

RÉDUIRE LES VITESSES SUR LE RÉSEAU ROUTIER, UN IMPÉRATIF CLIMATIQUE ET DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

AVRIL 2025

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Les objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports restent très difficiles à atteindre. Aujourd'hui, il est à craindre que l'objectif de -47% sur la période 2005-2030 pour les secteurs non-ETS demeure hors de portée.

La consommation énergétique d'un véhicule motorisé (et donc ses émissions de GES) dépend de sa vitesse.

La littérature scientifique est claire : un abaissement de la vitesse maximale autorisée (VMA) permet de diminuer les émissions de GES du trafic routier - et ceci quel que soit le régime de vitesse (réseau urbain, interurbain et autoroutier).

De plus, une diminution des vitesses pratiquées permet aussi de réduire le nombre de victimes de la route (personnes tuées et gravement blessées), de diminuer la pollution atmosphérique et la pollution sonore, d'apaiser l'espace public, et dès lors de favoriser l'utilisation des modes actifs (marche et vélo).

La Belgique et, dans une moindre mesure, la Wallonie, peinent actuellement à identifier et mettre en œuvre les actions concrètes leur permettant d'atteindre les objectifs climatiques et de sécurité routière. Dans ce contexte, Canopea recommande de redéfinir de nouvelles VMA, mieux adaptées aux enjeux actuels, et de se doter des moyens de les faire respecter. Très concrètement, Canopea recommande de :

- instaurer le 30 km/h comme vitesse par défaut en agglomération (le 50 km/h pouvant être maintenu sur les itinéraires de transit) ;
- abaisser la VMA sur les voiries interurbaines :
 - à 70 km/h là où elle est actuellement fixée à 90 km/h ;
 - à 50 km/h là où elle est actuellement fixée à 70 km/h ;
- plaider auprès des autorités fédérales pour que la VMA sur autoroute soit abaissée à 100 km/h ;
- prévoir les moyens budgétaires et humains nécessaires pour assurer le respect de la VMA sur l'ensemble du réseau routier.

Ces mesures permettraient, à très court terme, de faire baisser de 280 ktCO₂ (soit 4% de leur valeur actuelle) les émissions de GES des transports en Wallonie.

Table des matières

Résumé exécutif	1
1 Introduction	3
2 Approche théorique.....	5
3 Analyse à la lumière de l'état de l'art.....	6
3.1 Résultats globaux.....	7
3.2 Sur le réseau urbain	7
3.3 Sur le réseau interurbain et sur le réseau autoroutier	9
3.4 Bénéfices climatiques d'un abaissement de la VMA sur les routes wallonnes	9
4 Bénéfices en termes de sécurité routière	10
5 Recommandations de Canopea.....	12

1 INTRODUCTION

La Belgique et, dans une moindre mesure, la Wallonie peinent actuellement à identifier et mettre en œuvre les actions concrètes leur permettant d'atteindre leurs objectifs climatiques. Les émissions des transports en Wallonie devraient, sur base de l'extrapolation linéaire de l'évolution observée sur la période 2005-2023, atteindre 6 62 ktCO₂ en 2030 (**figure 1**), soit une réduction de l'ordre de 17,4% sur 2005-2030. Or, les transports étaient, en 2023, responsables de 41,1% des émissions de GES des secteurs « non-ETS »¹ en Wallonie (soit 25,6% du total des émissions régionales). Et un objectif de -47% sur la période 2005-2030 est assigné à la Belgique pour l'ensemble de ces secteurs par le règlement européen « Effort Sharing Regulation » (ESR)².

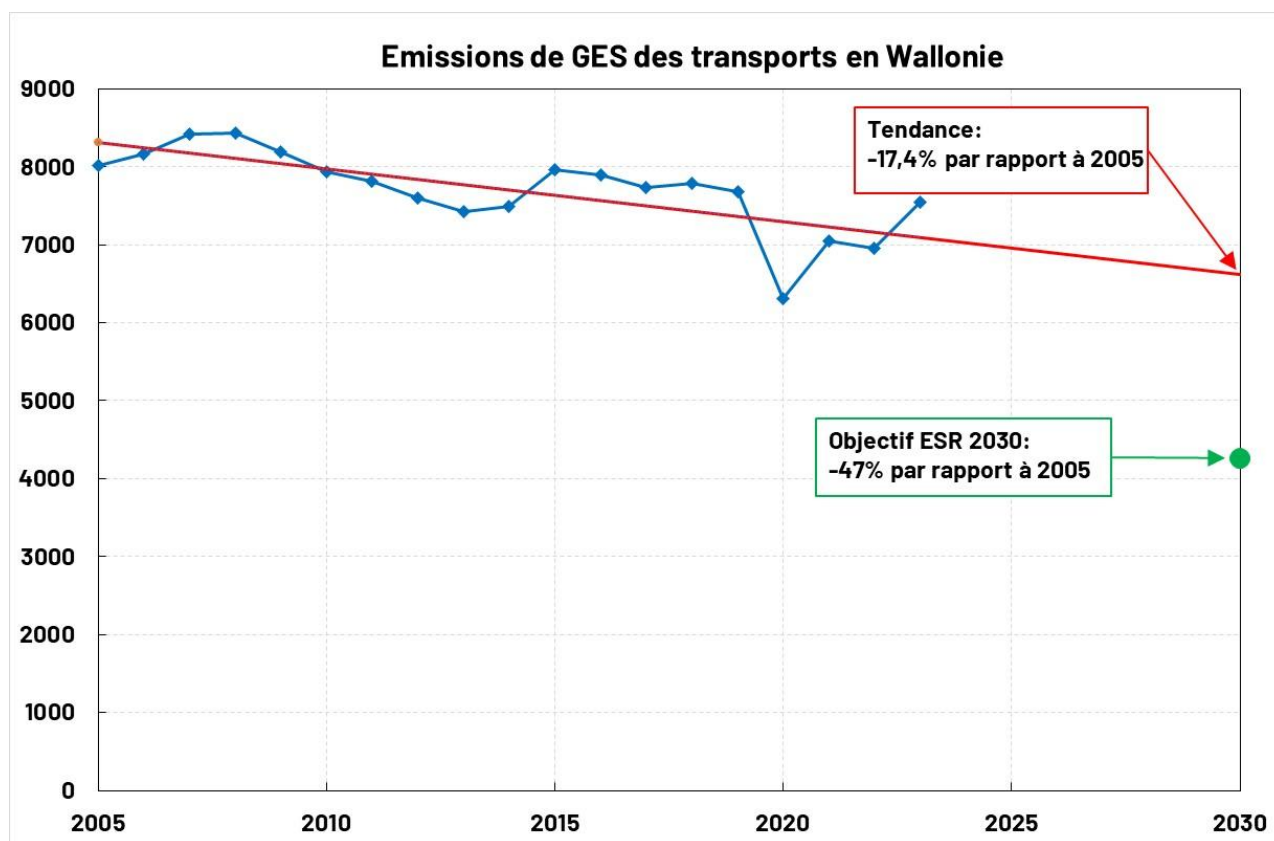


Figure 1 : Emissions de GES des transports en Wallonie. En bleu : émissions historiques (données AWaC). En rouge : extrapolation linéaire sur base des tendances 2005-2022. En vert : objectif pour l'ensemble des secteurs ESR de la Belgique

¹ A savoir : résidentiel, tertiaire, transport, agriculture, déchets et petites entreprises non couvertes par le système d'échange de quotas d'émissions ETS

² Règlement (UE) 2023/857 du Parlement européen et du Conseil du 19 avril 2023

Réduire les émissions des transports dans les proportions nécessaires requiert l'activation des tous les leviers disponibles : réduction de la demande, transfert modal et amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et des déplacements. Une diminution de l'énergie consommée lors des déplacements peut notamment être obtenue en baissant la vitesse à laquelle ceux-ci sont effectués.

En effet, la consommation énergétique d'un véhicule à moteur – et dès lors ses émissions (directes ou indirectes³) de gaz à effet de serre (GES) – est notamment déterminée par :

- ses caractéristiques « de base » : masse, puissance, aérodynamisme, surface frontale, largeur des pneus, ...
- sa motorisation et, dans le cas d'un moteur thermique, son rendement, celui-ci dépendant notamment de la charge et de la vitesse de rotation (et donc du rapport de transmission) ;
- ses équipements, dont l'influence peut être positive (récupération d'énergie au freinage ...) ou négative (air conditionné et autres équipements « de confort », connectivité ...) ;
- le type de conduite ;
- les conditions de trafic (« en accordéon », fluide ...) ;
- la vitesse de déplacement.

Outre leur influence sur la consommation énergétique et les émissions de GES, les vitesses pratiquées sur le réseau routier ont également un impact sur la santé humaine et la biodiversité (pollution sonore et atmosphérique), sur la qualité de vie des espaces publics et sur la sécurité routière. Diminuer la vitesse maximale autorisée (VMA) permet de réduire les émissions de GES, de limiter l'impact sur la santé et la biodiversité, d'apaiser les espaces publics et d'améliorer la sécurité routière.

La détermination de la VMA (et le contrôle/sanction de son respect) sur les différents éléments du réseau routier revêt donc une très grande importance. La VMA choisie résulte d'un arbitrage politique entre le désir de permettre aux différents usagers de la route (privés comme professionnels) de se déplacer rapidement d'un point A à un point B et le souhait de limiter les impacts négatifs présentés ci-dessus.

Cet arbitrage dépend du contexte (marché de l'énergie, tensions géopolitiques, perception des enjeux climatique et de sécurité routière ...) dans lequel il a été mené. Il devrait donc, en toute logique, faire l'objet d'une remise en cause lorsque les éléments du contexte l'imposent. C'est ce que certaines régions et pays ont réalisé ces dernières années (Espagne, Pays de Galles, Irlande ...) sur base d'une nouvelle priorisation des enjeux de sécurité routière et d'environnement, avec des résultats qui confirment les effets bénéfiques d'un abaissement de la VMA.

³ Emissions liées à la production de l'électricité consommée dans le cas d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable

2 APPROCHE THÉORIQUE

Pour assurer le mouvement d'un objet (tel qu'une voiture)⁴, il faut lui fournir de l'énergie en exerçant une force qui s'oppose à :

- la résistance exercée par l'air ;
- la résistance exercée par la surface sur laquelle l'objet glisse ou roule ;
- la résistance de l'objet (son inertie) quand il s'agit de le faire passer d'une vitesse à l'autre (accélération) ;
- la résistance de la gravité, quand il s'agit de faire monter une côte à l'objet.

Sur une surface plane, l'énergie utile (E_u) à fournir aux roues d'une voiture pour parcourir 100 km à vitesse constante est égale à :

$$E_u = 3\,600 * (0,5 * \rho * v^3 * S * C_x) + 3\,600 * (m * g * v * C_r)$$

Avec :

- ρ : masse volumique de l'air (1,225 kg/m³ en conditions standard)
- v : vitesse du véhicule (m/s)
- S : « maître couple » du véhicule = largeur x hauteur x 0,83 (m²)
- C_x : coefficient de résistance aérodynamique
- m : masse du véhicule (kg)
- g : accélération de la pesanteur (soit 9,81 m/s²)
- C_r : coefficient de résistance au roulement

Sur la **figure 2** sont représentées les consommations d'énergie (en équivalent de litres de diesel pour parcourir 100 km) de deux véhicules d'une masse de 1 400 kg et d'une surface frontale de 2,31 m² avec des coefficients aérodynamique et de roulement moyens ($C_x = 0,32$ et $C_r = 0,012$). Le premier véhicule (courbe bleue) est à motorisation diesel. On a adopté l'hypothèse d'un rendement de transmission constant (95%) et d'un rendement moteur variant linéairement entre 12% (à 10 km/h) et 37% (à 120 km/h). Le deuxième véhicule (courbe rouge) est à motorisation électrique. On a adopté l'hypothèse d'un rendement constant de 63%, intégrant les contributions des rendements de charge/décharge de la batterie (75%), de l'électronique de puissance (90%), du moteur (95%) et de la transmission (99%). La différence de consommation est particulièrement marquée pour les vitesses basses, auxquelles le rendement du véhicule thermique est très faible. Ceci est imputable tant à des contraintes techniques (le rendement d'un moteur thermique varie fortement en fonction de sa vitesse de rotation et de son couple, il est généralement optimal pour des vitesses moyennes et des couples élevés) qu'à des choix stratégiques et commerciaux (une vitesse de pointe élevée - 192 km/h pour les véhicules neufs vendus en Belgique en 2018 - rend difficile le maintien d'un bon rendement aux vitesses compatibles avec le code de la route).

⁴ Pour plus de détails, se reporter aux pages 12, 13, 24 et 25 de : Courbe P. 2021. *L'automobile en questions – 18 fiches pour (mieux) comprendre et décider*. Namur : Inter-Environnement Wallonie

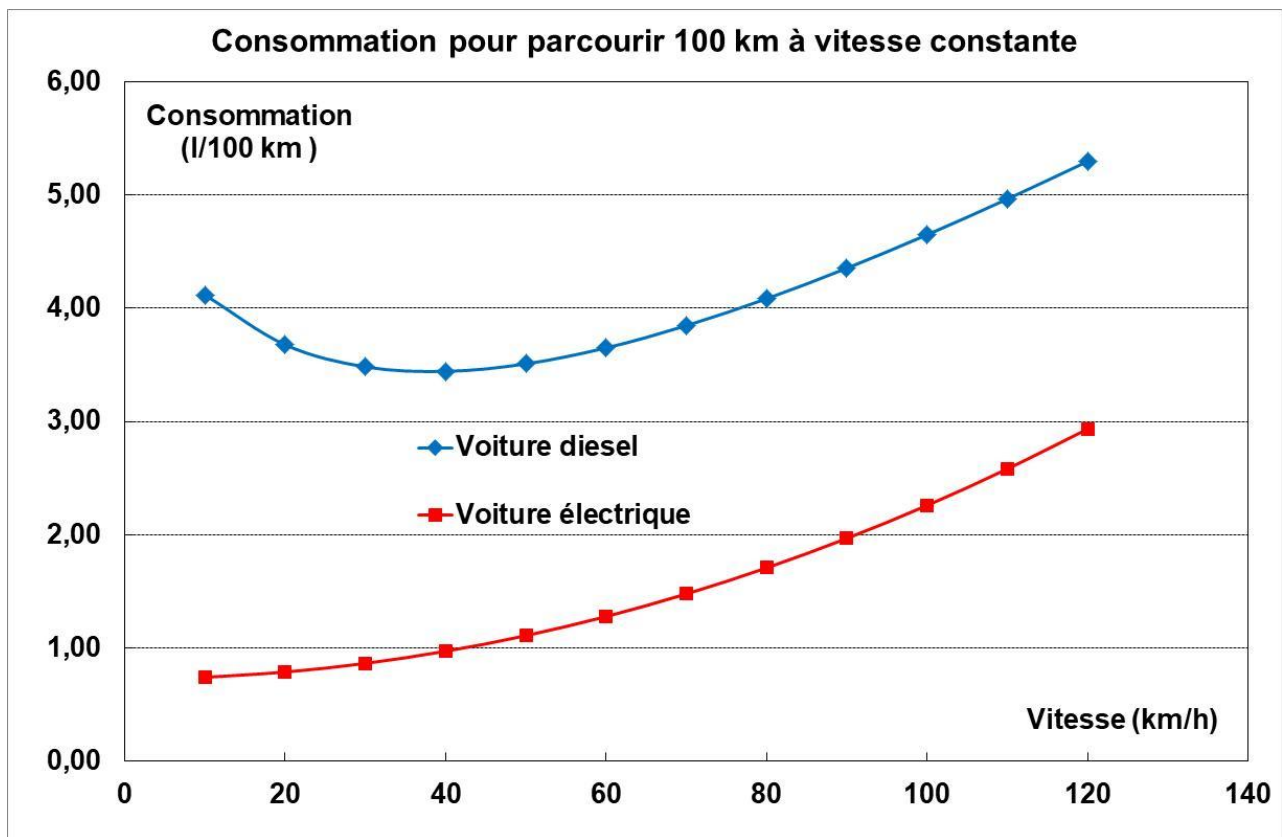


Figure 2 : Consommation de carburant nécessaire à un véhicule diesel (courbe bleue) et consommation d'énergie nécessaire à un véhicule électrique (courbe rouge – énergie électrique convertie en litres de diesel) pour parcourir 100 km à vitesse constante

3 ANALYSE À LA LUMIÈRE DE L'ÉTAT DE L'ART

La question de la relation entre la vitesse sur le réseau routier et la consommation d'énergie a été largement étudiée. Pour éviter toute interprétation abusive ou erronée des résultats, il convient de prêter attention au fait que :

- certaines études s'intéressent à la vitesse et à la consommation d'énergie d'un véhicule (en utilisant parfois des systèmes de collecte des données de consommation instantanée et/ou d'analyse des gaz d'échappement), tandis que d'autres réalisent des moyennes pour l'ensemble des véhicules présents sur le réseau à un moment donné (ces dernières se basent alors sur des modélisations de la consommation d'énergie) ;
- pour une même vitesse maximale autorisée (VMA), les conditions de trafic peuvent mener à des vitesses moyennes (beaucoup) plus faibles que la VMA ;
- à une même vitesse moyenne peuvent correspondre des réalités très différentes : une voiture qui reste deux minutes à l'arrêt et roule deux minutes à 40 km/h présente une vitesse moyenne de 20 km/h, tout comme une voiture qui roulerait à cette vitesse de 20 km/h pendant quatre minutes.
- la consommation d'énergie est plus importante durant les phases d'accélération ; dès lors, pour une même vitesse moyenne, un trafic « en accordéon » (situation de congestion) génère une plus grande consommation d'énergie qu'un trafic plus fluide, à vitesse (quasi) constante.

3.1 Résultats globaux

La plupart des études présentent la consommation d'énergie (ou les émissions de CO₂) en fonction de la vitesse moyenne (intégrant, donc, les accélérations et décélérations) et non en fonction d'une vitesse stabilisée comme dans l'approche théorique décrite ci-dessus. Ce qui conduit à des courbes d'émissions « en U » (**figure 3**) : « Les vitesses moyennes très faibles correspondent généralement à une conduite « stop and go » durant laquelle les véhicules ne parcourent pas de grandes distances. Par conséquent, les taux d'émission par kilomètre sont assez élevés (lorsque le moteur d'une voiture tourne mais qu'elle ne se déplace pas, son taux d'émission par kilomètre atteint l'infini). À l'inverse, lorsque les véhicules roulent à des vitesses beaucoup plus élevées, ils exigent des couples très importants, qui nécessitent plus de carburant et entraînent donc des taux d'émission de CO₂ élevés. »⁵

Cependant, quel que soit le régime de vitesse, l'abaissement de la VMA induit une diminution de la consommation énergétique. Ainsi, une revue de la littérature menée en 2024 confirme le large consensus sur le fait qu'un abaissement de la vitesse et une « pacification » du trafic conduisent à une réduction des émissions : « Les résultats de cette étude soulignent les avantages environnementaux potentiels des politiques de gestion de la vitesse et plaident en faveur de la promotion d'un comportement de conduite plus souple et moins agressif afin de réduire les émissions et d'améliorer la mobilité durable à la fois dans les environnements à faible vitesse et à grande vitesse. »⁶

3.2 Sur le réseau urbain

En 2021, le Cerema (France) publiait un rapport dédié aux émissions routières⁷ dont est extraite la **figure 3**. Le fait qu'à une vitesse moyenne faible, de l'ordre de 30 km/h (correspondant, en conditions réelles, à une conduite « stop and go » ou « en accordéon ») correspond à une consommation (et des émissions de CO₂) élevée a été utilisé par certains groupes de pression qui s'opposent au concept de « Ville 30 ». Cette mauvaise interprétation des résultats a amené le Cerema à publier une mise au point intitulée « Enjeux et limites du rapport d'étude » dans lequel cet établissement public précisait que : « Ce rapport modélise des émissions « brutes » moyennes des véhicules, selon des cycles de conduite variés : phase de congestion avec des phases d'accélération et de décélération, à la fois en urbain, interurbain et autoroute. Les résultats présentés sur les courbes sont donc des émissions en fonction de valeurs moyennes de vitesses, dans des environnements et contextes très différents. Ces résultats ne sauraient être assimilés à des conditions de circulation à vitesse constante, ni à des conditions de circulation dans des zones à vitesses limites autorisées, notamment en agglomération (zone 30 par exemple). Si les courbes du rapport montrent des émissions moyennes plus fortes aux faibles et basses vitesses (résultats bien connus des modélisateurs d'émissions), il faut surtout rappeler que le premier facteur influençant les émissions n'est pas la vitesse mais l'accélération. Autrement dit, un trafic « heurté » ou congestionné est bien plus émissif qu'un trafic régulier et apaisé. En milieu urbain, les phases d'accélération ne peuvent être évitées : arrêt aux intersections, ralentissements et en conséquence accélérations. L'enjeu est donc de limiter l'intensité de ces phases d'accélération (limitation des vitesses autorisées) et d'apaiser la conduite ; mieux canaliser le transit vers certains axes lors de la

⁵ Barth M., Boriboonsomsin K. 2009. Traffic Congestion and Greenhouse Gases. *ACCESS Magazine*, 1(35), 2-9

⁶ Fondzenyuy SK et al. 2024. The Impact of Speed Limit Change on Emissions: A Systematic Review of Literature. *Sustainability*. 2024; 16(17):7712

⁷ Martin R. 2021. *Emissions routières des polluants atmosphériques – courbes et facteurs d'influence*. Paris : Cerema

réorganisation de plans de circulation pour la mise en place de zones 30 y contribue notamment. Il ressort donc de ces considérations qu'on ne peut pas conclure que des vitesses limitées à 30 km/h sont nécessairement plus négatives en termes d'émissions que des vitesses à 50 km/h. »

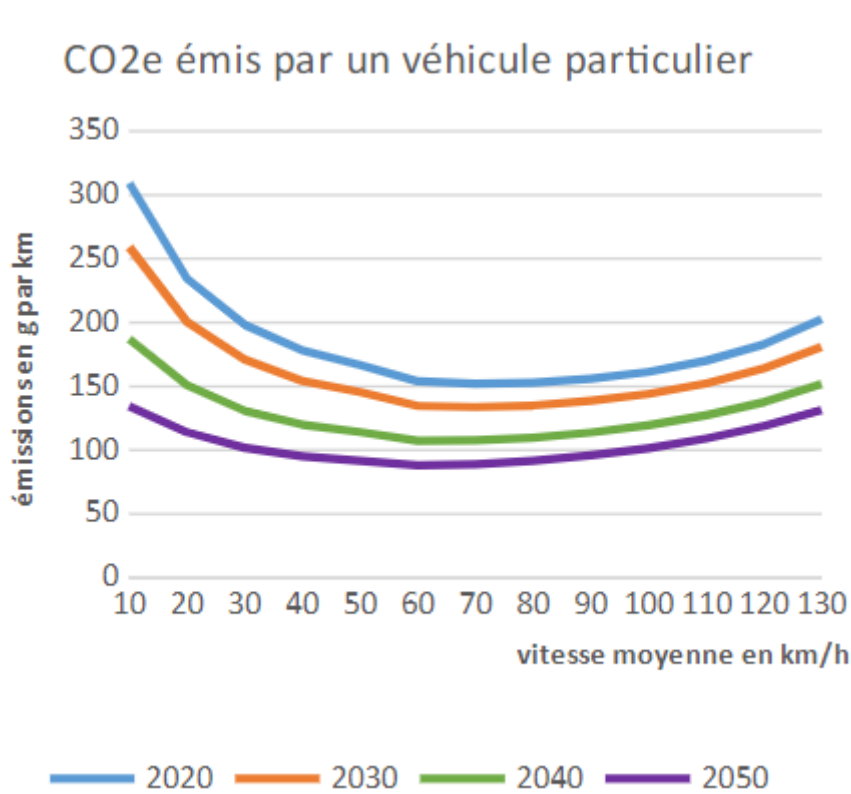


Figure 3 : Emissions de CO₂ d'une voiture en fonction de la vitesse moyenne sur le réseau – Source : Cerema (2021)

Il semble même que, outre leur effet direct très positif en termes d'apaisement de l'espace public (et donc de facilitation de la pratique de la marche et du vélo) et de sécurité routière, les zones 30 peuvent aussi contribuer à la réduction des émissions de GES. En milieu urbain, peut-être plus encore qu'ailleurs, le type de conduite est déterminant comme le révèlent de nombreux travaux de recherche. A titre d'exemple, une étude menée à Brisbane a analysé les comportements de 30 conducteurs au volant d'un même véhicule sur deux trajets urbains distincts. Il apparaît que 42% des personnes avaient une conduite agressive et que le type de conduite influençait directement les émissions. On a relevé 1,56 fois plus de dioxyde de carbone (CO₂) et 5,9 fois plus d'oxydes d'azote (NO_x) pour les personnes émettant le plus par rapport à celles émettant le moins.⁸ Dès lors, par son effet de diminution de la congestion, de pacification du trafic et de limitation des accélérations brutales, la zone 30 induit également une diminution des émissions de CO₂.

Ainsi, des chercheurs de l'université de Budapest publiaient, en 2024, une étude dans laquelle ils relevaient que « Les simulations de trafic sur de grands réseaux urbains prouvent que, dans des zones

⁸ Hasan Shahariar G.M. et al. 2022. On-road CO₂ and NO_x emissions of a diesel vehicle in urban traffic. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Volume 107

bien conçues, des réductions d'émissions de CO₂ de plus de 10% peuvent être obtenues. »⁹ Ce que confirme une revue de la littérature scientifique publiée en 2024¹⁰ selon laquelle on observe une réduction moyenne de 11% des émissions de CO₂ liées au trafic dans les zones 30 km/h dans les villes européennes.

3.3 Sur le réseau interurbain et sur le réseau autoroutier

Sous les hypothèses retenues pour établir la **figure 2** (voiture de caractéristiques moyennes), passer d'une vitesse constante de 90 à 70 km/h permet de faire baisser la consommation d'une voiture diesel (et donc ses émissions de CO₂) de 0,51 l/100 km, soit une réduction de 11,72% (**tableau 1**).

Tableau 1 : Consommation de carburant d'un véhicule diesel de caractéristiques moyennes circulant à vitesse constante et baisses de consommation et d'émissions de CO₂ induites par une diminution de la vitesse

Vitesse (km/h)	120	110	100	90	80	70
Consommation (l/100 km)	5,30	4,97	4,65	4,36	4,09	3,85
Baisse de consommation (l/100 km)	/	0,33	0,32	/	0,27	0,24
Baisse d'émissions (gCO ₂ /km)	De 120 à 100 : - 17,0			De 90 à 70 : - 13,4		

Sur le plan des bénéfices climatiques, dans l'hypothèse d'une vitesse du trafic constante et correspondant à la VMA en vigueur, une réduction de la VMA de 120 à 100 km/h sur autoroute entraînerait une diminution des émissions de 17,0 gCO₂/km pour une voiture diesel de caractéristiques moyennes. Une réduction de la VMA de 90 à 70 km/h sur le réseau interurbain se traduirait quant à elle par une baisse de 13,4 gCO₂/km.

3.4 Bénéfices climatiques d'un abaissement de la VMA sur les routes wallonnes

En Wallonie, en 2023,

- 16 640 millions de véh.km ont été parcourus sur le réseau autoroutier¹¹. La part du trafic voitures (inférieure sur autoroute à ce qu'elle est en moyenne sur l'ensemble du réseau) peut être estimée à 85%. Baisser la VMA sur autoroute à 100 km/h (en considérant que cette mesure affecterait principalement les voitures) induirait donc un gain de 240 milliers de tonnes de CO₂, ce qui représente 3,5% des émissions des transports en Wallonie en 2022¹² ;

⁹ Tettamanti T. et al. 2024. *On the Relationship of Speed Limit and CO₂ Emissions in Urban Traffic*

¹⁰ Yannis G., Michelarakis E. 2024. Effectiveness of 30 km/h speed limit – A literature review. *Journal of safety Research*

¹¹ IWEPS. Transport routier. <https://www.iweps.be/indicateur-statistique/transport-routier/>, consulté le 07 avril 2025

¹² AWAC. Inventaire des émissions de gaz à effet de serre (GES). <https://awac.be/inventaires-demission/emission-de-ges/>, consulté le 07/04/2025

- 19 950 millions sur les routes régionales ; en assimilant ces dernières au réseau interurbain (VMA de 90 km/h) et en y estimant la part du trafic voitures à 90%, baisser la VMA à 70 km/h induirait également un gain de 240 ktCO₂ ;
- 10 280 millions de véh.km ont été parcourus sur les routes communales ; en assimilant celles-ci au réseau urbain (VMA de 50 km/h), en y estimant la part du trafic voitures à 90% et sous l'hypothèse d'une baisse d'émissions de 10% (cfr. § 3.2), soit environ 9 gCO₂/km, le passage à 30 km/h en milieu urbain permettrait d'éviter l'émission de 80 ktCO₂.

Ainsi, même en faisant l'hypothèse que seule la moitié de ces gains pourraient être récoltés (du fait d'un respect imparfait de la VMA), **le bénéfice global d'une diminution de 20 km/h de la VMA sur l'ensemble du réseau routier peut être estimé à 280 ktCO₂, soit 4% des émissions actuelles des transports en Wallonie.**

4 **BÉNÉFICES EN TERMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Selon le European Transport Safety Council (ETSC), « 2 100 vies pourraient être sauvées chaque année si la vitesse moyenne diminuait de seulement 1 km/h sur l'ensemble du réseau routier européen. »¹³ L'ETSC tire cette conclusion de l'observation attentive des faits et de leur analyse scientifique. Faits qui ne cessent de confirmer ce que l'on sait de longue date et qui relève de l'évidence : quand les vitesses pratiquées augmentent, le risque d'accidents augmente, le risque de blessures corporelles augmente davantage et plus encore le risque de décès.

Le 1^{er} janvier 2017, la Flandre abaissait de 90 à 70 km/h la VMA sur l'ensemble des routes interurbaines (de nombreux tronçons étaient déjà limités à 70 km/h). Selon l'analyse réalisée par l'institut VIAS¹⁴ et comparant les 3 années précédant et les 3 années suivant l'introduction de cette mesure, les résultats sont plus que probants. Sur les 956 km concernés, la vitesse V85¹⁵ a diminué de 3,38 km/h sur le long terme (soit environ 4% de diminution, ceci en « effaçant » l'effet de la diminution générale des vitesses pratiquées observée sur ce type de routes), le nombre de victimes (personnes blessées ou tuées) a baissé de 10,6% et le nombre de personnes gravement blessées ou tuées a diminué de 22,7%.

En France, le premier juillet 2018, la VMA sur les routes bidirectionnelles hors agglomération (routes à deux sens de circulation sans séparateur médian) était abaissée de 90 à 80 km/h. Deux ans plus tard, le Cerema publiait une évaluation complète¹⁶ des effets de la mesure sur 18 mois (deuxième semestre 2018 et année 2019). 331 décès ont été épargnés sur le réseau concerné, soit une baisse de 12%. Ceci par comparaison avec la période 2013-2017. Sur le reste du réseau routier français, l'évolution fut clairement différente, avec une stagnation du nombre de tués par rapport au niveau de référence. Ceci n'empêcha pas certains départements, dès que l'opportunité leur en fut donnée, de relever la VMA à 90 km/h sur tout ou partie du réseau concerné. Selon l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), « Le relèvement de la VMA à 90 km/h sur 39 départements aura coûté 74 vies

¹³ Adminaite T. 2019. *Reducing speed in Europe – PIN Talk*

¹⁴ Dons E. et al. 2022. *Evaluatie wijziging algemene snelheidsbeperking van 90 km/u naar 70 km/u buiten de bebouwde kom – Eindrapport*. Brussel: Vias institute

¹⁵ La vitesse V85 définit la vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules en vitesse libre (non contrainte par la circulation des autres véhicules)

¹⁶ Cerema. 2020. *Abaissment de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h – Rapport final d'évaluation*

sur l'année 2021 selon une estimation basée sur le mois de la mise en application de cette décision. Ceci correspond à une hausse de la mortalité de + 13,1 %. Sur une année « classique » le relèvement de la VMA à 90 km/h sur 39 départements pourrait engendrer un nombre de tués supplémentaires de l'ordre de 89. »¹⁷

Les retours d'expérience sont donc plus que concluants. Un abaissement des vitesses pratiquées est toujours bénéfique à la sécurité routière, qu'il s'agisse – comme dans les deux cas mentionnés ci-dessus – du réseau interurbain, du réseau urbain ou du réseau autoroutier. À ce sujet, il est utile de rappeler que les tronçons d'autoroutes allemandes non soumis à limitation de vitesse sont beaucoup plus accidentogènes que ceux où la vitesse est limitée¹⁸.

Un argument souvent utilisé pour s'opposer à une réduction de VMA est celui de la perte de temps. En Wallonie, la distance moyenne d'un déplacement en voiture est de 21 km¹⁹ ; par ailleurs, la part modale de la voiture y est de 71,4%²⁰, ce qui correspond à une distance de 25 km sur base de la distance journalière moyenne de 35 km parcourue par les Belges (tous modes confondus). 25 km sont parcourus en 16'40" à une vitesse constante de 90 km/h – et en 21'26" à 70 km/h. Un allongement de temps de parcours d'un peu moins de 5 minutes par jour : le « prix » individuel moyen est bien modeste au vu des bénéfices collectifs conséquents que constituent une baisse significative des émissions de CO₂ et une amélioration notable de la sécurité routière.

¹⁷ ONISR. 2022. *Le relèvement de la Vitesse Maximale Autorisée à 90 km/h*

¹⁸ Courbe P. 2019. *LISA Car – La voiture de demain*. Namur : Inter-Environnement Wallonie, p. 41-42

¹⁹ Derauw S. et al. 2019. *Enquête Monitor sur la mobilité des Belges*. Bruxelles : SPF Mobilité et Transports

²⁰ SPW MI et IWEPS. 2024. *Tableau de bord de la mobilité*

5 **RECOMMANDATIONS DE CANOPEA**

En 2020, l'administration allemande de l'environnement calculait les bénéfices climatiques d'une limitation généralisée de vitesse sur le réseau autoroutier. Le trafic de voitures et véhicules utilitaires légers sur les autoroutes allemandes générait 39,1 millions de tonnes de CO₂ en 2018. Une VMA généralisée de 120 km/h aurait permis une baisse de 6,6% de ces émissions (2,6 MtCO₂) ; une VMA de 100km/h aurait induit une baisse de 13,8% (5,4 MtCO₂)²¹.

Les appels à la raison de l'administration de l'environnement, combattus par l'industrie automobile et une partie de la population, sont restés lettre morte ... Les pouvoirs publics allemands n'ont pas « osé » mettre en place une réforme recommandée par leur administration, une réforme dont les effets bénéfiques sur le climat planétaire et la sécurité routière ne sont plus à démontrer.

Canopea appelle les autorités de Wallonie à oser. Oser suivre la voie de la rationalité et de la réponse proportionnées aux problèmes de destruction du climat planétaire et de vies humaines sur le réseau routier.

Très concrètement, Canopea recommande de :

- instaurer le 30 km/h comme vitesse par défaut en agglomération (le 50 km/h pouvant être maintenu sur les itinéraires de transit) ;
- abaisser la VMA sur les voiries interurbaines :
 - à 70 km/h là où elle est actuellement fixée à 90 km/h ;
 - à 50 km/h là où elle est actuellement fixée à 70 km/h ;
- plaider auprès des autorités fédérales pour que la VMA sur autoroute soit abaissée à 100 km/h ;
- prévoir les moyens budgétaires et humains nécessaires pour assurer le respect de la VMA sur l'ensemble du réseau routier.

²¹ <https://www.umweltbundesamt.de/en/press/pressinformation/speed-limits-on-motorways-clearly-cut-down-co2>