît donc vraisemblable que l'impact local d'une baisse des vitesses au niveau des émissions de NOx et de particules fines soit positif sur les voies rapides (où les vitesses moyennes de circulation dépassent typiquement les 70-80 km/h) et que le gain sur les concentrations en NO2 et PM10 à proximité de ces voiries soit donc positif dans ce type de situation. »

2) AIR LANGUEDOC ROUSSILLON – Titre : Réduction de vitesse et qualité de l'air / Etude relative à l'autoroute A9 au droit de Montpellier

<http://www.air-lr.org/wp-content/uploads/Reduction-de-vitesse-et-qualite-de-lair-Etude-relative-a-lautoroute-A9-au-droit-de-Montpellier-2011.pdf>



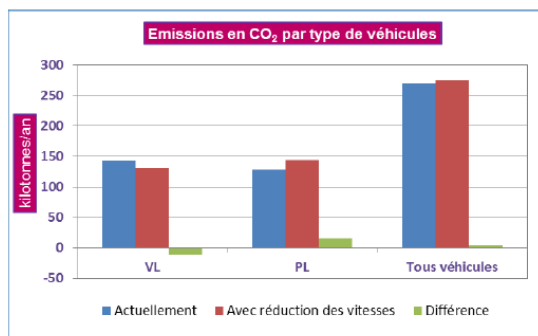
« La réduction de la vitesse a pour effet une augmentation de 2% des émissions de PM10. »

« Les émissions de benzène augmentent légèrement (+4%) avec la réduction de la vitesse. »

« 4.1.4 - Synthèse

Impact en %, des réductions de vitesse sur les émissions par classe de véhicules

	VL	PL	Ensemble des véhicules
NOx	-11	+13	+6
PM10	-4	+10	+2
Benzène	+4	+23	+4
CO2	-8	+12	+2



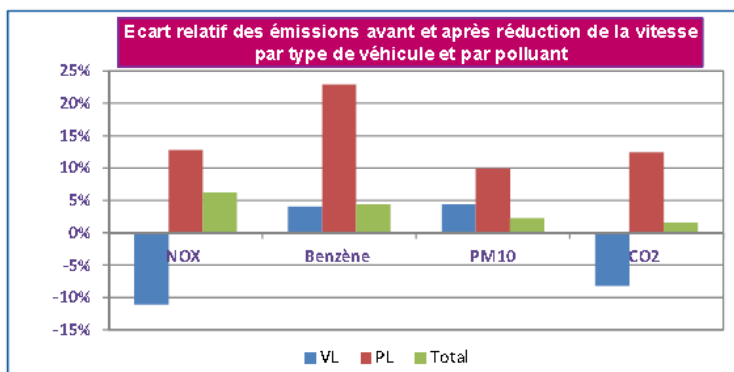
Page 7 :

« L'impact sur les émissions est plutôt négatif, puisque les réductions de vitesse entraînent une augmentation globale de 2% d'émissions pour les particules et le CO₂, de 4% pour le benzène et de 6% pour les NOx.

« Compte tenu des réductions de vitesse appliquées dans cette simulation, la contribution des poids lourds augmenterait (+12%) tandis que celle des véhicules légers diminuerait (-8%) soit au total une augmentation de 4200 tonnes/an des émissions de CO₂ (équivalent à +2% d'émissions de CO₂ pour le tronçon d'autoroute considéré). »

Les émissions des poids lourds devraient significativement augmenter de 10 à 23%, tandis que les émissions des véhicules légers diminueraient de 4 à 11%, hormis pour le benzène (+4%).

Le nombre important de véhicules légers sur cette portion d'autoroute permet d'atténuer la hausse des émissions des poids lourds. »



3) LES IMPACTS DE LA REDUCTION DE LA VITESSE MAXIMALE DU PERIPHERIQUE PARISIEN

Rémy Prud'homme (7 Janvier 2014)

<http://www.40millionsdautomobilistes.com/sites/default/files/2013%20Co%20BBt%20p%20A9riph%20C3%A9rique%20R%20C3%A9my%20Prud'Homme.pdf>

« Cette note évalue les impacts d'une mesure de réduction (de 80 à 70 km/h) de la vitesse maximale autorisée sur le périphérique parisien. »

« Conclusion

Tableau 5 – Evaluation des impacts de la diminution de la vitesse maximale autorisée sur le boulevard périphérique

Source : Voir texte. Dans la colonne valeur, le signe moins (-) signifie coût

Impact sur :	En volume	En valeur (G€)
La vitesse moyenne	-6,4%	
Le temps passé	+6,8%	-93,5
La consommation de carburants	+3,0%	-7,0
Les rejets de CO ₂	+3,0%	-0,5
Les rejets de particules	+6,0%	
Les rejets de NOx	+4,0%	
Les accidents	(inconnu)	
Total		-101,0

« Deux points majeurs ressortent des chiffres évalués. Le premier, qui est un peu une surprise, est **tous les impacts sont négatifs**. On aurait pu penser que les diminutions de vitesse engendrées par la réduction de la vitesse maximale auraient un effet positif sur certains rejets polluants, c'est-à-dire une réduction de ces rejets. Ce n'est pas ce qui se produit. La raison en est que ces réductions de vitesse se produisent à des niveaux de vitesse relativement bas, correspondant à la partie descendante des courbes de polluant-vitesse. Le cas des accidents appelle un bémol : nous ne disposons pas d'études permettant de dire si une diminution des vitesses en zone urbaine partiellement congestionnée se traduit par une augmentation ou une diminution du nombre des accidents.

Le second point important est que le tableau est dominé par les pertes de temps causées par la mesure étudiée. Rien là de bien surprenant. Une diminution des vitesses allonge évidemment les temps de parcours. Et la valeur du temps perdu (ou gagné) est généralement le principal composant des analyses coûts-bénéfices des projets de transport.

Au total, la mesure analysée apparaît déplorable. Elle est perdant-perdant. Il est notable, et surprenant, qu'une telle mesure puisse être prise sans concertations et études préalables. La municipalité, la région (les usagers du périphérique sont davantage des banlieusards que des Parisiens), et l'Etat, avec leurs nombreux satellites, disposent pourtant de dizaines et sans doute même de centaines de spécialistes qui ont les moyens et les compétences nécessaires pour conduire en profondeur les analyses esquissées ci-dessus. Celles-ci sont certainement discutables et améliorables - et l'auteur espère qu'elles le seront - mais il est douteux que leurs conclusions puissent véritablement être remises en cause. »

4) LE MONDE – Titre : Le « bilan très positif » du passage à 70 km/h sur le périphérique parisien

http://www.lemonde.fr/paris/article/2015/01/19/le-bilan-tres-positif-de-la-reduction-de-la-vitesse-sur-le-peripherique-parisien_4559095_1779311.html

« L'essentiel

- Depuis la baisse de la vitesse maximale autorisée de 80 à 70 km/h sur le périphérique, les accidents ont baissé de 15,5 %.
- Cette baisse a également provoqué une hausse de la vitesse moyenne de circulation, de 32,6 km/h en 2013 à 38,4 km/h en 2014, soit une progression de 18 %.
- La mesure s'est accompagnée d'une explosion du nombre d'infractions (461 596 infractions en 2014 contre 138 138 en 2013)
- Les nuisances sonores ont diminué, avec une réduction des bruits de freinage et d'accélération le jour, et des bruits de roulement la nuit. (– 1,2 dB(A) la nuit, et – 0,5 dB(A) le jour)
- La Mairie de Paris et la préfecture de police ne disposent en revanche pas encore de statistiques sur la baisse des émissions de polluants. »