



Réduction de la limite de vitesse sur certains axes routiers

Communiqué de la SCM

décembre 2017

On lit souvent dans la presse une formule du type : "baisser la vitesse maximale de 1% entraîne une baisse de 1% du nombre d'accidents, de 2% du nombre de blessés, et de 4% du nombre de tués". En tant que mathématiciens professionnels, nous pouvons certifier qu'une telle formule est entièrement dépourvue de contenu scientifique. Elle n'est invoquée que par des dogmatiques qui veulent donner une apparence scientifique à leurs dogmes.

Trois faits sont patents :

- La plupart des salariés utilisent leur voiture, faute d'autre moyen de transport. Toute restriction quant à l'usage de l'automobile (limitation de vitesse, d'accès, de stationnement) se traduit donc mécaniquement par un allongement du temps de trajet, et a un impact direct sur la compétitivité économique. Une réduction de la vitesse ordinaire aura pour conséquence une augmentation du chômage.
- Les accidents sont le fait de conducteurs qui ne respectent pas les limites de vitesse existant actuellement (par exemple 90 km/h). Abaisser la limite à 80 km/h pénalisera les conducteurs ordinaires, respectueux de la limitation, et n'aura aucun effet sur les autres.
- Une étude que nous avons réalisée pour le compte de la Direction Générale Energie Climat (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire) en 2015 montre qu'une réduction de vitesse ne se traduit pas nécessairement par une réduction des émissions de CO₂ (voir [1]).

Fait à Paris, le 4 décembre 2017, pour l'information des gens sensés, s'il en reste.

Bernard Beauzamy
PDG, SCM SA

[1] http://www.scmsa.eu/archives/SCM_resume_DGEC_2016_01_25.pdf