

#### **4.2.6. Les effets des mesures de limitation de vitesse prises le 3 décembre 1973**

Les mesures de limitation de vitesse en rase campagne prises le 3 décembre 1973 concernent

- les autoroutes où la vitesse est limitée à 120 kilomètres à l'heure (voir § 4.3),
- les autres routes où la limitation de vitesse est uniformément descendue à 90 kilomètres à l'heure.

Ces mesures coïncident avec la crise de l'énergie qui réduit un peu l'usage des véhicules et entraîne donc une diminution de la consommation globale de carburants automobiles.

##### *Une analyse incluant les autoroutes*

Pour la période de décembre 1973 à novembre 1974, Lassarre et Than (1982) interprètent les changements survenus dans les séries mensuelles d'accidents et de tués, déjà citées, comme étant le résultat d'une intervention à effet mensuel spécifique et constant.

Les auteurs estiment que l'effet global – crise de l'énergie, limitations de vitesse, obligation du port de la ceinture de sécurité – a significativement diminué le nombre des accidents de 14 % et celui des tués de 25,8 %<sup>34</sup>. En complétant l'équation du modèle précédent avec une fonction de quatre variables externes – moyenne des vitesses instantanées, écart type de celles-ci, taux de port de la ceinture de sécurité des occupants avant des véhicules particuliers, indice de circulation – Lassarre (1986) estime que les gains globaux après le 3 décembre 1973, dus au port obligatoire de la ceinture et aux limitations de vitesse et concernant les tués, se décomposent ainsi :

- effet vitesse : 60 %,
- effet ceinture : 40 %,

pendant la période de décembre 1973 à avril 1974<sup>35</sup>.

---

<sup>34</sup> Ces gains comprennent des effets des mesures de juillet 1973. Par rapport à ces mesures, les gains additionnels approximatifs sont 5,5 % pour les accidents et 16,5 % pour les tués.

<sup>35</sup> Par rapport aux effets des mesures de juillet 1973, les gains additionnels se répartissent ainsi :

- effet vitesse : 88,6 %,
- effet ceinture : 11,4 %.