

Le 18 mai 2017

Vers une adaptation de la limitation de vitesse sur autoroute en fonction de la densité du trafic ?

L'impact sur la mobilité, la sécurité routière et l'environnement serait bénéfique

Il y a un peu plus d'un an, l'IBSR a été chargé d'étudier l'opportunité de modifier la limitation de vitesse sur autoroute. Outre une vaste étude de littérature, une simulation a permis de tester plusieurs hypothèses de travail. Les résultats de cette étude unique sont à présent connus. De tous les scénarios envisagés, c'est la baisse progressive de la limitation, essentiellement aux heures de pointe, qui produit le plus d'effets positifs : diminution des temps de parcours jusqu'à 25%, baisse du nombre de tués de 6%, réduction des émissions de particules fines de 7% et hausse de la vitesse moyenne des véhicules de 44 à 57 km/h. Bref, l'impact est bénéfique à tous les niveaux.

L'objectif de l'étude de l'IBSR est d'étudier la possibilité de modifier la limitation de vitesse sur autoroute et de déterminer dans quelles circonstances une telle modification se justifierait le plus. Pour ce faire, l'étude simule plusieurs hypothèses de changement afin d'analyser leurs effets sur la sécurité routière, la mobilité et l'environnement. C'est la première fois qu'une étude de ce type et d'une telle envergure est menée en Belgique.

Une gestion dynamique bénéfique à tous les niveaux

La baisse progressive de la limitation de vitesse à certaines périodes de la journée dans les zones congestionnées et/ou accidentogènes est le scénario le plus efficace à tous les niveaux. Ce dernier consiste à gérer le trafic de manière dynamique en temps réel. Des signaux lumineux invitent les usagers à passer à 90 km/h, puis 70 km/h voire 30 km/h en cas de réseau saturé. Cette vitesse atteint actuellement 20 km/h en raison des changements de bande, des différentiels de vitesse et des insertions. Afin d'optimiser la portée d'une telle mesure, celle-ci devrait s'accompagner de mesures complémentaires tels l'interdiction de changer de bande (sauf aux entrées et aux sorties) et un guidage des usagers plus en amont des échangeurs.

Ce scénario a surtout des effets positifs aux heures de pointe, mais également aux heures creuses. Il est sans effet la nuit.

Sécurité routière : 6% de tués en moins

La simulation effectuée prévoit une baisse de 3% du nombre d'accidents et de 6% des tués aux heures de pointe. Comme l'autoroute devient plus attrayante en termes de mobilité, une partie du trafic des nationales y glisserait, ce qui entraînerait une amélioration globale de la sécurité routière car le réseau secondaire est plus accidentogène. Même aux heures creuses, ce scénario engendrerait une diminution de 5% du nombre d'accidents et de 2% des tués.

Mobilité : réduction de 30% des embouteillages

Selon la simulation, la longueur des tronçons sur lesquels les conducteurs roulent à moins de 35 km/h passerait de 610 km actuellement à 420 km aux heures de pointe, ce qui représente une baisse de 30%. La vitesse moyenne de l'ensemble des véhicules augmenterait de 44 à 57 km/h. Comme les panneaux de limitation dynamiques ne sont utilisés qu'aux heures de congestion du trafic, la mobilité aux heures creuses ne serait pas affectée.

Environnement : baisse de 7% des particules fines

Aux heures de pointe, les gains en termes d'émissions seraient relativement importants. Ainsi, les émissions d'oxyde d'azote et de particules fines diminueraient de 7%. Les composés organiques baisseraient également de 19%. Aux heures creuses, il y aurait par ailleurs une diminution des agents polluants, mais dans une moindre mesure.

130 km/h ? Trop de désavantages

L'étude de l'IBSR montre qu'une augmentation de la vitesse maximale autorisée n'aurait que très peu d'impacts positifs. En heure de pointe, le réseau belge étant totalement saturé, il n'existe virtuellement aucun avantage à modifier la limitation de vitesse. En heure creuse, le constat est presque le même. On noterait quand même une amélioration du temps de parcours durant la nuit, mais au détriment de l'environnement (augmentation de 6% du CO et de 3% des particules fines). De plus, le trafic étant très faible la nuit, les gains observés seraient en réalité minimes par rapport au temps total passé dans le trafic chaque jour.

En termes de sécurité routière, le passage à 130 km/h entraînerait une hausse du nombre d'accidents ($\pm 5\%$) et de leur gravité. Mais cette augmentation pourrait être compensée par un transfert du trafic des nationales vers les autoroutes ($\pm 1\%$). Il n'est toutefois pas certain que ce report des nationales vers les autoroutes ait réellement lieu.

Conclusions

Les résultats de l'étude de l'IBSR montrent que des modifications de limitations de vitesse sur les autoroutes belges pourraient avoir un effet positif notable sur la mobilité, la sécurité routière et l'environnement.

Selon Karin Genoe, Administrateur Délégué de l'IBSR, « *une diminution progressive de la vitesse maximale autorisée dans les zones congestionnées constitue une excellente solution pour améliorer la mobilité, la sécurité routière et l'environnement. Cette solution offre un flux de trafic plus régulier, ce qui a pour conséquence une augmentation de la vitesse moyenne, une diminution du risque d'accident et une réduction des émissions de gaz et particules polluantes* ». Couplée à une interdiction de changer de bande dans les ralentissements, cette mesure s'est révélée être la plus efficace lors des simulations. Un contrôle accru ainsi qu'une sensibilisation des conducteurs belges aux gains collectifs d'une telle mesure semblent essentiels. En effet, son succès dépend de la sa compréhension et de son acceptabilité de la part des usagers.

L'étude est disponible sur <http://www.ibsr.be/fr/securete-routiere/publications/>

Personne de contact:

Benoit Godart, porte-parole IBSR: 02/244.15.34 ou 0476/24.67.20



