



# ANALYSE

*FAUT-IL CHANGER  
LE RÉGIME  
DE VITESSE  
AUTOMOBILE SUR  
NOS AUTOROUTES ?*

---





*Une analyse réalisée par*

**JEAN-PASCAL HERR**

*Février 2018*

---

Richard Miller  
Administrateur délégué du CJG

Corentin de Salle  
Directeur du CJG

Avenue de la Toison d'Or 84-86  
1060 Bruxelles  
Tél. : 02.500.50.40  
cjb@cjb.be

Mis en page : [Thomas Daems](#)

# INTRODUCTION

---

Depuis maintenant plusieurs années, la plupart des pays limitrophes à la Belgique utilisent un système de vitesses variables sur leurs autoroutes. En effet, dans ces pays, la vitesse maximale sur une même portion d'autoroute peut varier en fonction de divers paramètres : la météo, l'heure ou encore la densité du trafic.

C'est le cas par exemple en France. En Allemagne, sur la plupart du système autoroutier, il n'y a même pas de limitation de vitesse mais une vitesse conseillée de 130km/h.

En Belgique, la vitesse est limitée à 120km/h, peu importe la météo ou la densité. Cette limitation à 120km/h a été instauré lors de la première crise pétrolière dans le but de diminuer la consommation en carburant. Même si la question de la consommation et de la pollution est toujours primordiale, il serait intéressant de se pencher et d'envisager un système différent sur nos autoroutes.

Les infrastructures belges sont d'un bon niveau et en constante modernisation technologique. Les Régions semblent avoir la volonté d'adopter constamment les dernières technologies en matière de monitoring et de gestion du trafic. Le trafic actuel est assez intense en Belgique. En effet, en heure de pointe, le réseau est saturé en bon nombre d'endroits. Même en heures creuses, la vitesse libre n'atteint jamais les 120 km/h pour plusieurs tronçons. La situation se calme encore, fort heureusement, la nuit.

Depuis sa prise de fonction, le Ministre Belot met tout en œuvre pour développer sa politique en faveur des Systèmes de Transport Intelligent (ITS). Ce dernier veut en effet, faire de la Belgique un leader européen des Systèmes de Transports Intelligents.<sup>1</sup> Et cela passe par une modification du système de limitation sur nos autoroutes.

# I. DES VITESSES DYNAMIQUES

---

En France, aux Pays-Bas et en Allemagne, le système de gestion dynamique sur autoroute existe déjà en fonction du trafic, pour diminuer la dangerosité d'une part, et pour fluidifier le trafic.<sup>2</sup>

Une étude de VIAS démontre que les Systèmes de Transport Intelligent (ITS) sont essentiels dans l'avenir des politiques de mobilité. Les panneaux variables qui communiquent en temps réel des vitesses adaptées aux automobilistes en fonction des circonstances sont amenés à devenir de plus en plus importants dans la lutte contre les émissions de la circulation routière, contre l'insécurité routière et contre la congestion routière.

Qu'entend-on par vitesses variables ? C'est lorsque l'on modifie les vitesses à la baisse ou à la hausse en fonction d'une étude d'accidentologie. Cela veut dire qu'on pourrait diminuer la limitation de vitesse sur un tronçon d'autoroute où beaucoup d'accidents se sont produits et qu'à l'inverse, on augmenterait la limitation dans certains tronçons moins dangereux.

L'adaptation des vitesses en fonction des conditions de circulation n'est pas un phénomène nouveau. Aux Pays-Bas, certaines sections d'autoroutes sont limitées à 130km/h, d'autres à 120km/h ou à 100km/h. Sur certaines sections, la limite de 100 km/h ne s'applique pas la nuit. La France applique une vitesse maximale différente en fonction des conditions météorologiques (110 km/h vs. 130 km/h). Bien d'autres pays appliquent déjà des limitations de vitesse différentes en fonction des conditions du trafic, etc.

En fonction de la densité du trafic, de la météo ou d'incidents éventuels, l'utilisation de vitesses variables peut s'avérer plus efficace que de maintenir une vitesse fixe.

Selon VIAS, un tel système permettrait de réduire une partie de la congestion routière belge de 15 à 30% en heure de pointe tout en diminuant le nombre de morts de 5 à 6%. Au niveau environnemental, ce système aurait également des effets. On évalue une diminution de la consommation en carburant de 3% en heure de pointe et de 1% en heure creuse.

## II. BAISSÉ DE LA VITESSE

---

La baisse progressive de la limitation aux heures de pointe et dans les zones congestionnées et/ou accidentogènes apporterait beaucoup d'effets positifs et notamment une diminution des temps de parcours jusqu'à 25%<sup>3</sup>, une baisse du nombre de tués de 6%<sup>4</sup> et d'accidents de 3%<sup>5</sup>. On réduirait également les émissions de particules fines de 7%<sup>6</sup> et on augmenterait la vitesse moyenne des véhicules de 44 à 57km/h.<sup>7</sup> En heure de pointe, ce système permettrait également une augmentation de la vitesse moyenne grâce à la fluidification du trafic.

Contrairement à ce que craignent beaucoup d'automobilistes, la réduction de la vitesse maximale autorisée sur route et autoroute n'entraîne pas nécessairement un allonge-

ment du temps de parcours. Plusieurs initiatives ont même montré que c'était l'inverse qui se produisait. En cas de fort trafic, la diminution de la vitesse maximale entraîne une augmentation de la vitesse moyenne des véhicules. Sur les axes moins chargés, la perte de temps engendrée par une réduction de la vitesse est faible et doit être comparée à ses impacts bénéfiques : diminution du nombre d'accidents, de la consommation d'énergie et des nuisances sonores, amélioration de la qualité de l'air, etc.<sup>8</sup>

La baisse de la vitesse pourrait donc être une solution efficace. En effet, il n'existe aucun inconvénient à cette mesure. La Belgique étant très congestionnée, on peut s'attendre à des gains importants.

### III. HAUSSE DE LA VITESSE

---

Qui dit vitesses variables, dit diminution mais également augmentation. C'est pourquoi, il serait opportun de pouvoir augmenter la limitation de vitesse à 130 km/h sur certains tronçons d'autoroute et/ou à certains moments de la journée. Selon l'analyse de VIAS, cette augmentation permettrait un gain de 2% de temps de parcours et un gain de 5% de vitesse pendant les heures de nuit.

Certaines personnes et organismes critiquent cette augmentation en soulignant une éventuelle augmentation d'émissions de particules fines ou une augmentation d'accidents graves. Cependant, lorsque les Pays-Bas ont sauté le pas et autorisé une vitesse variable sur leurs autoroutes, les deux principaux avantages qui en ont découlé étaient l'amélioration de la circulation et la fluidification du trafic.<sup>9</sup>

Au Danemark par exemple, la vitesse a été relevée de 80 à 90 km/h sur une quinzaine de tronçons du pays depuis cinq ans, et sur certaines roades de 90 à 100 km/h depuis l'été dernier. Bilan : le nombre d'accidents y a diminué, comme sur l'ensemble du réseau.<sup>10</sup>

Cependant, toujours selon VIAS, une augmentation de la limitation de vitesse à 130 km/h entraînerait une augmentation de la consommation en carburant de 1% en heure de pointe, de 2% en heure creuse et de 4% en heure de nuit.

Une hausse de la vitesse maximale autorisée à 130 km/h aurait donc des impacts positifs et négatifs. De ce fait, si cette mesure est retenue, il faudrait alors définir des lieux, des moments et des règles strictes.

Un autre point à retenir est que l'augmentation de la vitesse à 130 km/h n'entraîne pas nécessairement une augmentation du nombre d'accidents car l'autoroute reste plus sûre que les routes nationales. Par contre, cette augmentation de la vitesse augmenterait la gravité des accidents.

Il faudrait également augmenter les contrôles de vitesse car, selon un sondage de VIAS concernant 1000 belges, près d'un quart avoue rouler 10 km/h au-dessus de la limite autorisée<sup>11</sup>. Cela veut donc dire que si la limitation de vitesse est augmentée à 130 km/h, certaines personnes rouleraient à 140 km/h, ce qui augmenterait la gravité des accidents et la consommation de carburant.

## IV. OPTIMISATION À 2000 VÉHICULES PAR HEURE PAR BANDE

---

Une autre possibilité dans l'optique d'un changement de système de limitation de vitesse sur autoroute, est l'optimisation à 2000 véhicules par heure et par bande.

Ce système permettrait une diminution du temps de parcours de 25%, une diminution de la congestion de 30% et de ce fait, une augmentation de la vitesse moyenne

de 30%. D'un point de vue sécurité, ce système entrainerait une diminution de 6% du nombre de tués en heure de pointe et de 5% en heure creuse. Au niveau environnemental, on noterait une diminution de la consommation de carburant de 3% en heure de pointe et de 2% en heure creuse. Par contre, aucune modification n'est estimée en heure de nuit.



# CONCLUSION

---

Les différents éléments apportés dans le rapport de VIAS montrent que des modifications de limitation de vitesse sur les autoroutes belges pourraient avoir un effet significatif sur la mobilité, la sécurité routière et l'environnement. Il s'avère donc opportun d'apporter des modifications de limitation de vitesse.

La sécurité sur nos autoroutes n'est pas optimale. En effet, en dépit d'une vitesse limite généralement plus faible en Belgique, on constate que l'accidentalité reste assez élevée par rapport à la moyenne européenne. Mais on constate aussi que la densité de trafic au regard de la taille du réseau est, elle aussi, très élevée par rapport aux pays voisins. La vitesse limite ne semble donc pas être en corrélation avec l'accidentalité.

La limitation de vitesse à 120km/h instaurée, comme on l'a dit, pour diminuer la consommation de carburant suite à la crise pétrolière, n'est plus justifiée aujourd'hui : de nos jours, les objectifs ont changé et il serait intéressant de s'y adapter.

L'augmentation ou la diminution seule de

la limitation de vitesse n'est peut-être pas la meilleure solution mais une combinaison des deux permettrait, selon les chiffres de VIAS, une diminution des temps de parcours, une augmentation de la vitesse moyenne, une diminution de la congestion routière, une diminution de la consommation en carburant et du rejet de particules fines, mais surtout une diminution du nombre de tués sur nos autoroutes.

Cet objectif ne sera réalisable qu'avec un travail commun entre le niveau fédéral et régional. De ce fait, il est important de développer une réelle cohésion entre tous les acteurs de la mobilité en Belgique.

Même si divers experts s'opposent à l'idée d'une augmentation, il paraît primordial de tester et de simuler les effets d'une possibilité d'augmentation de la limitation maximale de vitesse sur autoroute à 130 km/h sur certains tronçons, à certaines heures et en fonction des conditions météorologiques.

Cette modification devra s'accompagner de deux éléments : tout d'abord, d'une prise



de conscience des usagers afin qu'ils comprennent pourquoi ils doivent adapter leur vitesse et respecter scrupuleusement les limitations. Ensuite, d'un contrôle strict devant également être exercé pour n'importe quelle mesure de changement de limitation.

Il importe également de se baser sur les exemples des pays voisins qui peuvent être

une excellente base. Il sera également important d'identifier la manière dont les conducteurs s'adaptent aux nouvelles limites. Les campagnes de sensibilisation ont-elles un effet sur l'acceptabilité ? Et enfin, il faut également réfléchir concrètement à toutes les mesures nécessaires à une opérationnalisation et au suivi des limitations de vitesse dynamiques.



## SOURCES

---

1. « *Et si on roulait à 130 km/h sur certaines parties d'autoroutes* » dans « *Lechos.be* », 18/05/2017
2. « *Vitesse maximale : hausser comme la Belgique ou baisser comme la France ? l'exemple danois* » dans « *Rtbf.be* », 10/01/2018
3. « *Et si on roulait à 130 km/h sur certaines parties d'autoroutes* » dans « *Lecho.be* », 18/05/2017.
4. *Idem.*
5. *Idem.*
6. *Idem*
7. *Idem.*
8. « *La réduction de la vitesse sur route est-elle une mesure inefficace ?* » dans « *Decrypterlenergie.org* », 19/11/2015
9. « *Passer de 120 km/h à 130 km/h sur autoroute ?* » dans « *Lalibre.be* », 04/09/2012
10. « *Vitesse maximale : hausser comme la Belgique ou baisser comme la France ? l'exemple danois* » dans « *Rtbf.be* », 10/01/2018.
11. « *Etude Speed de Vias* », 18/05/2017

*Avenue de la Toison d'Or 84-86  
1060 Bruxelles*

*02.500.50.40  
info@cjg.be*

*www.cjg.be*

