



# Abaissement des vitesses en Occitanie, un impact positif sur la pollution atmosphérique

## DOSSIER DE PRESSE

OCTOBRE 2024

### CONTACTS PRESSE

Attachée de presse

Agnès Rouvière

[agnes@rouvierecommunication.fr](mailto:agnes@rouvierecommunication.fr) - 06 20 49 18 52

Atmo Occitanie

Holy Despras

[holy.despras@atmo-occitanie.org](mailto:holy.despras@atmo-occitanie.org) - 06 74 88 75 76

**Atmo Occitanie, l'observatoire régional de l'air, dévoile les premiers résultats de son étude approfondie sur l'impact de l'abaissement de vitesse des véhicules légers sur les émissions de polluants atmosphériques. Les résultats apportent également un éclairage essentiel sur les enjeux de qualité de l'air, de santé publique et de lutte contre le changement climatique dans la région Occitanie.**

**Cette première publication se concentre sur les territoires où le trafic routier est le plus important et où un nombre de personnes voient leur exposition à la pollution de l'air s'améliorer par les réductions de vitesse. Il s'agit des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Toulouse, Montpellier, Nîmes et de l'agglomération de Perpignan, ainsi que la région Occitanie.**

**Pour rappel, les PPA (Plans de Protection de l'Atmosphère) ciblent des zones densément peuplées mettant en évidence des concentrations dans l'air au-delà des valeurs réglementaires pour la protection de la santé.. Ils regroupent des mesures visant à améliorer durablement la qualité de l'air et ont pour objectif de s'assurer que les concentrations des polluants ne dépassent pas les seuils fixés par l'Union européenne. La région Occitanie dispose de PPA pour les agglomérations de Montpellier, Nîmes et Toulouse.**

## Contexte, scénario et objectifs

Les émissions de polluants sont fonction de la consommation de carburants. Or, au-delà de 70 km/h, plus la vitesse de circulation augmente, plus la combustion de carburant est importante.

**La vitesse est donc un des leviers pour agir sur émissions de polluants atmosphériques.**

Les transports sont la principale source d'émission d'oxydes d'azote, polluants ayant un impact sanitaire, et également le premier émetteur de GES (gaz à effet de serre), responsable du réchauffement climatique. Dans une moindre mesure, la circulation des véhicules, (après les dispositifs de chauffage au bois et les activités industrielles) contribue à l'émission de particules fines.

Rappelons que les principaux polluants atmosphériques provoquent des effets néfastes sur la santé à court et long terme, notamment des maladies respiratoires et cardiovasculaires, une augmentation du risque de cancer et une réduction de l'espérance de vie.

### **L'étude conduite par Atmo Occitanie vise à :**

- ➔ Évaluer l'impact de l'abaissement de vitesse de :
  - 10 km/h sur les axes routiers réglementés à 80 et 90 km/h
  - 20 km/h sur les voies réglementées à 110 et 130 km/h
- ➔ Mesurer l'effet de cette réduction sur la consommation de carburant et les émissions de NOx, GES et PM2.5, ainsi que l'exposition de la population à ces polluants.
- ➔ Mettre les résultats à disposition des collectivités et des citoyens pour éclairer les prises de décisions en faveur de la qualité de l'air et du climat.

## Méthodologie

L'étude porte sur les axes routiers dont les réglementations sont égales ou supérieures à 80 km/h. En effet, la consommation de carburant et les émissions de polluants d'un véhicule léger varient en fonction de sa vitesse selon une courbe en U, et le minimum observé est de 70 km/h pour la consommation de carburant, les émissions de GES et de NOx.

La publication porte sur une simulation de baisse de vitesse sur l'ensemble des axes concernés (autorisation de vitesse  $\geq$  80 km/h), soit 40 % du réseau routier de la région et environ 58 % des distances parcourues en Occitanie.

Les vitesses des poids lourds, des cars et des bus n'ont pas été modifiées, celles-ci permettant, d'ores et déjà, d'atteindre le seuil minimal d'émissions de polluants.

## **Au niveau régional : un impact positif de l'abaissement de la vitesse**

### **1 – Impact sur les routes concernées :**

Un abaissement de la vitesse de circulation sur les routes dont les réglementations actuelles sont égales ou supérieures à 80 km/h, entraînerait :

- **Une baisse de 2,5 % de carburant consommé et de 2,6 % des émissions de GES.**

Ces baisses auraient un triple bénéfice :

- **Un bénéfice environnemental** s'inscrivant dans l'objectif de la Région Occitanie de baisser les quantités de GES émises dans l'air.
  - **Un avantage économique pour les conducteurs** dans la mesure où l'abaissement de la vitesse réduit la consommation de carburant, alors qu'il n'allonge le temps de trajet que de 4 à 6 minutes sur une distance de 50 km.
  - **Un impact énergétique** : si cette baisse de consommation de carburant s'étendait à l'ensemble du territoire national, elle réduirait la dépendance énergétique de la France.
- **Une réduction des émissions d'oxydes d'azote (NOx) de 8,4 % et des particules fines PM2,5 de 1,5 %.**

Ce scénario, combiné à la diminution annuelle actuelle des émissions de NOx (-3,6 %) et des particules PM2,5 (-4,5 %) du transport routier sur le territoire, renforcerait et accélérerait considérablement les efforts régionaux pour diminuer les émissions polluantes et améliorer la qualité de l'air.

- **Un impact particulièrement marqué sur les voies à grande vitesse :**

Sur les autoroutes et les axes routiers réglementés à 110 km/h, la consommation de carburant et l'émission de GES baisseraient de 6,2 à 9 %. Cette diminution est encore plus spectaculaire pour les oxydes d'azote qui afficheraient jusqu'à -23 % de baisse d'émission.

### **2 – Un effet bénéfique avéré de la baisse de vitesse sur tout le réseau routier**

Appliqué sur l'ensemble du réseau routier d'Occitanie concerné par des vitesses réglementaires supérieures ou égales à 80 km/h, le scénario d'abaissement de la vitesse permettrait de réduire les émissions d'Oxydes d'azote de 8,4 %.

## Focus par territoires

Les territoires considérés sont les 4 principales agglomérations de la Région Occitanie enregistrant les densités de trafic routier et de population les plus importantes (Toulouse, Montpellier, Perpignan et Nîmes).

### 1 - Un impact particulièrement significatif lors de la baisse de 20 km/h sur les voies rapides (110 et 130 km/h)

#### → Impact sur les autoroutes

**Une diminution majeure des oxydes d'azote** : la baisse de vitesse de 130 à 110 km/h engendre une diminution du taux de NOx de 20 à 25 % et une baisse de 10 % de la consommation de carburant et des émissions de GES.

#### → Impact sur les voies réglementées à 110 km/h

La réduction des NOx reste considérable avec des taux compris entre 13,5 et 20 %, les baisses de consommation de carburant et d'émission de GES varient de 5 à 9 %.

### 2 - Un impact positif pour la baisse de 10 km/h sur les vitesses initiales de 80 et 90 km/h

→ **Une diminution systématique des NOx** : entre 2 % et 4,5 % selon les zones.

→ **Un impact plus mitigé sur la consommation de carburant et les GES** : la baisse sera faible voire nulle et dépendra de l'intensité du trafic routier notamment aux heures de pointe.

Les écarts dans les résultats s'expliquent par la composition du territoire et la variété de typologie d'axes de circulation qui composent ces territoires. Pour les territoires sur lesquels on trouve les réseaux routiers à 110 km/h, les baisses seront plus marquées que sur les autres.

## Ce qu'il faut retenir

- La baisse de vitesse a un effet positif sur la qualité de l'air.
- La consommation de carburant augmente avec la vitesse au-dessus de 70 km/h.
- La consommation de carburant a un effet direct sur l'émission de Gaz à Effet de Serre et d'Oxydes d'azote.
- La baisse de -20 km/h sur les autoroutes et les voies réglementées à 110 km/h a un effet considérable sur la qualité de l'air.
- Les résultats, bien que moins spectaculaires, restent positifs pour une baisse de 10 km/h sur les axes limités à 80 et 90 km/h.

## Perspectives

Prévue pour la fin de l'année, une publication viendra compléter ces résultats avec l'application du scénario des baisses de vitesse aux 13 départements et 164 intercommunalités de la Région Occitanie.

Cette seconde communication présentera également l'impact de ces baisses de vitesse sur le nombre de personnes exposées à la pollution, données essentielles pour mesurer l'impact de la baisse de vitesse sur la santé publique.

## A propos d'Atmo Occitanie, observatoire régional de la qualité de l'air

Atmo Occitanie est l'association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air en région pour :

- **Surveiller la qualité de l'air 24h/24** ;
- **Prévoir la qualité de l'air** au quotidien sur toute l'Occitanie pour le jour même et le lendemain ;
- **Informers au quotidien et en cas d'épisode de pollution** les citoyens, médias, autorités et collectivités ;
- **Accompagner les décideurs, acteurs locaux** : les évaluations menées sont mises en place afin d'améliorer les connaissances sur la qualité de l'air localement et en région.

**ANNEXES**  
**FICHES TERRITOIRES**

# ABAISSEMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

---

Le trafic routier est un émetteur important de polluants atmosphériques. Il est, ainsi, le premier contributeur d'oxydes d'azote (NOx) et de gaz à effet de serre (GES) et le troisième contributeur de particules en Occitanie. Agir sur ce secteur représente donc un enjeu majeur en terme de qualité de l'air, de santé publique et de changement climatique.

Afin d'alimenter les réflexions sur les actions à mettre en œuvre pour réduire la pollution atmosphérique, Atmo Occitanie a étudié l'impact de l'abaissement de vitesse de 10 ou km/h des véhicules légers<sup>1</sup> sur les axes routiers où la vitesse réglementaire à ce jour est d'au moins 80 km/h. L'objectif de cette étude est ainsi de décrire cet impact sur la consommation de carburant et les quantités d'oxydes d'azote (NOx), de gaz à effet de serre (GES) et de particules fines (PM<sub>2,5</sub>) du trafic routier sur différents territoires : la région, les 13 départements et les 164 Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI).

Cette première publication concerne l'impact sur les émissions des territoires concernés par des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA), les métropoles de Toulouse, Montpellier, Nîmes ainsi que la métropole de Perpignan et la région. Elle sera complétée, en fin d'année, par la mise à disposition de l'évaluation de l'impact :

- sur les émissions de polluants pour les treize départements et les 164 intercommunalités de la région Occitanie,
- sur l'évolution du nombre de personnes exposées à la pollution suite à ces baisses de vitesses,

Le réseau routier concerné par cette étude couvre près de 40% du réseau total et représente environ 58% des distances parcourues de l'Occitanie.

## **Pourquoi baisser la vitesse peut réduire la pollution ?**

La consommation de carburant et les émissions de polluants d'un véhicule léger varient en fonction de sa vitesse selon une courbe en U. Le minimum est ainsi observé à :

- 70 km/h pour la consommation de carburant, les émissions de GES et de NOx,
- 90 km/h pour les émissions de particules PM<sub>2,5</sub>.

Plus le véhicule roule vite, plus sa consommation de carburant et ses émissions de polluants augmentent. Au-delà de 70 km/h, les réductions de vitesse devraient donc avoir un effet positif sur la consommation de carburants et les émissions de GES et de NOx. Dans un premier temps, Atmo Occitanie a donc étudié l'impact d'un abaissement de vitesse de 10 km/h pour les voies limitées à 80 km/h et de 20 km/h pour les voies limitées à 90 km/h, 110 km/h et 130 km/h. Sur les axes initialement à 90 km/h, il est apparu que le passage de 90 à 70 km/h a généralement un effet positif sur les émissions qui baissent. Cependant, cet effet est, pour certains territoires, plus faible que celui obtenu lors du passage de 90 à 80 km/h. Cela s'explique par des phénomènes de saturation des voies notamment aux heures de pointe sur les principales agglomérations de la région.

---

<sup>1</sup> Les vitesses des poids-lourds, des cars et bus n'ont pas été modifiées, celles-ci permettant, d'ores et déjà, d'atteindre le seuil minimal d'émissions de polluants



Cette étude présente donc l'impact d'un abaissement de vitesse de :

- 10 km/h pour les voies limitées à 80 km/h et 90 km/h,
- 20 km/h pour les voies limitées à 110 km/h et 130 km/h

**Cette étude a permis de tirer plusieurs conclusions significatives concernant l'impact de la mesure d'abaissement de vitesse sur les émissions de polluants.**

**Pour chaque classe de vitesse abaissée,**

L'abaissement de vitesse entraînerait :

- **La diminution des émissions de NOx :** Cette réduction serait observée quel que soit le type d'axe concerné, mais elle serait plus marquée sur les routes où les vitesses réglementées actuellement sont plus élevées. Ainsi, elle serait la plus forte pour les routes où les vitesses réglementées sont à 130 km/h.
- **La réduction de la consommation de carburant, des émissions de GES et de PM<sub>2,5</sub> :** Elle serait observée systématiquement pour les axes limités à 110 et 130 km/h. Elle serait également observée, bien que de manière moins prononcée, dans la plupart des territoires étudiés, pour les axes à 80 et 90 km/h.

En revanche, sur tous les territoires, l'abaissement de la vitesse sur les axes limités à 80 et 90 km/h engendrerait une augmentation des émissions des particules provenant de l'usure des équipements (freins, pneus et route). Enfin, pour certains territoires présentant une problématique régulière de saturation du réseau routier, l'abaissement de vitesse sur les axes à 80 et 90 km/h engendrerait une hausse de la consommation de carburant et des émissions de GES.

**Sur le réseau routier concerné par les abaissements de vitesse :**

- Pour tous les polluants, les évolutions de consommation de carburants et d'émissions de polluants varient en fonction de la fréquentation des voies et donc des distances parcourues sur les différents types d'axes. Ainsi, les territoires ayant une forte proportion d'axes à 110 et 130 km/h, qui sont généralement fréquentés, bénéficieraient des baisses les plus significatives.
- Cette action aurait un impact positif plus ou moins important sur tous les territoires pour les NOx et la quasi-totalité des territoires pour les GES.
- Elle engendrerait également une baisse des émissions de particules sur les territoires comportant des axes à 110 et 130 km/h et une hausse limitée sur ceux ne comportant que des axes à 80 et 90 km/h.

**Sur l'ensemble trafic routier du territoire :**

- La réduction de vitesse aurait un impact proportionnel à la part du réseau concerné. Par ce scénario d'abaissement de la vitesse, plus le nombre de kilomètres parcourus sur le réseau concerné est important, plus les baisses de consommation de carburants et d'émissions seront élevées

Les résultats de cette étude fournissent des éléments pour répondre aux enjeux de baisse des émissions, de santé publique et de lutte contre le changement climatique. La réduction de la vitesse sur les axes routiers semble être une mesure prometteuse. Une mise en œuvre réfléchie et adaptée aux spécificités des territoires devrait permettre d'optimiser les bénéfices de cette action.

Pour un trajet de 50 km, réduire sa vitesse induirait une hausse du temps de trajet de:

- 4 minutes et 12 secondes pour 110 km/h au lieu de 130 km/h
- 6 minutes et 4 secondes pour 90 km/h au lieu de 110 km/h
- 4 minutes et 10 secondes pour 80 km/h au lieu de 90 km/h
- 5 minutes et 22 secondes pour 70 km/h au lieu de 80 km/h

## RÉGION OCCITANIE

### ← ABAISSEMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

La baisse de vitesse est appliquée uniquement sur les **véhicules légers**.

La vitesse réglementaire actuellement appliquée aux poids-lourds permet déjà d'atteindre le seuil minimal d'émissions des polluants.

Le « réseau non concerné » représente les voiries sur lesquelles aucun scénario n'est appliqué. Une baisse de la vitesse maximale autorisée sur ce réseau aurait pour conséquence une **augmentation de la consommation de carburant** et des **émissions de polluants atmosphériques**.

#### Vitesses initiales



#### Abaissement de vitesses

-10 km/h

-20 km/h

#### Vitesses du scénario



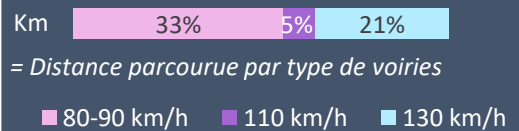
RÉSEAU NON CONCERNÉ =  
**42% KM PARCOURUS**

**ROUTES AVEC REDUCTION VITESSE =  
58% Km PARCOURUS**

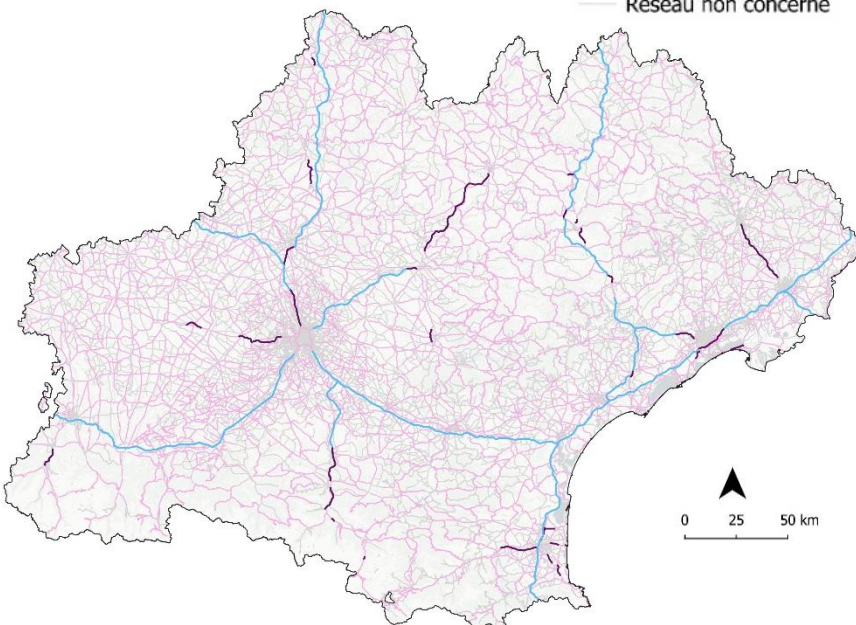
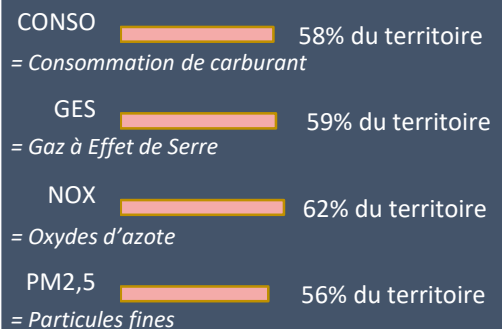
Vitesse en km/h

- 130 km/h
- 110 km/h
- 80 à 90 km/h
- Réseau non concerné

Les **routes** avec abaissement de vitesse représentent :



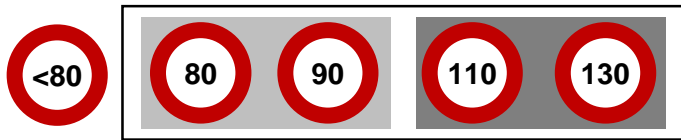
Les **routes** avec abaissement de vitesse représentent :



# ABAISSEMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

## SUR TOUT LE RÉSEAU ROUTIER

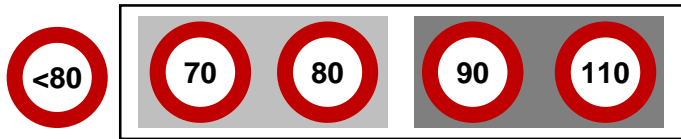
Vitesses initiales sur tout le réseau routier :



Abaissment de vitesses



Vitesses du scénario :



Impact du scénario sur le secteur du trafic routier

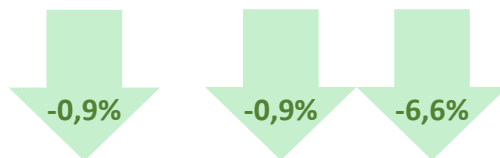
**CONSO**  
= Consommation de carburant



**GES**  
= Gaz à Effet de Serre



**NOx**  
= Oxydes d'azote



**PM2.5**  
= Particules fines



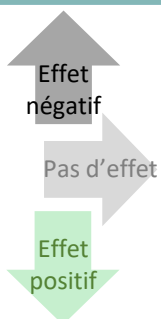
TOUT LE RÉSEAU ROUTIER =  
100 % Km  
= 66 433 000 Km PARCOURUS

Le scénario permettrait de diminuer les émissions de NOx de **8,4%** sur tout le réseau routier.

POLLUTION ÉVITÉE DU TRAFIC ROUTIER : impact si tous les abaissments de vitesse sont mis en œuvre



### LÉGENDE



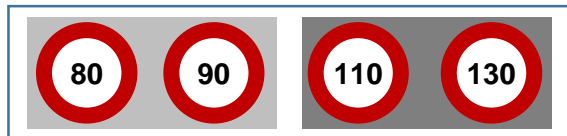
### EN BREF

Une baisse de la vitesse autorisée sur les routes actuellement à 80 km/h ou plus a un effet positif sur la consommation de carburant et les émissions de polluants dont les GES du secteur du trafic routier du territoire.

# ABAISSEMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

## SUR LES ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE DU TERRITOIRE

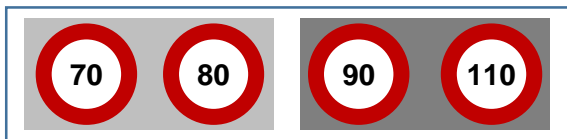
Vitesses initiales sur le routes avec réduction de vitesse :



Abaissment de vitesses



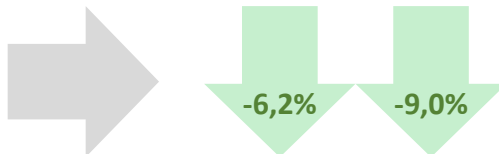
Vitesses du scénario :



Impact du scénario pour chaque type d'axe

**CONSO**

= Consommation de carburant



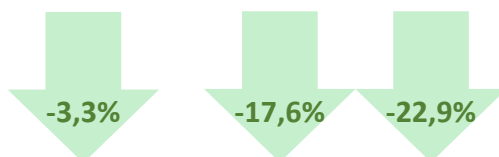
**GES**

= Gaz à Effet de Serre



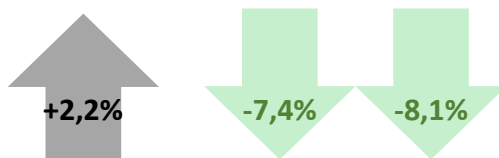
**NOx**

= Oxydes d'azote

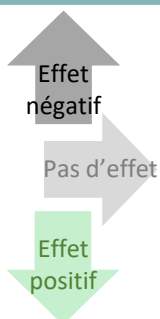


**PM2.5**

= Particules fines



LÉGENDE



ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE = 58% Km  
= 38 712 000 Km PARCOURS

Le scénario d'abaissement de vitesse permettrait de diminuer les émissions de NOx de

**13,6%**

sur les routes avec réduction de vitesse.

POLLUTION ÉVITÉE SUR LES ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE / impact si tous les abaissements de vitesse sont mis en œuvre



### EN BREF 🔍

Une baisse de la vitesse autorisée sur l'ensemble du réseau concerné a globalement un effet positif sur la consommation de carburant et les émissions de polluants dont les GES.

## TOULOUSE MÉTROPOLE

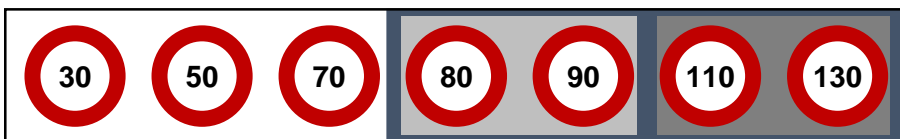
### ← ABAISSEMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

La baisse de vitesse est appliquée uniquement sur les **véhicules légers**.

La vitesse réglementaire actuellement appliquée aux poids-lourds permet déjà d'atteindre le seuil minimal d'émissions des polluants.

Le « réseau non concerné » représente les voiries sur lesquelles aucun scénario n'est appliqué. Une baisse de la vitesse maximale autorisée sur ce réseau aurait pour conséquence une **augmentation de la consommation de carburant** et des **émissions de polluants atmosphériques**.

#### Vitesses initiales



#### Abaissement de vitesses



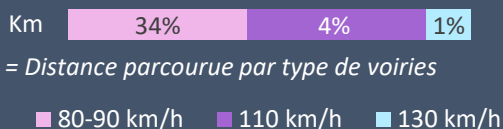
#### Vitesses du scénario



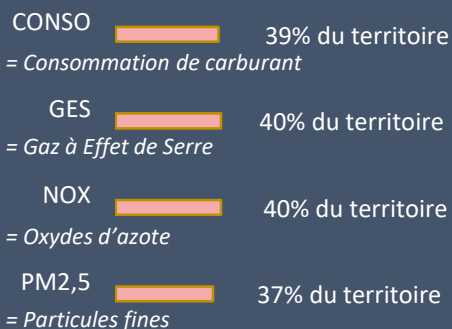
RÉSEAU NON CONCERNÉ = **61% KM PARCOURUS**

ROUTES AVEC REDUCTION DE VITESSE = **39% Km PARCOURUS**

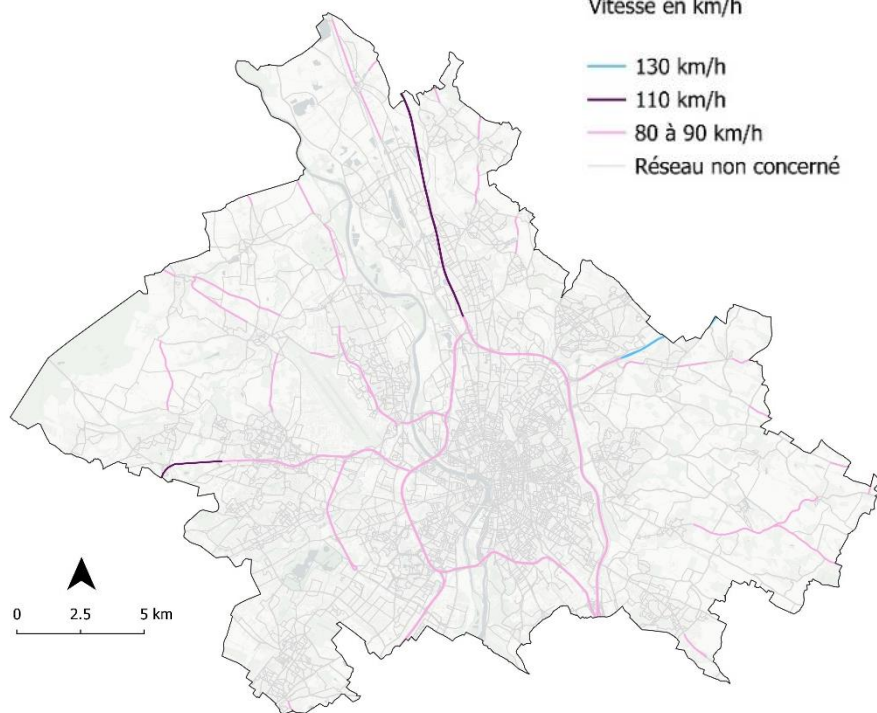
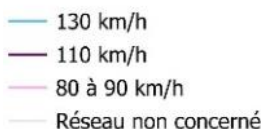
Les **routes** avec abaissement de vitesse représentent :



Les **routes** avec abaissement de vitesse représentent :



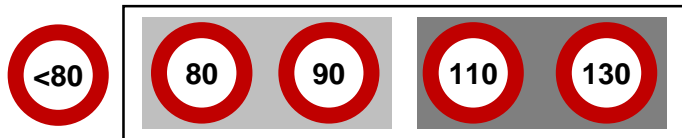
#### Vitesse en km/h



# ABAISSEMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

## SUR TOUT LE RÉSEAU ROUTIER DU TERRITOIRE

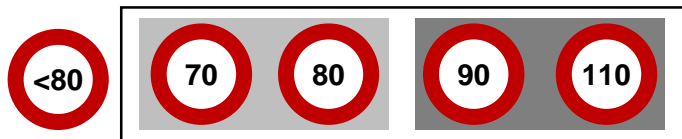
Vitesses initiales sur tout le réseau routier :



Abaissment de vitesses



Vitesses du scénario :



Impact du scénario sur le secteur du trafic routier

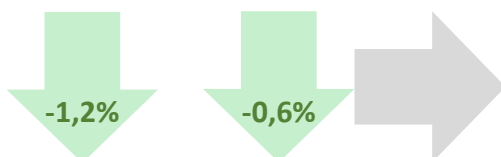
**CONSO**  
= Consommation de carburant



**GES**  
= Gaz à Effet de Serre



**NOx**  
= Oxydes d'azote



**PM2.5**  
= Particules fines



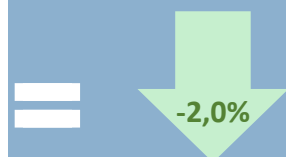
TOUT LE RÉSEAU ROUTIER =  
100 % Km  
= 3 847 000 Km PARCOURUS

Le scénario permettrait de diminuer les émissions de NOx de

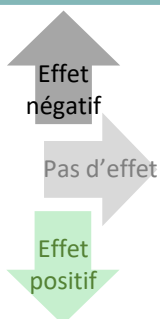
**2,0%**

sur tout le réseau routier.

POLLUTION ÉVITÉE DU TRAFIC ROUTIER : impact si tous les abaissments de vitesse sont mis en œuvre



### LÉGENDE



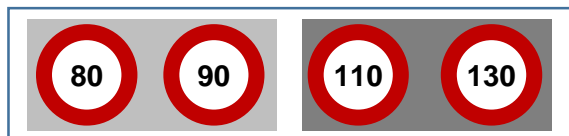
### EN BREF

Une baisse de la vitesse autorisée sur les routes actuellement à 80 km/h ou plus a un effet positif sur les émissions de NOx du secteur du trafic routier du territoire.

# ABAISSEMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

## SUR LES ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE DU TERRITOIRE

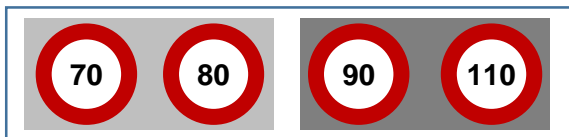
Vitesses initiales sur le routes avec réduction de vitesse :



Abaissement de vitesses



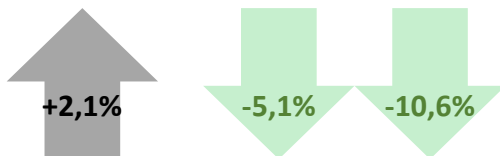
Vitesses du scénario :



Impact du scénario pour chaque type d'axe

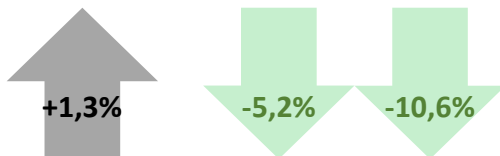
**CONSO**

= Consommation de carburant



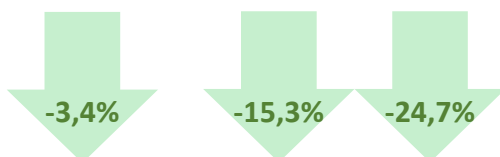
**GES**

= Gaz à Effet de Serre



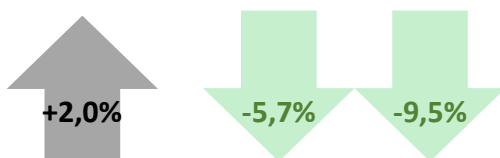
**NOx**

= Oxydes d'azote

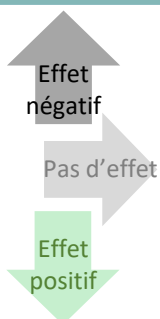


**PM2.5**

= Particules fines



LÉGENDE



**ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE = 39% Km = 2 585 000 Km PARCOURS**

Le scénario d'abaissement de vitesse permettrait de diminuer les émissions de NOx de

**5,0%**

sur les routes avec réduction de vitesse.

**POLLUTION ÉVITÉE SUR LES ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE : impact si tous les abaissements de vitesse sont mis en œuvre**



EN BREF 🔍

Une baisse de la vitesse autorisée sur l'ensemble du réseau concerné a globalement un effet positif sur les émissions de NOx.

# MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE

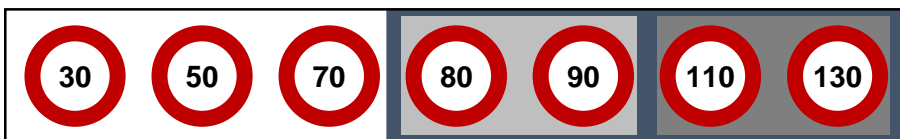
## ABAISSMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

La baisse de vitesse est appliquée uniquement sur les **véhicules légers**.

La vitesse réglementaire actuellement appliquée aux poids-lourds permet déjà d'atteindre le seuil minimal d'émissions des polluants.

Le « réseau non concerné » représente les voiries sur lesquelles aucun scénario n'est appliqué. Une baisse de la vitesse maximale autorisée sur ce réseau aurait pour conséquence une **augmentation de la consommation de carburant** et des **émissions de polluants atmosphériques**.

### Vitesses initiales



### Abaissement de vitesses



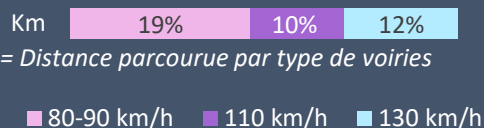
### Vitesses du scénario



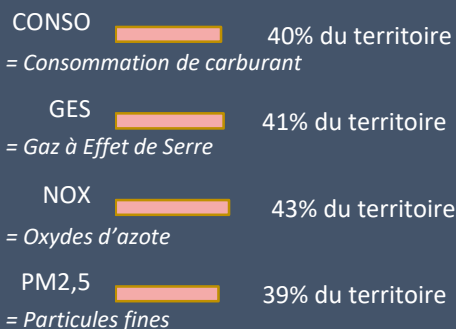
RÉSEAU NON CONCERNÉ = **59% KM PARCOURUS**

ROUTES AVEC REDUCTION VITESSE = **41% Km PARCOURUS**

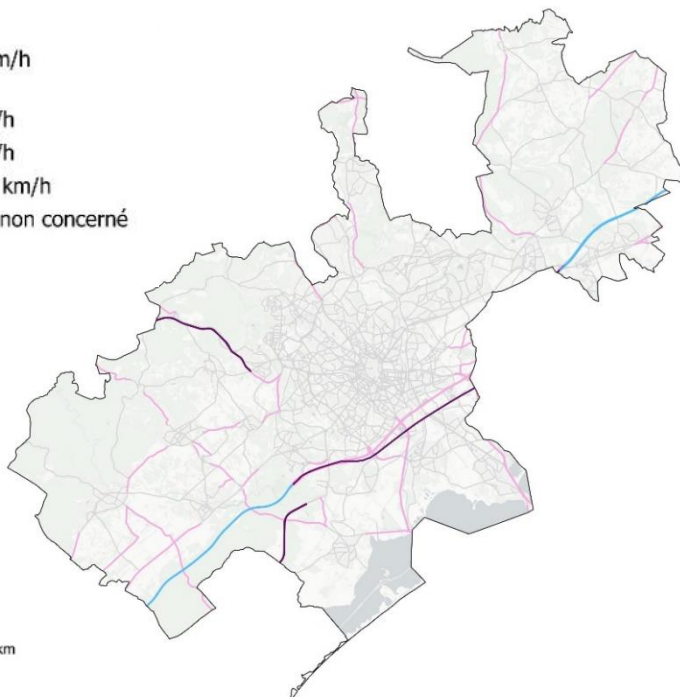
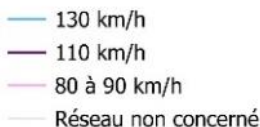
Les **routes** avec abaissement de vitesse représentent :



Les **routes** avec abaissement de vitesse représentent :



### Vitesse en km/h

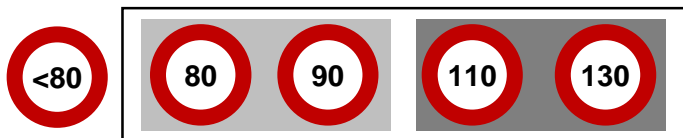




# ABAISSEMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

## SUR TOUT LE RÉSEAU ROUTIER DU TERRITOIRE

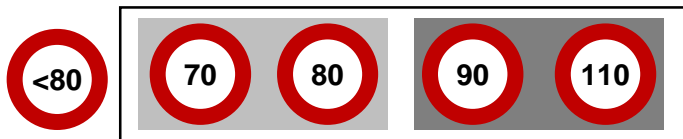
Vitesses initiales sur tout le réseau routier :



Abaissment de vitesses



Vitesses du scénario :

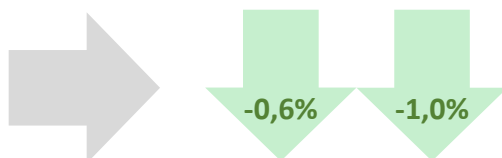


Impact du scénario sur le secteur du trafic routier

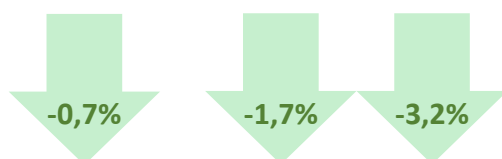
**CONSO**  
= Consommation de carburant



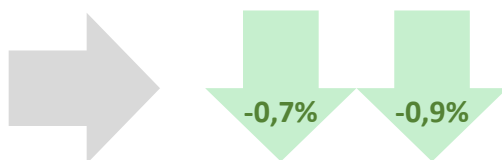
**GES**  
= Gaz à Effet de Serre



**NOx**  
= Oxydes d'azote



**PM2.5**  
= Particules fines



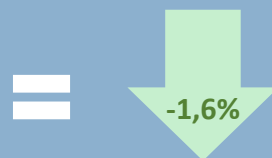
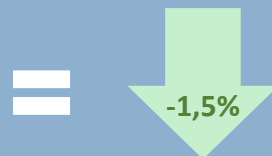
TOUT LE RÉSEAU ROUTIER =  
100 % Km  
= 3 847 000 Km PARCOURS

Le scénario permettrait de diminuer les émissions de NOx de

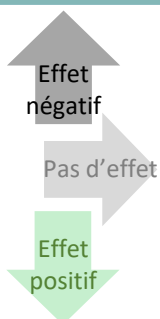
**5,7%**

sur tout le réseau routier.

POLLUTION ÉVITÉE DU TRAFIC ROUTIER : impact si tous les abaissements de vitesse sont mis en œuvre



### LÉGENDE



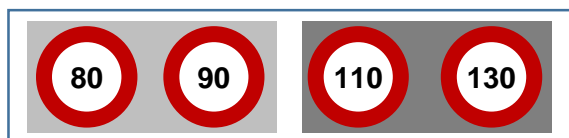
### EN BREF

Une baisse de la vitesse autorisée sur les routes actuellement à 80 km/h ou plus a un effet positif sur la consommation de carburant et les émissions de polluants dont les GES du secteur du trafic routier du territoire.

# ABAISSEMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

## SUR LES ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE DU TERRITOIRE

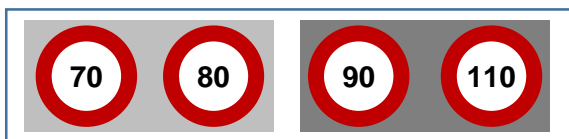
Vitesses initiales sur le routes avec réduction de vitesse :



Abaissment de vitesses

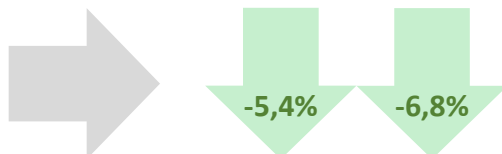


Vitesses du scénario :

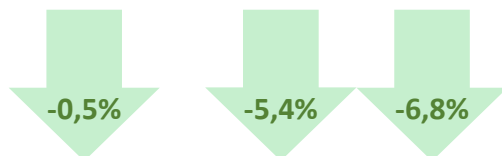


Impact du scénario pour chaque type d'axe

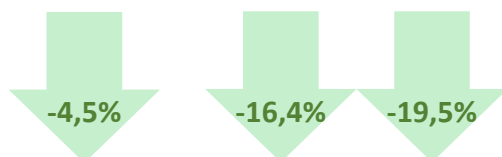
**CONSO**  
= Consommation de carburant



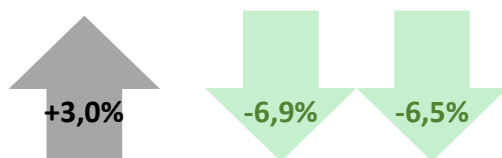
**GES**  
= Gaz à Effet de Serre



**NOx**  
= Oxydes d'azote



**PM2.5**  
= Particules fines



**ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE = 41% Km = 1 594 000 Km PARCOURS**

Le scénario d'abaissement de vitesse permettrait de diminuer les émissions de NOx de

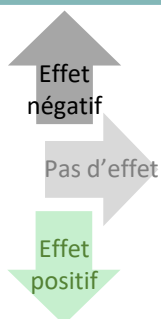
**13,2%**

sur les routes avec réduction de vitesse.

**POLLUTION ÉVITÉE SUR LES ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE : impact si tous les abaissements de vitesse sont mis en œuvre**



### LÉGENDE



### EN BREF

Une baisse de la vitesse autorisée sur l'ensemble du réseau concerné a globalement un effet positif sur la consommation de carburants et les émissions de polluants dont les GES.

## NÎMES MÉTROPOLE

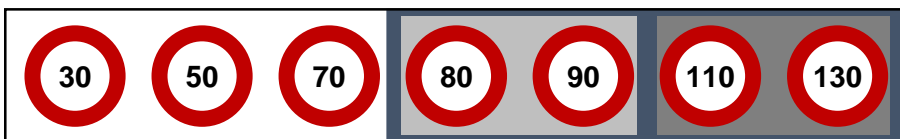
### ABAISSMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

La baisse de vitesse est appliquée uniquement sur les **véhicules légers**.

La vitesse réglementaire actuellement appliquée aux poids-lourds permet déjà d'atteindre le seuil minimal d'émissions des polluants.

Le « réseau non concerné » représente les voiries sur lesquelles aucun scénario n'est appliqué. Une baisse de la vitesse maximale autorisée sur ce réseau aurait pour conséquence une **augmentation de la consommation de carburant** et des **émissions de polluants atmosphériques**.

#### Vitesses initiales



#### Abaissement de vitesses



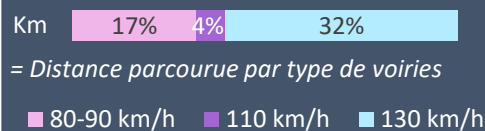
#### Vitesses du scénario



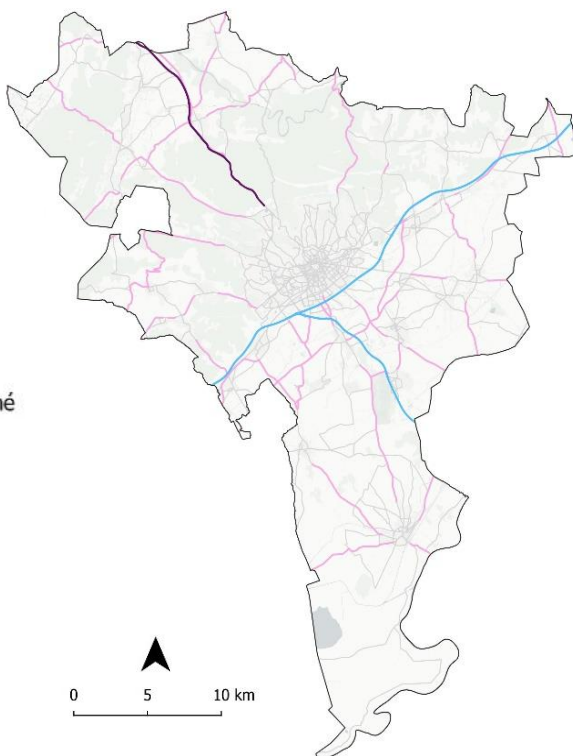
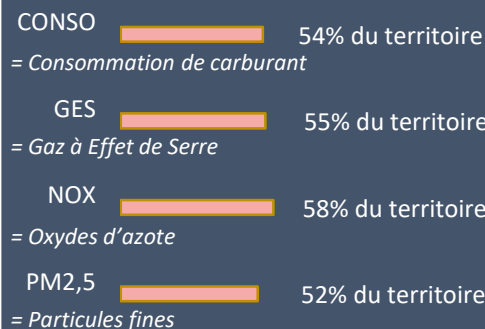
RÉSEAU NON CONCERNÉ = **47% KM PARCOURUS**

ROUTES AVEC REDUCTION VITESSE = **53% Km PARCOURUS**

Les **routes** avec abaissement de vitesse représentent :



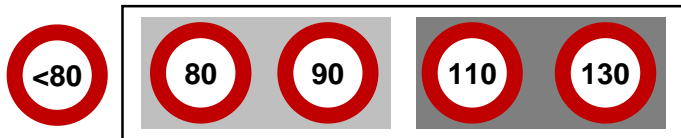
Les **routes** avec abaissement de vitesse représentent :



# ABAISSEMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

## SUR TOUT LE RÉSEAU ROUTIER DU TERRITOIRE

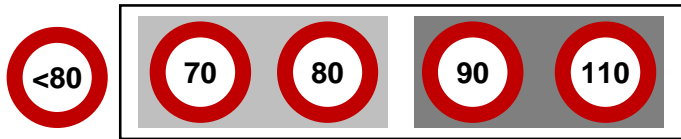
Vitesses initiales sur tout le réseau routier :



Abaissment de vitesses



Vitesses du scénario :



Impact du scénario sur le secteur du trafic routier

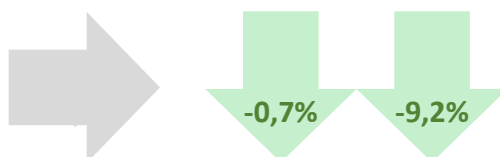
**CONSO**  
= Consommation de carburant



**GES**  
= Gaz à Effet de Serre



**NOx**  
= Oxydes d'azote



**PM2.5**  
= Particules fines



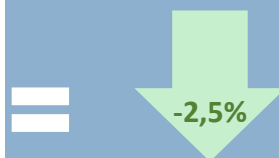
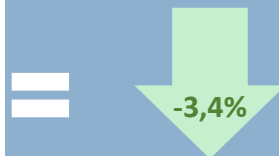
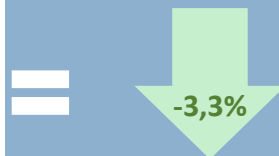
TOUT LE RÉSEAU ROUTIER =  
100 % Km  
= 2 809 000 Km PARCOURS

Le scénario permettrait de diminuer les émissions de NOx de

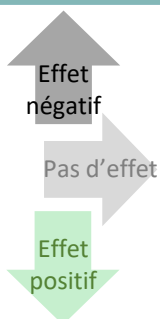
**10,2%**

sur tout le réseau routier.

POLLUTION ÉVITÉE DU TRAFIC ROUTIER : impact si tous les abaissements de vitesse sont mis en œuvre



### LÉGENDE



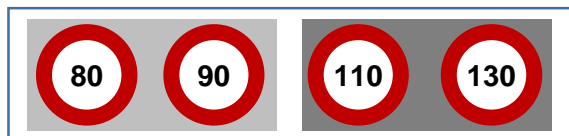
### EN BREF

Une baisse de la vitesse autorisée sur les routes actuellement à 80 km/h ou plus a un effet positif sur la consommation de carburant et les émissions de polluants dont les GES du secteur du trafic routier du territoire.

# ABAISSEMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

## SUR LES ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE DU TERRITOIRE

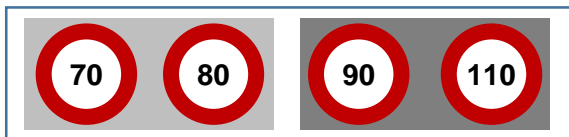
Vitesses initiales sur le routes avec réduction de vitesse :



Abaissment de vitesses



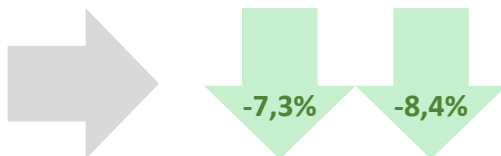
Vitesses du scénario :



Impact du scénario pour chaque type d'axe

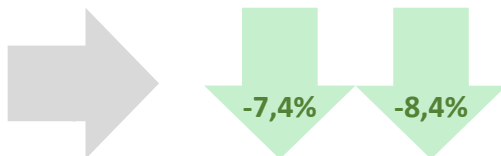
**CONSO**

= Consommation de carburant



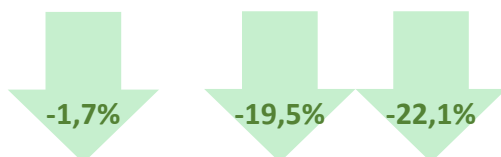
**GES**

= Gaz à Effet de Serre



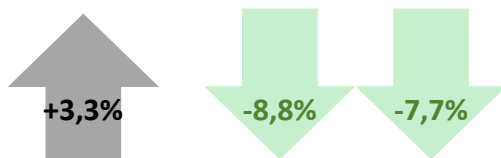
**NOx**

= Oxydes d'azote

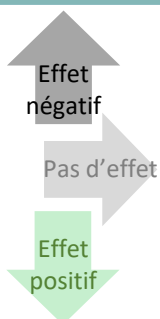


**PM2.5**

= Particules fines



LÉGENDE



ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE = 53% Km  
= 1 490 000 Km PARCOURS

Le scénario d'abaissement de vitesse permettrait de diminuer les émissions de NOx de

**17,5%**

sur les routes avec réduction de vitesse.

POLLUTION ÉVITÉE SUR LES ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE : impact si tous les abaissements de vitesse sont mis en œuvre



EN BREF 🔍

Une baisse de la vitesse autorisée sur l'ensemble du réseau concerné a globalement un effet positif sur la consommation de carburant et les émissions de polluants dont les GES.

## PERPIGNAN MÉDITERANNÉE

### ABAISSMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

La baisse de vitesse est appliquée uniquement sur les **véhicules légers**.

La vitesse réglementaire actuellement appliquée aux poids-lourds permet déjà d'atteindre le seuil minimal d'émissions des polluants.

Le « réseau non concerné » représente les voiries sur lesquelles aucun scénario n'est appliqué. Une baisse de la vitesse maximale autorisée sur ce réseau aurait pour conséquence une **augmentation de la consommation de carburant** et des **émissions de polluants atmosphériques**.

#### Vitesses initiales



#### Abaissement de vitesses



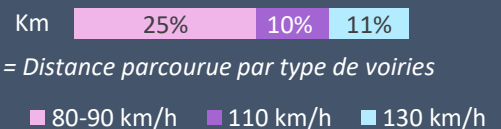
#### Vitesses du scénario



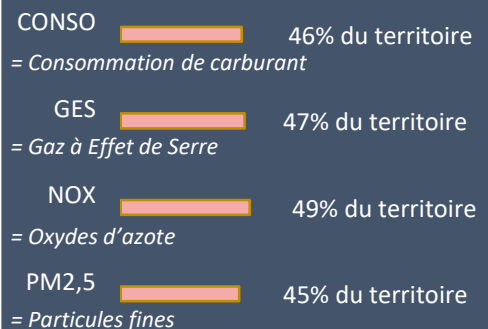
RÉSEAU NON CONCERNÉ = **53% KM PARCOURUS**

ROUTES AVEC REDUCTION VITESSE = **47% Km PARCOURUS**

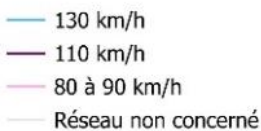
Les **routes** avec abaissement de vitesse représentent :



Les **routes** avec abaissement de vitesse représentent :



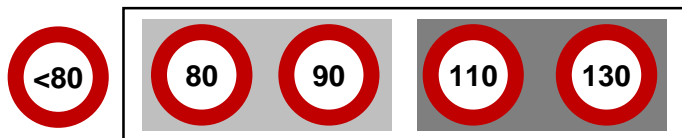
Vitesse en km/h



# ABAISSEMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

## SUR TOUT LE RÉSEAU ROUTIER

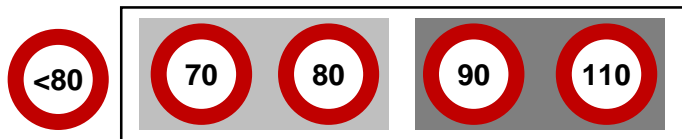
Vitesses initiales sur tout le réseau routier :



Abaissment de vitesses



Vitesses du scénario :



Impact du scénario sur le secteur du trafic routier

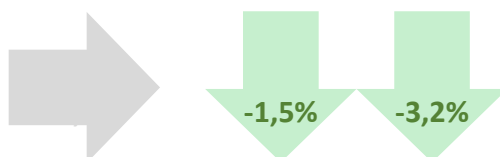
**CONSO**  
= Consommation de carburant



**GES**  
= Gaz à Effet de Serre



**NOx**  
= Oxydes d'azote



**PM2.5**  
= Particules fines



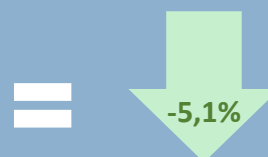
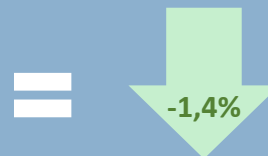
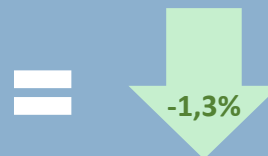
TOUT LE RÉSEAU ROUTIER =  
100 % Km  
= 2 399 000 Km PARCOURUS

Le scénario permettrait de diminuer les émissions de NOx de

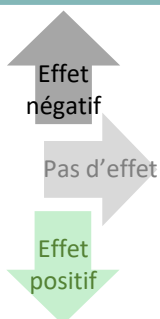
**5,1%**

sur tout le réseau routier.

POLLUTION ÉVITÉE DU TRAFIC ROUTIER : impact si tous les abaissments de vitesse sont mis en œuvre



### LÉGENDE



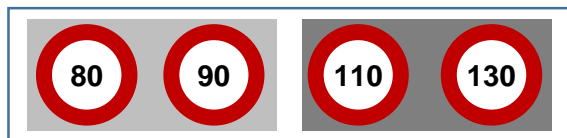
### EN BREF

Une baisse de la vitesse autorisée sur les routes actuellement à 80 km/h ou plus a un effet positif sur la consommation de carburant et les émissions de polluants dont les GES du secteur du trafic routier du territoire.

# ABAISSEMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

## SUR LES ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE DU TERRITOIRE

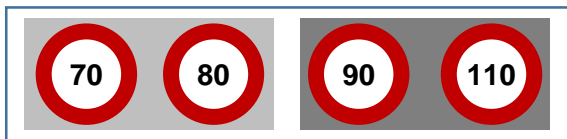
Vitesses initiales sur le routes avec réduction de vitesse :



Abaissment de vitesses

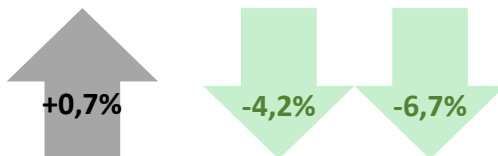


Vitesses du scénario :

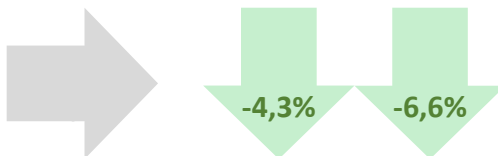


Impact du scénario pour chaque type d'axe

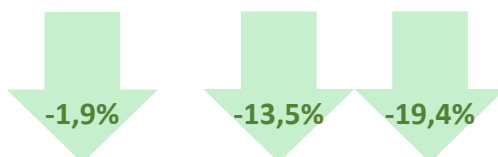
**CONSO**  
= Consommation de carburant



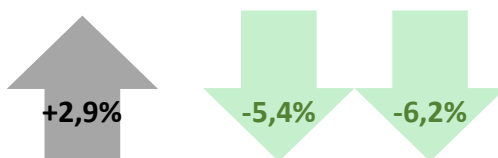
**GES**  
= Gaz à Effet de Serre



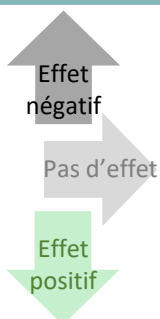
**NOx**  
= Oxydes d'azote



**PM2.5**  
= Particules fines



### LÉGENDE



**ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE = 47% Km = 1 120 000 Km PARCOURS**

Le scénario d'abaissement de vitesse permettrait de diminuer les émissions de NOx de

**10,5%**

sur les routes avec réduction de vitesse.

**POLLUTION ÉVITÉE SUR LES ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE : impact si tous les abaissements de vitesse sont mis en œuvre**



### EN BREF 🔍

Une baisse de la vitesse autorisée sur l'ensemble du réseau concerné a globalement un effet positif sur la consommation de carburant et les émissions de polluants dont les GES.



# PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE DE TOULOUSE

## ABAISSMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE

La baisse de vitesse est appliquée uniquement sur les **véhicules légers**.

La vitesse réglementaire actuellement appliquée aux poids-lourds permet déjà d'atteindre le seuil minimal d'émissions des polluants.

Le « réseau non concerné » représente les voiries sur lesquelles aucun scénario n'est appliqué. Une baisse de la vitesse maximale autorisée sur ce réseau aurait pour conséquence une **augmentation de la consommation de carburant** et des **émissions de polluants atmosphériques**.

### Vitesses initiales



### Abaissement de vitesses

-10 km/h

-20 km/h

### Vitesses du scénario



RÉSEAU NON CONCERNÉ =  
**59% KM PARCOURUS**

ROUTES AVEC REDUCTION DE VITESSE  
= **41% Km PARCOURUS**

Vitesse en km/h

130 km/h

110 km/h

80 à 90 km/h

Réseau non concerné

Les **routes** avec abaissement de vitesse représentent :

Km 29% 4% 8%

= Distance parcourue par type de voiries

80-90 km/h 110 km/h 130 km/h

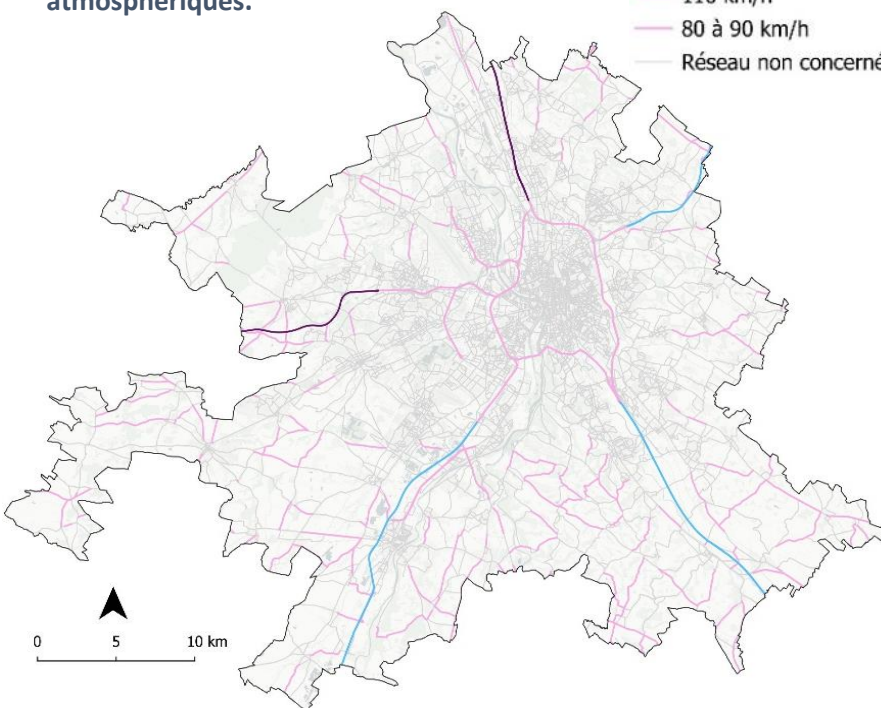
Les **routes** avec abaissement de vitesse représentent :

CONSO 41% du territoire  
= Consommation de carburant

GES 42% du territoire  
= Gaz à Effet de Serre

NOX 43% du territoire  
= Oxydes d'azote

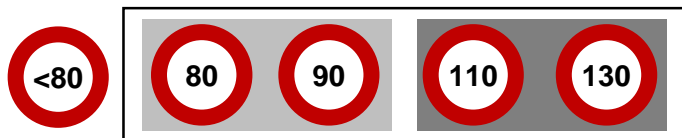
PM2,5 39% du territoire  
= Particules fines



# ABAISSEMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

## SUR TOUT LE RÉSEAU ROUTIER DU TERRITOIRE

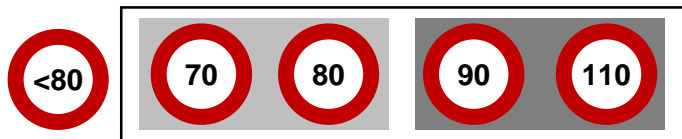
Vitesses initiales sur tout le réseau routier :



Abaissment de vitesses



Vitesses du scénario :



Impact du scénario sur le secteur du trafic routier

**CONSO**  
= Consommation de carburant



**GES**  
= Gaz à Effet de Serre



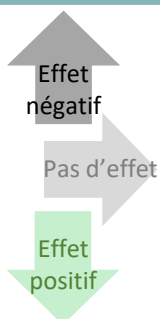
**NOx**  
= Oxydes d'azote



**PM2.5**  
= Particules fines



LÉGENDE



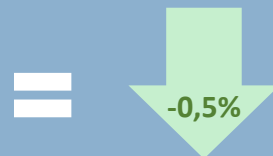
TOUT LE RÉSEAU ROUTIER =  
100 % Km  
= 9 855 000 Km PARCOURUS

Le scénario permettrait de diminuer les émissions de NOx de

**3,8%**

sur tout le réseau routier.

POLLUTION ÉVITÉE DU TRAFIC ROUTIER : impact si tous les abaissements de vitesse sont mis en œuvre



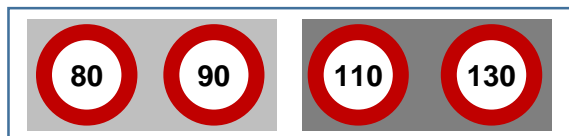
### EN BREF

Une baisse de la vitesse autorisée sur les routes actuellement à 80 km/h ou plus a un effet positif sur les émissions de NOx et de GES du secteur du trafic routier du territoire.

# ABAISSEMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

## SUR LES ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE DU TERRITOIRE

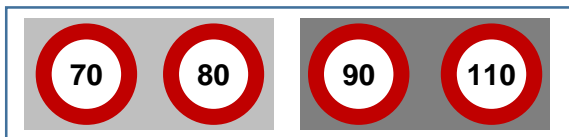
Vitesses initiales sur le routes avec réduction de vitesse :



Abaissement de vitesses

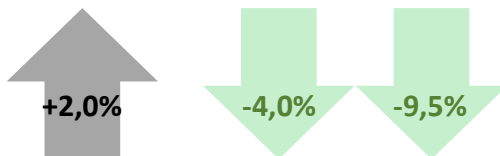


Vitesses du scénario :

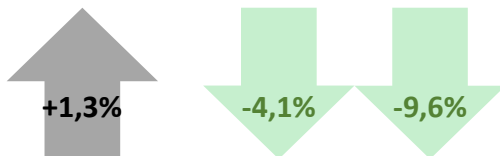


Impact du scénario pour chaque type d'axe

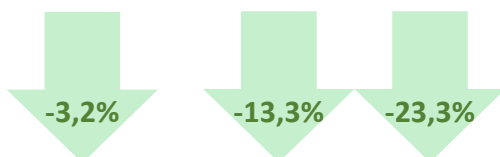
**CONSO**  
= Consommation de carburant



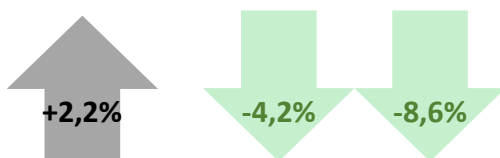
**GES**  
= Gaz à Effet de Serre



**NOx**  
= Oxydes d'azote



**PM2.5**  
= Particules fines



**ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE = 41% Km = 4 072 000 Km PARCOURS**

Le scénario d'abaissement de vitesse permettrait de diminuer les émissions de NOx de

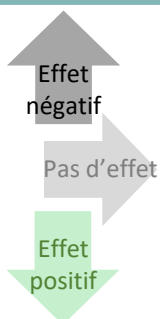
**8,8%**

sur les routes avec réduction de vitesse.

**POLLUTION ÉVITÉE SUR LES ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE : impact si tous les abaissements de vitesse sont mis en œuvre**



### LÉGENDE



### EN BREF

Une baisse de la vitesse autorisée sur l'ensemble du réseau concerné a globalement un effet positif sur la consommation de carburant et les émissions de NOx et de GES.

# PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE DE MONTPELLIER

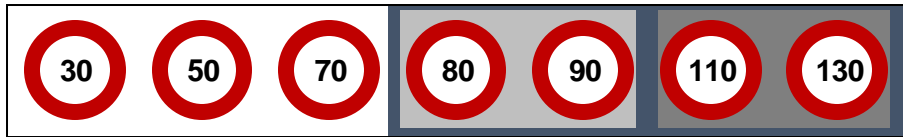
## ABAISSMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

La baisse de vitesse est appliquée uniquement sur les **véhicules légers**.

La vitesse réglementaire actuellement appliquée aux poids-lourds permet déjà d'atteindre le seuil minimal d'émissions des polluants.

Le « réseau non concerné » représente les voiries sur lesquelles aucun scénario n'est appliqué. Une baisse de la vitesse maximale autorisée sur ce réseau aurait pour conséquence une **augmentation de la consommation de carburant** et des **émissions de polluants**.

### Vitesses initiales



### Abaissement de vitesses



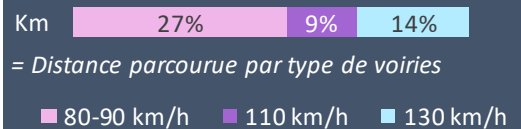
### Vitesses du scénario



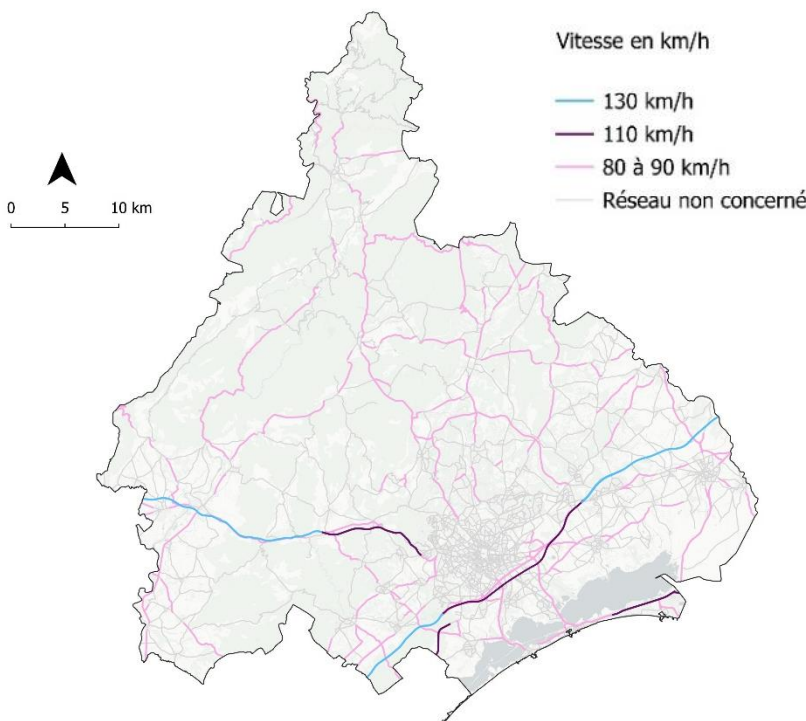
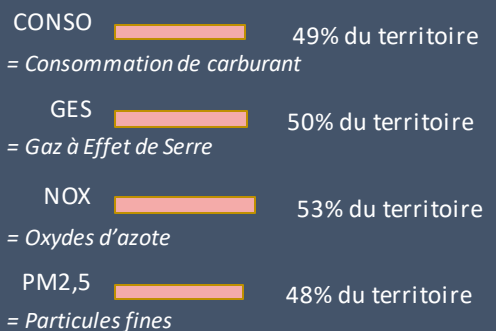
RÉSEAU NON CONCERNÉ = **49% KM PARCOURUS**

ROUTES AVEC REDUCTION VITESSE = **51% Km PARCOURUS**

Les **routes** avec abaissement de vitesse représentent :



Les **routes** avec abaissement de vitesse représentent :



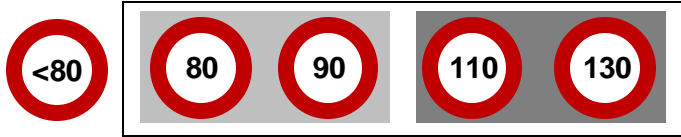
# ABAISSEMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

## SUR TOUT LE RÉSEAU ROUTIER

**TOUT LE RÉSEAU ROUTIER =**  
100 % Km  
= 6 021 000 Km PARCOURUS

Le scénario permettrait de diminuer les émissions de NOx de **7,0%** sur **tout le réseau routier**.

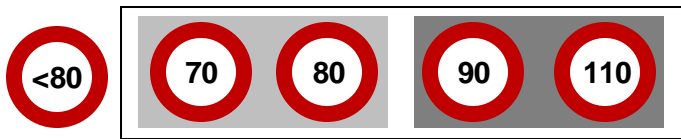
Vitesses initiales sur tout le réseau routier :



Abaissement de vitesses



Vitesses du scénario :



Impact du scénario sur le secteur du trafic routier

**CONSO**

= Consommation de carburant



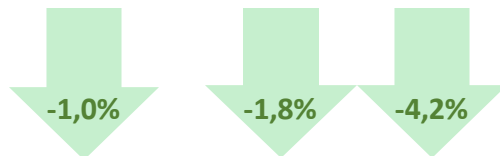
**GES**

= Gaz à Effet de Serre



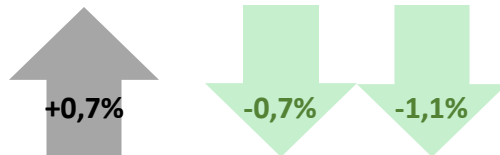
**NOx**

= Oxydes d'azote

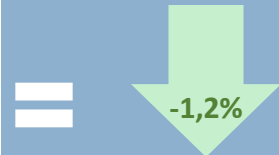
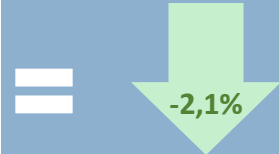


**PM2.5**

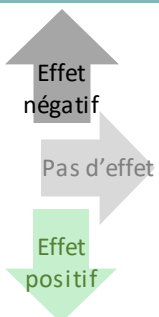
= Particules fines



**POLLUTION ÉVITÉE DU TRAFIC ROUTIER** : impact si tous les abaissements de vitesse sont mis en œuvre



LÉGENDE



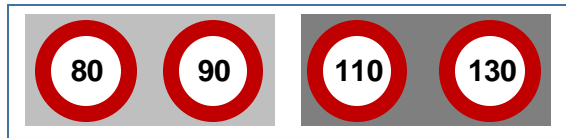
### EN BREF

Une baisse de la vitesse autorisée sur les routes actuellement à 80 km/h ou plus a un effet positif sur la consommation de carburant et les émissions de polluants dont les GES du secteur du **trafic routier** du territoire.

# ABAISSEMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

## SUR LES ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE DU TERRITOIRE

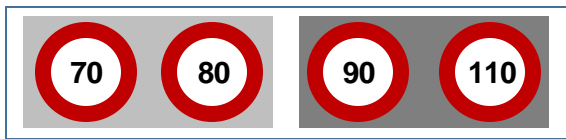
Vitesses initiales sur le routes avec réduction de vitesse :



Abaissement de vitesses



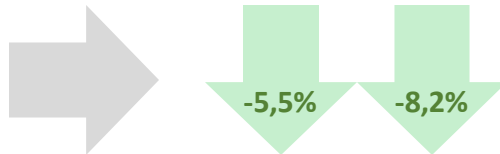
Vitesses du scénario :



Impact du scénario pour chaque type d'axe

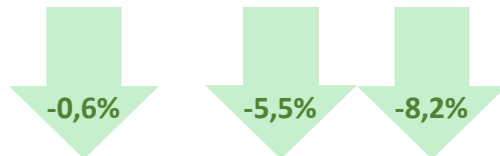
**CONSO**

= Consommation de carburant



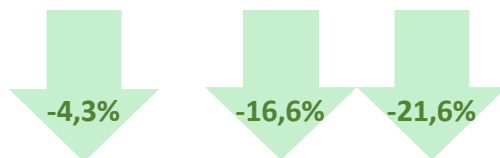
**GES**

= Gaz à Effet de Serre



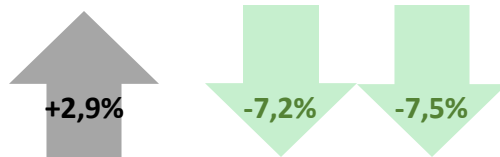
**NOx**

= Oxydes d'azote

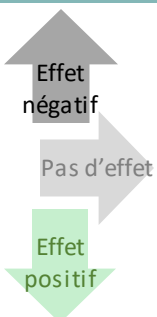


**PM2.5**

= Particules fines



LÉGENDE



ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE = 51% Km  
= 3 062 000 Km PARCOURS

Le scénario d'abaissement de vitesse permettrait de diminuer les émissions de NOx de

**13,2%**

sur les routes avec réduction de vitesse.

POLLUTION ÉVITÉE SUR LES ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE : impact si tous les abaissements de vitesse sont mis en œuvre



### EN BREF

Une baisse de la vitesse autorisée sur l'ensemble du réseau concerné a globalement un effet positif sur la consommation de carburant et les émissions de polluants dont les GES.

# PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE DE NÎMES

## ABAISSMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

La baisse de vitesse est appliquée uniquement sur les **véhicules légers**.

La vitesse réglementaire actuellement appliquée aux poids-lourds permet déjà d'atteindre le seuil minimal d'émissions des polluants.

Le « réseau non concerné » représente les voiries sur lesquelles aucun scénario n'est appliqué. Une baisse de la vitesse maximale autorisée sur ce réseau aurait pour conséquence une **augmentation de la consommation de carburant** et des **émissions de polluants atmosphériques**.

### Vitesses initiales



### Abaissement de vitesses

-10 km/h

-20 km/h

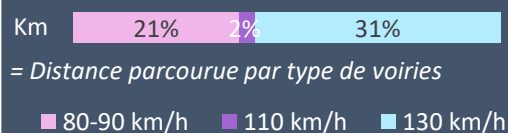
### Vitesses du scénario



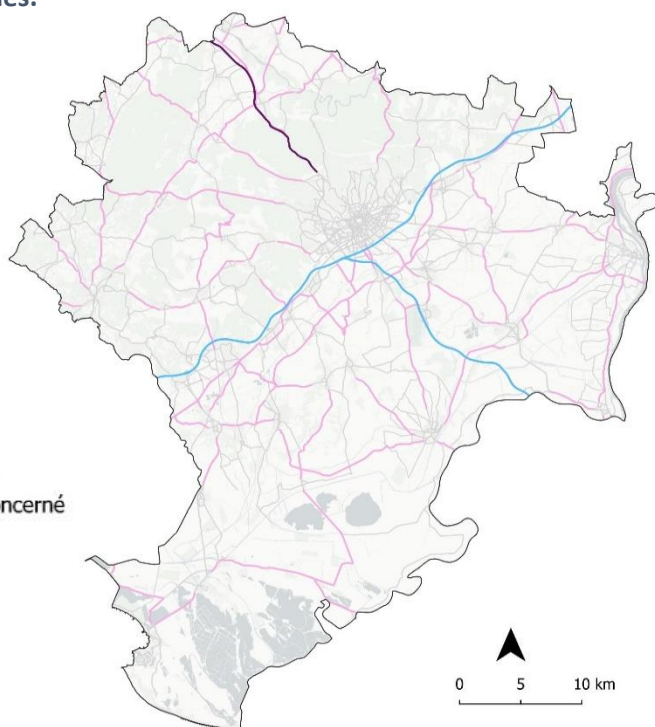
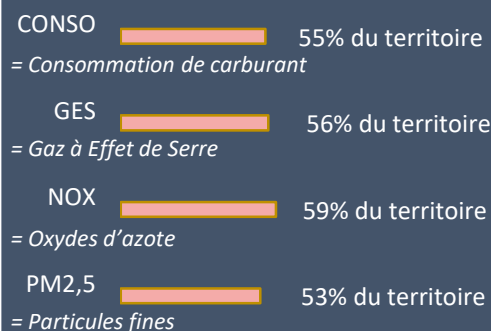
RÉSEAU NON CONCERNÉ =  
**46% KM PARCOURUS**

ROUTES AVEC REDUCTION VITESSE =  
**54% Km PARCOURUS**

Les **routes** avec abaissement de vitesse représentent :



Les **routes** avec abaissement de vitesse représentent :



Vitesse en km/h

130 km/h

110 km/h

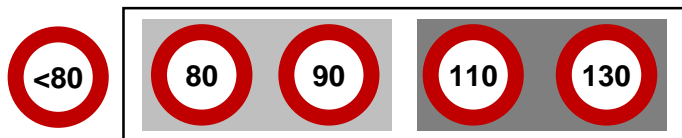
80 à 90 km/h

Réseau non concerné

# ABAISSEMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

## SUR TOUT LE RÉSEAU ROUTIER DU TERRITOIRE

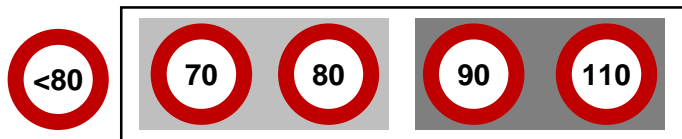
Vitesses initiales sur tout le réseau routier :



Abaissment de vitesses



Vitesses du scénario :



Impact du scénario sur le secteur du trafic routier

**CONSO**  
= Consommation de carburant



**GES**  
= Gaz à Effet de Serre



**NOx**  
= Oxydes d'azote



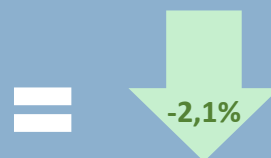
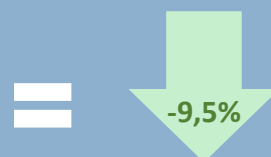
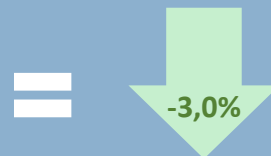
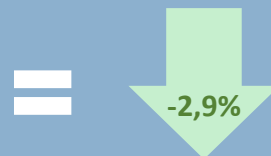
**PM2.5**  
= Particules fines



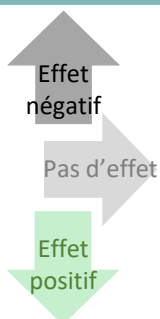
**TOUT LE RÉSEAU ROUTIER =**  
100 % Km  
= 4 661 000 Km PARCOURS

Le scénario permettrait de diminuer les émissions de NOx de **9,5%** sur **tout le réseau routier**.

**POLLUTION ÉVITÉE DU TRAFIC ROUTIER** : impact si tous les abaissements de vitesse sont mis en œuvre



### LÉGENDE



### EN BREF

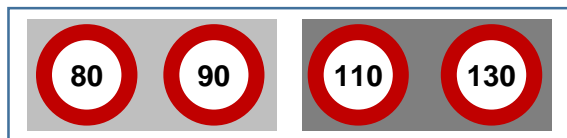
Une baisse de la vitesse autorisée sur les routes actuellement à 80 km/h ou plus a un effet positif sur la consommation de carburant et les émissions de polluants dont les GES du secteur du **trafic routier** du territoire.



# ABAISSEMENT DE VITESSE, IMPACT SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

## SUR LES ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE DU TERRITOIRE

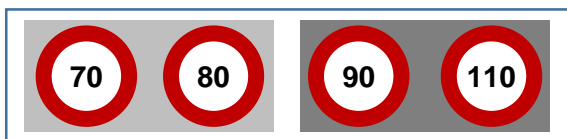
Vitesses initiales sur le routes avec réduction de vitesse :



Abaissment de vitesses



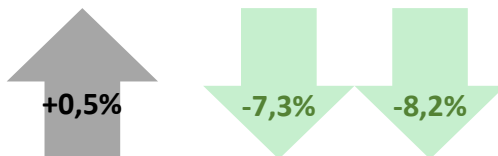
Vitesses du scénario :



Impact du scénario pour chaque type d'axe

**CONSO**

= Consommation de carburant



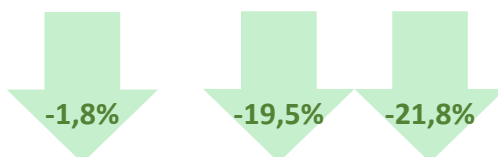
**GES**

= Gaz à Effet de Serre



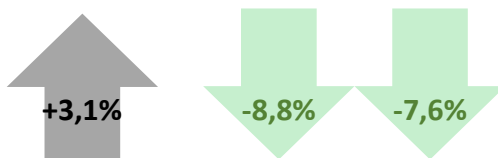
**NOx**

= Oxydes d'azote

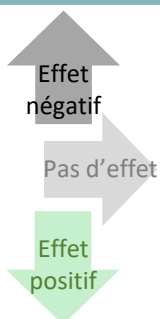


**PM2.5**

= Particules fines



LÉGENDE



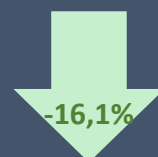
**ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE = 54% Km = 2 514 000 Km PARCOURS**

Le scénario d'abaissement de vitesse permettrait de diminuer les émissions de NOx de

**16,1%**

sur les routes avec réduction de vitesse.

**POLLUTION ÉVITÉE SUR LES ROUTES AVEC RÉDUCTION DE VITESSE : impact si tous les abaissements de vitesse sont mis en œuvre**



EN BREF 🔍

Une baisse de la vitesse autorisée sur l'ensemble du réseau concerné a globalement un effet positif sur la consommation de carburant et les émissions de polluants dont les GES.