

PREFECTURE DE LA REGION MIDI-PYRENEES  
PREFECTURE DE LA HAUTE-GARONNE

## Conclusion de l'expérimentation Limitation de vitesse sur la rocade (2007)

Les plans de protection de l'atmosphère (PPA) constituent l'une des mesures du dispositif prévu par la loi sur l'air et la rationalisation de l'énergie du 30 décembre 1996. Ils sont obligatoires pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération toulousaine a fait l'objet d'un arrêté préfectoral le 24 avril 2006 après une large concertation auprès des élus (109 communes, communautés d'agglomération, conseil général, conseil régional, etc.) et du public (enquête publique du 21 novembre au 21 décembre 2005). Il a reçu un avis favorable de la commission d'enquête en début d'année 2006 et du conseil département d'hygiène (CDH) de la Haute Garonne le 30 mars 2006.

Le PPA comprend une série de 25 mesures concernant les sources de pollutions fixes, les sources mobiles, des recommandations relatives à l'urbanisme et des mesures relatives à l'information du public.

La mesure B1 du PPA de l'agglomération toulousaine, qui fait partie des 25 mesures du PPA, a consisté à réduire la vitesse de 110 à 90 km/h sur l'ensemble du périphérique toulousain, ainsi qu'un renforcement des contrôles, du 1<sup>er</sup> juin au 4 septembre 2006.

La mesure a été reconduite en 2007, avec une limitation à 90 km/h du 2 juillet au 4 octobre 2007.

### SYNTHESE QUALITE DE L'AIR

Le présent rapport a dressé un **bilan** de l'action B1 du PPA pour la partie de la **qualité de l'air**, articulé autour de deux axes principaux :

- les **mesures en continu** de qualité de l'air en bordure de périphérique, près du Rangueil
- les **estimations des émissions** issues du trafic, à partir des comptages des véhicules.

L'étude de **modélisation** de 2003 avait montré que la **diminution seule de la vitesse à 90 km/h sur les voies rapides toulousaines** permettrait de **diminuer de quelques %** les émissions d'**oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>)** et de **composés organiques volatils (COV)**.

## Les effets positifs de la mesure

A partir des **comptages trafic DDE** de **juin à août 2005, 2006 et 2007**, pour **4 points de mesures** du périphérique, les **calculs d'émissions** ont montré que le passage de la vitesse limite du périphérique toulousain de 110 km/h à 90 km/h a induit en **été 2007** une **diminution des émissions de polluant de 0 à 38% sur le périphérique** (suivant le polluant considéré) :

- pour la **consommation de carburant**, la diminution est de **10,1 %**, ce qui représente **1500 tonnes de carburant non rejeté** sur tout l'été 2007 (juillet-août 2007),
- Pour les **gaz à effet de serre** (le dioxyde de carbone en particulier), la diminution est de **10,1%**, ce qui représente **4500 tonnes de CO<sub>2</sub>** non rejeté sur juillet/août 2007
- Pour les **gaz précurseurs de l'ozone** en été :
  - o La diminution est de **10,9 %** pour les **oxydes d'azote** (soit **18 tonnes** non rejetées)
  - o La diminution est de **9,0%** pour les composés organiques volatils (**COV**) (soit **1,3 tonnes** non rejetées en juillet /août 2007).
- Pour les **particules en suspension**, la diminution est de **18,4%**, ce qui représente **2,4 tonnes de particules** (juillet/août)..

D'après les critères de l'« **Enquête** sur les déplacements des **ménages** de l'aire urbaine toulousaine en **2004** » (AUAT-Tisséo SMTC, avril 2006), le passage de 110 à 90 km/h sur le périphérique toulousain a permis le « **non rejet** » des **émissions de polluants qui auraient été émis par les déplacements automobiles de 38 000 personnes, chaque jour pendant les 2 mois de l'été.**

**Cette économie de carburant (près de 30 000 litres par jour) et de pollution rejetée (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM10...), représente également l'équivalent de 330 000 km non effectués.**

Une **approche simplifiée de comparaison entre les émissions calculées et les mesures de la cabine ORAMIP** a permis de montrer que :

- les mesures moyennes mensuelles et les émissions moyennes mensuelles d'oxydes d'azote (**NO<sub>x</sub>**) au droit de la cabine ORAMIP sur la rocade montre une **très bonne corrélation** qui a permis d'estimer le gain du passage de la rocade à 90km/h à :
- 
- **une diminution de 5 µg/m<sup>3</sup> en moyenne mensuelle de NO<sub>x</sub> pour le mois de juillet 2007 (-3,5%)**
- 
- **une diminution de 7 µg/m<sup>3</sup> en moyenne mensuelle de NO<sub>x</sub> pour le mois d'août 2007 (-5%)**
- 

Remarque : ces résultats sont bien entendu des estimations préliminaires très simplifiées du gain attendu pour les oxydes d'azote. Ces résultats devront être consolidés par une étude de modélisation qui sera fournie avec le rapport final.

## **Expérimentation dans d'autres villes :**

A **Nantes**, le périphérique est à 90 km/h de façon pérenne depuis **1998**,

à **La Rochelle**, le périphérique est à 90 km/h de façon permanente.

A **Strasbourg**, un axe autoroutier urbain de **3-4 kms** est passé de 110 à **90 km/h** de façon pérenne depuis **fin 2005**, par la volonté de la communauté urbaine, dans le cadre du PPA

A **Grenoble, Paris, Lyon, Marseille**, le passage des axes rapides à **70 km/h** est activé ponctuellement.

A Grenoble, la discussion porte sur une **vitesse permanente toute l'année à 70 km/h** sur ces axes, en raison de la **fluidité du trafic**, de **sécurité**, et de **bruit**, applicable à la région lyonnaise.

A **Rouen, Le Havre** et **Lille**, les périphériques des villes n'ont pas fait l'objet d'étude.

En **2007**, **Bordeaux** a mis en application la diminution pérenne de la vitesse à 90 km/h sur son périphérique, et **Orléans** a démarré une étude sur le sujet.

## **SYNTHESE SECURITE ROUTIERE**

Une première expérimentation de limitation à 90 km/h de l'ensemble des véhicules s'est déroulée pendant la période du 1<sup>er</sup> juin au 4 septembre 2006. A l'issue, un bilan a été dressé :

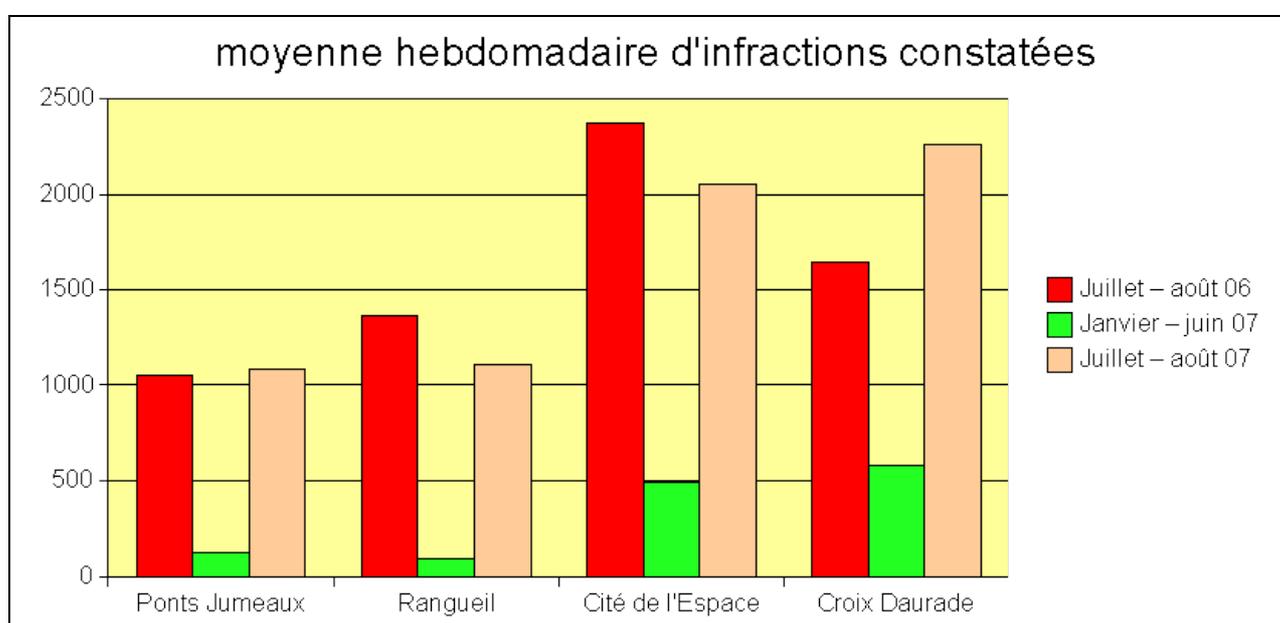
- **En ce qui concerne les conséquences sur le trafic routier**
  - **Un nombre d'accident stable: 27 accidents corporels (2006) contre 23 (2005)**
  - **Mais une plus grande implication des PL accidents impliquant un PL passant de 17 (2005) à 24 (2006)**
  - **Et une baisse des accidents matériels :- 30% en moyenne des accidents matériels sur les 3 mois**
  - **Une baisse de la vitesse de – 10km/h: vitesse moyenne de 86km/h (96km/h en 2005)**
  - **Mais une augmentation des infractions au CSA :Infractions aux CSA multiplié par 4**

**Il a donc été effectué une nouvelle expérimentation cet été ( 2 juillet au 4 octobre 2007) avec une nouvelle limitation en différenciant la circulation des PL à 80km/h et VL à 90km/h au lieu de 110km/h**

Une nouvelle expérimentation en 2007 avec différenciation des vitesses des VL et PL qui remédie aux difficultés rencontrées en 2006 en ce qui concerne les PL  
Résultats partiels ( sur 2 mois juillet et Août) :

### En ce qui concerne les conséquences sur le trafic routier

- Un nombre d'accident stable: 14 accidents corporels (2007) contre 19 (2006) et 13 (2005) et même stabilité globale pour les blessés : 31 (2007) contre 27 (2006) et 20 (2005)
- Et seulement 2 accidents corporels mettant en cause un PL ( contre 5 en 2006)
- Et une baisse des accidents matériels : -17% entre 2005 et 2006, - 21% entre 2005 et 2007
- Une baisse de la vitesse de - 10km/h: vitesse moyenne de 87 km/h (2007), 88km/h en 2006 et 97km/h en 2005
- Mais une augmentation des infractions au CSA :Infractions aux CSA multipliées par 5. (Il est tout de même noté un tassement du nombre d'infraction par rapport à l'an passé).



➤ Forte augmentation en juillet et août 2007, du même ordre de grandeur qu'en juillet et août 2006, par rapport à la période janvier - juin

#### Les infractions constatées lors de contrôles ciblés PL

- La DRE (contrôleurs des Transports Terrestres) a effectué 87 contrôles sur juillet et août 2007 ; seuls 6 poids lourds étaient en infraction
- La Police Nationale a effectué 10 opérations de contrôle par Eurolaser et a détecté seulement 5 poids lourds en infraction
- Les poids lourds respectaient globalement la vitesse limite autorisée fixée à 80km/h

#### Conclusions

- En terme de vitesse, confirmation en 2007 des baisses observées en 2006 par rapport à 2005 (-10%)
- Amélioration de l'accidentalité entre 2006 et 2007
- L'introduction du différentiel de vitesse entre VL et PL a permis de corriger les dégradations observées en 2006 vis à vis des PL. On constate en 2007 :
- Meilleur respect des vitesses

- Moindre implication dans les accidents
- Report du trafic de la voie médiane vers la voie lente