

## Communiqué de presse

### **130 km/h sur autoroute ? L'AWSR et Inter-Environnement Wallonie s'opposent à la proposition du Gouvernement fédéral.**

28.02.2018

**Faut-il autoriser de rouler à 130 km/h sur certains tronçons d'autoroute en Wallonie ? Suite à la proposition du Gouvernement fédéral, le débat est à la une de l'actualité. Pour l'AWSR et Inter-Environnement Wallonie, à l'heure où le Gouvernement wallon s'est engagé à réduire le nombre de tués sur les routes et les émissions de gaz à effet de serre, la réponse est non.**

#### **Plus d'accidents et plus de tués**

La vitesse excessive ou inadaptée est responsable de 30% des accidents mortels en Wallonie (environ 100 tués par an) ce qui en fait la première cause des accidents de la route. Les nombreuses études basées sur des cas réels concluent à l'existence d'un lien clair entre une augmentation de la vitesse et une augmentation du nombre d'accidents de la route ainsi que de leur gravité. Même si les véhicules sont beaucoup plus sûrs aujourd'hui qu'il y a 30 ans, il y a des choses qui ne changent pas. Lorsqu'on roule plus vite : on maîtrise moins bien son véhicule, on risque davantage d'en perdre le contrôle, on parcourra une plus longue distance avant de s'arrêter en cas de freinage d'urgence et surtout, en cas de collision, le choc sera plus violent et donc, les conséquences de l'accident également. Par ailleurs, un différentiel de vitesse plus important entre les véhicules risque également d'augmenter le nombre d'accidents.

Selon les estimations de l'AWSR, modifier à la hausse la vitesse autorisée sur les autoroutes wallonnes augmenterait le nombre de tués et de blessés. Même en considérant que tous les conducteurs ne rouleraient pas 10 km/h plus vite, le nombre annuel de tués sur les autoroutes wallonnes passerait quand même de 41 à environ 50 (+22%) et le nombre de blessés de 1.420 à environ 1.550 (+9%). Le Gouvernement wallon a fixé l'objectif de ne pas dépasser 200 tués sur l'ensemble des routes d'ici 2020. Les efforts déployés par tous les organismes qui œuvrent pour la sécurité routière en Wallonie pour tendre vers cet objectif risquent d'être fortement entravés si cette mesure est mise en œuvre. Et surtout, davantage de familles seront endeuillées ou verront leur vie basculer avec un proche grièvement blessé et toutes les répercussions que cela implique.

## **Bénéfice minime par rapport à l'impact négatif sur la sécurité routière**

Le gain en termes de mobilité est minime. En effet, pour un trajet de 60 km sur autoroute, un automobiliste ne gagnerait au maximum que 3 minutes en augmentant sa vitesse de 10 km/h. En pratique, en tenant compte des ralentissements, des bouchons ou des travaux éventuels, le gain serait encore moindre. Par ailleurs, rouler plus vite implique de respecter une distance de sécurité plus importante. Or, un quart des wallons sous-estiment déjà la distance de sécurité nécessaire à 120 km/h (70 m) et risquent donc de ne pas adapter leur comportement.

## **Infrastructure non-adaptée**

La configuration des autoroutes wallonnes est différente de celle des autoroutes françaises ou des autoroutes allemandes. Il y a beaucoup plus d'entrées et de sorties, endroits que l'on sait très accidentogènes. En 2015, en Belgique, 30% des accidents mortels survenus sur autoroute ont eu lieu sur ou à proximité d'une bretelle ou d'une sortie et 5% à hauteur d'un échangeur. Cette configuration différente ainsi qu'un comportement sans doute plus à risque des usagers wallons expliquent que le risque de décès par milliard de kilomètres parcourus est 50% plus important en Wallonie (2,9) qu'en France (2,0) ou en Allemagne (1,7). Si ces deux pays pratiquent des limitations de vitesse sur autoroute plus élevées qu'en Belgique, elles sont revues à la baisse sur les portions les plus complexes ou denses.

## **Banalisation des excès de vitesse**

Augmenter la limitation de vitesse sur certains tronçons d'autoroute enverrait un mauvais signal aux automobilistes. Le fait d'établir quelques exceptions à la règle risque en effet de banaliser un dépassement de la limitation de 10km/h sur autoroute même sur les tronçons à 120km/h.

## **La Wallonie est déjà à la traîne au niveau européen**

La Wallonie fait déjà partie des moins bons élèves européens en matière de sécurité routière. En 2016, le nombre de tués par million d'habitants y était de 84 contre 50 en moyenne en Europe. Par ailleurs, la vitesse moyenne sur autoroute en Wallonie (119km/h en moyenne) est déjà élevée par rapport à celles d'autres pays européens où la limitation de vitesse est pourtant supérieure à celle pratiquée en Belgique. Par exemple, les Français roulent en moyenne à 118 km/h sur leurs nombreuses portions d'autoroute où la limitation de vitesse est fixée à 130 km/h.

## **Plus d'émissions de CO<sub>2</sub> et une consommation accrue de carburant**

Une voiture moyenne qui se déplace à une vitesse constante de 130 km/h consomme environ 13% de carburant de plus que le même véhicule roulant à 120 km/h.

Les émissions de CO<sub>2</sub>, qui sont directement proportionnelles à la consommation de carburant, augmentent dans les mêmes proportions.

Une augmentation de la vitesse maximale autorisée sur autoroute aurait donc pour effet d'augmenter le coût d'utilisation de la voiture (consommation de carburant accrue) et les émissions de gaz à effet de serre du transport. Alors même que, dans le cadre de l'élaboration du Plan Air Climat Energie 2030 pour la Wallonie, une des mesures proposées consiste justement à limiter les vitesses maximales. Mesure certes impopulaire mais nécessaire dans le cadre d'un large portefeuille d'actions visant à maîtriser les émissions de CO<sub>2</sub> des transports.

### **Impact négatif sur la qualité de l'air**

Une augmentation de la vitesse pratiquée sur autoroute de 120 à 130 km/h aura également pour effet une hausse significative des émissions d'oxydes d'azote et de particules fines, les deux polluants atmosphériques qui affectent le plus la santé humaine (source : AEE). Alors que la Wallonie cherche à améliorer la qualité de l'air, notamment en prévoyant une sortie progressive du diesel, l'augmentation de la vitesse maximale autorisée sur autoroute serait complètement contreproductive.

### **L'exemple espagnol**

Au printemps 2011, l'abaissement temporaire de la vitesse maximale sur autoroute en Espagne (de 120 à 110 km/h) avait permis à ce pays d'économiser environ 94,2 millions d'euros sur sa facture énergétique et de réduire de 34% le nombre d'accidents mortels.

### **Système de limitation de vitesse modulable**

Instaurer un système de limitations de vitesse dynamiques qui permettrait par exemple, de réduire la limitation de vitesse temporairement en cas de trafic dense peut, par contre, avoir un impact positif sur la mobilité, sur la sécurité routière et sur les émissions d'oxyde d'azote et de particules fines.

\*\*\*

### **Contacts Presse :**

Belinda DEMATTIA – Porte-parole AWSR – 0498/048.361

Pierre COURBE – Chargé de mission mobilité IEW – 0496/127.845

[www.aws.be](http://www.aws.be)

[www.tousconcernés.be](http://www.tousconcernés.be)

[www.iew.be](http://www.iew.be)