

RÉDUIRE LES VITESSES MAXIMALES AUTORISÉES DANS LA ZONE PPA (A62, TRAVAUX COMPLÉMENTAIRES NÉCESSAIRES POUR D'AUTRES AXES).

OBJECTIFS

- Réduire les émissions issues du secteur des transports en abaissant la vitesse sur certaines voiries supérieures à 90km/h.
- Axe prioritaire : autoroute A62

Document Source

PPA 2016-2020 - Action B1

Secteur concerné

Mobilité - Transports (Gestion des circulations)

Public concerné

Tout public

Pilote(s) de l'action



DREAL Occitanie

DESCRIPTION DÉTAILLÉE

75% des émissions d'oxydes d'azote (NOx), 43% des émissions de particules (PM10) et 40% des émissions des particules très fines (PM2,5) mesurées sur le territoire du PPA, proviennent du secteur des transports (source : inventaire des émissions ORAMIP 2009).

Le secteur des transports est responsable d'une part prépondérante de la pollution atmosphérique sur l'agglomération de Toulouse. Il s'avère nécessaire de mener des actions visant la réduction des émissions générées par les déplacements en véhicules à moteur sur l'agglomération de Toulouse.

Les émissions de polluants atmosphériques des véhicules à moteur varient en fonction de leur vitesse de déplacement. Les émissions diminuent lorsque la vitesse diminue sur la plage 130 km/h – 90 km/h.

La première étape est d'identifier les sections des réseaux routiers et autoroutiers sur lesquelles une réduction de la vitesse maximale autorisée permettrait de réduire les émissions et l'exposition des riverains sans effet de report sur le réseau secondaire :

- Pour les réseaux routiers « Rcade Arc-en-ciel » (D980), D817, D820, il est envisagé de réduire la vitesse maximale autorisée de 110 km/h à 90 km/h pour les véhicules légers et à 80 km/h pour les véhicules d'un poids total autorisé en charge (PTAC) de plus de 3,5 tonnes.
- Pour les réseaux autoroutiers A61, A62, A64 et A68, il est envisagé de réduire la vitesse maximale autorisée de 130 km/h à 110 km/h pour les véhicules légers.

Au regard de premières simulations réalisées par Atmo Occitanie, cette mesure est particulièrement pertinente sur l'A62 (cf. annexes X et XI du PPA), d'autant plus qu'à proximité de cet axe, se trouvent des zones de résidence ainsi que quatre établissements sensibles :

- Crèche municipale et école maternelle Nicolas Poussin à Aucamville, situées à 195 m de l'A62
- Maison des assistantes maternelles de Saint Alban, située à 40 m de l'A62
- École primaire publique Jean Jaurès de Saint Alban, située à 180 m de l'A62
- Crèche multi-accueil de Saint Alban, située à 135 m de l'A62.

Des travaux complémentaires préalables restent nécessaires pour les autres axes, dont la priorisation pourra être mise à jour en fonction de l'évolution réelle de l'exposition de la population sur la période 2015/2020.

Partenaires associés

- Gestionnaires de voiries
- Atmo Occitanie
- DDT Haute-Garonne
- Préfecture Haute-Garonne



CALENDRIER DE MISE EN OEUVRE

- **1er janvier 2018** : expérimentation de l'abaissement de vitesse sur l'A62 de 130 à 110 km/h entre le péage n°11 de Saint Jory et la barrière de péage de Toulouse Nord - Arrêté préfectoral du 24 novembre 2017
- **Avril 2019** : évaluation des impacts de l'abaissement de vitesse sur la qualité de l'air par Atmo Occitanie
- **Juillet 2019** : décision concernant l'abaissement définitif de la vitesse légale autorisée de 130 à 110 km/h suite aux effets bénéfiques sur la qualité de l'air et la santé publique constatés lors de l'expérimentation - Arrêté préfectoral du 29 juillet 2019
- **2019-2020** : réflexion sur les abaissements de vitesse sur d'autres axes

MOYENS MIS EN OEUVRE

- Les agents des services de l'Etat (DREAL / DDT)

FINANCEMENT

Estimation du coût global

Coût évalué à 2100 € par km (source PDU de l'agglomération de Toulouse), mais peut s'avérer sous-estimé

Partenaires financiers

Action réglementaire s'inscrivant dans le programme de travail du service. Pas de financement spécifique

IMPACT SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

Estimation de l'amélioration de la qualité de l'air escomptée

Se référer à l'annexe page 4

Délai prévu pour la réalisation de ces objectifs

L'amélioration de la qualité de l'air est rapide après la mise en œuvre de la mesure. En effet, il s'agit d'une mesure réglementaire qui modifie immédiatement le comportement des automobilistes sous peine d'infraction au code de la route. L'action a été mise en place le 1er janvier 2018.

INDICATEURS DE SUIVI

Kilomètres de voiries dont la vitesse a été abaissée :

- 2018 : 7km
- 2019 : 7km
- 2020 : 7km

Commentaire général sur l'action et son avancement

Action terminée 

L'action d'abaissement de la vitesse légale autorisée sur l'A62 a été conduite entre le 01 janvier 2018 (début de l'expérimentation) et juillet 2019, date de la prise de l'arrêté instaurant cette disposition de manière pérenne. L'évaluation des effets sur la qualité de l'air, menée à l'issue de l'expérimentation par Atmo Occitanie a révélé des résultats significatifs concernant le NO₂: diminution des émissions (-22%), des concentrations (-10%) et du nombre de personnes exposées à proximité de l'autoroute (entre 40 et 70).

L'action a ainsi eu des retombées médiatiques positives⁽¹⁾.

Sur le périmètre de Toulouse Métropole, un abaissement de vitesse de 110 km/h à 90 km/h sur la rocade « Arc-en-ciel », soit un tronçon de 5 km dans l'ouest de l'agglomération, a également été mis en place depuis le 4 décembre 2017.

L'abaissement éventuel de vitesse légale autorisée sur d'autres axes est étudié dans le cadre des études prospectives multimodales sur l'aire métropolitaine toulousaine. Ces études partenariales relatives à la mobilité et aux projets à engager à l'horizon 2030 et 2040 sont pilotées par la DREAL Occitanie.

Un rapport spécifique a été établi concernant les abaissements de vitesse sur les axes structurants de l'agglomération : la prochaine réduction de vitesse, prévue en 2021, concernera une section de 4 km sur la RN124, axe qui dessert le bassin d'emploi aéronautique. La vitesse autorisée passera de 110 à 90 km/h pour les véhicules légers et de 110 à 80 km/h pour les poids lourds. Une baisse de 2 tonnes / an des émissions de NO₂ est attendue de cette mesure.

Cette action est complétée par l'action n° 23 de la feuille de route, ainsi que l'action n°21 relative au schéma directeur de gestion du trafic de l'agglomération toulousaine., sous pilotage de la DIRSO.

(1) https://www.francetvinfo.fr/monde/environnement/convention-citoyenne-sur-le-climat/baisse-de-la-vitesse-a-110-km-h-a-toulouse-la-mesure-a-eu-un-effet-benefique-en-terme-de-qualite-de-l-air-assure-l-atmo_4022707.html

Actions de la Feuille de Route associées à l'action B1

N°	Action(s)	Pilote(s)
21	Etude et mise en œuvre du Schéma Directeur de Gestion du Trafic de l'Agglomération Toulousaine (SDAGT)	DIRSO
23	Abaissement des vitesses sur les pénétrantes de l'agglomération toulousaine	DREAL Occitanie

ANNEXE - IMPACT SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

Une amélioration notable et immédiate de la qualité de l'air est attendue si la mesure est mise en place. Sur les quatre communes de l'agglomération traversées par l'autoroute A62, les déplacements routiers sont la première source des émissions totales de dioxyde d'azote (81%).

L'action concerne la section de l'A62 située entre la barrière de péage de Toulouse Nord et l'échangeur n°11 de Saint-Jory, soit 7 km d'autoroute. Compte-tenu des difficultés d'acceptation, elle est prévue pour être menée selon les étapes suivantes :

- Expérimentation de l'abaissement de la vitesse légale autorisée sur cette section de 130 km/h à 110 km/h pendant 18 mois;
- Évaluation des effets de l'action sur la qualité de l'air;
- Selon les résultats, décision concernant la mise en place définitive de la mesure ou son abandon.



Carte de la zone d'action

Rapport d'étude ATMO Occitanie :

https://www.atmo-occitanie.org/sites/default/files/publications/2019-05/ETU-2019-22%20Rapport_A62_0.pdf

L'évaluation est menée sur une bande d'étude de 300 mètres de part et d'autre de l'axe de l'autoroute, entre le péage n°11 de Saint Jory et la barrière de péage de Toulouse Nord. Deux campagnes de mesures ont été menées avant et après la mise en place de l'abaissement de vitesse (en octobre-novembre 2017 et sur la même saison en 2018). Ces données, combinées à l'observation d'autres paramètres (paramètres météo, nombre de véhicules, profil de répartition des véhicules sur la journée, de la vitesse des véhicules à chaque heure, etc....) ont permis de calculer, par modélisation, les émissions de polluants et leur dispersion sur l'ensemble de l'aire d'étude.

IMPACTS SUR LES ÉMISSIONS DE NOX

A trafic constant sur l'A62, la diminution de la vitesse réglementaire sur l'A62 entre les gares de péage de Saint Jory et de Toulouse Nord permet une **diminution 22 % des émissions annuelles de NOx, soit 40 tonnes par an.**

IMPACTS SUR LES CONCENTRATIONS EN NO₂

La limitation de vitesse a un impact positif sur les niveaux de dioxyde d'azote. Sur l'autoroute, la réduction de vitesse permet **une diminution des niveaux de NO₂ de 10 % en moyenne, et pouvant aller jusqu'à plus de 10 µg/m³ en bordure immédiate de l'axe de circulation.**

	Vitesse maximale autorisée	En bordure de l'autoroute	Zone sous influence de l'autoroute	Établissements sensibles				Evolution liée à la restriction de vitesse
				Crèche et école Aucamville	Maisons assistantes maternelles St Alban	Ecole Saint Alban	Crèche Saint Alban	
NO ₂	130 km/h	61 µg/m ³ (Entre 37 et 87)	28 µg/m ³ (Entre 19 et 63)	21 µg/m ³	31 µg/m ³	23 µg/m ³	22 µg/m ³	Diminution
	110 km/h	55 µg/m ³ (Entre 34 et 80)	26 µg/m ³ (Entre 18 et 60)	20 µg/m ³	29 µg/m ³	22 µg/m ³	21 µg/m ³	

Carte de synthèse de l'évolution des concentrations en NO₂ suite à l'abaissement de vitesse



EVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES EXPOSÉES À DES DÉPASSEMENTS DE LA VALEUR LIMITE EN NO₂

La diminution de la concentration en NO₂ est bénéfique pour la santé de l'ensemble des personnes vivant ou travaillant dans la zone d'influence de l'autoroute, qui voient ainsi leur qualité de l'air s'améliorer.

Pour une vitesse autorisée de 130 km/h, le nombre de personnes exposées à des dépassements de la valeur limite réglementaire en moyenne annuelle pour le NO₂ est estimé entre 50 et 180 personnes.

L'abaissement de vitesse entraîne la réduction de la zone soumise à des dépassements, et en conséquence, la diminution du nombre de personnes susceptibles d'être exposées : entre 10 et 110 personnes restent concernées.

L'abaissement de la vitesse légale autorisée sur cette section de l'autoroute permet que 40 à 70 personnes supplémentaires ne soient plus exposées à des concentrations de NO₂ dans l'air supérieures à la valeur limite réglementaire.