



FI 33 – 2016 11 11

70 km/h maxi sur la L2 ! Voire 50 km/h ! Or, au bout d'un an, Rennes est revenu à 90 km/h Alors une fausse bonne idée ?

Extraction BDO / RH

Le 08 novembre 2016, le quotidien La Provence rapporte ainsi la décision (provisoire ?) du Préfet :
« **La vitesse sera finalement limitée à 70 km/h, au lieu des 90 km/h initialement envisagés. Elle sera contrôlée par 5 radars.** ».

A rapprocher de la réponse le 31 janvier 2014, à la question du CAN L2 : *Le contrat impose de mettre en place des solutions innovantes sur la Rocade L2 afin de diminuer la pollution [de l'air].*

« **La SRL2 indique que des réductions de vitesse de 90 km/h à 50 km/h par palier de 20 constituent des mesures innovantes en terme d'innovation.** »

90 km/h à 70 km/h et hop, une mesure innovante ! 70 km/h à 50 km/h et hop, une autre mesure !

D'aucuns diront que pour oser déclarer innovant de simples réductions de vitesse, il ne faut pas manquer d'air !

Autre seule « innovation » pour l'air : la mise en service des ventilateurs dans les tunnels en cas de pollution, et donc « innovation » qui se limitera à expulser l'air vicié...

Pas d'innovation pour le traitement de l'air des tunnels dans le projet de la SRL2 et pourtant imposée par l'action réglementaire 10 du Plan de Protection de l'Atmosphère des BdR : Traiter l'air des tunnels. Le CAN L2 demande donc d'initier des expérimentations en poursuivant, par exemple, comme le préconise le CNRS, celle de la biofiltration.

Mais au moins, la limitation de la vitesse de 90 km/h à 70 km/h serait-elle LA solution ?

Pour limiter la pollution atmosphérique ? Pour limiter le bruit ? Pour diminuer le nombre d'accident ?

Le 26 septembre 2016, le dossier de presse de l'expérimentation pendant un an pour la rocade de Rennes et pilotée par l'Etat, a sa réponse :

Après un an d'expérimentation de la vitesse maxi à 70 km/h sur certains tronçons, les acteurs institutionnels impliqués, décident de revenir à 90 km/h maxi !

Autant la réduction de la vitesse maxi de 110 à 90 est efficace, autant celle de 90 à 70 ne l'est pas !

Christophe Mirmand

Préfet de la région Bretagne, préfet d'Ille-et-Vilaine,

Nathalie Appéré

Député maire de Rennes,

Emmanuel Couet,

Président de Rennes Métropole

Jean-Luc Chenut,

Président du conseil départemental d'Ille-et-Vilaine

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

En résumé, l'expérimentation montre pour les tronçons limités à 70 km/h :

- **l'absence de gain, voire une légère dégradation pour la qualité de l'air**
- **Pas d'impact notable pour le bruit** (pas d'amélioration du niveau sonore)
- **Pas d'amélioration de l'écoulement du trafic, voire des dégradations** (embouteillages)
- **Peu d'incidence en matière de sécurité** (plus d'accidentologies corporelles et moins de globales)

En conséquence, le CAN L2 est fondé à penser :

- **Qu'une réduction de la vitesse maximale de 70 km/h sur l'autoroute A507 afin de préserver la qualité de l'air, n'est pas la solution.**
- Que les flux des véhicules sortants aux nombreuses bretelles, stoppés dès la première intersection par des feux tricolores auront vraisemblablement des effets aggravants sur l'écoulement du trafic sur la L2.

Extraits du Communiqué de Presse du 26 septembre 2016

LE CONTENU DE L'EXPERIMENTATION

« 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'ECOULEMENT 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. »

En conclusion, le CAN L2 demande la mise en œuvre de véritables innovations.