

L 92
n° 1
ex. 2

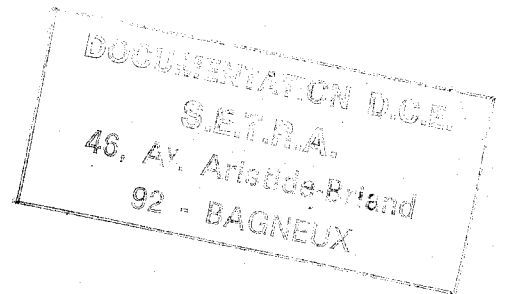
LES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN 1954

L 92,1
ex. 2

MINISTÈRE des TRAVAUX PUBLICS,
des TRANSPORTS et du TOURISME
DIRECTION des ROUTES
et de la CIRCULATION ROUTIÈRE
244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN
PARIS-VII

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

DIRECTION DES ROUTES
ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE



LES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN 1954



SOMMAIRE

PRÉFACE	Pages 5
par A. RUMPLER, Directeur des Routes et de la Circulation Routière au Ministère des Travaux Publics des Transports et du Tourisme.	
VUE D'ENSEMBLE	7
sur les accidents corporels de la circulation routière.	
INDEX ALPHABÉTIQUE	11
GÉNÉRALITÉS	15
Tableaux n ^{os} 1 à 4.	
PREMIÈRE PARTIE	25
Les victimes et les véhicules impliqués. Tableaux n ^{os} 11 à 14.	
DEUXIÈME PARTIE.....	35
Répartition des accidents corporels et des victimes par mois, par jour et par heure. Tableaux n ^{os} 21 à 26.	
TROISIÈME PARTIE	53
Age et sexe des participants et des victimes. Tableaux n ^{os} 31 à 34.	
QUATRIÈME PARTIE	59
Répartition des accidents corporels en fonction de la disposition des lieux et des caractéristiques de la route. Tableaux n ^{os} 41 et 42.	
CINQUIÈME PARTIE.....	65
Causes et circonstances des accidents corporels. Répartition en fonction du lieu de l'accident ou de la gravité. Tableaux n ^{os} 50 à 59.	
SIXIÈME PARTIE	99
Causes et circonstances des accidents corporels. Répartition en fonction du nombre de véhicules impliqués et de l'éclaircissement. Tableaux n ^{os} 60 à 69.	
SEPTIÈME PARTIE	131
Accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2). Répartition en fonction des manœuvres relatives des véhicules. Tableaux n ^{os} 70 à 77.	
HUITIÈME PARTIE	149
Nature des accidents. Répartition en fonction de la largeur de la chaussée avec indication du nombre de victimes. Tableaux n ^{os} 81 à 85.	
NEUVIÈME PARTIE.....	161
Nature des accidents. Répartition en fonction de l'éclaircissement et de la gravité. Tableaux n ^{os} 91 et 92.	
ANNEXES	
Premiers résultats de 1955	167
Liste des tableaux et des diagrammes.....	Dépliant

PRÉFACE

On ne peut sans doute dire que l'opinion ne s'émeut pas devant le nombre croissant des accidents de la route : le moindre quotidien le rappelle chaque matin avec quelques entrefilets laconiques et chaque week-end de vacances ou de fête ramène obstinément son tragique bilan. Mais devant cette foule de faits divers ou de chiffres, il est bien difficile de se faire une idée exacte de la perte que représentent pour l'ensemble du pays les accidents de la circulation. On les a justement comparés à un fléau et si l'on veut pouvoir le réduire, il faut d'abord dresser, sur des informations dûment contrôlées, un bilan complet et l'analyser avec la plus grande objectivité.

C'est ce que s'efforce de faire depuis plusieurs années le Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme qui est chargé d'établir la statistique de ces accidents avec l'indispensable collaboration des services de la Gendarmerie, de la Sûreté Nationale et de la Préfecture de Police.

Cependant, devant l'importance croissante de ces questions, il a semblé nécessaire de donner à ces résultats la plus large diffusion possible ; ils pourront ainsi servir de base à l'action que mènent dans leur sphère respective ingénieurs et techniciens de la circulation, officiers de police, éducateurs, et propagandistes. D'une manière plus générale, ils doivent contribuer à l'information des usagers, en leur donnant une conscience plus aiguë de l'importance des risques qu'ils courent et en les fortifiant dans une salutaire prudence.

L'art de l'ingénieur, la surveillance de la police, les efforts des éducateurs et propagandistes sont peu de chose en effet sans une véritable collaboration de tout usager avec les services qui ont la charge de sa sécurité.

Si la présente étude contribue à resserrer cette compréhension mutuelle, en facilitant l'action des services, le temps et les efforts qu'elle a coûtés seront amplement justifiés.

A. RUMPLER,
Directeur des Routes
et de la Circulation Routière.

VUE D'ENSEMBLE SUR LES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN 1954

GÉNÉRALITÉS

Les statistiques des accidents corporels de la circulation routière en France sont basées sur les indications transmises par les Services de la Gendarmerie pour les accidents en rase campagne et dans les petites agglomérations, les Services de la Sûreté nationale pour les centres urbains de province et la Préfecture de Police pour les accidents survenant dans le département de la Seine.

Le document de base est un imprimé, de modèle uniforme, élaboré par les Services du ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme. Tout accident corporel donne lieu à l'établissement, par le Service qui a constaté l'accident, d'un tel document en plusieurs exemplaires dont l'un est adressé à la Direction des Routes et de la Circulation routière. Ce sont ces renseignements qui permettent, une fois codifiés et transférés sur cartes perforées, l'étude détaillée des accidents et de leurs circonstances.

La qualité de ces statistiques dépend donc essentiellement du soin qu'apportent à l'établissement et à la transmission du document de base les divers Services de Police. Si le relevé des accidents survenus en rase campagne ou dans les petites agglomérations mérite qu'on en souligne l'exactitude, il n'en a pas toujours été de même dans certaines villes de province où, pour des raisons diverses, une proportion non négligable d'accidents n'était pas signalée sur le formulaire. Cet inconvénient a pu être,

fort heureusement, évité en 1954 grâce à un contrôle précis et à de nombreux sondages. Il est à espérer que dans l'avenir, les Services correspondants comprendront l'intérêt de ces statistiques et la nécessité de recenser complètement et exactement les accidents corporels de leurs zones.

Enfin, il convient de signaler que le formulaire statistique mis en vigueur en 1954 est sensiblement plus complet que le précédent et permet en particulier une analyse plus détaillée des circonstances et des causes.

Pour la France métropolitaine le nombre d'accidents corporels de la circulation routière en 1954 s'établit à 124.970

dont :

constatés par la Gendarmerie.....	55.239
constatés par la Préfecture de Police dans le département de la Seine..	19.053
constatés par les Commissariats urbains	50.678

Ces accidents ont fait..	7.539 morts
et	154.394 blessés
dont..	46.470 grièvement
soit au total.....	161.933 victimes.

Ainsi les accidents de la route nous ont valu en moyenne chaque jour de l'année 1954 plus de 20 morts et 420 blessés. L'ensemble des tués équivaut à la population d'une ville

comme Senlis ou Trouville; il est vraisemblablement encore plus élevé du fait que sont portées comme mortes les personnes tuées sur le coup ou décédées dans les 3 jours suivant l'accident; or, les décès survenant après cette période représentent une proportion non négligeable du total (20 % environ). Quant au nombre de blessés, il correspond à l'immobilisation des habitants des villes d'Amiens et d'Avignon réunies.

Certes, ces chiffres ne doivent pas être considérés seulement en valeur absolue, car ils sont nécessairement fonction de l'importance de la circulation routière. Si l'on tient compte du kilométrage total parcouru en France par les véhicules à moteur (environ 51 milliards de véh./km en 1954) le risque d'accident que présente l'ensemble du réseau se mesure en rapportant le nombre d'accidents et de morts au kilométrage total parcouru, ce qui donne un taux d'environ 245 accidents et 14,8 tués pour 100 millions de véh./km.

La comparaison avec les résultats de 1953 doit se faire avec précaution, car les rensei-

gnements de base n'avaient pu être contrôlés avec le même soin que ceux de 1954. Les chiffres totaux pour 1953 indiquaient, pour un total de 118.881 accidents corporels, 7.166 morts et 147.551 blessés soit, rapporté au kilométrage total parcouru (44 milliards de véh./km environ), un taux de 270 accidents et 16,3 morts pour 100 millions de véh./km.

Les statistiques de 1954 semblent donc indiquer un léger progrès sur l'année précédente, le taux d'accidents et de morts rapporté à la circulation ayant diminué de 9 % environ. Nous sommes cependant loin du taux de 5 tués environ pour 100 millions de véh./km, qui est celui des U.S.A. depuis plusieurs années, et de celui de 7 tués pour 100 millions de véh./km, qui n'a pas été dépassé en Grande-Bretagne en 1953 et 1954. En France même, un ouvrage comme l'autoroute de l'Ouest, grâce aux caractéristiques d'autoroute dont il est doté, donne un taux de 6,7 tués pour 100 millions de véh./km, ce qui montre que dans certains cas, des caractéristiques routières adaptées à la densité de la circulation peuvent avoir une importance décisive sur la sécurité.

PRINCIPAUX RÉSULTATS

La répartition des accidents sur l'ensemble du réseau, si elle présente un indéniable intérêt, reste en dehors de cette étude. La seule répartition géographique des accidents qui y est donnée (voir tableau 4) est un état des accidents et victimes par département. Les études plus poussées sur la localisation des accidents et, en particulier, sur la détermination des sections ou points dangereux (« points noirs » d'accidents) sont laissées à l'initiative des Services intéressés dans chaque département.

Le présent ouvrage analyse donc, en un certain nombre de tableaux statistiques, les caractéristiques et circonstances des accidents corporels, considérés dans leur ensemble.

En premier lieu, il convient de connaître la répartition des victimes (voir 1^{re} partie) suivant les différentes catégories d'usagers (piétons, cyclistes, automobilistes, etc.).

Sur les 7.539 tués en 1954 on a recensé :

1.544 piétons	soit 20,5 %
1.322 cyclistes	soit 17,5 %
648 usagers de cycles à moteur auxiliaire	soit 8,6 %

1.888 usagers de vélomoteurs, motos et scooters	soit 25 %
1.970 conducteurs ou passagers d'automobiles	soit 26,1 %

Des proportions très voisines se retrouvent également en ce qui concerne les blessés.

On constate ainsi que les usagers de cycles avec ou sans moteur fournissent autant de victimes que les automobilistes. On peut voir de même, si l'on considère l'ensemble des usagers de « deux roues » avec ou sans moteur, que cette catégorie totalise un peu plus de la moitié des victimes. Les véhicules à « deux roues » apparaissent ainsi comme deux fois plus dangereux pour leurs usagers que les autres véhicules. Il est vraisemblable qu'ils le sont bien davantage, si l'on tient compte du kilométrage parcouru et du nombre de personnes transportées par l'ensemble des « deux roues », lesquels sont très inférieurs à ceux des véhicules à quatre roues. Le risque pour un conducteur ou un passager d'engin à « deux roues » d'être tué (ou blessé) est au moins 5 à 6 fois plus élevé que pour un conducteur ou passager d'automobile.

Les rapports suivants — tirés de la répartition des véhicules impliqués — sont à cet égard significatifs :

- pour 100 véhicules automobiles impliqués on compte . 42 victimes, alors que,
- pour 100 motos ou vélomoteurs on compte..... 88 victimes,
- et pour 100 cycles ou cyclo-moteurs..... 97 victimes.

Une autre classification instructive concerne la répartition des accidents dans le temps (voir 2^e partie) et présente un intérêt tout particulier pour les Services de Police auxquels elle doit permettre une utilisation plus efficace de leurs effectifs. Cette répartition, comme on peut s'y attendre, suit assez fidèlement les variations d'ensemble de la circulation routière. Il convient d'ailleurs de souligner que si la répartition des accidents selon les mois de l'année fait apparaître une recrudescence aux mois de juillet-août pour les accidents en rase campagne, le maximum pour les zones urbaines se situe plutôt vers le mois d'octobre.

D'autre part, le tableau donnant la distribution des accidents au cours d'une semaine montre que plus du tiers (36 %) ont lieu les samedis, dimanches et jours fériés.

En dehors des agglomérations, les accidents survenant les dimanches et jours fériés représentent à eux seuls 25 % du total correspondant. Enfin, d'une manière générale, le tiers des accidents (exactement 30 %) est concentré aux heures de plus dense circulation (entre 17 heures et 20 heures).

Les autres tableaux statistiques sont essentiellement consacrés à l'analyse des causes et circonstances des accidents corporels. Il n'est pas besoin d'insister sur l'intérêt de cette étude. Encore faut-il, malgré sa complexité, y apporter la plus grande objectivité.

Un accident est, en effet, la résultante de plusieurs facteurs ou circonstances défavorables, à tel point que l'absence de l'un d'entre eux aurait souvent suffi à éviter l'accident. Si l'élément humain existe dans tout accident — il est même, en général, prépondérant — on ne peut nier que dans certains cas un défaut du véhicule, une imperfection de la chaussée ou de la route, de mauvaises conditions atmosphériques n'augmentent les risques d'accidents. Aussi dans toute la mesure du possible, la présente étude a essayé de s'affranchir de la notion simpliste de « cause » unique qui a été

remplacée, grâce au formulaire introduit en 1954, par celle de circonstances causales multiples.

Il ne faut donc pas s'étonner qu'en 1954 pour 100 accidents corporels, les Services de la Gendarmerie ou de la Police aient signalé 254 facteurs ou circonstances causales imputables à l'homme, au véhicule ou au milieu. Les plus nombreuses sont, sans contredit :

- les fautes des conducteurs mentionnées 80 fois (dans 100 accidents);
- les fautes des piétons mentionnées 11 fois (dans 100 accidents);
- les déficiences des conducteurs ou piétons mentionnées 21 fois (dans 100 accidents).

La répartition des fautes des conducteurs est également très instructive. Pour 100 accidents corporels survenus en France (à l'exclusion du Département de la Seine), les 80 fautes des conducteurs relevées se distribuent comme suit :

- 21 fautes : non-observation de la priorité d'un véhicule;
- 10 — vitesse dangereuse;
 - 7 — manœuvre mal ou non signalée;
 - 7 — doublement irrégulier;
 - 7 — tournant incorrect;
 - 6 — vitesse dépassant la limite légale;
 - 5 — circulation en zone interdite;
 - 2 — non-observation de la priorité d'un piéton;
 - 1 — non-observation des signaux de circulation;
 - 1 — stationnement interdit ou dangereux;
 - 13 — faute non précisée.

L'étude des causes et circonstances indique également que sur 100 accidents corporels :

- 44 % se produisent aux points singuliers du réseau routier (intersections, sommets de côtes, passages étroits, etc.);
- 19 % sur le revêtement mouillé;
- 7 % sur chaussée bombée ou défectueuse.

Ceci nous montre que, si la part de l'élément humain peut et doit être réduite par des méthodes convenables d'éducation et de contrôle de l'usager, il n'est pas moins important d'obtenir par des moyens appropriés une amélioration de l'état des véhicules en circulation et une adaptation du réseau à l'accroissement considérable de la circulation, qui est le signe de notre époque.

INDEX ALPHABÉTIQUE

	N° des tableaux	N° des pages
A ccidents comportant un seul véhicule ..	2, 3, 13, 14, 23, 41, 42, 60 à 69, 82.	18, 19, 33, 34, 43, 61, 63, 101 à 129, 153.
Accidents comportant deux véhicules (ou plus de deux)	2, 3, 13, 14, 23, 41, 42, 60 à 69, 70 à 77, 81, 84, 85.	18, 19, 33, 34, 43, 61, 63, 101 à 129, 133 à 147, 151, 157, 159.
Accidents mortels	1, 2, 12, 41, 42, 50 à 59, 91.	17, 18, 31, 61, 63, 67 à 97, 163.
Accidents non mortels	1, 2, 12, 41, 42, 50 à 59, 91.	17, 18, 31, 61, 63, 67 à 97, 163.
Accotement	52, 57, 62, 67.	17, 93, 111, 125.
Age des participants.	31.	55.
Age des victimes	31, 33.	55, 57.
Agglomération	41.	59.
Animaux	11, 12, 13, 31 à 34, 82, 83, 91, 92.	27, 31, 33, 55 à 57, 153, 155, 163, 165.
Appareil de direction.....	55, 65.	87, 121.
Aube, crépuscule (mi-obscurité).....	58, 68.	95, 127.
Autobus	12, 13, 14, 81, 82, 84, 85.	31, 33, 34, 151, 153, 157, 159.
Autocars.....	12, 13, 14, 81, 82, 84, 85.	31, 33, 34, 151, 153, 157, 159.
Autos, voitures particulières	12, 13, 14, 81, 82, 84, 85.	31, 33, 34, 151, 153, 157, 159.
B ifurcation, carrefour, croisement.....	41, 52, 56, 62, 66, 71 à 74, 84.	61, 77, 89, 111, 123, 135 à 141, 157.
Blessés	1, 2, 4, 11, 22, 24, 31 à 34, 81 à 85, 92.	17, 18, 21 à 23, 27, 41, 45, 55 à 57, 151 à 159, 165.
Blessés graves.....	1, 11.	17, 27.
Blessés légers	1, 11.	17, 27.
Bombement de la chaussée	57, 67.	93, 125.
Brouillard	58, 68.	95, 127.
C amionnettes	12, 13, 14, 81, 82, 84, 85.	31, 33, 34, 151, 153, 157, 159.
Camions	12, 13, 14, 81, 82, 84, 85.	31, 33, 34, 151, 153, 157, 159.
Campagne et petites agglomérations (Accidents constatés en)	1, 4, 21, 22, 25, 26, 50 à 59.	17, 21 à 23, 37, 41, 47, 51, 67 à 97.
Carrefour, croisement, bifurcation	41, 52, 56, 62, 66, 71 à 74, 84.	61, 77, 89, 111, 123, 135 à 147, 157.
Cassis.....	41, 56, 66.	61, 89, 123.
Causes et circonstances des accidents...	50 à 59, 60 à 69.	67 à 97, 101 à 129.
Chargement du véhicule.....	55, 65.	87, 121.
Chemin de fer (Véhicules de).....	12, 13, 14, 81, 82, 83, 91, 92.	31, 33, 34, 151, 153, 155, 163, 165.

	N° des tableaux	N° des pages
Chevaux.....	11, 12.	27, 31.
Circonstances des accidents	50 à 59, 60 à 69.	67 à 97, 104 à 129.
Collisions.....	2, 13, 41, 42, 81 à 85, 91, 92.	18, 33, 61, 63, 157 à 159, 161, 163.
Conditions atmosphériques	50, 58, 60, 68.	67, 95, 101, 127.
Conducteurs.....	11, 24, 31, 32, 50, 51, 51 A, 51 B, 53, 53 A, 53 B, 60, 61, 61 A, 61 B, 63, 63 A, 63 B.	27, 45, 55, 67 à 75, 79 à 83, 101 à 109, 113 à 117.
Conducteurs d'animaux	11, 31 à 34.	27, 55 à 57.
Courbe	41, 56, 66.	61, 89, 123.
Crépuscule, aube (mi-obscurité).....	58, 68.	95, 127.
Croisement, carrefour, bifurcation.	41, 52, 56, 62, 66, 71 à 74, 84.	61, 77, 89, 111, 123, 135 à 141, 157.
Cycles, cyclomoteurs	11, 12, 13, 14, 31 à 34, 51, 51 A, 51 B, 53 B, 61, 61 A, 61 B, 63 B, 81 à 85, 91, 92.	27, 31, 33, 34, 55 à 57, 71 à 75, 83, 105 à 109, 117, 151 à 159, 163, 165.
D épartements (Classification par)	4.	21 à 23.
Dépassement	51, 51 A, 51 B, 61, 61 A, 61 B, 70 à 77.	71 à 75, 105 à 109, 133 à 147.
Descente rapide	41, 56, 66.	61, 89, 123.
Dos d'âne	41, 56, 66.	61, 89, 123.
E blouissement	55, 59, 65, 69.	87, 97, 121, 129.
Éclairage de la route	58, 68.	95, 127.
Éclairage du véhicule.....	55, 65.	87, 121.
Éclairement	23, 50, 58, 60 à 69, 91, 92.	43, 67, 95, 101 à 129, 163, 165.
Empierrement	42.	63.
État physique des conducteurs	50, 53, 53 A, 53 B, 60, 63, 63 A, 63 B.	67, 79 à 83, 101, 113 à 117.
État physique des piétons	50, 54, 60, 64.	67, 85, 101, 119.
État des véhicules	50, 55, 60, 65.	67, 87, 101, 121.
Excès de vitesse	51, 51 A, 51 B, 61, 61 A, 61 B.	71 à 75, 105 à 109.
F atigue	53, 53 A, 53 B, 54, 63, 63 A, 63 B, 64.	79 à 83, 85, 113 à 117, 119.
Fautes des conducteurs	50, 51, 51 A, 51 B, 60, 61, 61 A, 61 B.	67, 71 à 75, 101, 105 à 109.
Fautes de piétons	50, 52, 60, 62.	67, 77, 101, 111.
Freins	55, 65.	87, 121.
G endarmerie Nationale (Accidents constatés par la)	1, 4, 21, 22, 25, 26, 50 à 59.	17, 21 à 23, 37, 41, 47, 51, 67 à 97.
Gênes temporaires imputables au milieu..	50, 59, 60, 69.	67, 97, 101, 129.
Glissante (Chaussée)	57, 67.	93, 125.
Grêle	58, 68.	95, 127.
H eures du jour.	26.	51.

	N° des tableaux	N° des pages
I nattention.....	53, 53 A, 53 B, 63, 63 A, 63 B.	79 à 83, 113 à 117.
Indemnes (Participants)	31, 32.	55.
Inexpérience.....	53, 53 A, 53 B, 63, 63 A, 63 B.	79 à 83, 113 à 117.
Infirmité	53, 53 A, 53 B, 54, 63, 63 A, 63 B, 64.	79 à 83, 85, 113 à 117, 119.
Infractions au Code de la Route	50, 51, 51 A, 51 B, 52, 60, 61, 61 A, 61 B, 62.	67 à 77, 101 à 111.
Ivresse	53, 53 A, 53 B, 54, 63, 63 A, 63 B, 64.	79 à 85, 113 à 119.
J ours de la semaine	25.	47.
Jours fériés	25.	47.
Jours ouvrables	25.	47.
L argeur de la chaussée.....	81 à 85.	151 à 159.
Ligne droite (Route en)	41, 56, 66.	61, 89, 123.
M anœuvres des véhicules.....	51, 51 A, 51 B, 61, 61 A, 61 B, 70 à 77.	71 à 75, 105 à 109, 133 à 147.
Mois de l'année	21, 22, 23, 24.	37, 41, 43, 45.
Motocyclettes	11, 12, 13, 14, 31 à 34, 81, 82, 84, 85.	27, 31, 33, 34, 55 à 57, 151, 153, 157, 159.
Mouillée (chaussée)	57, 67.	93, 125.
N eige	57, 58, 67, 68.	93, 95, 125, 127.
Nuit, obscurité	23, 58, 60 à 69, 91, 92.	43, 95, 101 à 129, 163, 165.
O bstacle	2, 13, 41, 42, 57, 67, 82, 83, 91, 92.	18, 33, 61, 63, 93, 125, 153, 155, 163, 165.
P aris et proche banlieue (Accidents constatés à)	1, 4, 21, 22, 25, 26.	17, 21 à 23 37, 41, 47, 51.
Particularités de la route	41, 50, 56, 60, 66.	61, 67, 89, 101, 123.
Passagers	11, 24.	27, 45.
Passages à niveau	41, 56, 66.	61, 89, 123.
Pavés	42.	63.
Piétons	2, 11, 13, 14, 24, 31 à 34, 41, 42, 50, 51, 51 A, 51 B, 52, 54, 60, 61, 61 A, 61 B, 62, 64, 81 à 85, 91, 92.	18, 27, 33, 34, 45, 55 à 57, 61, 63, 67 à 77, 85, 101 à 111, 119, 151, à 159, 163, 165.
Piste cyclable	42.	63.
Pluie	58, 68.	95, 127.
Pneus	55, 65.	87, 121.
Pont étroit	41, 56, 66.	61, 89, 123.
Préfecture de Police de la Seine (Accidents constatés par la)	1, 4, 21, 22, 25, 26.	17, 21 à 23, 37, 41, 47, 51.

	N° des tableaux	N° des pages
Priorité	51, 51 A, 51 B, 61, 61 A, 61 B.	71 à 75, 105 à 109.
Profil de la chaussée	50, 57, 60, 67.	67, 93, 101, 125.
R efuge pour piétons.....	52, 62.	77, 111.
Remorque	55, 65.	87, 121.
Revêtement de la chaussée	42, 50, 57, 60, 67.	63, 67, 93, 101, 125.
Route	41, 42, 50, 56, 57, 58, 60, 66, 67, 68.	61, 63, 67, 89, 93, 95, 101, 123, 125, 127.
S ens unique.....	42, 81 à 85.	63, 151 à 159.
Sexe des participants.....	32.	55.
Sexe des victimes	32, 34.	55, 57.
Signaux de circulation	51, 51 A, 51 B, 52, 61, 61 A, 61 B, 62.	71 à 77, 105 à 111.
Soleil	59, 69.	97, 129.
Sommeil	53, 53 A, 53 B, 63, 63 A, 63 B.	79 à 83, 113 à 117.
Sommet de côte.....	41, 56, 61, 61 A, 61 B, 66.	61, 89, 105 à 109, 123.
Stationnement	2, 41, 42, 51, 51 A, 51 B, 61, 61 A, 61 B, 70 à 77.	18, 61, 63, 71 à 75, 105 à 109, 133 à 147.
Sûreté Nationale (Accidents constatés par la)	1, 4, 21, 22, 25, 26, 50 à 59.	17, 21 à 23, 37, 41, 47, 51, 67 à 97.
T aux de mortalité	1.	17.
Tramways	12, 13, 14, 52, 62, 81, 82, 83, 91, 92.	31, 33, 34, 77, 111, 151, 153, 155, 163, 165.
Trolleybus	12, 13, 14, 81, 82, 84, 85.	31, 33, 34, 151, 153, 157, 159.
Trottoir	52, 62.	77, 111.
Tués	1, 2, 4, 11, 22, 24, 31 à 34, 81 à 85, 92.	17, 18, 21 à 23, 27, 41, 45, 55 à 57, 151 à 159, 165.
V éhicules à deux roues.....	11, 12, 13, 14, 24, 31 à 34, 81 à 85.	27, 31, 33, 34, 45, 55 à 57, 151 à 159.
Véhicules automobiles	11, 12, 13, 14, 24, 31 à 34, 81 à 85.	27, 31, 33, 34, 45, 55 à 57, 151 à 159.
Véhicules attelés	11, 12, 31 à 34.	27, 31, 55 à 57.
Véhicules immatriculés	83, 91, 92.	155, 163, 165.
Véломoteurs	11, 12, 13, 14, 31 à 34, 81, 82, 84, 85.	27, 31, 33, 34, 55 à 57, 151, 153, 157, 159.
Vent	58, 68.	95, 127.
Verglas.....	57, 67.	93, 125.
Victimes.....	1, 2, 4, 11, 22, 24, 31 à 34, 81 à 85, 92.	17, 18, 21 à 23, 27, 41, 45, 55 à 57, 151 à 159, 165.
Villes de province (Accidents constatés dans les).....	1, 4, 21, 22, 25, 26, 50 à 59.	17, 21 à 23, 37, 41, 47, 51, 67 à 97.
Visibilité	58, 59, 61, 61 A, 61 B, 66, 68, 69.	95, 97, 105 à 109, 123, 127, 129.
Z ones bâties	41.	61.

GÉNÉRALITÉS
SUR LES ACCIDENTS CORPORELS
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

TABLEAUX N^{OS} 1 A 4

Année	Lieu de l'accident	Organisme ayant constaté l'accident	Nombre d'accidents ayant	
			Accidents mortels	Accidents non mortels
1954	Rase campagne et petites agglomérations.	Gendarmerie Nationale.	a 4.645	50.594
	Centres urbains de province	Sûreté Nationale	b 1.758	48.920
	Agglomération parisienne	Préfecture de Police de la Seine	c 352	18.701
	FRANCE TOTAL		d 6.755	118.215
	Pourcentage en fonction de la gravité		e 5,41 %	94,59 %
1953	Rase campagne et petites agglomérations.	Gendarmerie Nationale	f —	—
	Centres urbains de province	Sûreté Nationale	g —	—
	Agglomération parisienne	Préfecture de Police de la Seine	h 437	26.918
	FRANCE TOTAL		i —	—
	Pourcentage en fonction de la gravité		j —	—
Variation 1954-1953	Rase campagne et petites agglomérations.	Gendarmerie Nationale	k —	—
	Pourcentage		l —	—
	Centres urbains de province	Sûreté Nationale	m —	—
	Pourcentage		n —	—
	Agglomération parisienne	Préfecture de Police de la Seine	o — 85	— 8.217
	Pourcentage		p — 19,45 %	— 30,53 %
	FRANCE TOTAL		q —	—
	Pourcentage		r —	—

NOTA. — Parcours effectué sur route en France :

En 1953 : 440 (en 100 millions de véhicules/km), y compris motocyclettes, vélomoteurs et cyclomoteurs.

En 1954 : 510 (en 100 millions de véhicules/km), y compris motocyclettes, vélomoteurs et cyclomoteurs.

Taux de mortalité :

En 1953 : $\frac{7.166}{440} = 16,3$ morts pour 100 millions de véhicules/km.

En 1954 : $\frac{7.539}{510} = 14,8$ morts pour 100 millions de véhicules/km.

VICTIMES DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

TABLEAU N° 1

entraîné des lésions corporelles			Nombre de victimes					
	Total		Tués (décédés dans les 3 jours)	Blessés			Total général	Pourcentage en fonction du lieu
	Nombre	Pourcentage en fonction du lieu		Grièvement	Légèrement	Total		
a	55.239	44,20 %	5.269	21.258	53.854	75.112	80.381	49,64 %
b	50.678	40,55 %	1.907	14.742	43.363	58.105	60.012	37,06 %
c	19.053	15,25 %	363	10.470	10.707	21.177	21.540	13,30 %
d	124.970 Accidents corporels	100,00 %	7.539 Tués	46.470	107.924	154.394 Blessés	161.933 Victimes	100,00 %
e	—	—	4,66 %	28,70 %	66,64 %	95,34 %	100,00 %	—
f	48.297	40,63 %	4.761	—	—	64.396	69.157	44,70 %
g	43.229	36,36 %	1.952	—	—	52.081	54.033	34,92 %
h	27.355	23,01 %	453	9.245	21.829	31.074	31.527	20,38 %
i	118.881	100,00 %	7.166	—	—	147.551	154.717	100,00 %
j	100,00 %	—	4,63 %	—	—	95,37 %	100,00 %	—
k	+ 6.942	—	+ 508	—	—	+10.716	+11.224	—
l	+ 14,37 %	—	+ 10,67 %	—	—	+ 16,64 %	+ 16,23 %	—
m	+ 7.449	—	— 45	—	—	+ 6.024	+ 5.979	—
n	+ 17,23 %	—	— 2,31 %	—	—	+ 11,57 %	+ 11,07 %	—
o	— 8.302	—	— 90	+ 1.225	— 11.122	— 9.897	— 9.987	—
p	— 30,35 %	—	— 19,87 %	+ 13,20 %	— 50,95 %	— 31,85 %	— 31,68 %	—
q	+ 6.089	—	+ 373	—	—	+ 6.843	+ 7.216	—
r	+ 5,12 %	—	+ 5,21 %	—	—	+ 4,64 %	+ 4,66 %	—

G. 1

REMARQUES. — Le nombre de 7.539 tués correspond à la destruction annuelle d'une ville comme Foix (7.632 habitants) ou Orly (7.624 habitants) ou Tarascon (7.744 habitants) ou Senlis (7.992 habitants) ou Trouville (7.040 habitants).

Le nombre de 154.460 blessés correspond à l'immobilisation des habitants des villes d'Amiens (92.506 habitants) et d'Avignon (62.768 habitants) réunies (Recensement de 1954.)

Cependant, compte tenu de l'accroissement du parcours annuel, le taux de mortalité en France a diminué de

$$\frac{16,3 - 14,8}{16,3} \times 100 = 9 \% \text{ environ.}$$

NATURE DES ACCIDENTS

Nature des accidents	Nombre d'accidents			Nombre de victimes		
	Mortels	Non mortels	Total	Tués	Blessés	Total
1. Collision entre véhicules en marche (y compris les véhicules momentanément arrêtés en pleine circulation) ..	3.228	74.490	77.718	3.643	99.303	102.946
2. Collision entre un véhicule et un obstacle (y compris un véhicule en stationnement)	700	7.059	7.759	848	10.147	10.995
3. Collision entre un véhicule et un piéton	1.452	23.083	24.535	1.514	26.412	27.926
4. Accidents ne comportant pas de collision	979	7.474	8.453	1.083	10.738	11.821
5. Autres accidents	396	6.109	6.505	451	7.794	8.245
TOTAL	6.755	118.215	124.970	7.539	154.394	161.933

G. 4

NOTA. — Le pourcentage d'accidents mortels est de :

- 11,6 % dans les accidents ne comportant pas de collision ;
- 9,0 % dans les collisions entre un véhicule et un obstacle ;
- 5,9 % dans les collisions entre un véhicule et un piéton ;
- 4,2 % dans les collisions entre véhicules en marche.

Répartition des tués en fonction de la nature de l'accident :

- 48,3 % dans les collisions entre véhicules en marche ;
- 20,1 % dans les collisions entre un véhicule et un piéton ;
- 14,4 % dans les accidents ne comportant pas de collision ;
- 11,3 % dans les collisions entre un véhicule et un obstacle ;
- 6,0 % dans les autres accidents.

100,0 %

CLASSIFICATION DES ACCIDENTS

suivant le nombre de véhicules impliqués.

Classification	Nombre de véhicules par accident	Nombre d'accidents	Nombre de véhicules
A. Province.			
Accidents ne comportant qu'un seul véhicule	1	36.341	36.341
Accidents comportant 2 véhicules	2	67.464	134.928
Accidents comportant plus de 2 véhicules.....	3 ou plus	2.112	6.547
TOTAUX PROVINCE		105.917 accidents	177.816 véhicules
B. Agglomération parisienne.			
Accidents ne comportant qu'un seul véhicule	1	7.889	7.889
Accidents comportant 2 véhicules	2	10.695	21.390
Accidents comportant plus de 2 véhicules.....	3 ou plus	469	1.454
TOTAUX PARIS		19.053	30.733
C. Ensemble du territoire métropolitain.			
Accidents ne comportant qu'un seul véhicule	1	44.230	44.230
Accidents comportant 2 véhicules	2	78.159	156.318
Accidents comportant plus de 2 véhicules.....	3 ou plus	2.581	8.001
TOTAUX FRANCE		124.970 accidents	208.549 véhicules

NOTA. — Nombre de piétons impliqués : 27.188.

REMARQUE. — Le tiers environ des accidents (44.230 sur 124.970) est constitué d'accidents ne comportant qu'un seul véhicule.

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE

des accidents et des victimes.

Départements	Accidents			Tués			Blessés		
	Rase campagne et petites agglomérations	Centres urbains	Total	Rase campagne et petites agglomérations	Centres urbains	Total	Rase campagne et petites agglomérations	Centres urbains	Total
	Gendar- merie Nationale	Sûreté Nationale		Gendar- merie Nationale	Sûreté Nationale		Gendar- merie Nationale	Sûreté Nationale	
1. Ain	859	89	948	77	7	84	1.239	100	1.339
2. Aisne	851	444	1.295	80	38	118	1.134	706	1.840
3. Allier	555	487	1.042	60	10	70	782	636	1.418
4. Alpes (Basses-)	160	151	311	17	17	34	240	226	466
5. Alpes (Hautes-)	170	42	212	18	2	20	270	45	315
6. Alpes-Maritimes	515	3.928	4.443	39	54	93	734	4.487	5.221
7. Ardèche	413	28	441	60	0	60	565	35	600
8. Ardennes	504	219	723	41	10	51	622	248	870
9. Ariège	178	50	228	15	3	18	239	54	293
10. Aube	422	121	543	58	10	68	588	132	720
11. Aude	357	197	554	60	1	61	495	168	663
12. Aveyron	288	103	391	31	6	37	395	95	490
13. Bouches-du-Rhône	1.154	1.468	2.622	112	64	176	1.732	1.693	3.425
14. Calvados	864	549	1.413	68	20	88	1.143	634	1.777
15. Cantal	207	50	257	15	5	20	277	48	325
16. Charente	376	219	595	49	4	53	472	251	723
17. Charente-Maritime	751	726	1.477	65	13	78	948	698	1.646
18. Cher	458	298	756	49	8	57	632	347	979
19. Corrèze	270	189	459	27	4	31	370	209	579
20. Corse	138	45	183	13	0	13	206	49	255
21. Côte-d'Or	699	605	1.304	66	13	79	895	676	1.571
A reporter	10.189	10.008	20.197	1.020	289	1.309	13.978	11.537	25.515

Départements	Accidents			Tués			Blessés		
	Rase campagne et petites agglomérations	Centres urbains	Total	Rase campagne et petites agglomérations	Centres urbains	Total	Rase campagne et petites agglomérations	Centres urbains	Total
	Gendar- merie Nationale	Sureté Nationale		Gendar- merie Nationale	Sureté Nationale		Gendar- merie Nationale	Sureté Nationale	
Report	10.189	10.008	20.197	1.020	289	1.309	13.978	11.537	25.515
22. Côtes-du-Nord	562	188	750	43	17	60	725	184	909
23. Creuse	186	10	196	14	1	15	250	12	262
24. Dordogne	469	181	650	43	13	56	608	171	779
25. Doubs	697	475	1.172	52	11	63	964	561	1.525
26. Drôme	653	175	828	57	14	71	891	168	1.059
27. Eure	904	185	1.089	106	10	116	1.235	212	1.447
28. Eure-et-Loir	588	258	846	58	16	74	825	297	1.122
29. Finistère	759	472	1.231	98	29	127	979	515	1.494
30. Gard	536	276	812	52	9	61	776	312	1.088
31. Garonne (Haute-)	635	864	1.499	50	40	90	891	1.055	1.946
32. Gers	238	37	275	23	1	24	346	40	386
33. Gironde.....	945	1.843	2.788	86	66	152	1.200	1.886	3.086
34. Hérault	451	536	987	40	20	60	689	638	1.327
35. Ille-et-Vilaine	540	427	967	74	18	92	686	497	1.183
36. Indre	421	245	666	47	4	51	622	280	902
37. Indre-et-Loire	655	424	1.079	75	9	84	855	461	1.316
38. Isère	1.498	610	2.108	133	27	160	2.054	730	2.784
39. Jura	478	173	651	49	6	55	625	208	833
40. Landes	442	135	577	70	2	72	575	133	708
41. Loir-et-Cher	422	491	913	45	29	74	556	550	1.106
42. Loire	805	968	1.773	62	27	89	1.147	1.129	2.276
43. Loire (Haute-).....	304	115	419	26	3	29	450	129	579
44. Loire-Inférieure.....	1.187	1.216	2.403	133	49	182	1.590	1.340	2.930
45. Loiret	732	772	1.504	69	23	92	945	892	1.837
A reporter.....	25.296	21.084	46.380	2.525	733	3.258	34.462	23.937	58.399

Départements	Accidents			Tués			Blessés		
	Rase campagne et petites agglomérations	Centres urbains	Total	Rase campagne et petites agglomérations	Centres urbains	Total	Rase campagne et petites agglomérations	Centres urbains	Total
	Gendar- merie Nationale	Sureté Nationale		Gendar- merie Nationale	Sureté Nationale		Gendar- merie Nationale	Sureté Nationale	
Report	25.296	21.084	46.380	2.525	733	3.258	34.462	23.937	58.399
46. Lot	204	51	255	13	3	16	306	50	356
47. Lot-et-Garonne	421	111	532	33	1	34	523	122	645
48. Lozère	109	14	123	7	0	7	146	22	168
49. Maine-et-Loire	688	634	1.322	76	27	103	929	677	1.606
50. Manche	680	182	862	54	15	69	864	208	1.072
51. Marne	759	714	1.473	74	32	106	1.022	802	1.824
52. Marne (Haute-)	518	138	656	53	4	57	677	155	832
53. Mayenne	330	111	441	36	2	38	552	139	691
54. Meurthe-et-Moselle	1.211	824	2.035	96	29	125	1.555	950	2.505
55. Meuse	413	170	583	57	7	64	482	198	680
56. Morbihan	514	279	793	55	22	77	666	295	961
57. Moselle	1.399	1.105	2.504	137	62	199	1.898	1.332	3.230
58. Nièvre	450	140	590	38	5	43	655	156	811
59. Nord	1.332	3.240	4.572	113	174	287	1.740	3.523	5.263
60. Oise	1.070	336	1.406	86	13	99	1.440	404	1.844
61. Orne	464	69	533	39	5	44	610	76	686
62. Pas-de-Calais	1.149	1.413	2.562	130	84	214	1.448	1.559	3.007
63. Puy-de-Dôme	709	592	1.301	69	27	96	982	756	1.738
64. Pyrénées (Basses-)	587	396	983	43	18	61	737	447	1.184
65. Pyrénées (Hautes-)	255	284	539	21	9	30	405	329	734
66. Pyrénées-Orientales	266	210	476	31	0	31	398	272	670
67. Rhin (Bas-)	912	687	1.599	62	39	101	1.180	734	1.914
68. Rhin (Haut-)	1.059	530	1.589	71	27	98	1.435	780	2.215
69. Rhône	848	3.843	4.691	93	49	142	1.213	4.577	5.790
A reporter.....	41.643	37.157	78.800	4.012	1.387	5.399	56.325	42.500	98.825

Départements	Accidents			Tués			Blessés		
	Rase campagne et petites agglomérations	Centres urbains	Total	Rase campagne et petites agglomérations	Centres urbains	Total	Rase campagne et petites agglomérations	Centres urbains	Total
	Gendar- merie Nationale	Sûreté Nationale		Gendar- merie Nationale	Sûreté Nationale		Gendar- merie Nationale	Sûreté Nationale	
Report	41.643	37.157	78.800	4.012	1.387	5.399	56.325	42.500	98.825
70. Saône (Haute-)	448	117	565	43	0	43	577	129	706
71. Saône-et-Loire	836	391	1.227	81	14	95	1.161	292	1.453
72. Sarthe	548	410	958	74	17	91	717	477	1.194
73. Savoie	586	246	832	55	4	59	787	284	1.071
74. Savoie (Haute-)	876	325	1.201	71	8	79	1.157	371	1.528
75. Seine	45	*19.053	19.098	0	* 363	363	49	*21.177	21.226
76. Seine-Maritime	1.029	2.314	3.343	64	117	181	1.416	2.557	3.973
77. Seine-et-Marne	1.078	951	2.029	97	33	130	1.636	1.207	2.843
78. Seine-et-Oise	2.405	5.726	8.131	175	231	406	3.384	6.826	10.210
79. Sèvres (Deux-)	314	129	443	36	4	40	430	133	563
80. Somme	736	281	1.017	99	9	108	1.004	314	1.318
81. Tarn	401	234	635	35	9	44	550	285	835
82. Tarn-et-Garonne	313	97	410	28	2	30	431	107	538
83. Var	734	752	1.486	55	21	76	1.094	866	1.960
84. Vaucluse	448	218	666	49	9	58	657	263	920
85. Vendée	410	160	570	45	4	49	523	175	698
86. Vienne	428	227	655	49	12	61	579	239	818
87. Vienne (Haute-)	332	252	584	33	5	38	457	299	756
88. Vosges	772	265	1.037	76	13	89	1.025	318	1.343
89. Yonne	617	215	832	76	2	78	861	236	1.097
90. Territoire-de-Belfort	240	211	451	16	6	22	292	227	519
TOTAL	55.239	69.731	124 970 accidents corporels	5.269	2.270	7 539 tués	75.112	79.282	154 394 blessés

(*) Préfecture de Police de la Seine.

PREMIÈRE PARTIE

LES VICTIMES
ET LES VÉHICULES IMPLIQUÉS

TABLEAUX N°s 11 A 14

REPARTITION DES VICTIMES SUIVANT

Catégories de victimes		Tués (décédés dans les 3 jours)			Grièvement		
		Nombre		%	Nombre		%
		ensemble	séparément		ensemble	séparément	
1. Piétons	a	1.544	1.544	20,48	9.741	9.741	20,96
2. Cycles :							
Conducteurs	b	1.322	1.305	17,31	7.929	7.813	16,82
Passagers	c		17	0,23		116	0,25
3. Cyclomoteurs (cycles pourvus d'un moteur thermique auxiliaire d'une cylindrée maximum n'excédant pas 50 cm³) :							
Conducteurs	d	648	631	8,37	4.574	4.444	9,56
Passagers	e		17	0,23		130	0,28
4. Motocyclettes (cylindrée supérieure à 125 cm³) et Vélomoteurs (cycles pourvus d'un moteur thermique dont la cylindrée est comprise entre 50 et 125 cm³) :							
Conducteurs	f	1.888	1.594	21,14	13.453	10.934	23,53
Passagers	g		294	3,90		2.519	5,42
5. Véhicules automobiles :							
Conducteurs	h	1.970	861	11,42	10.182	4.093	8,81
Passagers	i		1.109	14,71		6.089	13,10
6. Véhicules attelés : Conducteurs et passagers	j	43	43	0,57	159	159	0,34
7. Cavaliers ou conducteurs d'ani- maux	k	19	19	0,25	108	108	0,23
8. Autres personnes ou non indiquées (sur véhicules)	l	105	105	1,39	326	326	0,70
TOTAL	m	7.539	7.539 Tués	100,00	46.472	46.472	100,00

NOTA. — Nombre de piétons impliqués : 27.188 (soit 27.084 piétons victimes et 104 piétons ayant participé à un choc, mais sortis indemnes, un autre usager étant blessé).

REMARQUES. — Il y a autant de tués parmi les usagers des seuls cycles et cyclomoteurs que dans l'ensemble des personnes transportées en automobile (1.970 c. 1.970).

Viennent ensuite les usagers de motocyclettes et vélomoteurs (1.888 tués), puis les piétons (1.544 tués).

Nombre de personnes tuées sur les véhicules à 2 roues : $1.322 + 648 + 1.888 = 3.858$

Nombre de personnes tuées sur les autres véhicules : $1.970 + 43 = 2.013$

LES CATÉGORIES D'USAGERS

TABLEAU N° 11

Blessés						Total général			
	Légèrement			Total					
	Nombre		%	Nombre		%	Nombre		%
	ensemble	séparément		ensemble	séparément		ensemble	séparément	
a	15.799	15.799	14,64	25.540	25.540	16,54	27.084	27.084	16,73
b	18.572	18.090	16,76	26.501	25.903	16,78	27.823	27.208	16,80
c		482	0,45		598	0,39		615	0,38
d	9.943	9.535	8,84	14.517	13.979	9,05	15.165	14.610	9,02
e		408	0,38		538	0,35		555	0,34
f	27.513	21.256	19,69	40.966	32.190	20,85	42.854	33.784	20,87
g		6.257	5,79		8.776	5,68		9.070	5,60
h	34.411	13.219	12,25	44.593	17.312	11,21	46.563	18.173	11,22
i		21.192	19,63		27.281	17,67		28.390	17,53
j	408	408	0,38	567	567	0,37	610	610	0,38
k	299	299	0,28	407	407	0,27	426	426	0,26
l	977	977	0,91	1.303	1.303	0,84	1.408	1.408	0,87
m	107.922	107.922	100,00	154.394	154.394 Blessés	100,00	161.933	161.933 Victimes	100,00

G. 2

Les usagers des 2 roues sont particulièrement vulnérables dans les accidents ; il y a 2 fois plus de tués sur les 2 roues que dans l'ensemble des autres véhicules impliqués. $\left(\frac{3.858}{2.013} = 1,92\right)$

Si on tient compte de ce que le kilométrage parcouru et les personnes transportées par l'ensemble des 2 roues sont très inférieurs à ceux des autres véhicules, le risque d'être tué (ou blessé), pour un conducteur ou un passager d'engin à 2 roues, est en moyenne 6 fois plus élevé que pour un conducteur ou un passager d'automobile.

ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

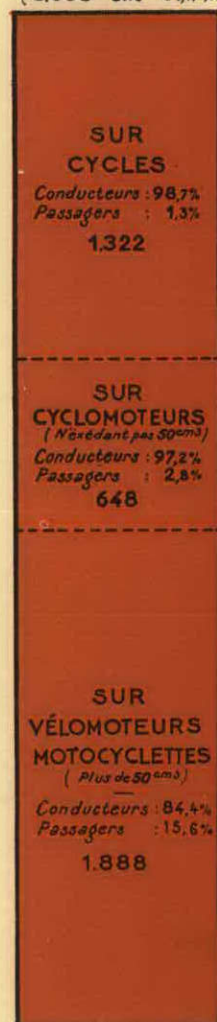
FRANCE 1954

RÉPARTITION DES VICTIMES

ANNEXE AU TABLEAU 11

SUR 2 ROUES

(3.858 soit 51,17%)

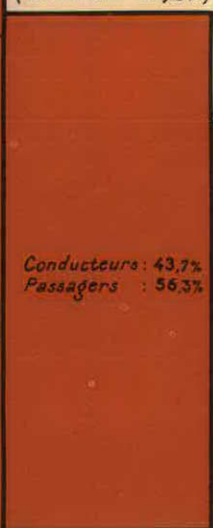


7.539 TUÉS

Echelle  100 tués

EN AUTOMOBILE

(1.970 soit 26,13%)



PIÉTONS

(1.544 soit 20,48%)



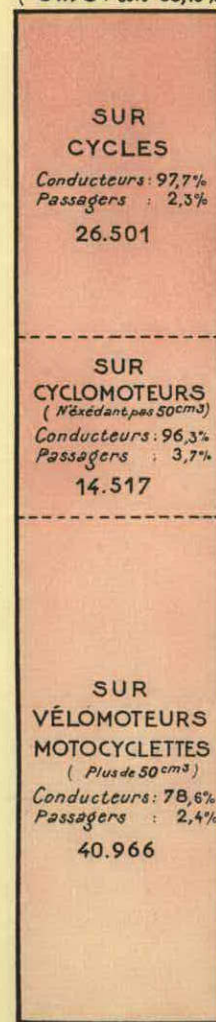
DIVERS

(167 soit 2,22%)



SUR 2 ROUES

(81.984 soit 53,10%)

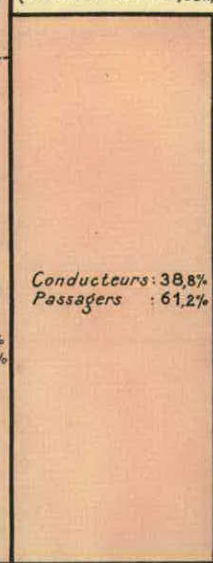


154.394 BLESSÉS

Echelle:  1.000 blessés

EN AUTOMOBILE

(44.593 soit 28,88%)



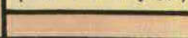
PIÉTONS

(25.540 soit 16,54%)



DIVERS

(2.277 soit 1,48%)



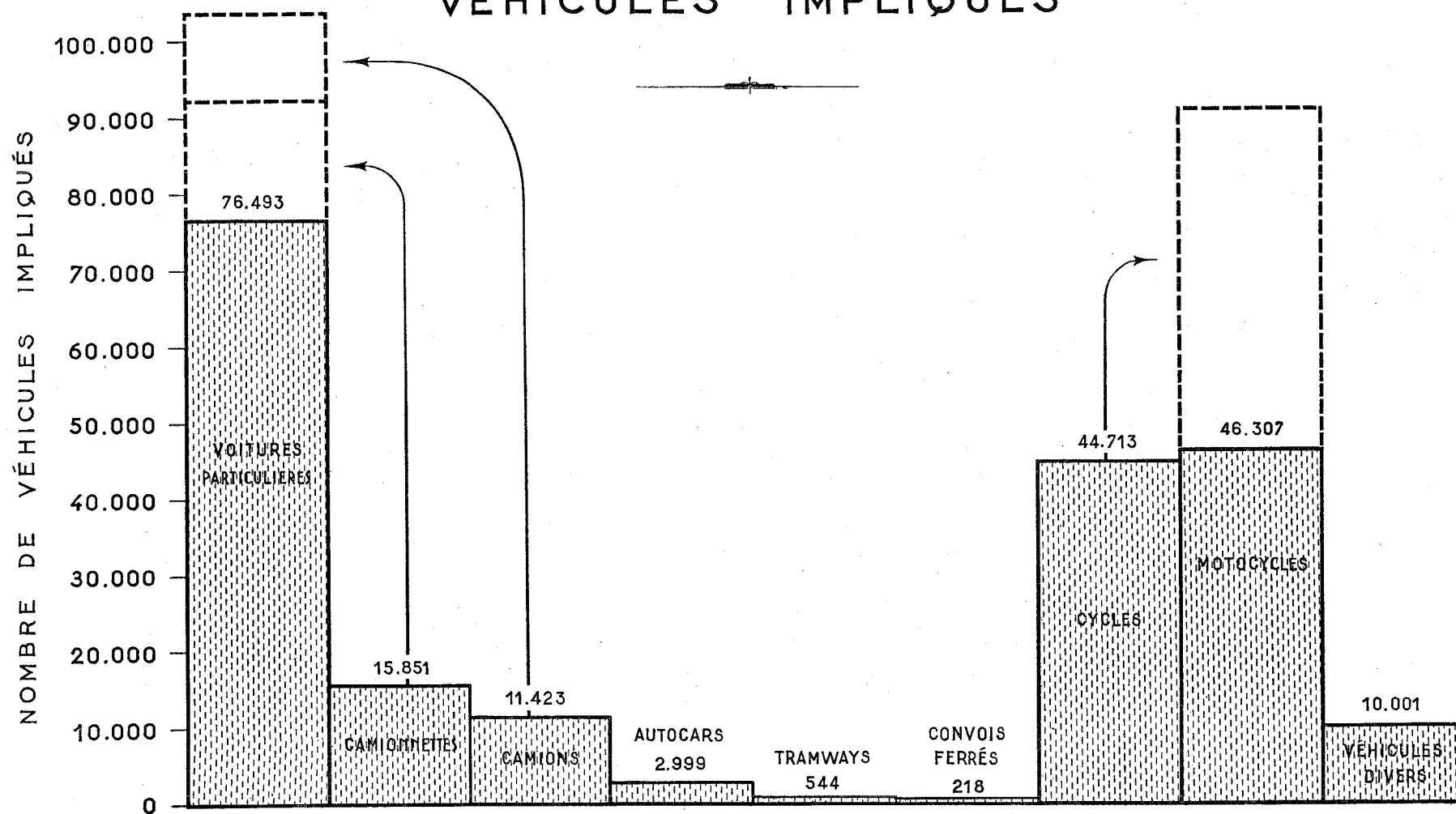
ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1954

CLASSIFICATION DES

ANNEXE
AU TABLEAU 12

VÉHICULES IMPLIQUÉS



CLASSIFICATION DES VÉHICULES

Classification des véhicules		Nombre de véhicules dans des accidents	
		Véhicules	% net
Véhicules routiers à propulsion mécanique :			
1. Véhicules affectés au transport de voyageurs (y compris taxis et voitures de louage) et comportant un nombre de places pour personnes assises n'excédant pas huit (non compris le conducteur)	a	3.354	34,06
2. Motocyclettes et cycles pourvus d'un moteur auxiliaire thermique d'une cylindrée supérieure à 50 cm³ :			
a) Solo, sans occupant du siège arrière	b	1.373	13,94
b) Solo, avec occupant du siège arrière	c	624	6,34
c) Avec side-car	d	38	0,38
3. Véhicules légers affectés au transport de marchandises et dont le poids maximum autorisé n'excède pas 3.500 kg :			
a) Sans remorque	e	811	8,23
b) Avec remorque	f	103	1,05
4. Véhicules lourds et tracteurs affectés au transport de marchandises et dont le poids total en charge est supérieur à 3.500 kg :			
a) Sans remorque	g	877	8,91
b) Avec remorque	h	322	3,27
5. Autocars, autobus et trolleybus	i	208	2,11
6. Tramways	j	26	0,26
7. Cycles pourvus d'un moteur auxiliaire thermique d'une cylindrée maximum de 50 cm³	k	661	6,70
TOTAL des véhicules routiers à propulsion mécanique			
Autres véhicules :			
8. Cycles	l	1.253	12,73
9. Convois ferrés	m	46	0,45
10. Véhicules divers	n	144	1,46
TOTAL des autres véhicules			
Animaux :			
11. Chevaux montés ou conduits, et autres animaux	o	11	0,11
Véhicules indéterminés :			
12. Véhicules dont la nature n'a pas été précisée par les enquêteurs	p	412	—
TOTAL GÉNÉRAL			100,00

NOTA. — Rappelons que le nombre de piétons victimes est de 27.084, alors que le nombre de piétons impliqués est de 27.188 (Tableau n° 11). La catégorie « Motocyclettes et cycles à moteur de + de 50 cm³ » comprend la plupart des véhicules du type « scooter ».

REMARQUE. — Il est intéressant de comparer les nombres de victimes aux nombres de véhicules impliqués, par catégories. On relève ainsi que :

IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS

impliqués mortels		Nombre de véhicules impliqués dans des accidents non mortels			Nombre total de véhicules impliqués		
	Total	Véhicules	% net	Total	Véhicules	% net	Total
a		73.139	38,31		76.493	38,10	
b		31.214	16,35		32.587	16,23	
c		12.455	6,52		13.079	6,51	
d		603	0,32		641	0,32	
e		13.797	7,23		14.608	7,28	
f		1.140	0,60		1.243	0,62	
g		8.215	4,30		9.092	4,53	
h		2.009	1,05		2.331	1,16	
i		2.791	1,46		2.999	1,49	
j		518	0,27		544	0,27	
k		16.294	8,53		16.955	8,45	
	8.397			162.175			170.572
l		26.505	13,88		27.758	13,82	
m		172	0,09		218	0,11	
n		1.852	0,97		1.996	0,99	
	1.443			28.529			29.972
o	11	228	0,12	228	239	0,12	239
p	412	7.354	—	7.354	7.766	—	7.766
q	10.263		100,00	198.286		100,00	208.549 véhicules

G. 3

pour 100 véhicules automobiles impliqués, il y a 42 victimes ;

pour 100 motocyclettes ou vélomoteurs, il y a 88 victimes ;

pour 100 cycles ou cyclomoteurs, il y a 97 victimes ;

pour 200 piétons impliqués, il y a 199 victimes.

NATURE DES

ACCIDENTS COMPORTANT 2 VÉHICULES (OU PLUS DE 2)

Type du véhicule A (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)									
Voiture particulière	Camionnette moins de 3,5 t	Camion plus de 3,5 t	Autobus, autocar, trolleybus	Motocyclette, vélomoteur	Cycle, cyclo-moteur	Tramway	Convoi ferré	Autre véhicule	Véhicule de nature non précisée
8.494	3.056	2.869	642	15.306	18.425	91	57	706	928
	407	599	134	3.747	4.161	29	19	162	140
		327	125	2.456	2.535	23	19	142	102
			15	712	761	2	3	25	23
				2.232	5.989	54	30	485	452
					2.426	61	18	265	236
						10	2	8	129
							0	4	35
								72	31
									959

80 740
accidents

REMARQUE. — Les collisions les plus fréquemment enregistrées sont les suivantes :

Voiture particulière contre cycle ou cyclo-moteur	18.425 accidents
Voiture particulière contre motocyclette ou vélomoteur	15.306 —
Voiture particulière contre piéton.....	10.930 —
Voiture particulière contre voiture particulière.....	8.494 —
Motocyclette ou vélomoteur contre piéton	5.959 —

ACCIDENTS

ACCIDENTS NE COMPORTANT QU'UN VÉHICULE

			Piéton	Obstacle ou animal	Sans collision	Accident non défini
Voiture particulière	Type du véhicule B (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)	Type du véhicule unique	10.930	2.208	2.217	2.070
Camionnette moins de 3,5 t			1.867	336	376	411
Camion plus de 3,5 t			1.099	246	288	266
Autobus, autocar, trolley-bus			398	31	44	69
Motocyclette, vélomoteur ..			5.959	1.372	2.789	2.492
Cycle, cyclomoteur			3.865	481	2.094	970
Tramway			90	0	2	33
Convoi ferré			17	2	0	12
Autre véhicule			149	19	48	47
Véhicule non précisé			161	42	595	135

44.230
accidents

RÉCAPITULATION

	Accidents	Tués	Blessés
Accidents comportant 2 ou plusieurs véhicules	80.740	3.786	102.656
Accidents ne comportant qu'un seul véhicule	44.230	3.753	51.738

124.970
accidents

7.539
tués

154.394
blessés

ACCIDENTS COMPORTANT CERTAINS FACTEURS

au moins une fois

FACTEURS	ACCIDENTS comportant 2 véhicules (ou plus de 2)	ACCIDENTS ne comportant qu'un seul véhicule	Total des ACCIDENTS
Voiture particulière	50.574	17.425	67.999
Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	12.454	2.990	15.444
Camion (plus de 3,5 tonnes)	9.197	1.899	11.096
Autobus, autocar, trolleybus	2.442	542	2.984
Motocyclette, vélomoteur	31.463	12.612	44.075
Cycle, cyclomoteur	34.877	7.410	42.287
Tramway	409	125	534
Convoi ferré	187	31	218
Autre véhicule	1.900	263	2.163
Véhicule de nature non précisée	3.035	933	3.968
Piéton	1.671	24.535	26.206

NOTA. — Le nombre de piétons impliqués est de... 1.734 dans les accidents à 2 véhicules (ou plus de 2).
25.454 dans les accidents à 1 véhicule.

TOTAL 27.188 piétons impliqués.

Le nombre de piétons victimes est de 1.734 dans les accidents à 2 véhicules (ou plus de 2).
25.454 dans les accidents à 1 véhicule.

TOTAL..... 27.084 piétons victimes.

DEUXIÈME PARTIE

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS
ET DES VICTIMES,
PAR MOIS, PAR JOUR ET PAR HEURE

TABLEAUX N^{OS} 21 A 26

ACCIDENTS CLASSÉS

Répartition en fonction du

Mois		Rase campagne et petites agglomérations			Centres urbains de province			Total Province		
		Gendarmerie Nationale			Sûreté Nationale					
		Nombre	Moyenne journalière nette	% net	Nombre	Moyenne journalière nette	% net	Nombre total	Total des moyennes nettes	% net
Janvier	a	2.888	93	5,15	2.603	84	5,05	5.491	177	5,10
Février	b	2.449	88	4,83	2.717	97	5,83	5.166	185	5,31
Mars	c	3.463	112	6,17	3.950	127	7,66	7.413	239	6,88
Avril	d	4.023	134	7,41	4.228	141	8,47	8.251	275	7,92
Mai	e	4.768	154	8,49	4.420	142	8,57	9.188	296	8,53
Juin	f	5.286	176	9,73	4.822	161	9,66	10.108	337	9,70
Juillet	g	6.365	205	11,34	4.959	160	9,62	11.324	365	10,51
Août	h	7.130	230	12,70	4.737	153	9,19	11.867	383	11,02
Septembre.....	i	5.266	175	9,69	4.346	145	8,71	9.612	320	9,22
Octobre	j	5.406	174	9,63	5.220	169	10,13	10.626	343	9,87
Novembre	k	4.318	144	7,95	4.319	144	8,66	8.637	288	8,29
Décembre	l	3.877	125	6,91	4.357	141	8,45	8.234	266	7,65
TOTAUX	m	55.239	—	100,00	50.678	—	100,00	105.917	—	100,00
Moyenne journalière.....	n	—	151	—	—	139	—	—	290	—

NOTA. — La moyenne journalière nette du mois est obtenue en divisant le nombre d'accidents par le nombre de jours dans le mois.

Les pourcentages nets sont calculés à partir des moyennes journalières nettes exactes.

La moyenne journalière de l'année est obtenue en divisant le nombre d'accidents par 365.

REMARQUES. — On déplore par jour, en moyenne, 342 accidents corporels de la circulation routière. La moyenne journalière du nombre d'accidents corporels atteint son maximum en août en rase campagne, en octobre dans les centres urbains de province et en juin à PARIS.

PAR MOIS

lieu de l'accident.

	Agglomération parisienne			Total France			Nombre de jours				
	Préfecture de Police de la Seine						Chômés			Ouvrables	Total
	Nombre	Moyenne journalière nette	% net	Nombre total	Total des moyennes nettes	% net	Dimanches	Fêtes	Total		
a	1.471	48	7,58	6.962	225	5,48	5	1	6	25	31
b	1.148	41	6,55	6.314	226	5,50	4	—	4	24	28
c	1.553	50	8,01	8.966	289	7,06	4	—	4	27	31
d	1.519	51	8,09	9.770	326	7,94	4	1	5	25	30
e	1.789	58	9,22	10.977	354	8,64	5	2	7	24	31
f	1.851	62	9,86	11.959	399	9,72	4	1	5	25	30
g	1.627	53	8,39	12.951	418	10,19	4	1	5	26	31
h	1.153	37	5,94	13.020	420	10,24	5	—	5	26	31
i	1.618	54	8,62	11.230	374	9,13	4	—	4	26	30
j	1.865	60	9,62	12.491	403	9,83	5	—	5	26	31
k	1.655	55	8,82	10.292	343	8,37	4	2	6	24	30
l	1.804	58	9,30	10.038	324	7,90	4	1	5	26	31
m	19.053	—	100,00	124.970	—	100,00	52	9	61	304	365
n	—	52	—	—	342	—					

G. 5

Elle est à son minimum en **février** en rase campagne, en **janvier** dans les centres urbains de province et en **août** à PARIS.

On remarque la simultanéité du maximum en rase campagne et du minimum à PARIS.

Le rapport $\frac{\text{nb. acc. mois maximum}}{\text{nb. acc. mois minimum}}$ est de :

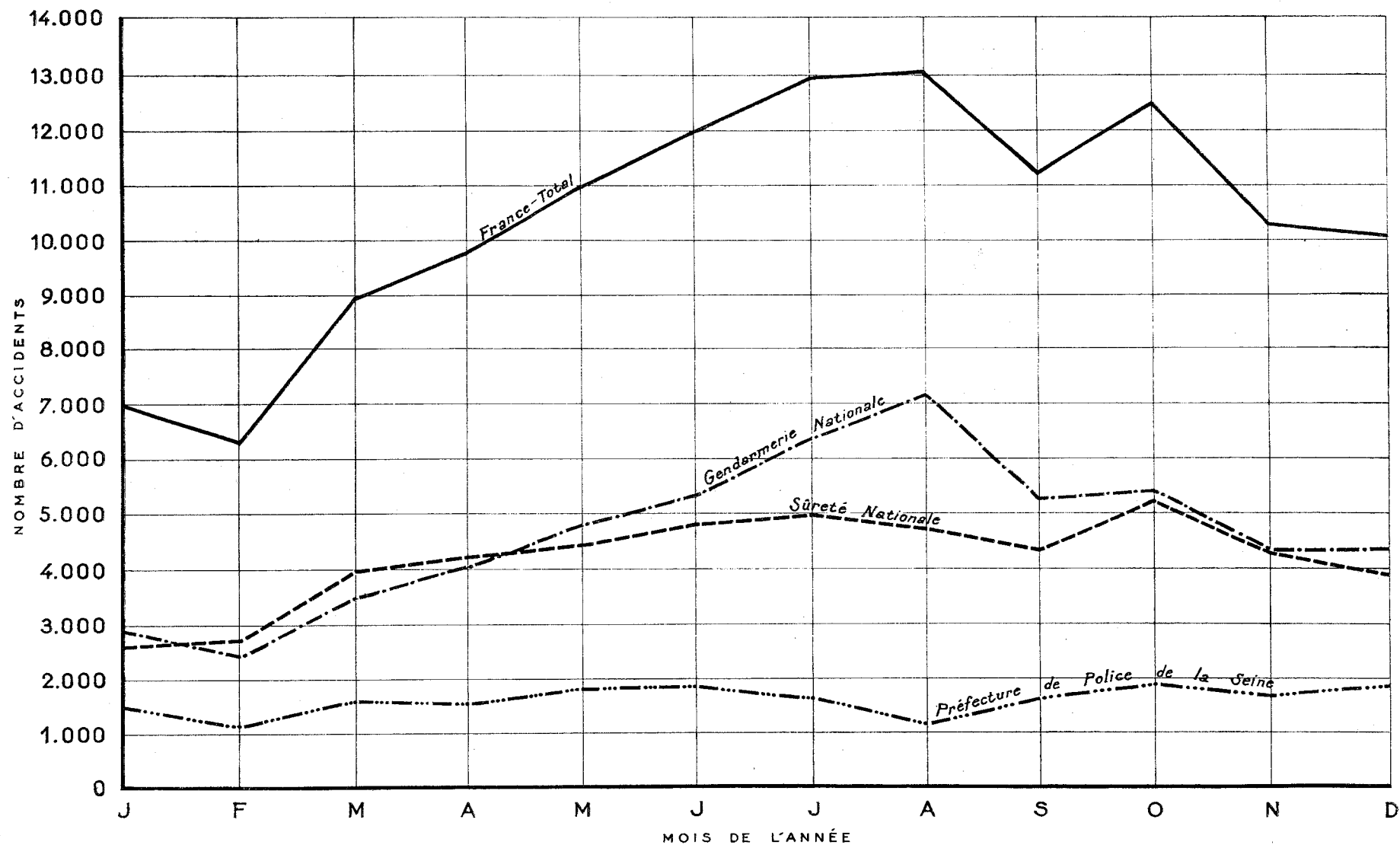
$$\frac{230}{88} = 2,61 \text{ en rase campagne, } \frac{169}{84} = 2,01 \text{ dans les centres urbains de province, } \frac{62}{37} = 1,68 \text{ à PARIS.}$$

ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIERE

FRANCE
1954

RÉPARTITION DES ACCIDENTS PAR MOIS

ANNEXE
AU TABLEAU 21



ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1954

RÉPARTITION DES TUÉS PAR MOIS

ANNEXE
AU TABLEAU 22



Mois		Personnes tuées									
		Rase campagne et petites agglomérations		Centres urbains de province		Total Province		Agglomération parisienne		Total France	
		Gendarmerie Nationale		Sûreté Nationale				Préfecture de Police Seine			
		Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net
Janvier	a	360	6,72	122	6,27	482	6,60	34	9,23	516	6,73
Février	b	267	5,52	120	6,85	387	5,87	20	5,96	407	5,89
Mars	c	387	7,22	148	7,61	535	7,33	25	6,80	560	7,29
Avril	d	397	7,65	166	8,82	563	7,97	43	12	606	8,16
Mai	e	429	8,01	149	7,67	578	7,91	23	6,21	601	7,84
Juin	f	511	9,85	180	9,57	691	9,78	21	5,87	712	9,60
Juillet	g	567	10,58	175	9,00	742	10,16	33	8,89	775	10,08
Août.....	h	663	12,38	190	9,78	853	11,68	21	5,70	874	11,38
Septembre	i	499	9,62	174	9,25	673	9,52	32	8,98	705	9,50
Octobre.....	j	497	9,28	204	10,50	701	9,60	35	9,48	736	9,60
Novembre	k	418	8,06	193	10,26	611	8,65	38	10,65	649	8,74
Décembre	l	274	5,11	86	4,42	360	4,93	38	10,23	398	5,19
TOTAUX .	m	5.269	100,00	1.907	100,00	7.176	100,00	363	100,00	7.539	100,00
Moyenne journalière	n	15	—	5	—	20	—	1	—	21	—

NOTA. — Les pourcentages nets sont calculés à partir de moyennes journalières nettes exactes, ne figurant pas sur le tableau, et elles-mêmes obtenues en divisant le nombre mensuel de victimes (tués ou blessés) par le nombre de jours dans le mois.

La moyenne journalière de l'année est obtenue en divisant le nombre de victimes (tués ou blessés) par 365.

REMARQUES. — On déplore par jour en moyenne du fait des accidents corporels de la circulation routière : 21 tués et 423 blessés.

Les trois quarts des tués sont enregistrés en rase campagne (15 sur 21). La moitié des blessés seulement sont relevés en rase campagne (206 sur 423).

du lieu de l'accident.

	Personnes blessées									
	Rase campagne et petites agglomérations		Centres urbains de province		Total Province		Agglomération parisienne		Total France	
	Gendarmerie Nationale		Sûreté Nationale				Préfecture de Police Seine			
	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net
a	3.951	5,18	2.945	4,98	6.896	5,09	1.689	7,83	8.585	5,47
b	3.354	4,87	3.087	5,78	6.441	5,27	1.288	6,61	7.729	5,45
c	4.607	6,04	4.433	7,50	9.040	6,67	1.721	7,88	10.761	6,85
d	5.362	7,26	4.815	8,41	10.177	7,76	1.689	8,09	11.866	7,81
e	6.527	8,55	5.149	8,71	11.676	8,62	1.982	9,19	13.658	8,70
f	7.204	9,75	5.438	9,50	12.642	9,65	2.059	9,87	14.701	9,68
g	8.868	11,62	5.789	9,79	14.657	10,82	1.824	8,46	16.481	10,50
h	10.154	13,31	5.660	9,57	15.814	11,68	1.259	5,84	17.073	10,87
i	6.865	9,29	4.856	8,49	11.721	8,94	1.839	8,81	13.560	8,93
j	7.180	9,41	5.266	8,91	12.446	9,19	2.115	9,81	14.561	9,27
k	5.730	7,76	5.737	10,02	11.467	8,75	1.848	8,86	13.315	8,76
l	5.310	6,96	4.930	8,34	10.240	7,56	1.864	8,65	12.104	7,71
m	75.112	100,00	58.105	100,00	133.217	100,00	21.177	100,00	154.394	100,00
n	206	—	159	—	365	—	58	—	423	—

La moyenne journalière du nombre de **tués** atteint son maximum en **août** en rase campagne, en **octobre** dans les centres urbains de province et en **avril** à PARIS.

La moyenne journalière du nombre de **blessés** atteint son maximum en **août** en rase campagne, en **novembre** dans les centres urbains de province et en **juin** à PARIS.

La moyenne journalière du nombre de **tués** est à son minimum en **décembre** en rase campagne et dans les centres urbains de province, en **juin** à PARIS.

La moyenne journalière du nombre de **blessés** est à son minimum en **février** en rase campagne, en **janvier** dans les centres urbains de province et en **février** à PARIS.

Si on compare les tableaux n°s 21 et 22, on constate :

- en rase campagne, maximum d'accidents corporels, de tués et de blessés en **août**.
- à PARIS, le maximum d'accidents corporels en **juin** correspond au **minimum** de tués.

ACCIDENTS CLASSÉS

Répartition en fonction du nombre de

Mois		Accidents suivant le nombre de véhicules impliqués					
		Accidents comportant 1 seul véhicule		Accidents comportant 2 ou plusieurs véhicules		Total des accidents	
		Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net
Janvier	a	2.771	6,16	4.191	5,12	6.962	5,48
Février	b	2.453	6,03	3.861	5,22	6.314	5,50
Mars	c	3.224	7,16	5.742	7,02	8.966	7,06
Avril	d	3.496	8,03	6.274	7,92	9.770	7,94
Mai	e	3.757	8,35	7.220	8,83	10.977	8,64
Juin	f	4.088	9,39	7.871	9,94	11.959	9,72
Juillet	g	4.136	9,19	8.815	10,78	12.951	10,19
Août	h	4.187	9,30	8.833	10,80	13.020	10,24
Septembre	i	3.803	8,73	7.427	9,38	11.230	9,13
Octobre	j	4.392	9,76	8.099	9,90	12.491	9,83
Novembre	k	3.976	9,13	6.316	7,64	10.292	8,37
Décembre	l	3.947	8,77	6.091	7,45	10.038	7,90
TOTAUX	m	44.230	100,00	80.740	100,00	124.970	100,00
Moyenne journalière.....	n	121	—	221	—	342	—

NOTA. — Les pourcentages nets sont calculés à partir des moyennes journalières nettes de chaque mois, ne figurant pas sur le tableau et elles-mêmes obtenues en divisant le nombre mensuel d'accidents par le nombre de jours dans le mois. La moyenne journalière de l'année est obtenue en divisant le nombre d'accidents par 365.

REMARQUES. — Le pourcentage des accidents où un seul véhicule est impliqué, varie peu avec le mois. Au contraire les accidents comportant 2 ou plusieurs véhicules varient du simple au double de janvier à août. La moitié des accidents (176 sur 342) comportent au moins 1 piéton ou 1 cycliste.

PAR MOIS

véhicules impliqués ou de l'éclairage.

	Accidents comportant des piétons ou cyclistes		Accidents suivant les conditions d'éclairage							
			Pendant le jour		En dehors des heures de jour (crépuscule, aube et nuit)		Éclairage non précisé		Total	
	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net
a	3.718	5,68	3.362	3,85	3.450	9,40	150	5,04	6.962	5,48
b	3.288	5,56	3.612	4,57	2.585	7,80	117	4,35	6.314	5,50
c	4.816	7,36	6.245	7,14	2.507	6,83	214	7,19	8.966	7,06
d	5.156	8,14	7.575	8,95	1.978	5,57	217	7,53	9.770	7,94
e	5.451	8,33	9.080	10,39	1.665	4,54	232	7,80	10.977	8,64
f	5.977	9,43	10.064	11,90	1.492	4,21	403	13,99	11.959	9,72
g	6.209	9,49	10.765	12,31	1.793	4,89	393	13,20	12.951	10,19
h	5.943	9,08	10.547	12,07	2.170	5,91	303	10,18	13.020	10,24
i	5.832	9,20	8.125	9,60	2.868	8,08	237	8,23	11.230	9,13
j	6.624	10,12	7.444	8,52	4.778	13,02	269	9,04	12.491	9,83
k	5.734	9,05	5.029	5,94	5.072	14,28	191	6,63	10.292	8,37
l	5.606	8,56	4.158	4,76	5.677	15,47	203	6,82	10.038	7,90
m	64.354	100,00	86.006	100,00	36.035	100,00	2.929	100,00	124.970	100,00
n	176	—	235	—	99	—	8	—	342	—

P 1 a

C'est en décembre qu'apparaît le nombre maximum d'accidents de nuit (nuits longues) ; inversement, c'est en juillet que l'on constate le nombre maximum d'accidents de jour (les journées sont légèrement plus courtes qu'en juin, mais la circulation est plus intense).

Sur l'ensemble de l'année $\frac{99}{342 - 8} \times 100 = 30 \%$ des accidents ont lieu en dehors des heures de jour.

VICTIMES CLASSÉES

Répartition selon les

Mois		Tués											
		Conducteurs de véhicules autres que « 2 roues »		Passagers de ces véhicules		Conducteurs et passagers de « 2 roues »		Piétons		Autres		Total	
		Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net
Janvier	a	73	8,33	105	9,28	198	5,05	134	8,51	6	3,52	516	6,73
Février	b	61	7,71	71	6,95	162	4,57	106	7,45	7	4,57	407	5,89
Mars	c	94	10,73	57	5,13	288	7,34	115	7,30	6	3,52	560	7,29
Avril	d	49	5,78	82	7,49	326	8,59	137	8,99	12	7,31	606	8,16
Mai	e	70	7,99	93	8,22	342	8,72	95	6,03	1	0,58	601	7,84
Juin	f	85	10,02	105	9,59	392	10,33	124	8,14	6	3,65	712	9,60
Juillet	g	83	9,47	94	8,31	455	11,61	124	7,88	19	11,20	775	10,08
Août	h	102	11,64	147	13,00	476	12,14	109	6,92	40	23,56	874	11,38
Septembre ...	i	71	8,37	121	11,06	336	8,86	146	9,58	31	18,87	705	9,50
Octobre	j	88	10,04	78	6,90	386	9,85	165	10,48	19	11,20	736	9,60
Novembre	k	57	6,72	95	8,68	317	8,35	168	11,03	12	7,31	649	8,74
Décembre ...	l	28	3,20	61	5,39	180	4,59	121	7,69	8	4,71	398	5,19
TOTAUX .	m	861	100,00	1.109	100,00	3.858	100,00	1.544	100,00	167	100,00	7.539	100,00
Moyenne journalière	n	2	—	3	—	11	—	4	—	1	—	21	—

NOTA. — Les pourcentages nets sont calculés à partir de moyennes journalières nettes exactes, ne figurant pas sur le tableau, et elles-mêmes obtenues en divisant le nombre mensuel de victimes (tués ou blessés) par le nombre de jours dans le mois.

La moyenne journalière de l'année est obtenue en divisant le nombre de victimes (tués ou blessés) par 365.

PAR MOIS

catégories d'usagers.

	Blessés											
	Conducteurs de véhicules autres que « 2 roues »		Passagers de ces véhicules		Conducteurs et passagers de « 2 roues »		Piétons		Autres		Total	
	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net
a	1.277	7,24	1.920	6,90	3.465	4,16	1.778	6,84	145	6,29	8.585	5,47
b	1.196	7,51	1.614	6,42	3.294	4,38	1.498	6,38	127	6,09	7.729	5,45
c	1.251	7,09	1.840	6,61	5.619	6,74	1.945	7,48	106	4,60	10.761	6,85
d	1.221	7,16	1.964	7,29	6.579	8,16	1.979	7,86	123	5,51	11.866	7,81
e	1.429	8,10	2.266	8,14	7.837	9,41	2.005	7,71	121	5,25	13.658	8,70
f	1.491	8,74	2.455	9,11	8.370	10,38	2.261	8,99	124	5,55	14.701	9,68
g	1.692	9,60	3.020	10,85	9.289	11,15	2.207	8,49	273	11,83	16.481	10,50
h	1.860	10,55	3.442	12,36	9.026	10,83	2.016	7,75	729	31,61	17.073	10,87
i	1.515	8,88	2.266	8,41	7.466	9,26	2.193	8,71	120	5,38	13.560	8,93
j	1.530	8,68	2.343	8,78	7.988	9,59	2.502	9,62	198	8,58	14.561	9,27
k	1.381	8,09	2.039	7,57	7.097	8,80	2.685	10,67	113	5,06	13.315	8,76
l	1.475	8,36	2.106	7,56	5.954	7,14	2.471	9,50	98	4,25	12.104	7,71
m	17.318	100,00	27.275	100,00	81.984	100,00	25.540	100,00	2.277	100,00	154.394	100,00
n	47	—	75	—	225	—	70	—	6	—	423	—

P. 1 b.

REMARQUES. — On déplore 11 tués par jour en moyenne sur les seuls « 2 roues », contre 5 tués en automobile et 4 tués parmi les piétons,

225 blessés par jour en moyenne sur les seuls « 2 roues », contre 122 blessés en automobile et 70 blessés parmi les piétons.

Parmi les usagers de « 2 roues » le nombre des victimes est particulièrement élevé durant les beaux jours (juin, juillet, août), période durant laquelle la circulation des « 2 roues » est la plus dense.

ACCIDENTS CLASSÉS

Répartition en fonction

Jours de la semaine		Nombre de jours dans l'année	Rase campagne et petites agglomérations			Centres urbains de province		
			Gendarmerie Nationale			Sureté Nationale		
			Nombre	Moyenne journalière nette	% net	Nombre	Moyenne journalière nette	% net
Lundi	a	52	7.867	152	14,31	7.003	135	13,91
Mardi	b	52	6.165	119	11,21	6.475	125	12,86
Mercredi	c	52	5.769	111	10,50	6.548	126	13,01
Jeudi	d	52	6.424	125	11,76	6.913	133	13,73
Vendredi	e	53	6.598	125	11,78	7.213	137	14,06
Samedi	f	52	9.231	178	16,80	8.697	169	17,27
Dimanche	g	52	12.990	251	23,64	7.632	147	15,16
Non précisé	h	—	195	—	—	197	—	—
TOTAUX	i	365	55.239	—	100,00	50.678	—	100,00
Jours ouvrables	j	304	40.045	132	21,75	41.695	138	33,33
Jours fériés	k	9	2.009	224	36,90	1.154	129	31,16
Dimanches	l	52	12.990	251	41,35	7.632	147	35,51
Non précisé	m	—	195	—	—	197	—	—
TOTAUX	n	365	55.239	—	100,00	50.678	—	100,00
Moyenne journalière ...	o	—	—	151	—	—	139	—

NOTA. — Pour le calcul des moyennes et des pourcentages, on s'est affranchi du 53^e vendredi et des accidents ne comportant pas l'indication du jour.

La moyenne journalière de l'année est obtenue en divisant le nombre d'accidents par 365.

REMARQUES. — La moyenne journalière du nombre d'accidents corporels atteint son maximum le dimanche en rase campagne et le samedi dans les centres urbains de province et à Paris.

PAR JOUR

du lieu de l'accident

	Total Province			Agglomération parisienne			Total France		
	Nombre	Moyenne journalière nette	% net	Préfecture de Police de la Seine			Nombre	Total des moyennes nettes	% net
				Nombre	Moyenne journalière nette	% net			
a	14.870	287	14,12	2.470	48	13,01	17.340	335	13,96
b	12.640	244	12,00	2.633	51	13,86	15.273	295	12,29
c	12.317	237	11,70	2.622	51	13,81	14.939	288	12,02
d	13.337	258	12,69	2.579	49	13,58	15.916	307	12,81
e	13.811	262	12,87	3.068	57	15,83	16.879	319	13,32
f	17.928	347	17,03	3.132	60	16,49	21.060	407	16,95
g	20.622	398	19,59	2.549	49	13,42	23.171	447	18,65
h	392	—	—	—	—	—	392	—	—
i	105.917	—	100,00	19.053	—	100,00	124.970	—	100,00
j	81.740	270	26,45	16.054	53	34,78	97.794	323	27,52
k	3.163	353	34,57	450	50	32,93	3.613	403	34,35
l	20.622	398	38,98	2.549	49	32,29	23.171	447	38,13
m	392	—	—	—	—	—	392	—	—
n	105.917	—	100,00	19.053	—	100,00	124.970	—	100,00
o	—	290	—	—	52	—	—	342	—

G 6

Elle est à son minimum le **mercredi** en rase campagne, le **mardi** dans les centres urbains de province et le **lundi** à Paris

Le rapport $\frac{\text{nb. acc. jour maximum}}{\text{nb. acc. jour minimum}}$ est de :

$$\frac{251}{111} = 2,26 \text{ en rase campagne, } \frac{169}{125} = 1,35 \text{ dans les centres urbains de province, } \frac{60}{48} = 1,25 \text{ à Paris.}$$

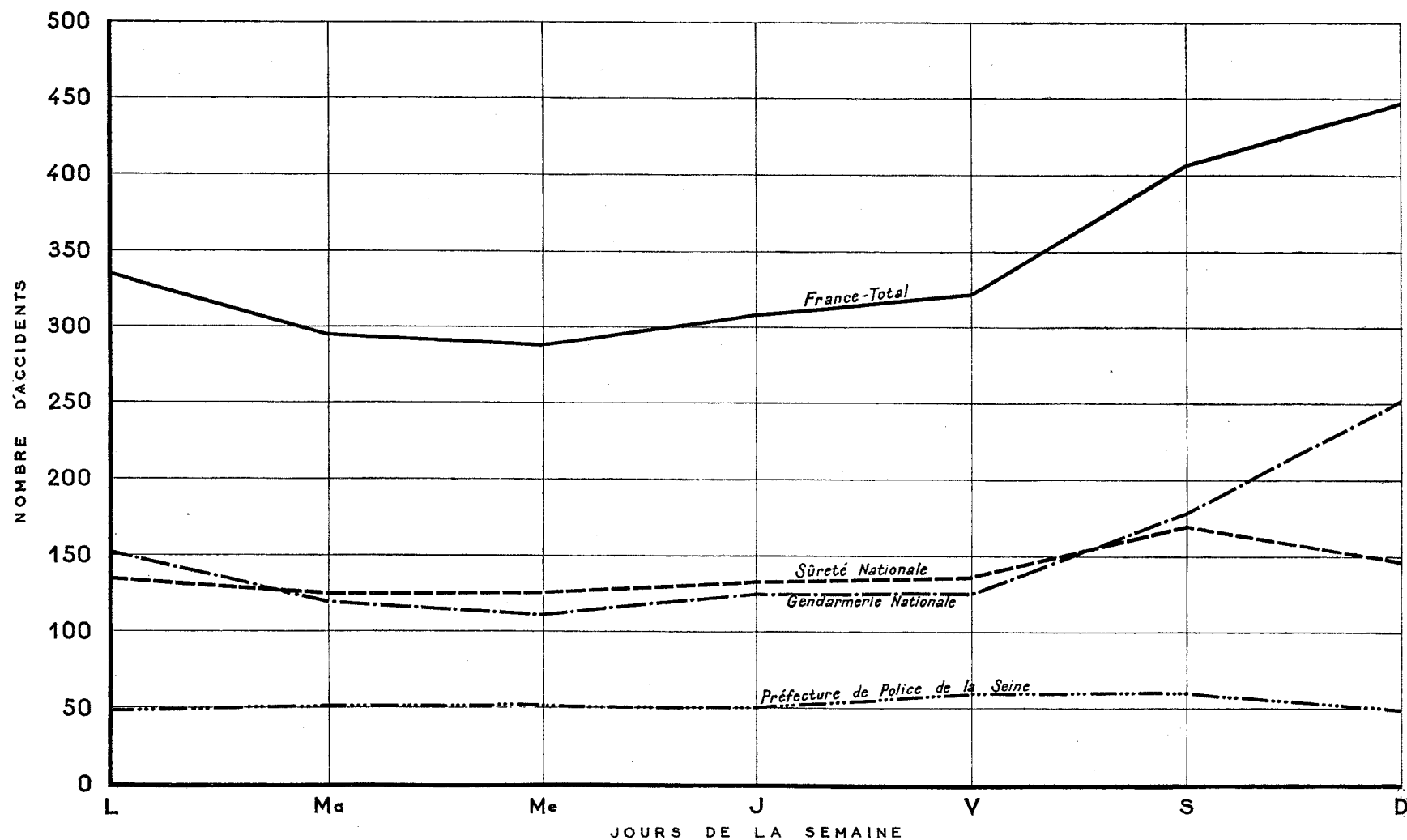
En Province, il y a moins d'accidents les jours ouvrables que les jours fériés et les dimanches ; à Paris, c'est le contraire

ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1954

RÉPARTITION DES ACCIDENTS PAR JOUR

ANNEXE
AU TABLEAU 25

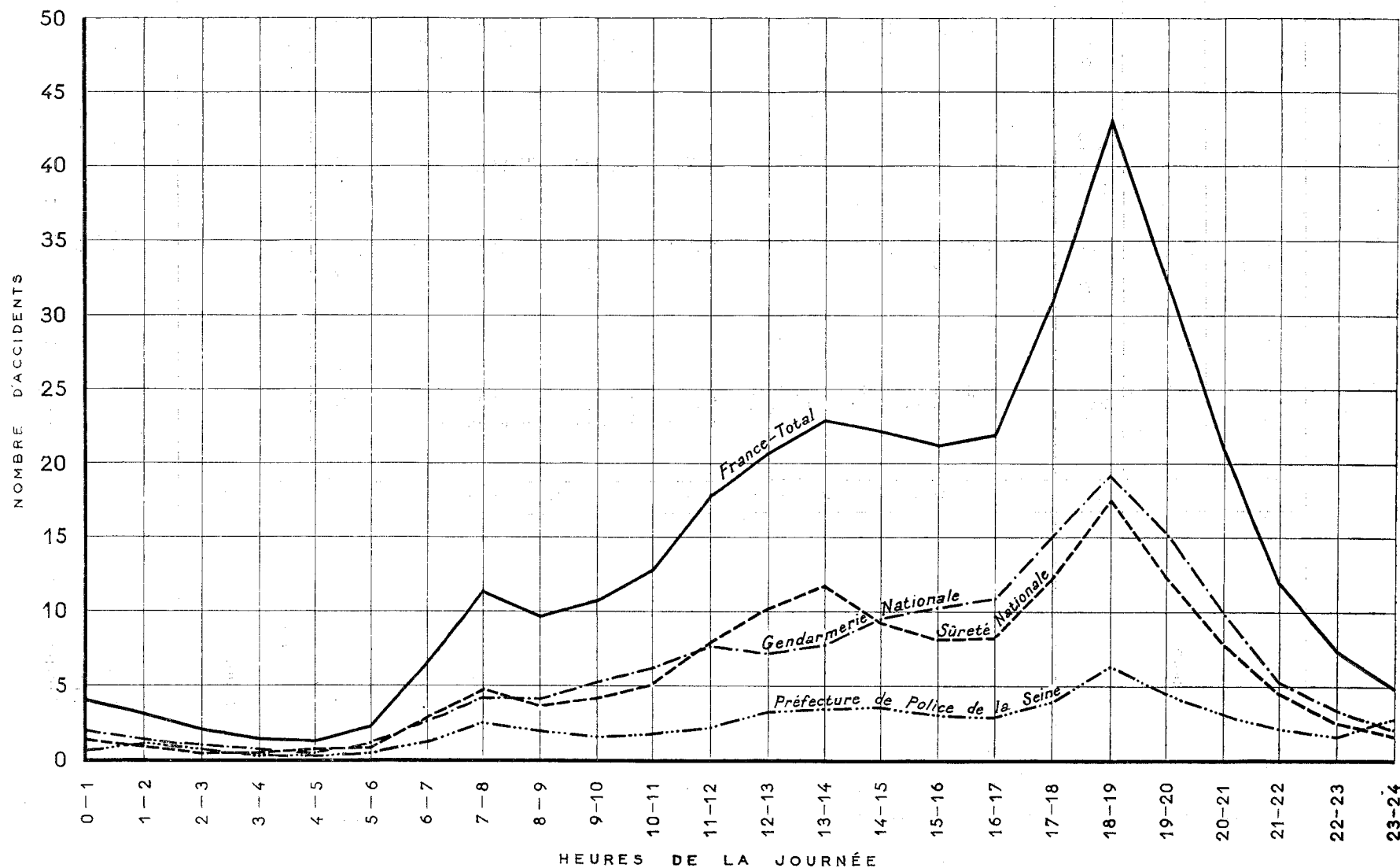


ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1954

RÉPARTITION DES ACCIDENTS PAR HEURE

ANNEXE
AU TABLEAU 26



ACCIDENTS CLASSÉS

Répartition en fonction

Heures		Rase campagne et petites agglomérations			Centres urbains de province		
		Gendarmerie Nationale			Sûreté Nationale		
		Nombre	% net	Moyenne horaire	Nombre	% net	Moyenne horaire
0-1	a	674	1,23	2	491	0,99	1
1-2	b	465	0,85	1	293	0,59	1
2-3	c	334	0,61	1	161	0,32	—
3-4	d	2 1	0,40	1	121	0,24	—
4-5	e	153	0,28	—	163	0,32	—
5-6	f	378	0,69	1	279	0,56	1
6-7	g	924	1,69	2	1.030	2,07	3
7-8	h	1.526	2,79	4	1.702	3,42	5
8-9	i	1.455	2,66	4	1.333	2,67	4
9-10	j	1.874	3,42	5	1.489	2,99	4
10-11	k	2.221	4,05	6	1.824	3,66	5
11-12	l	2.790	5,09	8	2.846	5,71	8
12-13	m	2.613	4,77	7	3.668	7,36	10
13-14	n	2.792	5,10	8	4.225	8,48	12
14-15	o	3.457	6,31	10	3.297	6,62	9
15-16	p	3.710	6,77	10	2.886	5,79	8
16-17	q	3.928	7,17	11	2.961	5,94	8
17-18	r	5.437	9,93	15	4.336	8,70	12
18-19	s	6.925	12,64	19	6.309	12,66	18
19-20	t	5.487	10,02	15	4.459	8,95	12
20-21	u	3.583	6,54	10	2.817	5,65	8
21-22	v	1.896	3,46	5	1.644	3,30	5
22-23	w	1.210	2,21	3	905	1,82	3
23-24	x	725	1,32	2	595	1,19	2
Non précisée	y	461	—	—	844	—	—
TOTAUX	z	55.239	100,00	—	50.678	100,00	—
Moyenne horaire.....	a	—	—	6	—	—	6

REMARQUES. — Sur l'ensemble du territoire, on relève 14 accidents corporels par heure en moyenne.

La période horaire la plus chargée est celle de 18 à 19 heures; la moins chargée est celle de 4 à 5 heures, sauf dans les centres urbains de province, où c'est celle de 3 à 4 heures. (Examen des pourcentages.)

PAR HEURE

du lieu de l'accident

	Total Province			Agglomération parisienne			Total France		
				Préfecture de Police de la Seine					
	Nombre	% net	Moyenne horaire	Nombre	% net	Moyenne horaire	Nombre	% net	Moyenne horaire
a	1.165	1,11	3	240	1,26	1	1.405	1,14	4
b	758	0,72	2	361	1,89	1	1.119	0,90	3
c	495	0,47	1	200	1,05	1	695	0,56	2
d	342	0,32	1	114	0,60	—	456	0,37	1
e	316	0,30	1	97	0,51	—	413	0,33	1
f	657	0,63	2	142	0,74	—	799	0,65	2
g	1.954	1,87	5	404	2,12	1	2.358	1,91	6
h	3.228	3,09	9	874	4,59	2	4.102	3,32	11
i	2.788	2,67	8	693	3,64	2	3.481	2,81	10
j	3.363	3,21	9	516	2,71	1	3.879	3,14	10
k	4.045	3,87	11	583	3,05	2	4.628	3,74	13
l	5.636	5,39	16	771	4,05	2	6.407	5,18	18
m	6.281	6,00	17	1.177	6,18	3	7.458	6,03	20
n	7.017	6,71	20	1.234	6,48	3	8.251	6,67	23
o	6.754	6,46	19	1.262	6,62	3	8.016	6,48	22
p	6.596	6,31	18	1.082	5,68	3	7.678	6,21	21
q	6.889	6,59	19	1.032	5,42	3	7.921	6,40	22
r	9.773	9,34	27	1.415	7,42	4	11.188	9,05	31
s	13.234	12,65	37	2.295	12,04	6	15.529	12,56	43
t	9.946	9,51	27	1.652	8,67	5	11.598	9,38	32
u	6.400	6,12	18	1.114	5,85	3	7.514	6,08	21
v	3.540	3,38	10	775	4,07	2	4.315	3,49	12
w	2.115	2,02	6	550	2,89	2	2.665	2,15	8
x	1.320	1,26	4	470	2,46	1	1.790	1,45	5
y	1.305	—	—	—	—	—	1.305	—	—
z	105.917	100,00	—	19.053	100,00	—	124.970	100,00	—
a	—	—	12	—	—	2	—	—	14

G 7.

Le nombre d'accidents est supérieur à la moyenne horaire :

- de 11 heures à 21 heures en province,
- de 12 heures à 21 heures dans l'agglomération parisienne.

TROISIÈME PARTIE

AGE ET SEXE DES PARTICIPANTS
ET DES VICTIMES

TABLEAUX N^{os} 31 A 34

AGE DES CONDUCTEURS

directement impliqués

Age		Impliqués	Conducteurs							
			Victimes							
			Conducteurs de vélomoteurs et motocyclettes (1)		Conducteurs de cycles et cyclomoteurs (2)		Conducteurs de véhicules automobiles		Conducteurs de véhicules attelés ou d'animaux	
			Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
0- 4 ans	a	—	—	—	—	—	—	—	—	
5-14 ans	b	2.937	0	163	51	1.867	3	143	1	23
15-24 ans	c	42.054	441	10.700	313	10.861	90	1.871	3	92
25-59 ans	d	141.836	1.090	19.919	1.133	22.521	678	13.479	47	705
60 ans et plus....	e	12.141	51	666	422	3.985	77	1.122	11	129
Age non précisé par les enquêteurs	f	9.581	12	742	17	648	13	697	0	25
TOTAUX ...	g	208.549 véhicules	1.594	32.190	1.936	39.882	861	17.312	62	974

NOTA. — (1) Conducteurs de vélomoteurs et de motocyclettes (cycles pourvus d'un moteur auxiliaire thermique d'une cylindrée supérieure à 50 cm³). Cette catégorie comprend la plupart des véhicules du type « scooter ».

(2) Conducteurs de cycles pourvus d'un moteur auxiliaire thermique d'une cylindrée maximum de 50 cm³ (cyclo-moteurs) et de cycles dépourvus de moteur auxiliaire.

SEXE DES CONDUCTEURS

directement impliqués

Sexe		Impliqués	Conducteurs							
			Victimes							
			Conducteurs de vélomoteurs et motocyclettes (1)		Conducteurs de cycles et cyclomoteurs (2)		Conducteurs de véhicules automobiles		Conducteurs de véhicules attelés ou d'animaux	
			Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Hommes	a	183.512	1.526	30.066	1.649	30.119	814	15.583	62	840
Femmes	b	16.198	39	1.320	252	8.834	34	1.388	0	110
Sexe non précisé par les enquêteurs	c	8.839	29	804	35	929	13	341	0	24
TOTAUX ...	d	208.549 véhicules	1.594	32.190	1.936	39.882	861	17.312	62	974

NOTA. — (1) Conducteurs de vélomoteurs et de motocyclettes (cycles pourvus d'un moteur auxiliaire thermique d'une cylindrée supérieure à 50 cm³). Cette catégorie comprend la plupart des véhicules du type « scooter ».

(2) Conducteurs de cycles pourvus d'un moteur auxiliaire thermique d'une cylindrée maximum de 50 cm³ (cyclo-moteurs) et de cycles dépourvus de moteur auxiliaire.

ET DES PIÉTONS

dans les accidents.

TABLEAU N° 31

					Piétons				Total Participants	
	Conducteurs de véhicules de nature non précisée		Total		Indemnes	Impliqués	Victimes			Indemnes
	Tués	Blessés	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
a	—	—	—	—	—	1.413	122	1.291	—	1.413
b	3	51	58	2.247	632	4.452	186	4.257	9	7.389
c	6	171	853	23.695	17.506	2.787	81	2.695	11	44.841
d	40	456	2.988	57.080	81.768	10.858	507	10.327	24	152.694
e	17	83	578	5.985	5.578	7.358	634	6.716	8	19.499
f	5	93	47	2.205	7.329	320	14	254	52	9.901
g	71	854	4.524	91.212	112.813	27.188	1.544	25.540	104	235.737 participants

G. 8

REMARQUES. — Parmi les conducteurs de véhicules impliqués dans les accidents corporels, le nombre des conducteurs indemnes est supérieur au nombre de conducteurs victimes (112.813 contre 95.736).

Pourcentage de conducteurs âgés de moins de 25 ans :

Impliqués : 23 % ; victimes sur motos : 34 % ; victimes sur cycles : 32 % ; victimes dans autos : 12 % ; indemnes : 17 %.

Pourcentage de piétons victimes âgés de moins de 25 ans : 32 %.

ET DES PIÉTONS

dans les accidents

TABLEAU N° 32

					Piétons					Total Participants
	Conducteurs de véhicules de nature non précisée		Total		Indemnes	Impliqués	Victimes		Indemnes	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
a	35	542	4.086	77.150	102.276	15.042	1.012	13.967	63	198.554
b	17	257	342	11.909	3.947	11.567	494	11.032	41	27.765
c	19	55	96	2.153	6.590	579	38	541	0	9.418
d	71	854	4.524	91.212	112.813	27.188	1.544	25.540	104	235.737 participants

REMARQUES. — La proportion de conductrices sorties indemnes des accidents corporels est de : $\frac{3.947}{16.198} = 24 \%$.

La proportion de conducteurs sortis indemnes des accidents corporels est de : $\frac{102.276}{183.512} = 56 \%$.

Parmi les conducteurs de véhicules automobiles atteints, il y a 1 tué pour 19 blessés.

Parmi les conductrices de véhicules automobiles atteintes, il y a 1 tuée pour 41 blessées.

Age		Conducteurs et passagers					
		Véломoteurs et motocyclettes (1)		Cycles et cyclomoteurs (2)		Véhicules automobiles	
		Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
0- 4 ans	a	1	98	8	181	46	853
5-14 ans	b	9	527	59	2.160	67	2.210
15-24 ans	c	547	14.266	319	11.151	285	6.649
25-59 ans	d	1.241	24.161	1.145	22.867	1.293	28.128
60 ans et plus	e	75	833	423	4.037	237	3.660
Age non précisé par les enquê- teurs	f	15	1.081	16	622	42	3.093
TOTAUX	g	1.888	40.966	1.970	41.018	1.970	44.593

NOTA. — (1) Véломoteurs et motocyclettes (cylindrée supérieure à 50 cm³). Cette catégorie comprend la plupart des véhicules du type « scooter ».

(2) Cycles et cyclomoteurs (cylindrée maximum de 50 cm³).

REMARQUES. — Parmi les piétons tués :

— les adolescents et les jeunes gens (81 tués de 15 à 24 ans) sont moins nombreux que les enfants (186 tués de 5 à 14 ans) et beaucoup moins nombreux que les vieillards (634 tués de 60 ans et plus).

Sexe		Conducteurs et passagers					
		Véломoteurs et motocyclettes (1)		Cycles et cyclomoteurs (2)		Véhicules automobiles	
		Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Hommes	a	1.716	34.190	1.675	30.793	1.440	27.480
Femmes	b	130	5.683	261	9.227	492	16.015
Sexe non précisé par les enquê- teurs	c	42	1.093	34	998	38	1.098
TOTAUX	d	1.888	40.966	1.970	41.018	1.970	44.593

NOTA. — (1) Véломoteurs et motocyclettes (cylindrée supérieure à 50 cm³). Cette catégorie comprend la plupart des véhicules du type « scooter ».

(2) Cycles et cyclomoteurs (cylindrée maximum de 50 cm³).

COMMENTAIRES. — Sur 5 tués dans les accidents de la circulation routière, il y a en moyenne 4 hommes et 1 femme.

Les proportions rapportées aux différentes catégories d'usagers sont les suivantes :

— piétons	sur 3 tués : 2 hommes et 1 femme.
— usagers d'automobiles	sur 4 tués : 3 hommes et 1 femme.
— usagers de cycles et cyclomoteurs	sur 7 tués : 6 hommes et 1 femme.
— usagers de véломoteurs et motocyclettes	sur 14 tués : 13 hommes et 1 femme.

VICTIMES

TABLEAU N° 33

de véhicules (ou d'animaux)							Piétons		Total victimes	
	Véhicules attelés ou animaux		Véhicules de nature non précisée		Tous véhicules					
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
a	0	3	3	84	58	1.219	122	1.291	180	2.510
b	1	23	4	73	140	4.993	186	4.257	326	9.250
c	2	93	9	244	1.162	32.403	81	2.695	1.243	35.098
d	47	653	57	651	3.783	76.460	507	10.327	4.290	86.787
e	12	129	25	118	772	8.777	634	6.716	1.406	15.493
f	0	73	7	133	80	5.002	14	254	94	5.256
g	62	974	105	1.303	5.995	128.854	1.544	25.540	7.539 tués	154.394 blessés

— les jeunes enfants (0 à 4 ans) et les personnes âgées de plus de 60 ans réunissent à eux seuls la moitié des décès enregistrés (756 sur 1.544).

VICTIMES

TABLEAU N° 34

de véhicules (ou d'animaux)							Piétons		Total victimes	
	Véhicules attelés ou animaux		Véhicules de nature non précisée		Tous véhicules					
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
a	62	841	52	834	4.945	94.138	1.012	13.967	5.957	108.105
b	0	109	25	388	908	31.422	494	11.032	1.402	42.454
c	0	24	28	81	142	3.294	38	541	180	3.835
d	62	974	105	1.303	5.995	128.854	1.544	25.540	7.539 tués	154.394 blessés

Sur 7 blessés dans les accidents de la circulation routière, il y a 5 hommes et 2 femmes.

Les proportions rapportées aux différentes catégories d'usagers sont les suivantes :

- piétons sur 7 blessés : 4 hommes et 3 femmes.
- usagers d'automobiles. sur 3 blessés : 2 hommes et 1 femme.
- usagers de cycles..... sur 4 blessés : 3 hommes et 1 femme.
- usagers de motocycles. sur 7 blessés : 6 hommes et 1 femme.

QUATRIÈME PARTIE

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS
EN FONCTION DE LA DISPOSITION DES LIEUX
ET DES CARACTÉRISTIQUES DE LA ROUTE

TABLEAUX N^{os} 41 et 42

NATURE DES

Répartition en fonction de

Disposition des lieux		Accidents mortels				
		Collision entre véhicules en marche (y compris les véhicules momentanément arrêtés en pleine circulation)	Collision entre un véhicule et un obstacle (y compris un véhicule en stationnement)	Collision entre un véhicule et un piéton	Accidents ne comportant pas de collision	Autres accidents
Situation des abords :						
1. En agglomératon.....	a	1.397	236	936	174	138
2. Hors agglomération ..	b	1.831	464	516	805	258
TOTAL	c	3.228	700	1.452	979	396
Particularités de la route :						
1. Courbe	d	458	248	134	384	109
2. Croisement	e	683	21	64	20	23
3. Bifurcation.....	f	198	15	30	16	15
4. Passage à niveau gardé.....	g	11	7	7	0	4
5. Passage à niveau non gardé.....	h	10	0	1	0	0
6. Cassis ou dos d'âne ..	i	7	1	1	4	1
7. Sommet de côte.....	j	7	5	0	1	1
8. Descente rapide	k	15	12	19	24	8
9. Pont étroit	l	10	4	7	10	0
10. Route en ligne droite.	m	1.829	387	1.189	520	235
TOTAL	n	3.228	700	1.452	979	396

REMARQUES. — Les accidents corporels sont plus nombreux dans les agglomérations qu'en dehors. Cette loi est inversée pour les accidents mortels : on en relève 3.874 hors agglomérations contre 2.881 dans les agglomérations.

ACCIDENTS

la disposition des lieux

	Accidents non mortels					Total général
	Collision entre véhicules en marche (y compris les véhicules momentanément arrêtés en pleine circulation)	Collision entre un véhicule et un obstacle (y compris un véhicule en stationnement)	Collision entre un véhicule et un piéton	Accidents ne comportant pas de collision	Autres accidents	
a	54.085	3.977	19.871	2.753	3.506	87.073
b	20.405	3.082	3.212	4.721	2.603	37.897
c	74.490	7.059	23.083	7.474	6.109	124.970
d	8.390	1.309	1.497	2.138	843	15.510
e	24.479	426	3.323	531	774	30.344
f	5.491	133	412	113	290	6.713
g	61	60	12	6	9	177
h	57	3	1	1	6	79
i	106	20	15	19	5	179
j	186	12	25	14	14	265
k	253	61	141	146	49	728
l	277	35	126	25	35	529
m	35.190	5.000	17.531	4.481	4.084	70.446
n	74.490	7.059	23.083	7.474	6.109	124.970

G. 9 a

Plus de la moitié des accidents surviennent dans les lignes droites. Pour en tirer un enseignement précis, il faudrait connaître le pourcentage du trafic qui correspond aux portions en ligne droite. Pour les accidents enregistrés aux points singuliers du réseau routier, les carrefours viennent en tête pour les collisions entre véhicules en marche et pour les collisions non mortelles entre véhicules et piétons, mais on relève la prépondérance des courbes pour les autres natures d'accidents.

Caractéristiques de la route		Accidents mortels				
		Collision entre véhicules en marche (y compris les véhicules momentanément arrêtés en pleine circulation)	Collision entre un véhicule et un obstacle (y compris un véhicule en stationnement)	Collision entre un véhicule et un piéton	Accidents ne comportant pas de collision	Autres accidents
Régime de circulation :						
1. Route ou rue avec chaussée unique à double sens de circula- tion, sans séparation centrale et sans piste cyclable	a	2.993	647	1.312	934	377
2. Même définition que le 1. ci-dessus mais avec piste cyclable	b	137	32	67	19	8
3. Route ou rue à double chaussée sans piste cyclable	c	43	7	24	7	7
4. Route ou rue à double chaussée avec piste cyclable	d	10	1	7	1	0
5. Route ou rue à sens unique	e	45	13	42	18	4
TOTAL	f	3.228	700	1.452	979	396
Nature du revêtement :						
1. Empierrement simple .	g	226	42	141	91	27
2. Revêtement goudron- né ou bitumineux.	h	2.699	601	1.124	856	348
3. Béton	i	34	5	15	7	2
4. Pavés de pierre	j	267	50	172	24	19
5. Pavés de bois	k	2	2	0	1	0
TOTAL	l	3.228	700	1.452	979	396

REMARQUE. — L'influence de la nature du revêtement, pour être mise en relief, nécessite une comparaison du nombre des

ACCIDENTS

TABLEAU N° 42

caractéristiques de la route

	Accidents non mortels					Total général
	Collision entre véhicules en marche (y compris les véhicules momentanément arrêtés en pleine circulation)	Collision entre un véhicule et un obstacle (y compris un véhicule en stationnement)	Collision entre un véhicule et un piéton	Accidents ne comportant pas de collision	Autres accidents	
a	68.958	6.452	20.829	7.032	5.634	115.168
b	2.352	224	473	139	191	3.642
c	1.293	98	279	82	113	1.953
d	242	15	45	13	12	346
e	1.645	270	1.457	208	159	3.861
f	74.490	7.059	23.083	7.474	6.109	124.970
g	8.736	798	3.497	1.035	292	14.885
h	54.413	5.381	15.080	5.777	5.231	91.510
i	729	73	259	44	55	1.223
j	10.560	802	4.232	608	525	17.259
k	52	5	15	10	6	93
l	74.490	7.059	23.083	7.474	6.109	124.970

G. 9 b.

accidents avec les volumes de circulation qui empruntent les divers revêtements en service sur le réseau routier français.

CINQUIÈME PARTIE

CAUSES ET CIRCONSTANCES
DES ACCIDENTS CORPORELS
RÉPARTITION EN FONCTION DU LIEU
DE L'ACCIDENT OU DE LA GRAVITÉ

TABLEAUX N^{OS} 50 A 59

Causes et circonstances élémentaires	Numéro du tableau		Rase campagne et petites agglomérations		Centres urbains de province		Total Province	
			Gendarmerie Nationale		Sûreté Nationale			
			Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
L'HOMME :								
Fautes des conducteurs	Tab. 51	a	41.357	75	42.976	85	84.333	80
Fautes des piétons	Tab. 52	b	6.029	11	5.491	11	11.520	11
État physique des conducteurs	Tab. 53	c	12.491	23	8.084	16	20.575	19
État physique des piétons	Tab. 54	d	1.199	2	1.179	2	2.378	2
LA MACHINE :								
État des véhicules	Tab. 55	e	7.695	14	4.252	8	11.947	11
LE MILIEU :								
Particularités de la route	Tab. 56	f	23.179	42	23.975	47	47.154	44
Profil de la chaussée	Tab. 57	g	5.505	10	2.163	4	7.668	7
État du revêtement.....	Tab. 57	h	12.738	23	9.405	19	22.143	21
Conditions atmosphériques.....	Tab. 58	i	9.131	16	6.467	13	15.598	15
Conditions d'éclairage	Tab. 58	j	16.512	30	13.885	27	30.397	29
Autres facteurs externes	Tab. 59	k	8.544	15	6.844	14	15.388	15
TOTAL des causes et circonstances élémen- taires.....		l	144.380	261	124.721	246	269.101	254
Nombre d'accidents		m	55.239	—	50.678	—	105.917	—

REMARQUES. — Pour 100 accidents corporels survenus hors du département de la Seine, on a constaté en moyenne 254 circonstances causales, parmi lesquelles ;

80 fautes des conducteurs } infractions au Code de la Route.
 11 fautes des piétons
 19 déficiences physiques des conducteurs ;
 2 déficiences physiques des piétons ;

soit 112 facteurs directement imputables à l'élément humain.

DES ACCIDENTS CORPORELS

TABLEAU N° 50

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

tableaux n°s 51 à 59

Causes et circonstances élémentaires	Numéro du tableau		Causes et circonstances relevées dans des accidents ayant entraîné				Total Province	
			la mort		des lésions corporelles		Nombre	Dans 100 accidents
			Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
L'HOMME :								
Fautes des conducteurs	Tab. 51	a	4.581	72	79.752	80	84.333	80
Fautes des piétons	Tab. 52	b	916	14	10.604	11	11.520	11
État physique des conducteurs	Tab. 53	c	1.587	25	18.988	19	20.575	19
État physique des piétons	Tab. 54	d	322	5	2.056	2	2.378	2
LA MACHINE :								
État des véhicules	Tab. 55	e	1.098	17	10.849	11	11.947	11
LE MILIEU :								
Particularités de la route	Tab. 56	f	2.492	39	44.662	45	47.154	44
Profil de la chaussée	Tab. 57	g	578	9	7.090	7	7.668	7
État du revêtement.....	Tab. 57	h	1.461	23	20.682	21	22.143	21
Conditions atmosphériques.....	Tab. 58	i	1.055	16	14.543	14	15.598	15
Conditions d'éclairage	Tab. 58	j	2.415	38	27.982	28	30.397	29
Autres facteurs externes	Tab. 59	k	773	12	14.615	15	15.388	15
TOTAL des causes et circonstances élémentaires		l	17.278	270	251.823	253	269.101	254
Nombre d'accidents		m	6.403	—	99.514	—	105.917	—

G. 10 et 11 a

Sur 100 accidents corporels :

44 ont été constatés en des points singuliers du réseau routier (carrefours, sommets de côte, passages étroits etc.).

29 en dehors des heures de jour.

21 sur revêtement mouillé ou verglassé.

15 dans des conditions atmosphériques défavorables.

7 sur chaussée bombée ou en mauvais état.

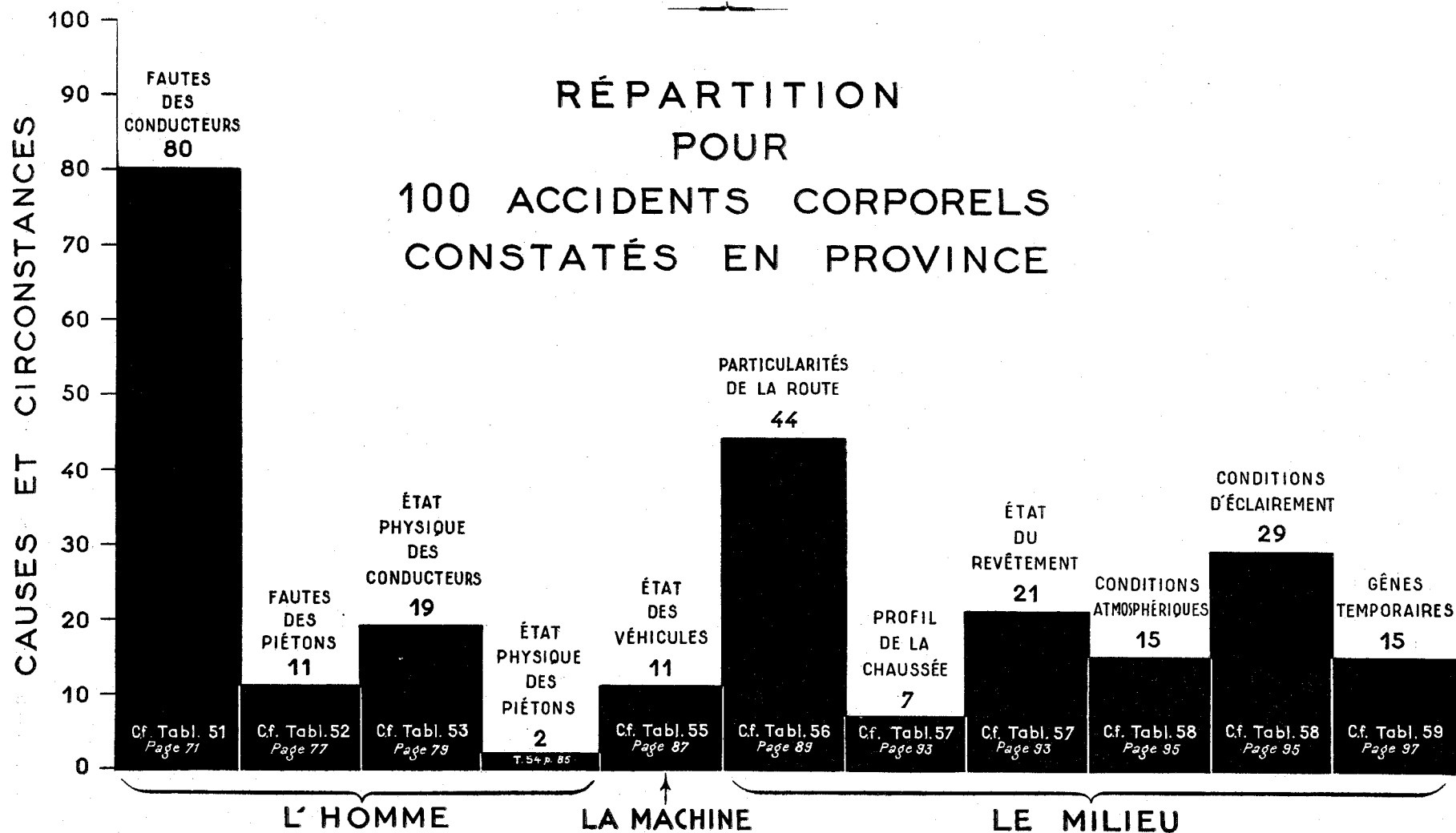
Enfin, pour 100 accidents corporels, en moyenne, 11 véhicules ont été relevés comme défectueux ou présentant une singularité.

ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1954

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

ANNEXE
AU TABLEAU 50



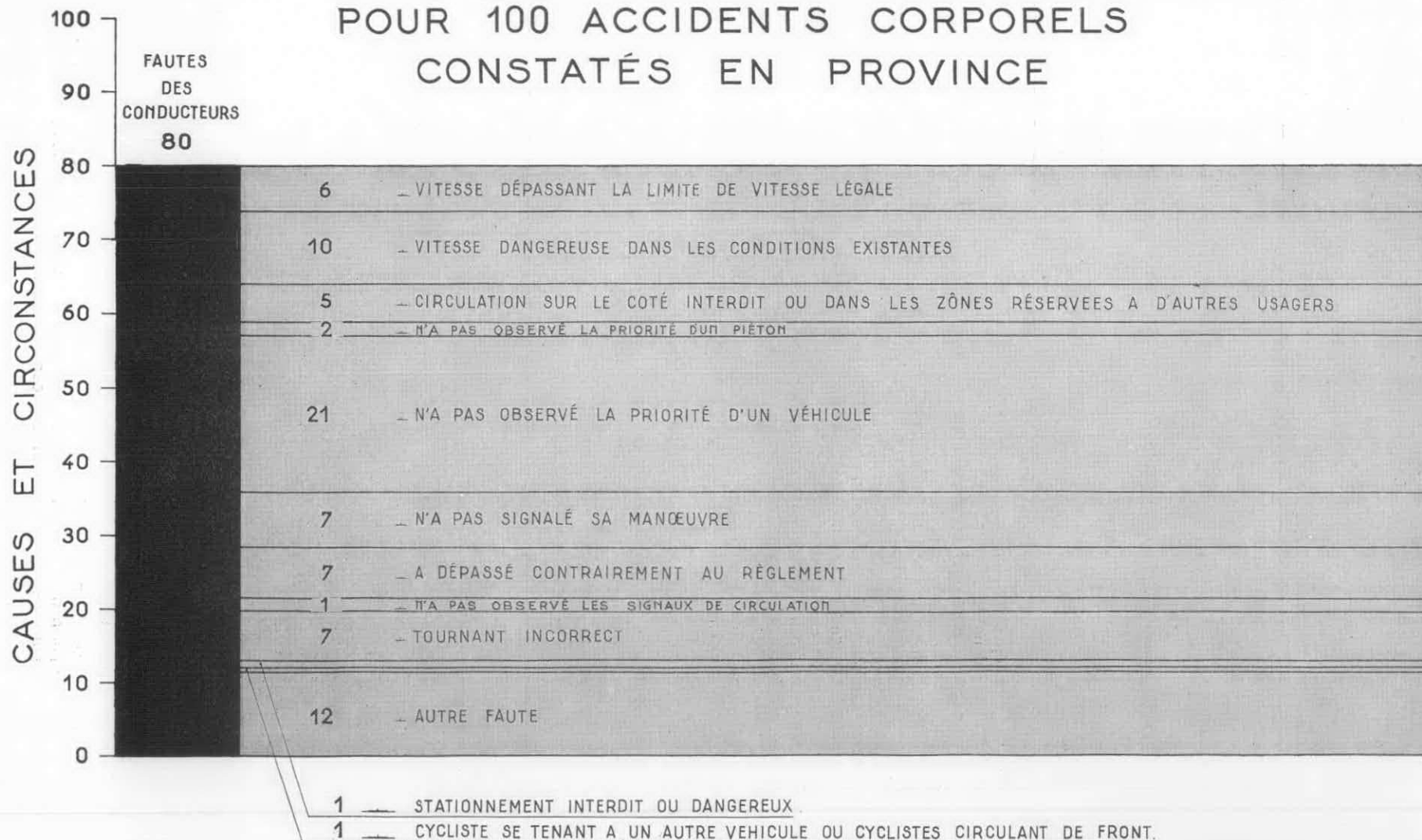
ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1954

FAUTES DES CONDUCTEURS

ANNEXE
AU TABLEAU 51

RÉPARTITION POUR 100 ACCIDENTS CORPORELS CONSTATÉS EN PROVINCE



(Sauf dépt de la Seine)

Répartition en fonction du lieu de l'accident

Ce tableau est obtenu par addition des tableaux

Fautes commises par les conducteurs		Rase campagne et petites agglomérations		Centres urbains de province		Total Province	
		Gendarmerie Nationale		Sûreté Nationale		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
1. Vitesse dépassant la limite de vitesse légale	a	2.342	4,24	4.303	8,49	6.645	6,27
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphé- riques, etc.)	b	6.219	11,26	4.203	8,29	10.422	9,84
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers	c	2.864	5,19	2.646	5,22	5.510	5,20
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton	d	504	0,91	1.272	2,51	1.776	1,68
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule	e	8.931	16,17	13.663	26,96	22.594	21,33
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	f	3.526	6,38	4.370	8,63	7.896	7,45
7. A dépassé contrairement au règlement	g	3.767	6,82	3.614	7,13	7.381	6,97
8. N'a pas observé les signaux de circulation	h	743	1,34	630	1,24	1.373	1,30
9. Tournant incorrect	i	4.630	8,38	2.732	5,39	7.362	6,95
10. Stationnement interdit ou dangereux	j	433	0,78	368	0,73	801	0,76
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule	k	34	0,06	26	0,05	60	0,06
12. Cyclistes circulant de front	l	256	0,46	177	0,35	433	0,41
13. Autre faute	m	7.108	12,88	4.972	9,81	12.080	11,40
TOTAL des fautes des conducteurs	n	41.357	74,87	42.976	84,80	84.333	79,62
14. Aucune faute	o	48.888	—	44.595	—	93.483	—
TOTAL des véhicules	p	90.245	—	87.571	—	177.816	—
Nombre d'accidents	q	55.239	—	50.678	—	105.917	—

REMARQUES. — Pour 100 accidents survenus en province, on a relevé 80 fautes de conducteurs se répartissant comme suit par ordre décroissant :

Pour 100 accidents corporels

Non-observation de la priorité d'un véhicule	21 fautes
Vitesse dangereuse	10 —
Manœuvre mal ou non signalée	7 —
Doublement irrégulier	7 —
Tournant incorrect	7 —
Vitesse dépassant la limite légale	6 —
Circulation en zone interdite	5 —
Non-observation de la priorité d'un piéton	2 —
Non-observation des signaux de circulation	1 —
Stationnement interdit ou dangereux	1 —
Cyclistes circulant de front	1 —
Cycliste se tenant à un autre véhicule	1 —
Faute non précisée	12 —
	80 fautes

On voit que sur 100 fautes commises dans les accidents mortels, on relève 35 excès de vitesse et 18 non-observations de la priorité (53 % du total).

Dans les accidents non mortels, sur 100 fautes commises par les conducteurs, on relève dans l'ordre :

30 par non-observation de la priorité (contre 18 dans les accidents mortels).

19 par excès de vitesse (contre 35 dans les accidents mortels).

ACCIDENTS - FAUTES DES CONDUCTEURS

TABLEAU N° 51

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

n°s 51-A (139.763 véhicules) et 51-B (38.053 cycles).

Fautes commises par les conducteurs		Causes et circonstances relevées dans des accidents ayant entraîné				Total Province	
		la mort		des lésions corporelles		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
1. Vitesse dépassant la limite de vitesse légale	a	534	8,34	6.111	6,14	6.645	6,27
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphériques, etc.).....	b	1.079	16,85	9.343	9,39	10.422	9,84
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers	c	330	5,15	5.180	5,20	5.510	5,20
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton...	d	48	0,75	1.728	1,74	1.776	1,68
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule.	e	784	12,24	21.810	21,92	22.594	21,33
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	f	286	4,47	7.610	7,65	7.896	7,45
7. A dépassé contrairement au règlement..	g	300	4,69	7.081	7,11	7.381	6,97
8. N'a pas observé les signaux de circulation	h	43	0,67	1.330	1,34	1.373	1,30
9. Tournant incorrect	i	330	5,15	7.032	7,07	7.362	6,95
10. Stationnement interdit ou dangereux....	j	66	1,03	735	0,74	801	0,76
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule....	k	5	0,08	55	0,05	60	0,06
12. Cyclistes circulant de front	l	31	0,48	402	0,40	433	0,41
13. Autre faute	m	745	11,64	11.335	11,39	12.080	11,40
TOTAL des fautes des conducteurs...	n	4.581	71,54	79.752	80,14	84.333	79,62
14. Aucune faute	o	5.117	—	88.366	—	93.483	—
TOTAL des véhicules.....	p	9.698	—	168.118	—	177.816	—
Nombre d'accidents	q	6.403	—	99.514	—	105.917	—

G. 10 b

On commet plus de fautes en ville qu'en rase campagne : 85 contre 75 pour 100 accidents.

Cet excédent de fautes concerne surtout :

	A la campagne	En ville
Non-observation de la priorité d'un véhicule	16 fautes	27 fautes
Vitesse dépassant la limite légale	4 —	8 —
Non-observation de la priorité d'un piéton	1 —	3 —
Manœuvre mal ou non signalée	6 —	9 —

Par contre, les fautes ci-après sont moins nombreuses en ville qu'en rase campagne :

	Rase campagne	En ville
Vitesse dangereuse	11 fautes	8 fautes
Tournant incorrect	8 —	5 —

CAUSES ET CIRCONSTANCES FAUTES DES CONDUCTEURS

Répartition en fonction du lieu de l'accident

Fautes commises par les conducteurs autres que les cyclistes et cyclomotoristes		Rase campagne et petites agglomérations		Centres urbains de province		Total Province	
		Gendarmerie Nationale		Sûreté Nationale		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
1. Vitesse dépassant la limite de vitesse légale.	a	2.302	4,17	4.084	8,06	6.386	6,03
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphé- riques, etc.)	b	5.637	10,20	3.361	6,63	8.998	8,50
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers	c	2.268	4,11	1.879	3,71	4.147	3,91
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton	d	411	0,74	976	1,93	1.387	1,31
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule ...	e	7.179	13,00	10.495	20,71	17.674	16,69
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	f	2.176	3,94	2.751	5,43	4.927	4,65
7. A dépassé contrairement au règlement	g	3.361	6,08	3.012	5,94	6.373	6,02
8. N'a pas observé les signaux de circulation ..	h	628	1,13	484	0,95	1.112	1,05
9. Tournant incorrect	i	3.638	6,58	1.882	3,71	5.520	5,21
10. Stationnement interdit ou dangereux	j	385	0,70	318	0,63	703	0,66
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule	k	0	0,00	0	0,00	0	0,00
12. Cyclistes circulant de front	l	0	0,00	0	0,00	0	0,00
13. Autre faute	m	5.426	9,83	3.566	7,04	8.992	8,49
TOTAL des fautes des conducteurs autres que les cyclistes et cyclomotoristes	n	33.411	60,48	32.808	64,74	66.219	62,52
14. Aucune faute	o	40.920	—	32.624	—	73.544	—
TOTAL des véhicules autres que les cycles et cyclomoteurs	p	74.331	—	65.432	—	139.763	—
Nombre d'accidents	q	55.239	—	50.678	—	105.917	—

NOTA. — On englobe sous la dénomination « cyclistes » également les conducteurs de cyclomoteurs.

REMARQUES. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, on trouve en moyenne, sur 5 véhicules impliqués dans les accidents corporels, 4 véhicules quelconques (139.763 vélomoteurs ou motocyclettes, autos, camions, etc.), contre 1 cycle (38.053 cycles ou cyclomoteurs).

Par comparaison avec le tableau 51-B, on constate que certaines fautes sont plus fréquentes chez les conducteurs de « 2 roues » de plus de 50 cm³ ou de véhicules à « 4 roues » ; c'est le cas des fautes ci-après :

DES ACCIDENTS CORPORELS AUTRES QUE LES CYCLISTES

TABLEAU N° 51-A

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

Fautes commises par les conducteurs autres que les cyclistes et cyclomotoristes		Causes et circonstances relevées dans des accidents ayant entraîné				Total Province	
		la mort		des lésions corporelles		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
1. Vitesse dépassant la limite de vitesse légale	a	521	8,14	5.865	5,89	6.386	6,03
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphé- riques, etc.)	b	974	15,21	8.024	8,06	8.998	8,50
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers	c	243	3,79	3.904	3,92	4.147	3,91
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton .	d	35	0,55	1.352	1,36	1.387	1,31
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule.	e	543	8,48	17.131	17,22	17.674	16,69
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	f	123	1,92	4.804	4,83	4.927	4,65
7. A dépassé contrairement au règlement ..	g	265	4,14	6.108	6,14	6.373	6,02
8. N'a pas observé les signaux de circulation	h	35	0,54	1.077	1,08	1.112	1,05
9. Tournant incorrect	i	263	4,11	5.257	5,28	5.520	5,21
10. Stationnement interdit ou dangereux.....	j	64	1,00	639	0,64	703	0,66
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule...	k	0	0,00	0	0,00	0	0,00
12. Cyclistes circulant de front	l	0	0,00	0	0,00	0	0,00
13. Autre faute	m	586	9,15	8.406	8,45	8.992	8,49
TOTAL des fautes des conducteurs autres que les cyclistes et cyclomotoristes.....	n	3.652	57,03	62.567	62,87	66.219	62,52
14. Aucune faute	o	4.230	—	69.314	—	73.544	—
TOTAL des véhicules autres que les cycles et cyclomoteurs	p	7.882	—	131.881	—	139.763	—
Nombre d'accidents	q	6.403	—	99.514	—	105.917	—

G. 10 c

- Vitesse dépassant la limite légale.
- Vitesse dangereuse.
- Doublement irrégulier.
- Non-observation des signaux de circulation.
- Stationnement interdit ou dangereux.

Les fautes suivantes sont dans la pratique commises aussi fréquemment par les cyclistes et cyclomotoristes que par les conducteurs d'autres véhicules :

- Non observation de la priorité d'un piéton.
- Non observation de la priorité d'un véhicule.

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du lieu de l'accident

Fautes commises par les cyclistes et les cyclomotoristes		Rase campagne et petites agglomérations		Centres urbains de province		Total Province	
		Gendarmerie Nationale		Sûreté Nationale			
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Vitesse dépassant la limite de vitesse légale.	a	40	0,07	219	0,43	259	0,24
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphériques, etc.)	b	582	1,06	842	1,66	1.424	1,34
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers	c	596	1,08	767	1,51	1.363	1,29
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton	d	93	0,17	296	0,58	389	0,37
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule	e	1.752	3,17	3.168	6,25	4.920	4,64
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	f	1.350	2,44	1.619	3,20	2.969	2,80
7. A dépassé contrairement au règlement	g	406	0,74	602	1,19	1.008	0,95
8. N'a pas observé les signaux de circulation	h	115	0,21	146	0,29	261	0,25
9. Tournant incorrect	i	992	1,80	850	1,68	1.842	1,74
10. Stationnement interdit ou dangereux	j	48	0,08	50	0,10	98	0,10
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule	k	34	0,06	26	0,05	60	0,06
12. Cyclistes circulant de front	l	256	0,46	177	0,35	433	0,41
13. Autre faute	m	1.682	3,05	1.406	2,77	3.088	2,91
TOTAL des fautes des conducteurs de cycles et de cyclomoteurs	n	7.946	14,39	10.168	20,06	18.114	17,10
14. Aucune faute	o	7.968	—	11.971	—	19.939	—
TOTAL des cycles et cyclomoteurs	p	15.914	—	22.139	—	38.053	—
Nombre d'accidents	q	55.239	—	50.678	—	105.917	—

NOTA. — On englobe ici sous la dénomination « cyclistes » également les conducteurs de cyclomoteurs.

ACCIDENTS - FAUTES DES CYCLISTES

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

Fautes commises par les cyclistes et les cyclomotoristes		Causes et circonstances relevées dans des accidents ayant entraîné				Total Province	
		la mort		des lésions corporelles		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
1. Vitesse dépassant la limite de vitesse légale.	a	13	0,20	246	0,25	259	0,24
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphé- riques, etc.)	b	105	1,64	1.319	1,33	1.424	1,34
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers.	c	87	1,36	1.276	1,28	1.363	1,29
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton].	d	13	0,20	376	0,38	389	0,37
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule.	e	241	3,76	4.679	4,70	4.920	4,64
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	f	163	2,55	2.806	2,82	2.969	2,80
7. A dépassé contrairement au règlement ..	g	35	0,55	973	0,97	1.008	0,95
8. N'a pas observé les signaux de circulation	h	8	0,13	253	0,26	261	0,25
9. Tournant incorrect	i	67	1,04	1.775	1,79	1.842	1,74
10. Stationnement interdit ou dangereux....	j	2	0,03	96	0,10	98	0,10
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule...	k	5	0,08	55	0,05	60	0,06
12. Cyclistes circulant de front	l	31	0,48	402	0,40	433	0,41
13. Autre faute	m	159	2,49	2.929	2,94	3.088	2,91
TOTAL des fautes des conducteurs de cycles et de cyclomoteurs.....	n	929	14,51	17.185	17,27	18.114	17,10
14. Aucune faute	o	887	—	19.052	—	19.939	—
TOTAL des cycles et cyclomoteurs ..	p	1.816	—	36.237	—	38.053	—
Nombre d'accidents	q	6.403	—	99.514	—	105.917	—

G. 10 d

REMARQUE. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, on trouve en moyenne, sur 5 véhi-
cules impliqués dans les accidents corporels, 1 cycle ou cyclomoteur contre 4 véhicules quelconques.

(Sauf dép^t de la Seine)

Répartition en fonction du lieu de l'accident

Fautes commises par les piétons		Rase campagne et petites agglomérations		Centres urbains de province		Total Province	
		Gendarmerie Nationale		Sûreté Nationale		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
1. Traversait à un carrefour :							
— contrairement au signal lumineux	a	39	0,07	189	0,37	228	0,22
— en diagonale.....	b	249	0,45	457	0,90	706	0,67
2. A surgi sur la route	c	1.008	1,82	1.109	2,19	2.117	2,00
3. Marchait ou se tenait sur la chaussée sans précaution.....	d	3.478	6,30	2.478	4,89	5.956	5,62
4. Jouait ou travaillait sur la chaussée sans précaution	e	315	0,57	240	0,47	555	0,52
5. A glissé ou est tombé	f	135	0,24	135	0,27	270	0,26
6. Montait ou descendait d'un tramway sans précaution	g	779	1,41	851	1,68	1.630	1,54
7. Montait ou descendait d'autres véhicules sans précaution	h	26	0,05	32	0,06	58	0,05
TOTAL des fautes	i	6.029	10,91	5.491	10,83	11.520	10,88
Autres actions des piétons, ne compor- tant pas de faute :							
8. Traversait à un carrefour :							
— conformément au signal lumineux	j	90	0,16	344	0,68	434	0,41
— sans signal lumineux	k	302	0,55	1.011	1,99	1.313	1,24
9. Traversait ailleurs qu'à un carrefour	l	1.763	3,19	3.292	6,50	5.055	4,77
10. Marchait ou se tenait sur le trottoir, l'acco- tement ou un refuge	m	973	1,76	1.111	2,19	2.084	1,97
11. Position ou déplacement non précisé	n	202	0,37	308	0,61	510	0,48
TOTAL des piétons impliqués	o	9.359	16,94	11.557	22,80	20.916	19,75
Nombre d'accidents	p	55.239	—	50.678	—	105.917	—

REMARQUE. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, il y a en moyenne, dans 100 de la Route, 2 d'entre eux sont victimes d'accidents alors qu'ils circulent sur un trottoir.

ACCIDENTS - FAUTES DES PIÉTONS

TABLEAU N° 52

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

Fautes commises par les piétons		Causes et circonstances relevées dans des accidents ayant entraîné				Total Province	
		la mort		des lésions corporelles		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
1. Traversait à un carrefour :							
— contrairement au signal lumineux...	a	9	0,14	219	0,22	228	0,22
— en diagonale	b	37	0,58	669	0,67	706	0,67
2. A surgi sur la route.....	c	154	2,41	1.963	1,97	2.117	2,00
3. Marchait ou se tenait sur la chaussée sans précaution	d	496	7,75	5.460	5,49	5.956	5,62
4. Jouait ou travaillait sur la chaussée sans précaution	e	41	0,64	514	0,52	555	0,52
5. A glissé ou est tombé	f	54	0,84	216	0,22	270	0,26
6. Montait ou descendait d'un tramway sans précaution	g	123	1,92	1.507	1,51	1.630	1,54
7. Montait ou descendait d'autres véhicules sans précaution	h	2	0,03	56	0,06	58	0,05
TOTAL des fautes	i	916	14,31	10.604	10,66	11.520	10,88
Autres actions des piétons, ne comportant pas de faute :							
8. Traversait à un carrefour :							
— conformément au signal lumineux...	j	21	0,33	413	0,42	434	0,41
— sans signal lumineux.....	k	67	1,05	1.246	1,25	1.313	1,24
9. Traversait ailleurs qu'à un carrefour.....	l	305	4,76	4.750	4,77	5.055	4,77
10. Marchait ou se tenait sur le trottoir, l'accotement ou un refuge	m	169	2,64	1.915	1,92	2.084	1,97
11. Position ou déplacement non précisé ...	n	45	0,70	465	0,47	510	0,48
TOTAL des piétons impliqués	o	1.523	23,79	19.393	19,49	20.916	19,75
Nombre d'accidents	p	6.403	—	99.514	—	105.917	—

G, 10 e

accidents corporels de la circulation routière, 20 piétons impliqués ; 11 d'entre eux commettent une infraction aux règles du Code.

Répartition en fonction du lieu de l'accident

Ce tableau est obtenu par addition des tableaux

État physique des conducteurs		Rase campagne et petites agglomérations		Centres urbains de province		Total Province	
		Gendarmerie Nationale		Sûreté Nationale			
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Fatigué.....	a	802	1,45	431	0,85	1.233	1,17
2. Endormi.....	b	296	0,54	87	0,17	383	0,36
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants. ...	c	1.860	3,37	1.383	2,73	3.243	3,06
4. Infirmité ou malaise soudain.....	d	935	1,69	409	0,81	1.344	1,26
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule	e	2.211	4,01	1.171	2,31	3.382	3,19
6. Inattention, distraction	f	6.387	11,56	4.603	9,08	10.990	10,38
TOTAL des déficiences des conducteurs.	g	12.491	22,62	8.084	15,95	20.575	19,42
7. Semblait normal.....	h	77.754	—	79.487	—	157.241	—
TOTAL des véhicules.....	i	90.245	—	87.571	—	177.816	—
Nombre d'accidents	j	55.239	—	50.678	—	105.917	—

NOTA. — En ce qui concerne l'absence de permis obligatoire et la non-assurance aux tiers, des précisions seront données dans les études ultérieures.

- ÉTAT PHYSIQUE DES CONDUCTEURS

TABLEAU N° 53

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

n°s 53-A (139.763 véhicules) et 53-B (38.053 cycles).

État physique des conducteurs		Causes et circonstances relevées dans des accidents ayant entraîné				Total Province	
		la mort		des lésions corporelles		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
1. Fatigué	a	155	2,42	1.078	1,08	1.233	1,17
2. Endormi	b	40	0,63	343	0,35	383	0,36
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants.	c	275	4,30	2.968	2,98	3.243	3,06
4. Infirmité ou malaise soudain	d	196	3,06	1.148	1,16	1.344	1,26
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule	e	264	4,12	3.118	3,13	3.382	3,19
6. Inattention, distraction	f	657	10,26	10.333	10,39	10.990	10,38
TOTAL des déficiences des conducteurs	g	1.587	24,79	18.988	19,09	20.575	19,42
7. Semblait normal	h	8.111	—	149.130	—	157.241	—
TOTAL des véhicules	i	9.698	—	168.118	—	177.816	—
Nombre d'accidents	j	6.403	—	99.514	—	105.917	—

G. 10 f

REMARQUES. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, on trouve, en moyenne, dans 100 accidents corporels, sur 168 conducteurs impliqués, 19 conducteurs déficients, soit 11 % des conducteurs impliqués, (1 sur 9) parmi lesquels :

10 sont inattentifs ou distraits; 3 manquent d'expérience; 3 sont en état d'ivresse, soit 2 % des conducteurs impliqués; 2 sont endormis ou fatigués; 1 est infirme ou malade.

ÉTAT PHYSIQUE DES CONDUCTEURS

Répartition en fonction du lieu de l'accident

État physique des conducteurs autres que les cyclistes et cyclomotoristes		Rase campagne et petites agglomérations		Centres urbains de province		Total Province	
		Gendarmerie Nationale		Sûreté Nationale		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
1. Fatigué	a	698	1,26	349	0,69	1.047	0,99
2. Endormi	b	285	0,52	81	0,16	366	0,34
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants	c	1.174	2,13	963	1,90	2.137	2,02
4. Infirmité ou malaise soudain	d	588	1,06	252	0,50	840	0,79
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule	e	1.660	3,01	840	1,66	2.500	2,36
6. Inattention, distraction	f	4.405	7,97	3.027	5,97	7.432	7,02
TOTAL des déficiences des conducteurs autres que les cyclistes et cyclomotoristes.	g	8.810	15,95	5.512	10,88	14.322	13,52
7. Semblait normal.. ..	h	65.521	—	59.920	—	125.441	—
TOTAL des véhicules autres que les cycles et cyclomoteurs	i	74.331	—	65.432	—	139.763	—
Nombre d'accidents	j	55.239	—	50.678	—	105.917	—

NOTA. — En ce qui concerne l'absence de permis de conduire obligatoire et la non-assurance aux tiers, des précisions seront données dans les études ultérieures.

REMARQUE. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, on trouve sur 5 véhicules impliqués dans les accidents corporels, 1 cycle ou cyclomoteur et 4 véhicules du type vélomoteur, moto ou automobile.

Parmi les conducteurs impliqués autres que les cyclistes, on relève 1 conducteur déficient sur 10.

Parmi les cyclistes impliqués, on relève 1 conducteur déficient sur 6 (Tableau 53-B).

DES ACCIDENTS

TABLEAU N° 53-A

AUTRES QUE LES CYCLISTES

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

État physique des conducteurs autres que les cyclistes et cyclomotoristes		Causes et circonstances relevées dans des accidents ayant entraîné				Total Province	
		la mort		des lésions corporelles		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
1. Fatigué	a	142	2,22	905	0,91	1.047	0,99
2. Endormi	b	40	0,63	326	0,33	366	0,34
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants.	c	192	3,00	1.945	1,95	2.137	2,02
4. Infirmité ou malaise soudain	d	125	1,95	715	0,72	840	0,79
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule	e	210	3,28	2.290	2,30	2.500	2,36
6. Inattention, distraction	f	462	7,22	6.970	7,01	7.432	7,02
TOTAL des déficiences des conducteurs autres que les cyclistes et cyclomoto- ristes	g	1.171	18,30	13.151	13,22	14.322	13,52
7. Semblait normal	h	6.711	—	118.730	—	125.441	—
TOTAL des véhicules autres que les cycles et cyclomoteurs	i	7.882	—	131.881	—	139.763	—
Nombre d'accidents.....	j	6.403	—	99.514	—	105.917	—

G 10 g

Pour que les indices des tableaux 53-A et 53-B soient équivalents, il faut qu'ils soient 4 fois plus forts sur le 53-A que sur le 53-B.

Si le quotient des indices $\frac{53-A}{53-B}$ est supérieur à 4, il s'agit d'une déficience plus fréquente chez les conducteurs de véhicules

" non cyclistes " impliqués que chez les conducteurs de cycles et cyclomoteurs.

C'est le cas des déficiences ci-après :

- fatigué,
- endormi.

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

Répartition en fonction du lieu de l'accident

État physique des conducteurs de cycles et cyclomoteurs		Rase campagne et petites agglomérations		Centres urbains de province		Total Province	
		Gendarmerie Nationale		Sûreté Nationale			
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Fatigué	a	104	0,19	82	0,16	186	0,18
2. Endormi.....	b	11	0,02	6	0,01	17	0,02
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants....	c	686	1,24	420	0,83	1.106	1,04
4. Infirmité ou malaise soudain	d	347	0,63	157	0,31	504	0,47
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule	e	551	1,00	331	0,65	882	0,83
6. Inattention, distraction	f	1.982	3,59	1.576	3,11	3.558	3,36
TOTAL des déficiences des conducteurs de cycles et cyclomoteurs.....	g	3.681	6,67	2.572	5,07	6.253	5,90
7. Semblait normal.....	h	12.233	—	19.567	—	31.800	—
TOTAL des cycles et cyclomoteurs	i	15.914	—	22.139	—	38.053	—
Nombre d'accidents	j	55.239	—	50.678	—	105.917	—

NOTA. — En ce qui concerne la non-assurance aux tiers, des précisions seront données dans les études ultérieures. On englobe ici sous la dénomination "cyclistes" également les conducteurs de cyclomoteurs.

REMARQUE. — La proportion de conducteurs déficients est plus élevée chez les usagers de cycles et cyclomoteurs impliqués (1 sur 6) que chez les autres conducteurs (1 sur 10)

- ÉTAT PHYSIQUE DES CYCLISTES

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

État physique des conducteurs de cycles et cyclomoteurs		Causes et circonstances relevées dans des accidents ayant entraîné				Total Province	
		la mort		des lésions corporelles		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
1. Fatigué	a	13	0,20	173	0,17	186	0,18
2. Endormi	b	0	0,00	17	0,02	17	0,02
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants.	c	83	1,30	1.023	1,03	1.106	1,04
4. Infirmitté ou malaise soudain	d	71	1,11	433	0,44	504	0,47
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule	e	54	0,84	828	0,83	882	0,83
6. Inattention, distraction	f	195	3,04	3.363	3,38	3.558	3,36
TOTAL des déficiences des conducteurs de cycles et cyclomoteurs	g	416	6,49	5.837	5,87	6.253	5,90
7. Semblait normal	h	1.400	—	30.400	—	31.800	—
TOTAL des cycles et cyclomoteurs ...	i	1.816	—	36.237	—	38.053	—
Nombre d'accidents.....	j	6.403	—	99.514	—	105.917	—

G. 10 h

Les déficiences ci-après sont relevées plus fréquemment chez les usagers de cycles et cyclomoteurs que chez les autres conducteurs : sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants, infirmité ou malaise soudain, inattention, distraction.

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

Répartition en fonction du lieu de l'accident

État physique des piétons		Rase campagne et petites agglomérations		Centres urbains de province		Total Province	
		Gendarmerie Nationale		Sûreté Nationale			
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Fatigué.....	a	99	0,18	192	0,38	291	0,28
2. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants...	b	542	0,98	395	0,78	937	0,89
3. Infirmes	c	271	0,49	303	0,59	574	0,54
4. Défaillance physique ou malaise soudain ..	d	287	0,52	289	0,57	576	0,54
TOTAL des déficiences des piétons.....	e	1.199	2,17	1.179	2,32	2.378	2,25
5. Semblait normal.....	f	8.160	14,77	10.378	20,48	18.538	17,50
TOTAL des piétons impliqués	g	9.359	16,94	11.557	22,80	20.916	19,75
Nombre d'accidents	h	55.239	—	50.678	—	105.917	—

REMARQUES. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, 100 dans accidents corporels, on trouve, sur 20 piétons impliqués, 2 dont l'état physique est déficient (11 % exactement, même pourcentage que chez les conducteurs).

L'ivresse a été relevée pour 937 piétons impliqués dans les accidents corporels, c'est-à-dire sur 5 % des piétons impliqués.

- ÉTAT PHYSIQUE DES PIÉTONS

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

État physique des piétons		Causes et circonstances relevées dans des accidents ayant entraîné				Total Province	
		la mort		des lésions corporelles		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
1. Fatigué	a	28	0,44	263	0,27	291	0,28
2. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants.	b	141	2,20	796	0,80	937	0,89
3. Infirmes	c	67	1,05	507	0,51	574	0,54
4. Défaillance physique ou malaise soudain...	d	86	1,34	490	0,49	576	0,54
TOTAL des déficiences des piétons ..	e	322	5,03	2.056	2,07	2.378	2,25
5. Semblait normal	f	1.201	18,76	17.337	17,42	18.538	17,50
TOTAL des piétons impliqués	g	1.523	23,79	19.393	19,49	20.916	19,75
Nombre d'accidents.....	h	6.403	—	99.514	—	105.917	—

G. 10 i

Une infirmité ou une défaillance caractérisée a été constatée pour 1.050 piétons, c'est-à-dire sur 5 % des piétons impliqués.

Dans 100 accidents mortels, sur 24 piétons impliqués, on trouve 5 piétons déficients, soit 21 % ; 2 piétons en état d'ivresse soit 9 % des piétons impliqués.

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du lieu de l'accident

État des véhicules		Rase campagne et petites agglomérations		Centres urbains de province		Total Province	
		Gendarmerie Nationale		Sûreté Nationale			
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Freins insuffisants ou rompus	a	2.168	3,93	1.819	3,59	3.987	3,76
2. Pneu crevé ou éclaté.....	b	1.662	3,01	203	0,40	1.865	1,76
3. Perte d'une roue	c	121	0,22	35	0,07	156	0,15
4. Direction rompue ou défectueuse	d	550	1,00	139	0,27	689	0,65
5. Absence de feux avant.....	e	681	1,23	217	0,43	898	0,85
6. Feux avant insuffisants ou manquants	f	606	1,10	361	0,72	967	0,91
7. Feux arrière insuffisants ou manquants....	g	582	1,05	335	0,66	917	0,87
8. Autres feux ou réflecteurs défectueux	h	49	0,08	50	0,10	99	0,09
9. Mal chargé ou chargement déplacé	i	225	0,41	110	0,22	335	0,32
10. Tout autre défaut du véhicule (feux éblouis- sants, etc.)	j	1.051	1,90	983	1,93	2.034	1,92
TOTAL des défauts relevés.....	k	7.695	13,93	4.252	8,39	11.947	11,28
TOTAL des véhicules.....	l	90.245	—	87.571	—	177.816	—
Nombre d'accidents	m	55.239	—	50.678	—	105.917	—

REMARQUES. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, dans 100 accidents corporels on relève 11 particularités sur les véhicules impliqués.

Le mauvais état des freins est relevé sur 33 % des véhicules qui présentent une anomalie ou une particularité $\left(\frac{3,76}{11,28}\right)$.

Il est probable que les défauts des véhicules sont beaucoup plus nombreux en réalité, mais il est très difficile de les déceler *a posteriori*.

ACCIDENTS - ÉTAT DES VÉHICULES

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

État des véhicules		Causes et circonstances relevées dans des accidents ayant entraîné				Total Province	
		la mort		des lésions corporelles		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
1. Freins insuffisants ou rompus	a	347	5,42	3.640	3,66	3.987	3,76
2. Pneu crevé ou éclaté	b	194	3,03	1.671	1,68	1.865	1,76
3. Perte d'une roue	c	18	0,28	138	0,14	156	0,15
4. Direction rompue ou défectueuse	d	53	0,83	636	0,64	689	0,65
5. Absence de feux avant	e	96	1,50	802	0,81	898	0,85
6. Feux avant insuffisants ou manquants....	f	82	1,28	885	0,89	967	0,91
7. Feux arrière insuffisants ou manquants..	g	66	1,03	851	0,86	917	0,87
8. Autres feux ou réflecteurs défectueux ..	h	7	0,11	92	0,09	99	0,09
9. Mal chargé ou chargement déplacé	i	49	0,76	286	0,29	335	0,32
10. Tout autre défaut du véhicule (feux éblouis- sants, etc.)	j	186	2,91	1.848	1,84	2.034	1,92
TOTAL des défauts relevés	k	1.098	17,15	10.849	10,90	11.947	11,28
TOTAL des véhicules.....	l	9.698	—	168.118	—	177.816	—
Nombre d'accidents.....	m	6.403	—	99.514	—	105.917	—

G. 11 b

Défauts relevés sur les véhicules impliqués :

défaut de freinage	25 véhicules sur 1.000
— de roulement (pneus, roues)	11 — sur 1.000
— de direction	4 — sur 1.000
— d'éclairage	17 — sur 1.000.

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du lieu de l'accident

Particularités de la route		Rase campagne et petites agglomérations		Centres urbains de province		Total Province	
		Gendarmerie Nationale		Sûreté Nationale			
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Courbe.....	a	11.813	21,39	3.685	7,27	15.498	14,63
2. Croisement	b	6.574	11,90	16.414	32,39	22.988	21,70
3. Bifurcation.....							
4. Passage à niveau gardé	d	110	0,20	67	0,13	177	0,17
5. Passage à niveau non gardé	e	55	0,10	22	0,04	77	0,07
6. Cassis ou dos d'âne.....	f	162	0,29	17	0,03	179	0,17
7. Sommet d'une côte	g	196	0,35	69	0,14	265	0,25
8. Descente rapide.....	h	475	0,86	253	0,50	728	0,69
9. Pont étroit	i	208	0,38	321	0,64	529	0,50
TOTAL des particularités de la route....	j	23.179	41,96	23.975	47,31	47.154	44,52
10. Route en ligne droite.....	k	32.060	58,04	26.703	52,69	58.763	55,48
Nombre d'accidents	l	55.239	100,00	50.678	100,00	105.917	100,00

REMARQUES. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, plus de 55 % des accidents corporels ont eu lieu sur des routes en ligne droite. Pour en tirer un enseignement précis, il faudrait connaître le pourcentage du trafic qui correspond aux portions en ligne droite.

Parmi les accidents qui ont eu lieu à des points singuliers du réseau routier (45 % du total des accidents), plus des 3/5 d'entre eux sont survenus à un carrefour et 1/3 en courbe.

ACCIDENTS - PARTICULARITÉS DE LA ROUTE

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

Particularités de la route		Causes et circonstances relevées dans des accidents ayant entraîné				Total Province	
		la mort		des lésions corporelles		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
1. Courbe	a	1.333	20,82	14.165	14,23	15.498	14,63
2. Croisement.....	b	709	11,07	22.279	22,39	22.988	21,70
3. Bifurcation	c	274	4,28	6.439	6,47	6.713	6,34
		} carrefours }					
4. Passage à niveau gardé	d	29	0,45	148	0,15	177	0,17
5. Passage à niveau non gardé	e	10	0,16	67	0,07	77	0,07
6. Cassis ou dos d'âne	f	14	0,22	165	0,17	179	0,17
7. Sommet d'une côte	g	14	0,22	251	0,25	265	0,25
8. Descente rapide	h	78	1,22	650	0,65	728	0,69
9. Pont étroit	i	31	0,48	498	0,50	529	0,50
TOTAL des particularités de la route..	j	2.492	38,92	44.662	44,88	47.154	44,52
10. Route en ligne droite	k	3.911	61,08	54.852	55,12	58.763	55,48
Nombre d'accidents.....	l	6.403	100,00	99.514	100,00	105.917	100,00

G. 11 c

En considérant un même nombre d'accidents survenant en ville ou à la campagne, il y a 3 fois plus d'accidents en courbe à la campagne (21,39 contre 7,27) ; 2 fois plus d'accidents aux carrefours en ville (38,56 contre 18,39). Ce qui est normal, les courbes étant plus nombreuses à la campagne et les carrefours plus nombreux en ville.

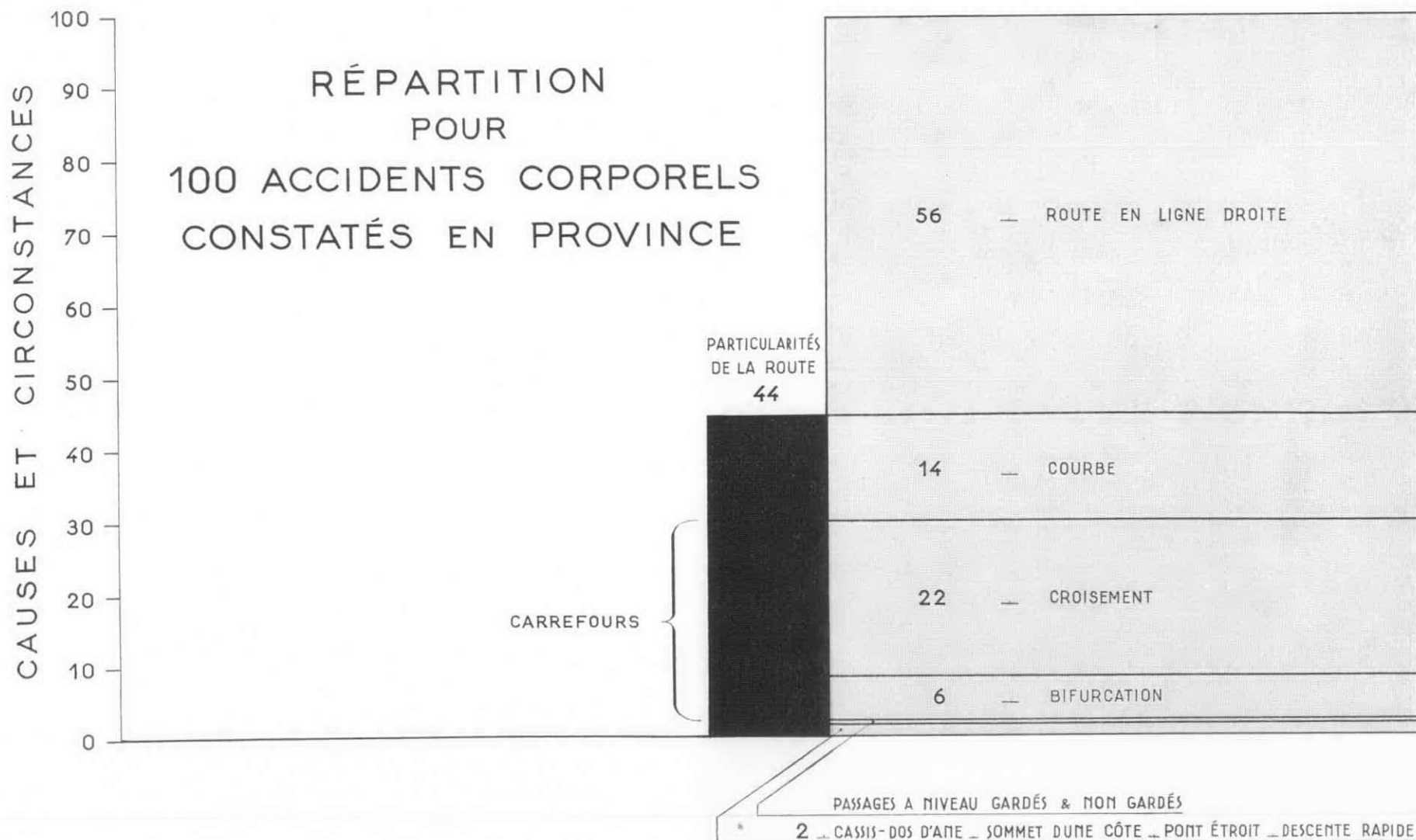
Il y a 4 fois plus d'accidents mortels sur les routes en ligne droite que dans les carrefours (3911 contre 983).

ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1954

PARTICULARITÉS DE LA ROUTE

ANNEXE
AU TABLEAU 56



FRANCE 1954

(Sauf dép^t de la Seine)

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du lieu de l'accident

État de la chaussée		Rase campagne et petites agglomérations		Centres urbains de province		Total Province	
		Gendarmerie Nationale		Sûreté Nationale			
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
Profil :							
1. Route très bombée	a	3.833	6,94	1.184	2,34	5.017	4,74
2. Trous ou ornières profonds	b	450	0,81	297	0,59	747	0,70
3. Accotements défectueux	c	448	0,81	275	0,54	723	0,68
4. Obstacle sur chaussée non éclairé (nuit).....	d	135	0,24	90	0,18	225	0,21
5. Obstacle sur chaussée non signalé (jour).....	e	59	0,11	32	0,06	91	0,08
6. Autre cas	f	580	1,05	285	0,56	865	0,82
TOTAL des particularités du profil	g	5.505	9,96	2.163	4,27	7.668	7,23
7. Profil normal et dégagé	h	49.734	90,04	48.515	95,73	98.249	92,77
Nombre d'accidents	i	55.239	100,00	50.678	100,00	105.917	100,00
Revêtement :							
1. Mouillé	j	11.028	19,97	8.612	16,99	19.640	18,54
2. Verglassé	k	780	1,41	357	0,70	1.137	1,07
3. Couvert de neige	l	446	0,81	120	0,24	566	0,53
4. Route glissante (autre cause)	m	394	0,71	271	0,53	665	0,63
5. Route en réparation ou construction	n	90	0,16	45	0,09	135	0,13
TOTAL des particularités du revêtement	o	12.738	23,06	9.405	18,55	22.143	20,90
6. Revêtement sec	p	42.501	76,94	41.273	81,45	83.774	79,10
Nombre d'accidents	q	55.239	100,00	50.678	100,00	105.917	100,00

REMARQUE. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, 93 % des accidents corporels 19 % environ sur un revêtement mouillé et 1 % par temps de verglas.

ACCIDENTS - ÉTAT DE LA CHAUSSEE

TABLEAU N° 57

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

État de la chaussée		Causes et circonstances relevées dans des accidents ayant entraîné				Total Province	
		la mort		des lésions corporelles		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
Profil :							
1. Route très bombée	a	391	6,11	4.626	4,65	5.017	4,74
2. Trous ou ornières profonds	b	55	0,86	692	0,69	747	0,70
3. Accotements défectueux	c	54	0,84	669	0,67	723	0,68
4. Obstacle sur chaussée non éclairé (nuit).....	d	15	0,23	210	0,21	225	0,21
5. Obstacle sur chaussée non signalé (jour).....	e	4	0,06	87	0,09	91	0,08
6. Autre cas	f	59	0,92	806	0,81	865	0,82
TOTAL des particularités du profil.....	g	578	9,02	7.090	7,12	7.668	7,23
7. Profil normal et dégagé	h	5.825	90,98	92.424	92,88	98.249	92,77
Nombre d'accidents	i	6.403	100,00	99.514	100,00	105.917	100,00
Revêtement :							
1. Mouillé	j	1.303	20,35	18.337	18,43	19.640	18,54
2. Verglassé	k	85	1,33	1.052	1,06	1.137	1,07
3. Couvert de neige	l	27	0,42	539	0,54	566	0,53
4. Route glissante (autre cause)	m	42	0,66	623	0,62	665	0,63
5. Route en réparation ou construction	n	4	0,06	131	0,13	135	0,13
TOTAL des particularités du revêtement.....	o	1.461	22,82	20.682	20,78	22.143	20,90
6. Revêtement sec	p	4.942	77,18	78.832	79,22	83.774	79,10
Nombre d'accidents	q	6.403	100,00	99.514	100,00	105.917	100,00

G. 11 d

ont lieu sur une chaussée dont le profil est normal et dégagé ; 79 % des accidents corporels ont lieu sur un revêtement sec ;

CAUSES ET CIRCONSTANCES CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES,

Répartition en fonction du lieu de l'accident

		Rase campagne et petites agglomérations		Centres urbains de province		Total Province	
		Gendarmerie Nationale		Sûreté Nationale		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
Conditions atmosphériques :							
1. Brouillard	a	1.511	2,74	767	1,51	2.278	2,15
2. Pluie forte	b	2.481	4,49	1.756	3,47	4.237	4,00
3. Pluie légère	c	4.358	7,89	3.683	7,27	8.041	7,59
4. Vent fort	d	409	0,74	128	0,25	537	0,51
5. Neige ou grêle	e	372	0,67	133	0,26	505	0,48
TOTAL des particularités des conditions atmosphériques ..	f	9.131	16,53	6.467	12,76	15.598	14,73
6. Temps clair	g	46.108	83,47	44.211	87,24	90.319	85,27
Nombre d'accidents	h	55.239	100,00	50.678	100,00	105.917	100,00
Conditions d'éclairement :							
1. Crépuscule, aube, mi-obscurité....	i	3.231	5,85	2.218	4,38	5.449	5,14
2. Obscurité, route éclairée	j	4.837	8,76	9.130	18,01	13.967	13,19
3. Obscurité, route non éclairée	k	8.444	15,28	2.537	5,01	10.981	10,37
TOTAL des particularités de l'éclairement	l	16.512	29,89	13.885	27,40	30.397	28,70
4. Éclairement non précisé	m	1.458	2,64	1.471	2,90	2.929	2,76
5. Plein jour	n	37.269	67,47	35.322	69,70	72.591	68,54
Nombre d'accidents	o	55.239	100,00	50.678	100,00	105.917	100,00

REMARQUES. — L'influence des conditions atmosphériques est plus grande en rase campagne qu'en ville (17 % contre 13 %), et plus importante dans les accidents mortels que dans les autres (16 % c. 14 %).

DES ACCIDENTS ÉCLAIREMENT

TABLEAU N° 58

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

		Causes et circonstances relevées dans des accidents ayant entraîné				Total Province	
		la mort		des lésions corporelles		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
Conditions atmosphériques :							
1. Brouillard	a	149	2,33	2.129	2,14	2.278	2,15
2. Pluie forte.....	b	289	4,51	3.948	3,96	4.237	4,00
3. Pluie légère	c	530	8,28	7.511	7,55	8.041	7,59
4. Vent fort	d	59	0,92	478	0,48	537	0,51
5. Neige ou grêle	e	28	0,44	477	0,48	505	0,48
TOTAL des particularités des conditions atmosphériques..	f	1.055	16,48	14.543	14,61	15.598	14,73
6. Temps clair	g	5.348	83,52	84.971	85,39	90.319	85,27
Nombre d'accidents	h	6.403	100,00	99.514	100,00	105.917	100,00
Conditions d'éclairement :							
1. Crépuscule, aube, mi-obscurité	i	387	6,05	5.062	5,09	5.449	5,14
2. Obscurité, route éclairée	j	767	11,98	13.200	13,26	13.967	13,19
3. Obscurité, route non éclairée	k	1.261	19,69	9.720	9,77	10.981	10,37
TOTAL des particularités de l'éclairement	l	2.415	37,72	27.982	28,12	30.397	28,70
4. Éclairement non précisé	m	161	2,51	2.768	2,78	2.929	2,76
5. Plein jour	n	3.827	59,77	68.764	69,10	72.591	68,54
Nombre d'accidents	o	6.403	100,00	99.514	100,00	105.917	100,00

G. 11 e

L'influence des conditions d'éclairement est plus grande dans les accidents mortels que dans les autres (38 % c. 28 %)

CAUSES ET CIRCONS
AUTRES FAC

Répartition en fonction du lieu de l'accident

Gênes ou déficiences temporaires des conducteurs		Rase campagne et petites agglomérations		Centres urbains de province		Total Province	
		Gendarmerie Nationale		Sûreté Nationale		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
1. Gêné par véhicule arrêté non heurté	a	1.951	3,53	2.668	5,26	4.619	4,36
2. Gêné par véhicule en mouvement non heurté	b	3.393	6,14	2.393	4,72	5.786	5,46
3. Ébloui par un véhicule non heurté.	c	2.645	4,79	1.405	2,77	4.050	3,82
4. Ébloui par le soleil	d	555	1,01	378	0,75	933	0,88
TOTAL.....	e	8.544	15,47	6.844	13,50	15.388	14,52
5. Aucune gêne temporaire	f	81.701	—	80.727	—	162.428	—
TOTAL des véhicules	g	90.245	—	87.571	—	177.816	—
Nombre d'accidents	h	55.239	—	50.678	—	105.917	—

REMARQUES. — Les circonstances causales des accidents déjà étudiées se rattachent :

- à l'élément humain : conducteurs et piétons ayant directement participé à l'accident (tableaux nos 51 à 54).
- à la machine : véhicules impliqués (tableau n° 55).
- au milieu : état de la route et de l'atmosphère en général (tableaux nos 56 à 58).

TANCES DES ACCIDENTS TEURS EXTERNES

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

Gênes ou déficiences temporaires des conducteurs		Causes et circonstances relevées dans des accidents ayant entraîné				Total Province	
		la mort		des lésions corporelles		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
1. Gêné par véhicule arrêté non heurté	a	181	2,83	4.438	4,46	4.619	4,36
2. Gêné par véhicule en mouvement non heurté	b	320	5,00	5.466	5,49	5.786	5,46
3. Ébloui par un véhicule non heurté	c	225	3,51	3.825	3,84	4.050	3,82
4. Ébloui par le soleil	d	47	0,73	886	0,89	933	0,88
TOTAL	e	773	12,07	14.615	14,68	15.388	14,52
5. Aucune gêne temporaire	f	8.925	—	153.503	—	162.428	—
TOTAL des véhicules	g	9.698	—	168.118	—	177.816	—
Nombre d'accidents	h	6.403	—	99.514	—	105.917	—

G. 11 f

Mais certaines modifications instantanées du milieu peuvent intervenir, qui parfois sont génératrices d'accidents ; il s'agit de la gêne causée par des véhicules qui n'ont pas participé à la collision ou de l'éblouissement dû au soleil, lesquels font l'objet du présent tableau.

Sur 100 accidents corporels constatés en dehors du département de la Seine, on trouve que 14 conducteurs ont été gênés par des véhicules qui n'ont pas participé à la collision, et que 1 conducteur a été ébloui par le soleil.

SIXIÈME PARTIE

CAUSES ET CIRCONSTANCES
DES ACCIDENTS CORPORELS
RÉPARTITION EN FONCTION
DU NOMBRE DE VÉHICULES IMPLIQUÉS
ET DE L'ÉCLAIREMENT

TABLEAUX N^{OS} 60 A 69

CAUSES ET CIRCONSTANCES

Répartition en fonction du nombre de

Causes et circonstances élémentaires	Numéro du tableau		Dans les accidents comportant 1 seul					
			Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclaircissement non précisé	
			Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
L'HOMME								
Fautes des conducteurs	Tab. 61	a	8.458	38	5.609	43	355	27
Fautes des piétons	Tab. 62	b	6.144	28	4.293	33	257	19
État physique des conducteurs	Tab. 63	c	2.900	13	2.507	19	147	11
État physique des piétons	Tab. 64	d	1.003	5	1.062	8	59	4
LA MACHINE								
État des véhicules	Tab. 65	e	2.137	10	1.330	10	89	7
LE MILIEU								
Particularités de la route	Tab. 66	f	6.804	31	3.825	29	277	21
Profil de la chaussée	Tab. 67	g	1.999	9	1.229	10	92	7
État du revêtement	Tab. 67	h	3.689	17	4.135	32	160	12
Conditions atmosphériques	Tab. 68	i	2.211	10	3.248	25	219	16
Conditions d'éclaircissement	Tab. 68	j	0	0	13.054	100	0	0
Autres facteurs externes	Tab. 69	k	2.012	9	1.688	13	114	9
TOTAL des causes et circonstances élémentaires		l	37.357	170	41.980	322	1.769	133
Nombre d'accidents		m	21.954	—	13.054	—	1.333	—

REMARQUES. — Pour 100 accidents corporels survenus en dehors du département de la Seine et impliquant un seul véhicule, on a constaté en moyenne 223 circonstances causales, parmi lesquelles :

- 40 fautes des conducteurs ;
 29 fautes des piétons ;
 15 déficiences physiques des conducteurs ;
 6 déficiences physiques des piétons.
- } infractions au Code de la Route ;

DES ACCIDENTS CORPORELS

véhicules impliqués et de l'éclairement

véhicule			Dans les accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2)								Total Province	
	Total causes-circonstances		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclairement non précisé		Total causes-circonstances		Nombre	Dans 100 accidents
	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
a	14.422	40	52.435	104	15.970	92	1.506	94	69.911	101	84.333	80
b	10.694	29	384	1	410	2	32	2	826	1	11.520	11
c	5.554	15	10.233	20	4.379	25	409	26	15.021	22	20.575	19
d	2.124	6	102	0	136	1	16	1	254	0	2.378	2
e	3.556	10	4.666	9	3.556	21	169	11	8.391	12	11.947	11
f	10.906	30	28.628	56	6.814	39	806	50	36.248	52	47.154	44
g	3.320	9	3.125	6	1.104	6	119	8	4.348	6	7.668	7
h	7.984	22	8.619	17	5.311	31	229	14	14.159	20	22.143	21
i	5.678	16	5.512	11	4.195	24	213	13	9.920	14	15.598	15
j	13.054	36	0	0	17.343	100	0	0	17.343	25	30.397	29
k	3.814	10	7.403	15	3.783	22	388	24	11.574	17	15.388	15
l	81.106	223	121.107	239	63.001	363	3.887	243	187.995	270	269.101	254
m	36.341	—	50.637	—	17.343	—	1.596	—	69.576	—	105.917	—

P. 12-12 bis

Pour 100 accidents corporels survenus en dehors du département de la Seine et impliquant 2 véhicules (ou plus de 2), on a constaté en moyenne 270 circonstances causales, parmi lesquelles :

- 101 fautes des conducteurs ;
 1 faute de piéton ;
 22 déficiences physiques des conducteurs ou des piétons.
- } infractions au Code de la Route ;

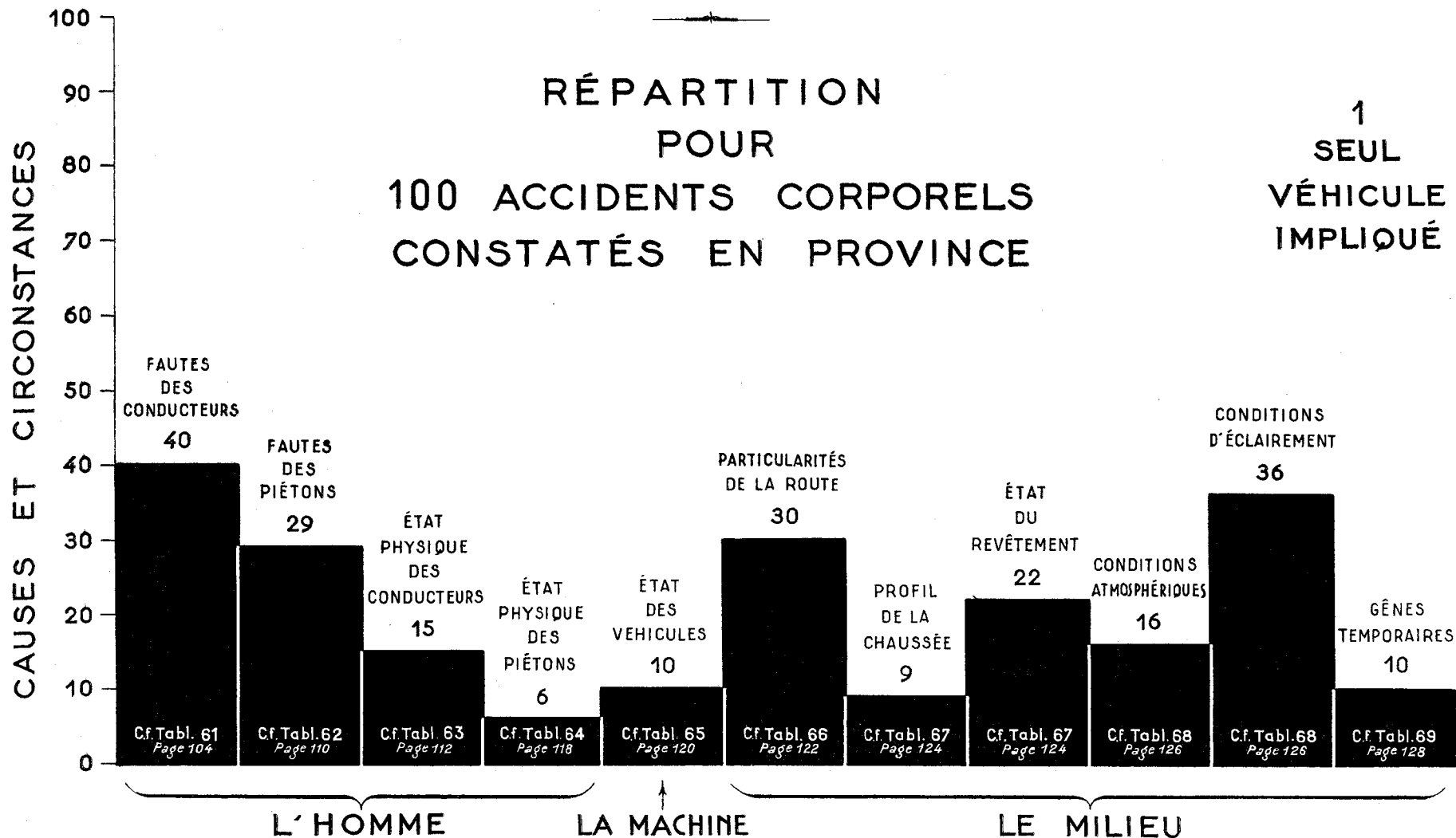
La grande majorité des accidents impliquant un seul véhicule (70 %) est enregistrée sur des routes en ligne droite ; par contre, plus de la moitié des accidents impliquant 2 ou plusieurs véhicules surviennent aux points singuliers du réseau (52 %).

ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1954

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

1^{re} ANNEXE
AU TABLEAU 60

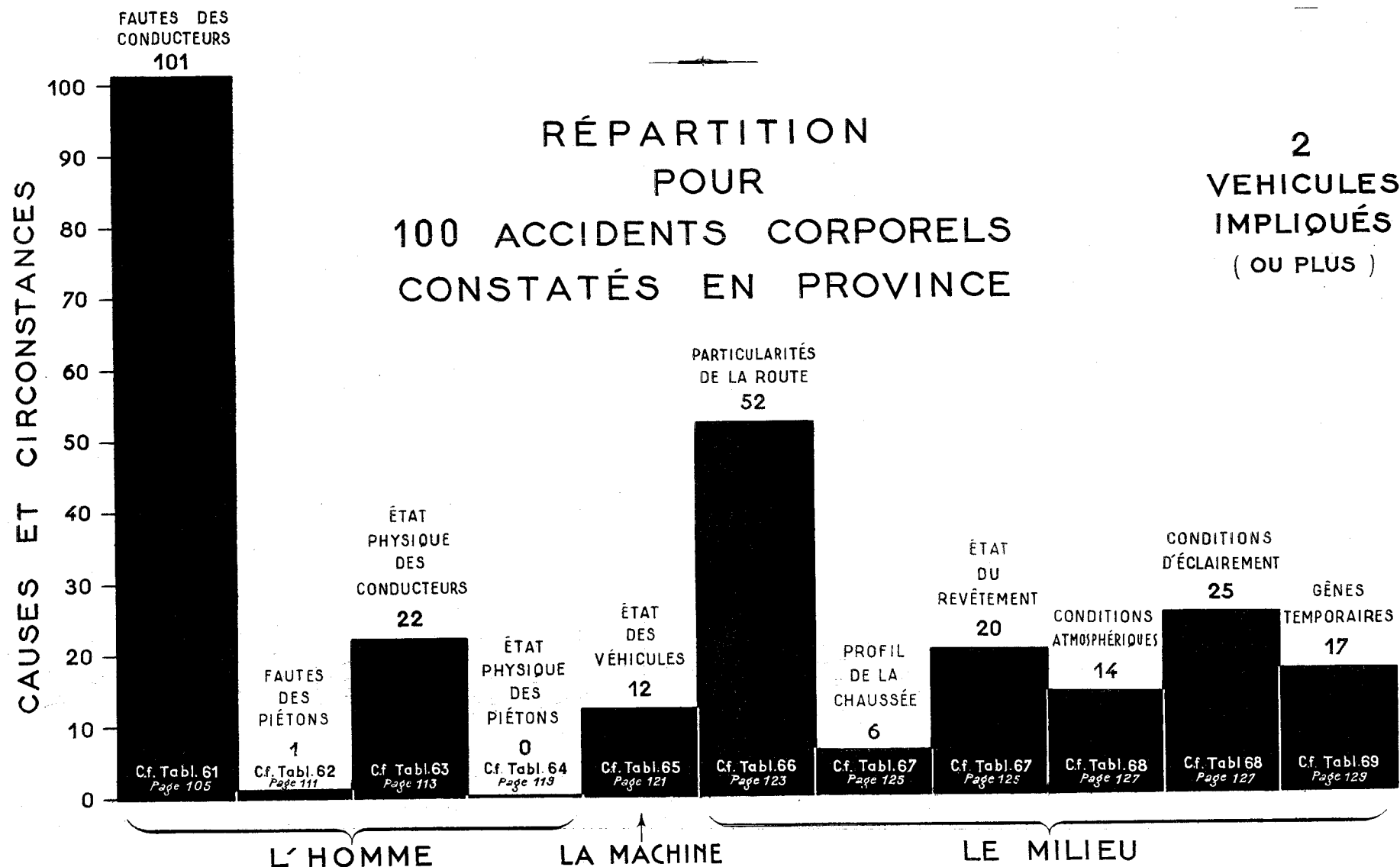


ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1954

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

2^e ANNEXE
AU TABLEAU 60



CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du nombre de

Ce tableau est obtenu par addition des tableaux

Fautes commises par les conducteurs		Dans les accidents comportant 1 seul					
		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclairage non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Vitesse dépassant la limite de vitesse légale	a	1.038	4,73	673	5,15	44	3,30
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphériques, etc.)	b	2.018	9,19	1.399	10,72	69	5,18
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers :							
Sans dépassement { Sommet de côte.....	c	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Autres gênes permanentes pour visibilité	d	14	0,06	4	0,03	0	0,00
Visibilité habituellement non gênée...	e	274	1,25	179	1,37	16	1,20
Avec dépassement { Sommet de côte.....	f	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Autres gênes permanentes pour visibilité	g	0	0,00	1	0,01	0	0,00
Visibilité habituellement non gênée ...	h	81	0,37	57	0,44	5	0,37
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton	i	901	4,11	452	3,46	36	2,70
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule	j	293	1,33	86	0,66	18	1,35
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	k	470	2,14	163	1,25	19	1,43
7. A dépassé contrairement au règlement :							
— A gauche	l	562	2,56	555	4,25	26	1,95
— A droite	m	34	0,15	14	0,11	4	0,30
8. N'a pas observé les signaux de circulation	n	100	0,46	83	0,64	6	0,45
9. Tournant incorrect :							
— Tournant à gauche ou demi-tour	o	245	1,12	158	1,21	9	0,67
— Tournant à droite.....	p	194	0,88	97	0,74	4	0,30
— Non précisé.....	q	327	1,49	278	2,13	12	0,90
10. Stationnement interdit ou dangereux	r	22	0,10	14	0,11	2	0,15
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule	s	0	0,00	0	0,00	0	0,00
12. Cyclistes circulant de front.....	t	0	0,00	0	0,00	0	0,00
13. Autre faute	u	1.885	8,59	1.396	10,69	85	6,38
TOTAL des fautes	v	8.458	38,53	5.609	42,97	355	26,63
14. Aucune faute	w	13.496	—	7.445	—	978	—
TOTAL des véhicules.....	x	21.954	—	13.054	—	1.333	—
Nombre d'accidents	y	21.954	—	13.054	—	1.333	—

REMARQUES. — Dans les accidents où 1 seul véhicule est impliqué, 40 conducteurs sur 100 conducteurs ont commis une faute.

Dans les accidents où 2 véhicules (ou plus de 2) sont impliqués, 49 conducteurs sur 100 conducteurs ont commis une faute $\left(\frac{69.911}{141.475}\right)$.

ACCIDENTS - FAUTES DES CONDUCTEURS

véhicules impliqués et de l'éclaircissement

n°s 61-A (139.763 véhicules et 61-B (38.053 cycles)

véhicule			Dans les accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2)								Total Province	
	Total causes- circonstances		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclairciment non précisé		Total causes- circonstances			
	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
a	1.755	4,83	3.542	6,99	1.236	7,13	112	7,02	4.890	7,03	6.645	6,27
b	3.486	9,59	5.145	10,16	1.642	9,47	149	9,34	6.936	9,97	10.422	9,84
c	0	0,00	19	0,04	5	0,03	0	0,00	24	0,03	24	0,02
d	18	0,05	520	1,03	75	0,43	13	0,81	608	0,87	626	0,59
e	469	1,29	2.117	4,18	1.370	7,90	69	4,32	3.556	5,11	4.025	3,80
f	0	0,00	5	0,01	0	0,00	0	0,00	5	0,01	5	0,01
g	1	0,01	32	0,06	3	0,02	0	0,00	35	0,05	36	0,03
h	143	0,39	460	0,91	176	1,01	15	0,94	651	0,94	794	0,75
i	1.389	3,82	289	0,57	88	0,50	10	0,63	387	0,56	1.776	1,68
j	397	1,09	17.863	35,28	3.823	22,04	511	32,02	22.197	31,90	22.594	21,33
k	652	1,80	5.749	11,35	1.341	7,73	154	9,65	7.244	10,41	7.896	7,45
l	1.143	3,14	4.457	8,81	1.375	7,93	126	7,89	5.958	8,56	7.101	6,70
m	52	0,14	173	0,34	51	0,29	4	0,25	228	0,33	280	0,26
n	189	0,52	923	1,82	239	1,38	22	1,38	1.184	1,70	1.373	1,30
o	412	1,13	2.411	4,76	473	2,73	60	3,76	2.944	4,23	3.356	3,17
p	295	0,81	742	1,47	140	0,81	16	1,00	898	1,29	1.193	1,13
q	617	1,70	1.788	3,53	358	2,06	50	3,13	2.196	3,16	2.813	2,66
r	38	0,11	281	0,55	468	2,70	14	0,88	763	1,10	801	0,76
s	0	0,00	36	0,07	22	0,13	2	0,12	60	0,09	60	0,06
t	0	0,00	310	0,61	112	0,65	11	0,69	433	0,62	433	0,41
u	3.366	9,26	5.573	11,01	2.973	17,14	168	10,53	8.714	12,52	12.080	11,40
v	14.422	39,68	52.435	103,55	15.970	92,08	1.506	94,36	69.911	100,48	84.333	79,62
w	21.919	—	50.529	—	19.298	—	1.737	—	71.564	—	93.483	—
x	36.341	—	102.964	—	35.268	—	3.243	—	141.475	—	177.816	—
y	36.341	—	50.637	—	17.343	—	1.596	—	69.576	—	105.917	—

P 15 - 15 bis.

Dans ces mêmes accidents à 2 véhicules (ou plus de 2), on relève 101 fautes de conducteurs pour 100 accidents (69.911 fautes pour 69.576 accidents).

Influence de l'éclaircissement, pour 100 accidents :

Accidents où 1 seul véhicule est impliqué : 43 fautes la nuit contre 39 fautes le jour (maximum de fautes : la nuit).

Accidents où 2 véhicules (ou +) sont impliqués : 104 fautes le jour contre 92 fautes la nuit (maximum de fautes : le jour).

CAUSES ET CIRCONSTANCES FAUTES DES CONDUCTEURS

Répartition en fonction du nombre de

Fautes commises par les conducteurs autres que les cyclistes et cyclomotoristes		Dans les accidents comportant 1 seul véhicule					
		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclaircissement non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Vitesse dépassant la limite de vitesse légale.....	a	1.005	4,58	664	5,08	43	3,23
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphériques, etc.)	b	1.774	8,08	1.273	9,75	66	4,95
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers :							
Sans dépassement { Sommet de côte	c	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Autres gênes permanentes pour visibilité..	d	12	0,05	3	0,02	0	0,00
Visibilité habituellement non gênée	e	218	1,00	151	1,16	13	0,97
Avec dépassement { Sommet de côte	f	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Autres gênes permanentes pour visibilité..	g	0	0,00	1	0,01	0	0,00
Visibilité habituellement non gênée	h	62	0,28	41	0,32	4	0,30
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton	i	669	3,05	359	2,75	32	2,40
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule	j	271	1,23	85	0,65	15	1,12
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	k	413	1,88	133	1,02	16	1,20
7. A dépassé contrairement au règlement :							
— A gauche.....	l	464	2,11	449	3,44	21	1,58
— A droite	m	25	0,11	8	0,06	4	0,30
8. N'a pas observé les signaux de circulation	n	81	0,37	77	0,59	4	0,30
9. Tournant incorrect :							
— Tournant à gauche ou demi-tour	o	213	0,97	142	1,09	9	0,67
— Tournant à droite.....	p	168	0,77	92	0,70	4	0,30
— Non précisé.....	q	298	1,36	269	2,06	12	0,90
10. Stationnement interdit ou dangereux	r	20	0,09	14	0,11	2	0,15
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule	s	0	0,00	0	0,00	0	0,00
12. Cyclistes circulant de front.....	t	0	0,00	0	0,00	0	0,00
13. Autre faute	u	1.523	6,94	1.083	8,30	65	4,88
TOTAL des fautes des conducteurs autres que les cyclistes et cyclomotoristes	v	7.216	32,87	4.844	37,11	310	23,25
14. Aucune faute	w	11.343	—	6.167	—	867	—
TOTAL des véhicules autres que les cycles et cyclomoteurs	x	18.559	—	11.011	—	1.177	—
Nombre d'accidents	y	21.954	—	13.054	—	1.333	—

NOTA. — On comprend également sous la dénomination de « cyclistes » les conducteurs de cyclomoteurs (cylindrée égale ou inférieure à 50 cm³).

REMARQUES. — Dans les accidents où 1 seul véhicule « autre que cycle ou cyclomoteur » est impliqué, 40 conducteurs sur 100 ont commis une faute $\left(\frac{12.370}{30.747}\right)$.

DES ACCIDENTS CORPORELS AUTRES QUE LES CYCLISTES

TABLEAU N° 61-A

véhicules impliqués et de l'éclaircissement

(non cycle)			Dans les accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2)								Total Province	
Total causes-circonstances			Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclaircissement non précisé		Total causes-circonstances			
Nombre	Dans 100 accidents		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
a	1.712	4,71	3.385	6,68	1.184	6,83	105	6,58	4.674	6,72	6.386	6,03
b	3.113	8,56	4.333	8,56	1.428	8,24	124	7,77	5.885	8,46	8.998	8,50
c	0	0,00	19	0,04	3	0,02	0	0,00	22	0,03	22	0,02
d	15	0,04	404	0,80	65	0,37	12	0,75	481	0,69	496	0,47
e	382	1,05	1.490	2,94	1.040	6,00	41	2,57	2.571	3,70	2.953	2,79
f	0	0,00	5	0,01	0	0,00	0	0,00	5	0,01	5	0,01
g	1	0,01	28	0,05	1	0,01	0	0,00	29	0,04	30	0,02
h	107	0,29	373	0,74	146	0,84	15	0,94	534	0,77	641	0,61
i	1.060	2,91	241	0,48	77	0,44	9	0,57	327	0,47	1.387	1,31
j	371	1,02	13.887	27,43	3.004	17,32	412	25,82	17.303	24,87	17.674	16,69
k	562	1,55	3.417	6,75	837	4,82	111	6,95	4.365	6,27	4.927	4,65
l	934	2,57	3.897	7,70	1.216	7,01	107	6,70	5.220	7,50	6.154	5,81
m	37	0,10	133	0,26	46	0,26	3	0,19	182	0,26	219	0,20
n	162	0,45	746	1,47	187	1,08	17	1,07	950	1,37	1.112	1,05
o	364	1,00	1.562	3,08	300	1,73	39	2,44	1.901	2,73	2.265	2,14
p	264	0,73	541	1,07	107	0,62	13	0,81	661	0,95	925	0,87
q	579	1,59	1.405	2,77	299	1,72	47	2,94	1.751	2,52	2.330	2,20
r	36	0,10	259	0,51	397	2,29	11	0,69	667	0,96	703	0,66
s	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
t	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
u	2.671	7,35	3.993	7,89	2.199	12,68	129	8,08	6.321	9,08	8.992	8,49
v	12.370	34,03	40.118	79,23	12.536	72,28	1.195	74,87	53.849	77,40	66.219	62,52
w	18.377	—	39.036	—	14.811	—	1.320	—	55.167	—	73.544	—
x	30.747	—	79.154	—	27.347	—	2.515	—	109.016	—	139.763	—
y	36.341	—	50.637	—	17.343	—	1.596	—	69.576	—	105.917	—

Dans les accidents où 2 véhicules (ou plus de 2) sont impliqués, 49 conducteurs non cyclistes sur 100 conducteurs non cyclistes ont commis une faute $\left(\frac{53.849}{109.016}\right)$.

Dans ces mêmes accidents à 2 véhicules (ou plus de 2), on relève 78 fautes de conducteurs autres que cyclistes ou cyclo-motoristes pour 100 accidents (53.849 fautes pour 69.576 accidents.)

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du nombre de

Fautes commises par les cyclistes et cyclomotoristes		Dans les accidents comportant 1 seul véhicule					
		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclaircissement non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Vitesse dépassant la limite de vitesse légale	a	33	0,15	9	0,07	1	0,07
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphériques, etc.)	b	244	1,11	126	0,97	3	0,23
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers :							
Sans dépassement { Sommet de côte	c	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Autres gênes permanentes pour visibilité	d	2	0,01	1	0,01	0	0,00
Visibilité habituellement non gênée	e	56	0,25	28	0,21	3	0,23
Avec dépassement { Sommet de côte	f	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Autres gênes permanentes pour visibilité ..	g	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Visibilité habituellement non gênée	h	19	0,09	16	0,12	1	0,07
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton	i	232	1,06	93	0,71	4	0,30
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule	j	22	0,10	1	0,01	3	0,23
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	k	57	0,26	30	0,23	3	0,23
7. A dépassé contrairement au règlement :							
— A gauche	l	98	0,45	106	0,81	5	0,37
— A droite	m	9	0,04	6	0,05	0	0,00
8. N'a pas observé les signaux de circulation	n	19	0,09	6	0,05	2	0,15
9. Tournant incorrect :							
— Tournant à gauche ou demi-tour	o	32	0,15	16	0,12	0	0,00
— Tournant à droite	p	26	0,11	5	0,04	0	0,00
— Non précisé	q	29	0,13	9	0,07	0	0,00
10. Stationnement interdit ou dangereux	r	2	0,01	0	0,00	0	0,00
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule	s	0	0,00	0	0,00	0	0,00
12. Cyclistes circulant de front	t	0	0,00	0	0,00	0	0,00
13. Autre faute	u	362	1,65	313	2,39	20	1,50
TOTAL des fautes des cyclistes et cyclomotoristes	v	1.242	5,66	765	5,86	45	3,38
14. Aucune faute	w	2.153	—	1.278	—	111	—
TOTAL des cycles et cyclomoteurs	x	3.395	—	2.043	—	156	—
Nombre d'accidents	y	21.954	—	13.054	—	1.333	—

NOTA. — On comprend également ici sous la dénomination de " cyclistes " les conducteurs de cyclomoteurs (cylindrée égale ou inférieure à 50 cm³).

REMARQUES. — En dehors du département de la Seine, pour l'ensemble des accidents corporels, on trouve, en moyenne, 1 cycle impliqué pour 4 véhicules automobiles (38.053 c. 139.763). Dans les accidents à 2 véhicules (ou plus de 2), il y a 1 cycle impliqué pour 3 véhicules automobiles (32.459 c. 109.016) mais dans les accidents à 1 seul véhicule, les cycles n'apparaissent que rarement : 1 cycle n'est impliqué, en moyenne, que pour 7 accidents (5.594 c. 30.747).

ACCIDENTS - FAUTES DES CYCLISTES

véhicules impliqués et de l'éclaircissement

(cycle)			Dans les accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2)								Total Province	
	Total causes-circonstances		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclairciment non précisé		Total causes-circonstances		Nombre	Dans 100 accidents
	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
a	43	0,12	157	0,31	52	0,30	7	0,44	216	0,31	259	0,24
b	373	1,03	812	1,60	214	1,23	25	1,57	1.051	1,51	1.424	1,34
c	0	0,00	0	0,00	2	0,01	0	0,00	2	—	2	—
d	3	0,01	116	0,23	10	0,06	1	0,06	127	0,18	130	0,12
e	87	0,24	627	1,24	330	1,90	28	1,75	985	1,41	1.072	1,01
f	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
g	0	0,00	4	0,01	2	0,01	0	0,00	6	0,01	6	0,01
h	36	0,10	87	0,17	30	0,17	0	0,00	117	0,17	153	0,14
i	329	0,91	48	0,09	11	0,06	1	0,06	60	0,09	389	0,37
j	26	0,07	3.976	7,85	819	4,72	99	6,20	4.894	7,03	4.920	4,64
k	90	0,25	2.332	4,60	504	2,91	43	2,70	2.879	4,14	2.969	2,80
l	209	0,57	560	1,11	159	0,92	19	1,19	738	1,06	947	0,89
m	15	0,04	40	0,08	5	0,03	1	0,06	46	0,07	61	0,06
n	27	0,07	177	0,35	52	0,30	5	0,31	234	0,33	261	0,25
o	48	0,13	849	1,68	173	1,00	21	1,32	1.043	1,50	1.091	1,03
p	31	0,08	201	0,40	33	0,19	3	0,19	237	0,34	268	0,26
q	38	0,11	383	0,76	59	0,34	3	0,19	445	0,64	483	0,46
r	2	0,01	22	0,04	71	0,41	3	0,19	96	0,14	98	0,10
s	0	0,00	36	0,07	22	0,13	2	0,12	60	0,09	60	0,06
t	0	0,00	310	0,61	112	0,65	11	0,69	433	0,62	433	0,41
u	695	1,91	1.580	3,12	774	4,46	39	2,45	2.393	3,44	3.088	2,91
v	2.052	5,65	12.317	24,32	3.434	19,80	311	19,49	16.062	23,08	18.114	17,10
w	3.542	—	11.493	—	4.487	—	417	—	16.397	—	19.939	—
x	5.594	—	23.810	—	7.921	—	728	—	32.459	—	38.053	—
y	36.341	—	50.637	—	17.343	—	1.596	—	69.576	—	105.917	—

P. 17-17 bis

Dans les accidents où 1 seul véhicule (cycle ou cyclomoteur) est impliqué, 37 conducteurs sur 100 impliqués ont commis une faute $\left(\frac{2.052}{5.594}\right)$.

Dans les accidents où 2 véhicules (ou plus de 2) sont impliqués, 49 conducteurs de cycles ou cyclomoteurs sur 100 impliqués ont commis une faute $\left(\frac{16.062}{32.459}\right)$.

Dans ces mêmes accidents à 2 véhicules (ou plus de 2), on relève 23 fautes de cyclistes ou cyclomotoristes pour 100 accidents (16.062 fautes pour 69.576 accidents).

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du nombre de

Fautes commises par les piétons		Dans les accidents comportant 1 seul					
		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Eclairciment non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Traversait à un carrefour :							
— contrairement au signal lumineux	a	150	0,68	48	0,37	9	0,67
— en diagonale	b	483	2,20	187	1,43	16	1,20
2. A surgi sur la route	c	1.669	7,60	291	2,23	51	3,82
3. Marchait ou se tenait sur la chaussée sans précaution ..	d	2.010	9,15	3.276	25,10	132	9,90
4. Jouait ou travaillait sur la chaussée sans précaution	e	439	2,00	56	0,43	9	0,68
5. A glissé ou est tombé.....	f	154	0,70	88	0,67	9	0,68
6. Montait ou descendait d'un tramway sans précaution ...	g	1.202	5,48	341	2,61	30	2,25
7. Montait ou descendait d'autres véhicules sans précaution	h	37	0,17	6	0,05	1	0,08
TOTAL des fautes	i	6.144	27,98	4.293	32,89	257	19,28
Autres actions des piétons, ne comportant pas faute :							
8. Traversait à un carrefour :							
— conformément au signal lumineux.....	j	260	1,18	118	0,90	15	1,12
— sans signal lumineux.....	k	893	4,07	351	2,69	20	1,50
9. Traversait ailleurs qu'à un carrefour	l	3.580	16,31	1.156	8,85	143	10,73
10. Marchait ou se tenait sur le trottoir, l'accotement ou un refuge	m	1.075	4,90	621	4,76	56	4,20
11. Position ou déplacement non précisé.....	n	206	0,94	132	1,01	16	1,20
TOTAL des piétons impliqués	o	12.158	55,38	6.671	51,10	507	38,03
Nombre d'accidents	p	21.954	—	13.054	—	1.333	—

REMARQUES. — En dehors du département de la Seine, dans 100 accidents ne comportant qu'un seul véhicule, il y a 53 piétons impliqués.

Plus de la moitié des piétons impliqués ont commis une faute : 29 sur 53 (55 %).

ACCIDENTS - FAUTES DES PIÉTONS

véhicules impliqués et de l'éclaircissement

véhicule			Dans les accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2)								Total Province	
	Total causes-circonstances		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclaircissement non précisé		Total causes-circonstances			
	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
a	207	0,57	17	0,03	3	0,02	1	0,06	21	0,03	228	0,22
b	686	1,89	13	0,03	7	0,04	0	0,00	20	0,03	706	0,67
c	2.011	5,53	70	0,14	31	0,18	5	0,32	106	0,15	2.117	2,00
d	5.418	14,91	198	0,39	318	1,83	22	1,38	538	0,78	5.956	5,62
e	504	1,39	40	0,08	9	0,05	2	0,12	51	0,07	555	0,52
f	251	0,69	7	0,01	11	0,06	1	0,06	19	0,03	270	0,26
g	1.573	4,33	26	0,05	30	0,17	1	0,06	57	0,08	1.630	1,54
h	44	0,12	13	0,03	1	0,01	0	0,00	14	0,02	58	0,05
i	10.694	29,43	384	0,76	410	2,36	32	2,00	826	1,19	11.520	10,88
j	393	1,08	20	0,04	11	0,06	10	0,63	41	0,06	434	0,41
k	1.264	3,48	35	0,07	12	0,07	2	0,12	49	0,07	1.313	1,24
l	4.879	13,43	124	0,24	51	0,30	1	0,06	176	0,25	5.055	4,77
m	1.752	4,82	252	0,50	72	0,41	8	0,50	332	0,48	2.084	1,97
n	354	0,97	78	0,15	57	0,33	21	1,32	156	0,22	510	0,48
o	19.336	53,21	893	1,76	613	3,53	74	4,63	1.580	2,27	20.916	19,75
p	36.341	—	50.637	—	17.343	—	1.596	—	69.576	—	105.917	—

P. 18-18 bis

(51 %) Le jour la proportion est plus faible : 28 piétons sur 55 piétons impliqués dans 100 accidents corporels ont commis une faute

La nuit la proportion est plus forte : 33 sur 51 (65 %).

Il est très rare que des piétons soient impliqués dans des collisions entre 2 véhicules (2 piétons pour 100 accidents corporels).

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

Répartition en fonction du nombre de

Ce tableau est obtenu par addition des tableaux

État physique des conducteurs		Dans les accidents comportant 1 seul					
		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclaircissement non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Fatigué.....	a	242	1,10	316	2,42	18	1,35
2. Endormi	b	84	0,38	122	0,93	1	0,07
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants	c	414	1,89	668	5,12	23	1,73
4. Infirmité ou malaise soudain	d	404	1,84	222	1,70	16	1,20
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule.	e	714	3,25	274	2,10	27	2,03
6. Inattention, distraction	f	1.042	4,75	905	6,93	62	4,65
TOTAL des déficiences des conducteurs.....	g	2.900	13,21	2.507	19,20	147	11,03
7. Semblait normal	h	19.054	—	10.547	—	1.186	—
TOTAL des véhicules.....	i	21.954	—	13.054	—	1.333	—
Nombre d'accidents.....	j	21.954	—	13.054	—	1.333	—

NOTA. — En ce qui concerne l'absence de permis de conduire obligatoire et la non-assurance aux tiers, des précisions seront données dans les études ultérieures.

- ÉTAT PHYSIQUE DES CONDUCTEURS

véhicules impliqués et de l'éclairement

n°s 63-A (139.763 véhicules) et 63-B (38.053 cycles et cyclomoteurs)

véhicule			Dans les accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2)								Total Province	
	Total causes- circonstances		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclairément non précisé		Total causes- circonstances			
	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
a	576	1,58	356	0,70	292	1,68	9	0,57	657	0,95	1.233	1,17
b	207	0,57	84	0,17	87	0,50	5	0,31	176	0,25	383	0,36
c	1.105	3,04	821	1,62	1.252	7,22	65	4,07	2.138	3,07	3.243	3,06
d	642	1,77	502	0,99	181	1,05	19	1,19	702	1,01	1.344	1,26
e	1.015	2,79	1.935	3,82	373	2,15	59	3,70	2.367	3,40	3.382	3,19
f	2.009	5,53	6.535	12,91	2.194	12,65	252	15,79	8.981	12,91	10.990	10,38
g	5.554	16,28	10.233	20,21	4.379	25,25	409	25,63	15.021	21,59	20.575	19,42
h	30.787	—	92.731	—	30.889	—	2.834	—	126.454	—	157.241	—
i	36.341	—	102.964	—	35.268	—	3.243	—	141.475	—	177.816	—
j	36.341	—	50.637	—	17.343	—	1.596	—	69.576	—	105.917	—

P. 13-13 bis

REMARQUES. — La proportion de conducteurs déficients impliqués dans les accidents corporels est plus élevée la nuit que le jour, et plus forte dans les accidents à 1 seul véhicule (15 %) que dans les accidents à 2 véhicules (11 %).

La fatigue, le sommeil et l'ivresse sont plus fréquemment relevés la nuit que le jour.

L'influence d'une infirmité, d'un malaise ou de l'inattention n'est pas fonction de l'éclairement.

Le manque d'expérience est surtout relevé dans la journée.

CAUSES ET CIRCONSTANCES

ÉTAT PHYSIQUE DES CONDUCTEURS

Répartition en fonction du nombre de

État physique des conducteurs autres que les cyclistes et cyclomotoristes		Dans les accidents comportant 1 seul véhicule					
		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclaircissement non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Fatigué.....	a	207	0,94	283	2,17	15	1,12
2. Endormi	b	81	0,37	117	0,89	1	0,07
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants	c	252	1,15	519	3,98	15	1,13
4. Infirmité ou malaise soudain	d	259	1,18	155	1,19	13	0,98
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule.	e	606	2,76	237	1,81	24	1,80
6. Inattention, distraction	f	795	3,62	716	5,48	44	3,30
TOTAL des déficiences des conducteurs autres que les cyclistes et cyclomotoristes.....	g	2.200	10,02	2.027	15,52	112	8,40
7. Semblait normal	h	16.359	—	8.984	—	1.065	—
TOTAL des véhicules autres que les cycles et cyclo- moteurs.....	i	18.559	—	11.011	—	1.177	—
Nombre d'accidents	j	21.954	—	13.054	—	1.333	—

NOTA. — On comprend également sous la dénomination de « cyclistes » les conducteurs de cyclomoteurs (cylindrée égale ou inférieure à 50 cm³).

En ce qui concerne l'absence de permis de conduire obligatoire et la non-assurance aux tiers, des précisions seront données dans les études ultérieures.

REMARQUES. — En dehors du département de la Seine, la proportion des conducteurs déficients autres que cyclistes ou cyclomotoristes dans les accidents corporels est de :

1 conducteur déficient sur 10, d'une manière générale (14.322 sur 139.763) ;

1 conducteur déficient sur 11, dans les accidents à 2 véhicules (9.983 sur 109.016) ;

1 conducteur déficient sur 7, dans les accidents où l'unique véhicule impliqué n'est pas un cycle (4.339 sur 30.747).

DES ACCIDENTS - AUTRES QUE LES CYCLISTES

véhicules impliqués et de l'éclairage

(non cycle)			Dans les accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2)								Total Province	
	Total causes-circonstances		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclairage non précisé		Total causes-circonstances		Nombre	Dans 100 accidents
	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
a	505	1,39	291	0,57	244	1,41	7	0,44	542	0,78	1.047	0,99
b	199	0,55	80	0,16	82	0,47	5	0,31	167	0,24	366	0,34
c	786	2,16	498	0,98	827	4,77	26	1,63	1.351	1,94	2.137	2,02
d	427	1,18	278	0,55	124	0,72	11	0,69	413	0,59	840	0,79
e	867	2,38	1.322	2,61	273	1,57	38	2,38	1.633	2,35	2.500	2,36
f	1.555	4,28	4.109	8,12	1.604	9,25	164	10,28	5.877	8,45	7.432	7,02
g	4.339	11,94	6.578	12,99	3.154	18,19	251	15,73	9.983	14,35	14.322	13,52
h	26.408	—	72.576	—	24.193	—	2.264	—	99.033	—	125.441	—
i	30.747	—	79.154	—	27.347	—	2.515	—	109.016	—	139.763	—
j	36.341	—	50.637	—	17.343	—	1.596	—	69.576	—	105.917	—

La fatigue, le sommeil, l'ivresse et l'inattention sont plus fréquemment relevés la nuit que le jour } chez les conducteurs
L'influence d'une infirmité ou d'un malaise n'est pas fonction de l'éclairage } autres
Le manque d'expérience est surtout relevé dans la journée } que les cyclistes.

La comparaison avec le tableau suivant (63-B) fait apparaître une plus forte proportion de conducteurs déficients chez les cyclistes et cyclomotoristes que chez les autres.

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

Répartition en fonction du nombre de véhicules

État physique des cyclistes et cyclomotoristes		Dans les accidents comportant 1 seul véhicule					
		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclairage non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Fatigué.....	a	35	0,16	33	0,25	3	0,23
2. Endormi	b	3	0,01	5	0,04	0	0,00
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants	c	162	0,74	149	1,14	8	0,60
4. Infirmité ou malaise soudain	d	145	0,66	67	0,51	3	0,22
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule.	e	108	0,49	37	0,29	3	0,23
6. Inattention, distraction	f	247	1,13	189	1,45	18	1,35
TOTAL des déficiences des cyclistes et cyclomotoristes	g	700	3,19	480	3,68	35	2,63
7. Semblait normal	h	2.695	—	1.563	—	121	—
TOTAL des cycles et cyclomoteurs	i	3.395	—	2.043	—	156	—
Nombre d'accidents.....	j	21.954	—	13.054	—	1.333	—

NOTA. — On comprend également ici sous la dénomination de "cyclistes" les conducteurs de cyclomoteurs (cyclomoteur à cylindrée égale ou inférieure à 50 cm³).

REMARQUES. — En dehors du département de la Seine et parmi les conducteurs de cycles et cyclomoteurs, la proportion de conducteurs déficients est en général de 1 sur 6.

La comparaison avec le tableau précédent (63-A) fait apparaître une plus forte proportion de conducteurs déficients chez les cyclistes et cyclomotoristes impliqués que chez les autres conducteurs (1 sur 10).

- ÉTAT PHYSIQUE DES CYCLISTES

impliqués et de l'éclairement

(cycle)			Dans les accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2)								Total Province	
Total causes-circonstances			Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclairement non précisé		Total causes-circonstances			
Nombre	Dans 100 accidents		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
a	71	0,19	65	0,13	48	0,27	2	0,13	115	0,17	186	0,18
b	8	0,02	4	0,01	5	0,03	0	0,00	9	0,01	17	0,02
c	319	0,88	323	0,64	425	2,45	39	2,44	787	1,13	1.106	1,04
d	215	0,59	224	0,44	57	0,33	8	0,50	289	0,42	504	0,47
e	148	0,41	613	1,21	100	0,58	21	1,32	734	1,05	882	0,83
f	454	1,25	2.426	4,79	590	3,40	88	5,51	3.104	4,46	3.558	3,36
g	1.215	3,34	3.655	7,22	1.225	7,06	158	9,90	5.038	7,24	6.253	5,90
h	4.379	—	20.155	—	6.696	—	570	—	27.421	—	31.800	—
i	5.594	—	23.810	—	7.921	—	728	—	32.459	—	38.053	—
j	36.341	—	50.637	—	17.343	—	1.596	—	69.576	—	105.917	—

P. 17-17 bis

La fatigue, le sommeil et l'ivresse sont plus fréquemment relevés la nuit que le jour

L'influence de l'inattention ou de la distraction n'est pas fonction de l'éclairement

Le manque d'expérience est surtout relevé dans la journée, ainsi que les infirmités ou les malaises

} chez les
cyclistes

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

Répartition en fonction du nombre de

État physique des piétons		Dans les accidents comportant 1 seul					
		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclairage non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Fatigué.....	a	142	0,65	106	0,81	10	0,75
2. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants	b	171	0,78	669	5,12	16	1,20
3. Infirmes	c	303	1,38	134	1,03	17	1,27
4. Défaillance physique ou malaise soudain	d	387	1,76	153	1,17	16	1,20
TOTAL des déficiences des piétons.....	e	1.003	4,57	1.062	8,13	59	4,42
5. Semblait normal	f	11.155	50,81	5.609	42,97	448	33,61
TOTAL des piétons impliqués	g	12.158	55,38	6.671	51,10	507	38,03
Nombre d'accidents.....	h	21.954	—	13.054	—	1.333	—

REMARQUES. — Comme le tableau n° 62 l'a déjà montré, la grande majorité des piétons impliqués se rencontre dans les accidents comportant un seul véhicule.

En province, dans 100 de ces accidents :

sur 53 piétons impliqués, on en trouve 6 qui présentent une déficience physique (11 % exactement) ;

- ÉTAT PHYSIQUE DES PIETONS

véhicules impliqués et de l'éclairage

véhicule			Dans les accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2)								Total Province	
Total causes-circonstances			Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclairage non précisé		Total causes-circonstances			
Nombre	Dans 100 accidents		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
a	258	0,71	9	0,02	16	0,09	8	0,50	33	0,05	291	0,28
b	856	2,36	12	0,02	67	0,39	2	0,12	81	0,11	937	0,89
c	454	1,25	73	0,14	44	0,25	3	0,19	120	0,03	574	0,54
d	556	1,53	8	0,02	9	0,05	3	0,19	20	0,17	576	0,54
e	2.124	5,85	102	0,20	136	0,78	16	1,00	254	0,36	2.378	2,25
f	17.212	47,36	791	1,56	477	2,75	58	3,63	1.326	1,91	18.538	17,50
g	19.336	53,21	893	1,76	613	3,53	74	4,63	1.580	2,27	20.916	19,75
h	36.341	—	50.637	—	17.343	—	1.596	—	69.576	—	105.917	—

P. 18-18 bis

La proportion de piétons qui présentent une déficience physique est plus faible, le jour : 5 sur 55, soit 8 %, et plus élevée, la nuit : 8 sur 51, soit 16 %, c'est-à-dire le double ;

Le jour, sur 5 piétons déficients, 1 seul est en état d'ivresse, soit 17 % ;

La nuit, sur 8 piétons déficients, 5 sont en état d'ivresse, soit 63 %.

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du nombre de

État des véhicules		Dans les accidents comportant 1 seul					
		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclairage non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Freins insuffisants ou rompus	a	738	3,36	239	1,83	23	1,73
2. Pneu crevé ou éclaté.....	b	575	2,62	230	1,76	26	1,95
3. Perte d'une roue.....	c	70	0,32	14	0,11	2	0,15
4. Direction rompue ou défectueuse	d	291	1,32	110	0,84	8	0,60
5. Absence de feux avant	e	0	0,00	200	1,53	3	0,22
6. Feux avant insuffisants ou manquants	f	0	0,00	316	2,42	7	0,53
7. Feux arrière insuffisants ou manquants	g	0	0,00	45	0,35	4	0,30
8. Autres feux ou réflecteurs défectueux	h	0	0,00	6	0,05	0	0,00
9. Mal chargé ou chargement déplacé	i	100	0,45	28	0,21	3	0,22
10. Tout autre défaut du véhicule (feux éblouissants, etc.) ..	j	363	1,66	142	1,09	13	0,98
TOTAL des défauts relevés	k	2.137	9,73	1.330	10,19	89	6,68
TOTAL des véhicules	l	21.954	—	13.054	—	1.333	—
Nombre d'accidents	m	21.954	—	13.054	—	1.333	—

REMARQUES. — Certaines évidences sont mises en relief par ce tableau :

Pour un véhicule isolé, une anomalie aux feux avant est manifestement plus dangereuse qu'une anomalie des feux arrière ; c'est le contraire dans un groupe de véhicules.

ACCIDENTS - ÉTAT DES VÉHICULES

véhicules impliqués et de l'éclairage

véhicule		Dans les accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2)										Total Province	
	Total causes-circonstances		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Eclairage non précisé		Total causes-circonstances				
	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	
a	1.000	2,75	2.481	4,90	448	2,58	58	3,63	2.987	4,29	3.987	3,76	
b	831	2,29	694	1,37	323	1,86	17	1,07	1.034	1,49	1.865	1,76	
c	86	0,24	41	0,08	29	0,17	0	0,00	70	0,10	156	0,15	
d	409	1,13	214	0,42	64	0,37	2	0,12	280	0,40	689	0,65	
e	203	0,56	0	0,00	680	3,92	15	0,94	695	1,00	898	0,85	
f	323	0,89	0	0,00	622	3,59	22	1,38	644	0,93	967	0,91	
g	49	0,13	0	0,00	849	4,89	19	1,19	868	1,25	917	0,87	
h	6	0,02	0	0,00	90	0,52	3	0,19	93	0,13	99	0,09	
i	131	0,36	159	0,31	41	0,24	4	0,25	204	0,29	335	0,32	
j	518	1,42	1.077	2,13	410	2,36	29	1,82	1.516	2,18	2.034	1,92	
k	3.556	9,79	4.666	9,21	3.556	20,50	169	10,59	8.391	12,06	11.947	11,28	
l	36.341	—	102.964	—	35.268	—	3.243	—	141.475	—	177.816	—	
m	36.341	—	50.637	—	17.343	—	1.596	—	69.576	—	105.917	—	

P. 14-14 bis
P. 16-16 bis

Les accidents imputables aux freins sont 3 fois plus nombreux dans les accidents comportant 2 ou plusieurs véhicules que dans ceux comportant un seul véhicule : par contre, pour ces derniers, les avaries aux pneus, aux roues ou à la direction sont aussi fréquentes ou plus fréquentes.

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

Répartition en fonction du nombre de

Particularités de la route		Dans les accidents comportant 1 seul					
		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclairage non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Courbe :							
Visibilité gênée par arbres ou végétation	a	117	0,53	47	0,36	1	0,07
Visibilité gênée par construction	b	190	0,86	71	0,54	5	0,38
Visibilité gênée par talus	c	55	0,25	28	0,21	2	0,15
Visibilité non gênée aux abords	d	3.447	15,70	2.360	18,08	139	10,43
2. Croisement :							
Visibilité gênée par arbres ou végétation	e	42	0,19	6	0,05	7	0,53
Visibilité gênée par construction	f	164	0,75	26	0,20	8	0,60
Visibilité gênée par talus	g	8	0,04	2	0,02	1	0,07
Visibilité non gênée aux abords	h	1.544	7,03	660	5,06	60	4,50
3. Bifurcation :							
Visibilité gênée par arbres ou végétation	i	20	0,09	5	0,04	1	0,07
Visibilité gênée par construction	j	76	0,35	14	0,11	1	0,07
Visibilité gênée par talus	k	5	0,02	3	0,02	0	0,00
Visibilité non gênée aux abords	l	582	2,65	269	2,06	18	1,35
4. Passage à niveau gardé	m	42	0,19	59	0,45	3	0,23
5. Passage à niveau non gardé	n	8	0,04	1	0,01	2	0,15
6. Cassis ou dos d'âne	o	39	0,18	22	0,17	2	0,15
7. Sommet d'une côte :							
Visibilité gênée par arbres ou végétation	p	1	0,01	0	0,00	0	0,00
Visibilité gênée par construction	q	1	0,01	0	0,00	0	0,00
Visibilité gênée par talus	r	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Visibilité non gênée aux abords	s	34	0,15	28	0,21	4	0,30
8. Descende rapide	t	289	1,31	140	1,07	9	0,68
9. Pont étroit	u	140	0,64	84	0,64	14	1,05
TOTAL des particularités de la route	v	6.804	30,99	3.825	29,30	277	20,78
10. Route en ligne droite	w	15.150	69,01	9.229	70,70	1.056	79,22
Nombre d'accidents	x	21.954	100,00	13.054	100,00	1.333	100,00

REMARQUES. — Dans les accidents à 1 véhicule, on note que 70 % ont lieu sur les sections en ligne droite sans points singuliers alors que dans les accidents à 2 véhicules (ou + de 2), 48 % seulement ont lieu sur les sections en ligne droite. Pour en tirer un enseignement précis, il faudrait connaître le pourcentage du trafic qui correspond aux sections en alignement droit et sans point singulier.

L'influence des particularités de la route ne varie pas avec les conditions d'éclairage pour les accidents à 1 véhicule 31 le jour c. 29 la nuit).

- PARTICULARITÉS DE LA ROUTE

véhicules impliqués et de l'éclaircissement

véhicule			Dans les accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2)								Total Province	
	Total causes-circonstances		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclaircissement non précisé		Total causes-circonstances		Nombre	Dans 100 accidents
	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
a	165	0,46	930	1,84	74	0,43	21	1,32	1.025	1,47	1.190	1,12
b	266	0,73	1.021	2,02	121	0,70	22	1,38	1.164	1,67	1.430	1,35
c	85	0,23	355	0,70	33	0,19	8	0,50	396	0,57	481	0,45
d	5.946	16,36	4.708	9,30	1.595	9,20	148	9,27	6.451	9,27	12.397	11,71
e	55	0,15	1.021	2,02	84	0,48	20	1,25	1.125	1,62	1.180	1,11
f	198	0,55	3.813	7,53	622	3,59	88	5,51	4.523	6,50	4.721	4,46
g	11	0,03	209	0,41	24	0,14	5	0,31	238	0,34	249	0,23
h	2.264	6,23	11.225	22,17	3.008	17,34	341	21,36	14.574	20,95	16.838	15,90
i	26	0,07	425	0,84	23	0,13	19	1,19	467	0,67	493	0,47
j	91	0,25	1.056	2,08	120	0,69	21	1,31	1.197	1,72	1.288	1,22
k	8	0,02	116	0,23	7	0,04	1	0,06	124	0,18	132	0,12
l	869	2,39	3.041	6,00	805	4,64	85	5,33	3.931	5,65	4.800	4,53
m	104	0,29	35	0,07	38	0,22	0	0,00	73	0,10	177	0,17
n	11	0,03	53	0,10	10	0,06	3	0,19	66	0,09	77	0,07
o	63	0,17	84	0,17	30	0,17	2	0,13	116	0,17	179	0,17
p	1	0,00	4	0,01	1	0,01	0	0,00	5	0,01	6	0,01
q	1	0,00	3	0,01	4	0,02	2	0,13	9	0,01	10	0,01
r	0	0,00	4	0,01	1	0,01	0	0,00	5	0,01	5	0,00
s	66	0,18	109	0,21	66	0,38	3	0,19	178	0,26	244	0,23
t	438	1,21	201	0,40	87	0,50	2	0,13	290	0,42	728	0,69
u	238	0,66	215	0,42	61	0,35	15	0,94	291	0,42	529	0,50
v	10.906	30,01	28.628	56,54	6.814	39,29	806	50,50	36.248	52,10	47.154	44,52
w	25.435	69,99	22.009	43,46	10.529	60,71	790	49,50	33.328	47,90	58.763	55,48
x	36.341	100,00	50.637	100,00	17.343	100,00	1.596	100,00	69.576	100,00	105.917	100,00

P. 16-16 bis

Par contre, pour les accidents à 2 ou plusieurs véhicules, l'influence des particularités de la route est plus importante le jour que la nuit (57 le jour c. 39 la nuit).

Pour 100 accidents corporels, les courbes sont le siège de 18 accidents impliquant un seul véhicule et 13 accidents avec 2 ou plusieurs véhicules. Par contre, les carrefours sont notés 10 fois dans les accidents impliquant un seul véhicule et 38 fois dans les accidents avec 2 ou plusieurs véhicules.

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du nombre de

État de la chaussée		Dans les accidents comportant 1 seul					
		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclairage non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
Profil :							
1. Route très bombée	a	1.301	5,93	703	5,39	47	3,53
2. Trous ou ornières profonds	b	232	1,06	101	0,77	11	0,83
3. Accotements défectueux	c	178	0,81	140	1,07	15	1,12
4. Obstacle sur chaussée non éclairé (nuit).....	d	3	0,01	148	1,13	4	0,30
5. Obstacle sur chaussée non signalé (jour).....	e	43	0,20	9	0,07	3	0,22
6. Autre cas.....	f	242	1,10	128	0,98	12	0,90
TOTAL des particularités du profil	g	1.999	9,11	1.229	9,41	92	6,90
7. Profil normal et dégagé	h	19.955	90,89	11.825	90,59	1.241	93,10
TOTAL des accidents	i	21.954	100,00	13.054	100,00	1.333	100,00
Revêtement :							
1. Mouillé	j	3.135	14,28	3.675	28,16	129	9,68
2. Verglassé	k	228	1,04	187	1,43	15	1,12
3. Couvert de neige	l	112	0,51	101	0,77	4	0,30
4. Route glissante (autre cause)	m	170	0,77	136	1,04	8	0,60
5. Route en réparation ou construction	n	44	0,20	36	0,28	4	0,30
TOTAL des particularités du revêtement.....	o	3.689	16,80	4.135	31,68	160	12,00
6. Revêtement sec.....	p	18.265	83,20	8.919	68,32	1.173	88,00
Nombre d'accidents.....	q	21.954	100,00	13.054	100,00	1.333	100,00

REMARQUES. — L'influence du profil de la chaussée est plus importante sur les accidents où 1 seul véhicule est impliqué que sur les collisions inter-véhicules (9 c. 6). Cette influence ne varie pas avec l'éclairage.

ACCIDENTS - ÉTAT DE LA CHAUSSÉE

véhicules impliqués et de l'éclairage

véhicule			Dans les accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2)								Total Province	
	Total causes-circonstances		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclairage non précisé		Total causes-circonstances		Nombre	Dans 100 accidents
	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
a	2.051	5,64	2.103	4,15	787	4,54	76	4,76	2.966	4,26	5.017	4,74
b	344	0,95	329	0,65	59	0,34	15	0,94	403	0,58	747	0,70
c	333	0,92	290	0,57	85	0,49	15	0,94	390	0,56	723	0,68
d	155	0,43	0	0,00	68	0,39	2	0,13	70	0,10	225	0,21
e	55	0,15	36	0,07	0	0,00	0	0,00	36	0,05	91	0,08
f	382	1,05	367	0,73	105	0,61	11	0,69	483	0,70	865	0,82
g	3.320	9,14	3.125	6,17	1.104	6,37	119	7,46	4.348	6,25	7.668	7,23
h	33.021	90,86	47.512	93,83	16.239	93,63	1.477	92,54	65.228	93,75	98.249	92,77
i	36.341	100,00	50.637	100,00	17.343	100,00	1.596	100,00	69.576	100,00	105.917	100,00
j	6.939	19,09	7.662	15,13	4.842	27,92	197	12,34	12.701	18,26	19.640	18,54
k	430	1,18	458	0,90	232	1,34	17	1,07	707	1,02	1.137	1,07
l	217	0,60	231	0,46	109	0,63	9	0,56	349	0,50	566	0,53
m	314	0,87	237	0,47	108	0,62	6	0,38	351	0,50	665	0,63
n	84	0,23	31	0,06	20	0,11	0	0,00	51	0,07	135	0,13
o	7.984	21,97	8.619	17,02	5.311	30,62	229	14,35	14.159	20,35	22.143	20,90
p	28.357	78,03	42.018	82,98	12.032	69,38	1.367	85,65	55.417	79,65	83.774	79,10
q	36.341	100,00	50.637	100,00	17.343	100,00	1.596	100,00	69.576	100,00	105.917	100,00

P 16 - 16 bis

C'est le contraire pour le revêtement, dont l'influence varie avec l'éclairage ; elle est 2 fois plus élevée la nuit que le jour, et indépendante du nombre de véhicules impliqués dans l'accident (31 la nuit c. 17 le jour).

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

Répartition en fonction du nombre de

		Dans les accidents comportant 1 seul					
		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclairement non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
Conditions atmosphériques :							
1. Brouillard	a	147	0,67	614	4,70	113	8,47
2. Pluie forte	b	655	2,98	865	6,63	33	2,48
3. Pluie légère	c	1.288	5,87	1.523	11,67	45	3,38
4. Vent fort.....	d	67	0,30	132	1,01	26	1,95
5. Neige ou grêle.....	e	54	0,25	114	0,87	2	0,15
TOTAL des particularités des conditions atmosphé- riques	f	2.211	10,07	3.248	24,88	219	16,43
6. Temps clair.....	g	19.743	89,93	9.806	75,12	1.114	83,57
TOTAL des accidents	h	21.954	100,00	13.054	100,00	1.333	100,00
Conditions d'éclairement :							
1. Crépuscule, ou mi-obscurité.....	i	0	0,00	1.911	14,64	0	0,00
2. Obscurité, route éclairée	j	0	0,00	5.647	43,26	0	0,00
3. Obscurité, route non éclairée	k	0	0,00	5.496	42,10	0	0,00
TOTAL des particularités de l'éclairement.....	l	0	0,00	13.054	100,00	0	0,00
4. Eclairement non précisé	m	0	0,00	0	0,00	1.333	100,00
5. Plein jour.....	n	21.954	100,00	0	0,00	0	0,00
Nombre d'accidents	o	21.954	100,00	13.054	100,00	1.333	100,00

REMARQUES. — L'influence des conditions atmosphériques est indépendante du nombre de véhicules impliqués par accident; elle est maximum la nuit (25 la nuit c. 10 le jour). L'influence du brouillard est particulièrement aggravée par la nuit.

- CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES, ÉCLAIREMENT

véhicules impliqués et de l'éclairage

véhicule		Dans les accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2)										Total Province	
	Total causes-circonstances		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclairage non précisé		Total causes-circonstances				
	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	
a	874	2,40	572	1,13	804	4,64	28	1,75	1.404	2,02	2.278	2,15	
b	1.553	4,27	1.550	3,06	1.084	6,25	50	3,13	2.684	3,86	4.237	4,00	
c	2.856	7,86	3.088	6,10	2.016	11,62	81	5,08	5.185	7,45	8.041	7,59	
d	225	0,62	103	0,20	157	0,91	52	3,26	312	0,45	537	0,51	
e	170	0,47	199	0,39	134	0,77	2	0,13	335	0,48	505	0,48	
f	5.678	15,62	5.512	10,88	4.195	24,19	213	13,35	9.920	14,26	15.598	14,73	
g	30.663	84,38	45.125	89,12	13.148	75,81	1.383	86,65	59.656	85,74	90.319	85,27	
h	36.341	100,00	50.637	100,00	17.343	100,00	1.596	100,00	69.576	100,00	105.917	100,00	
i	1.911	5,26	0	0,00	3.538	20,40	0	0,00	3.538	5,09	5.449	5,14	
j	5.647	15,54	0	0,00	8.320	47,97	0	0,00	8.320	11,96	13.967	13,19	
k	5.496	15,12	0	0,00	5.485	31,63	0	0,00	5.485	7,88	10.981	10,37	
l	13.054	35,92	0	0,00	17.343	100,00	0	0,00	17.343	24,93	30.397	28,70	
m	1.333	3,67	0	0,00	0	0,00	1.596	100,00	1.596	2,29	2.929	2,76	
n	21.954	60,41	50.637	100,00	0	0,00	0	0,00	50.637	72,78	72.591	68,54	
o	36.341	100,00	50.637	100,00	17.343	100,00	1.596	100,00	69.576	100,00	105.917	100,00	

P. 16-16 bis

L'obscurité sur route non éclairée est propice aux accidents à 1 seul véhicule ; sans doute parce que le trafic est peu dense. Le crépuscule est favorable aux collisions inter-véhicules, pour la raison inverse que l'activité humaine et partant la circulation routière sont élevées à la fin du jour.

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du nombre de

Gênes ou déficiences temporaires des conducteurs		Dans les accidents comportant 1 seul					
		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclairement non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Gêné par véhicule arrêté non heurté	a	1.147	5,22	263	2,02	37	2,78
2. Gêné par véhicule en mouvement non heurté	b	589	2,68	272	2,08	18	1,35
3. Ébloui par un véhicule non heurté.....	c	124	0,57	1.153	8,83	21	1,57
4. Ébloui par le soleil.....	d	152	0,69	0	0,00	38	2,85
TOTAL.....	e	2.012	9,16	1.688	12,93	114	8,55
5. Aucune gêne temporaire	f	19.942	—	11.366	—	1.219	—
TOTAL des véhicules	g	21.954	—	13.054	—	1.333	—
Nombre d'accidents.....	h	21.954	—	13.054	—	1.333	—

REMARQUES. — Les circonstances causales des accidents déjà étudiées se rattachent :

- à l'élément humain : (conducteurs et piétons ayant directement participé à l'accident (tableaux n^{os} 61 à 64) ;
- à la machine : véhicules impliqués (tableau n^o 65) ;
- au milieu : état de la route et conditions atmosphériques en général (tableaux n^{os} 66 à 68).

ACCIDENTS - AUTRES FACTEURS EXTERNES

véhicules impliqués et de l'éclairage

véhicule		Dans les accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2)										Total Province	
		Total causes-circonstances		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclairage non précisé		Total causes-circonstances		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
a		1.447	3,98	2.321	4,58	753	4,34	98	6,14	3.172	4,56	4.619	4,36
b		879	2,42	3.669	7,25	1.081	6,23	157	9,84	4.907	7,05	5.786	5,46
c		1.298	3,57	742	1,47	1.949	11,24	61	3,82	2.752	3,95	4.050	3,82
d		190	0,52	671	1,32	0	0,00	72	4,51	743	1,07	933	0,88
e		3.814	10,49	7.403	14,62	3.783	21,81	388	24,31	11.574	16,63	15.388	14,52
f		32.527	—	95.561	—	31.485	—	2.855	—	129.901	—	162.428	—
g		36.341	—	102.964	—	35.268	—	3.243	—	141.475	—	177.816	—
h		36.341	—	50.637	—	17.343	—	1.596	—	69.576	—	105.917	—

P 16-16 bis

Mais certaines modifications instantanées du milieu peuvent intervenir, qui parfois sont génératrices d'accidents ; il s'agit de la gêne causée par des véhicules qui n'ont pas participé à la collision ou de l'éblouissement dû au soleil, lesquels font l'objet du présent tableau.

Dans les accidents corporels à 1 seul véhicule, constatés en dehors du département de la Seine, 10 % des conducteurs ont été ainsi gênés ; dans les accidents corporels où 2 véhicules sont impliqués, le pourcentage tombe à 8 %.

On remarque que dans 100 accidents corporels, 4 conducteurs ont été éblouis par un autre véhicule, qui n'a pas participé à la collision.

SEPTIÈME PARTIE

**ACCIDENTS COMPORTANT 2 VÉHICULES
(OU PLUS DE 2)**

**RÉPARTITION EN FONCTION
DES MANŒUVRES RELATIVES DES VÉHICULES**

TABLEAUX N^{OS} 70 A 77

ACCIDENTS COMPORTANT

Répartition en fonction des

Manœuvre du véhicule A (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)											
Allait tout droit (sans dépasser)	Allait tout droit (et dépassait)	Se dégageait à gauche pour doubler	Se rabattait à droite après doublement	Doublait sur la droite	Tournait à droite	Tournait à gauche	Faisait demi-tour	Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	Momentanément arrêté	Stationnait sur la route	Reculait
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
26.062	8.146	1.685	970	219	2.215	11.955	459	783	935	1.541	187
	1.097	259	109	31	348	3.451	227	118	675	948	62
		101	28	16	56	699	53	65	103	94	14
			25	16	18	42	0	5	10	12	0
				26	69	64	4	16	18	13	3
					182	1.255	0	13	27	16	10
						329	7	20	37	28	2
							2	2	0	3	1
								47	25	13	1
									0	0	14
										0	14
											2

REMARQUES. — Dans les accidents corporels survenus en France et comportant 2 véhicules, le pourcentage des accidents dans lesquels :

- 1 véhicule au moins allait tout droit sans dépasser est de : 78 %.
- 1 véhicule au moins allait tout droit et dépassait est de : 21 %.

Lorsqu'un véhicule allant tout droit heurte un véhicule qui tourne, il y a 6 fois plus d'accidents où ce véhicule tourne à gauche que d'accidents où il tourne à droite (15.406 accidents contre 2.563).

Le 1/3 des accidents comportant 2 véhicules survient entre véhicules allant tous les 2 tout droit sans dépasser (26.062 accidents sur 80.740).

NOTA. — Le présent tableau résulte de la somme des tableaux n^{os} 71 à 77 composants.

2 VÉHICULES (OU PLUS DE 2)

TABLEAU N° 70

manœuvres relatives des véhicules

Sortait d'un emplacement de stationnement	A fait un écart (pour éviter obstacle ou manœuvre imprévue)	A dérapé	Sortait d'une route latérale (ou entrée particulière)	Manœuvre indéterminée		Contrôle — Total accidents à 2 ou + véhicules
13	14	15	16	17		
555	1.286	529	4.197	1.544	1. Allait tout droit (sans dépasser)	63.268
226	350	43	210	868	2. Allait tout droit (et dépassait)	9.022
31	61	7	44	240	3. Se dégageait à gauche pour doubler.....	1.612
10	28	13	14	90	4. Se rabattait à droite après doublement	283
4	19	0	12	55	5. Doublait sur la droite	303
6	23	8	22	97	6. Tournait à droite.....	1.659
10	146	36	23	282	7. Tournait à gauche	920
1	23	1	0	20	8. Faisait demi-tour	53
3	47	18	4	83	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	241
4	45	31	3	245	10. Momentanément arrêté.....	342
80	59	29	3	169	11. Stationnait sur la route	354
2	11	2	2	10	12. Reculait	29
4	21	4	2	17	13. Sortait d'un emplacement de stationnement....	48
	104	21	88	306	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle ou manœuvre imprévue)	519
		32	8	149	15. A dérapé	189
			261	121	16. Sortait d'une route latérale (ou entrée particulière)	382
				1.516	17. Manœuvre indéterminée.....	1.516
					Manœuvre du véhicule B (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)	
					TOTAL accidents à 2 véhicules (ou +)....	80.740

ACCIDENTS COMPORTANT EN CARREFOUR - VÉHICULES SUR

Répartition en fonction des

Manœuvre du véhicule A (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)											
Allait tout droit (sans dépasser)	Allait tout droit (et dépassait)	Se dégageait à gauche pour doubler	Se rabattait à droite après doublement	Doublait sur la droite	Tournait à droite	Tournait à gauche	Faisait demi-tour	Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	Momentanément arrêté	Stationnait sur la route	Reculait
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
467	299	26	84	11	246	979	20	58	12	3	7
	17	16	5	3	61	980	13	12	7	1	4
		5	3	0	2	150	5	3	4	0	0
			1	0	4	7	0	0	0	0	0
				0	22	13	0	3	2	0	0
					21	37	0	0	1	0	0
						53	0	2	0	0	0
							0	0	0	0	0
								3	3	0	0
									0	0	1
										0	0
											0

REMARQUES. — Dans les conditions précisées en tête du tableau, le pourcentage des accidents dans lesquels :

- 1 véhicule au moins allait tout droit sans dépasser, est de : 58 %;
- 1 véhicule au moins allait tout droit et dépassait, est de : 36 %.

Les combinaisons de manœuvres les plus fréquentes qui conduisent à des accidents sont les suivantes :

- Véhicule allant tout droit et dépassant, contre véhicule tournant à gauche : 24 %;
- Véhicule allant tout droit sans dépasser, contre véhicule tournant à gauche : 24 %;
- Véhicule allant tout droit sans dépasser contre véhicule allant tout droit, sans dépasser : 11 %.

NOTA. — Rappel du nombre total d'accidents à 2 véhicules (ou +) 80.740

manœuvres relatives des véhicules

TABLEAU N° 714,074

ACCIDENTS COMPORTANT EN CARREFOUR - VÉHICULES SUR

Répartition en fonction des

Manœuvre du véhicule A (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)											
Allait tout droit (sans dépasser)	Allait tout droit (et dépassait)	Se dégageait à gauche pour doubler	Se rabattait à droite après doublement	Doublait sur la droite	Tournait à droite	Tournait à gauche	Faisait demi-tour	Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	Momentanément arrêté	Stationnait sur la route	Reculait
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
625	62	52	12	6	216	2.591	17	7	7	4	7
	9	0	1	0	20	93	1	0	0	0	2
		2	0	1	4	6	0	0	0	0	2
			1	0	2	4	0	0	0	1	0
				2	2	4	0	0	0	0	0
					23	174	0	4	2	0	4
						53	3	3	0	0	1
							0	0	0	0	0
								2	0	0	0
									0	0	0
										0	0
											0

REMARQUES. — Dans les conditions précisées en tête du tableau, le pourcentage des accidents dans lesquels :

- 1 véhicule au moins allait tout droit sans dépasser, est de : 86 %;
- 1 véhicule au moins allait tout droit et dépassait, est de : 4 %.

La combinaison de manœuvres la plus fréquente est la suivante :

- Véhicule allant tout droit sans dépasser, contre véhicule tournant à gauche : 57 %.

NOTA. — Rappel du nombre total d'accidents à 2 véhicules (ou +)..... 80.740

2 VÉHICULES (OU PLUS DE 2) MÊME ROUTE - SENS INVERSE

TABLEAU N° 72

manœuvres relatives des véhicules

Sortait d'un emplacement de stationnement 13	A fait un écart (pour éviter obstacle ou manœuvre imprévue) 14	A dérapé 15	Sortait d'une route latérale (ou entrée particulière) 16	Manœuvre indéterminée 17		Contrôle — Total accidents à 2 ou + véhicules
9	43	7	166	54	1. Allait tout droit (sans dépasser)	3.885
0	1	0	3	5	2. Allait tout droit (et dépassait)	135
0	0	0	0	1	3. Se dégageait à gauche pour doubler	16
0	1	0	0	2	4. Se rabattait à droite après doublement	11
0	3	0	1	3	5. Doublait sur la droite	15
2	5	0	3	17	6. Tournait à droite.....	234
4	21	3	3	49	7. Tournait à gauche	140
0	0	0	0	0	8. Faisait demi-tour	0
0	2	1	1	2	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	8
0	2	0	0	1	10. Momentanément arrêté	3
0	1	0	0	2	11. Stationnait sur la route	3
0	1	0	1	0	12. Reculait	2
0	0	0	1	1	13. Sortait d'un emplacement de stationnement ...	2
	2	0	3	9	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle ou manœuvre imprévue)	14
		1	0	1	15. A dérapé	2
			9	3	16. Sortait d'une route latérale (ou entrée particulière)	12
				38	17. Manœuvre indéterminée	38
					Manœuvre du véhicule B (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)	
En carrefour. Véhicules sur même route. Sens inverse :					TOTAL accidents à 2 véhicules (ou +) ...	4.520

ACCIDENTS COMPORTANT EN CARREFOUR - VÉHICULES SUR MÊME ROUTE

Répartition en fonction des

Manœuvre du véhicule A (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)											
Allait tout droit (sans dépasser)	Allait tout droit (et dépassait)	Se dégageait à gauche pour doubler	Se rabattait à droite après doublement	Doublait sur la droite	Tournait à droite	Tournait à gauche	Faisait demi-tour	Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	Momentanément arrêté	Stationnait sur la route	Reculait
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
28	12	5	5	0	3	23	0	1	42	19	0
	6	0	0	0	0	14	0	0	15	12	0
		1	0	0	0	0	1	0	2	2	0
			0	0	0	0	0	0	4	0	0
				0	0	1	0	0	1	0	0
					0	1	0	1	9	7	0
						0	0	0	15	9	0
							0	0	0	1	0
								6	2	0	0
									0	0	0
										0	2
											0

NOTA. — Rappel du nombre total d'accidents à 2 véhicules (ou +)..... 80.740

2 VÉHICULES (OU PLUS DE 2) - SENS DE DÉPLACEMENT NON PRÉCISÉ

manœuvres relatives des véhicules

							Contrôle — Total accidents à 2 ou + véhicules	
Sortait d'un emplacement de stationnement	A fait un écart (pour éviter obstacle ou manœuvre imprévue)	A dérapé	Sortait d'une route latérale (ou entrée particulière)	Manœuvre Indéterminée				
13	14	15	16	17				
0	2	0	6	5	1. Allait tout droit (sans dépasser)	Manœuvre du véhicule B (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)	151	
0	2	1	1	0	2. Allait tout droit (et dépassait)		51	
0	1	0	0	1	3. Se dégageait à gauche pour doubler		8	
0	0	0	0	0	4. Se rabattait à droite après doublement		4	
0	0	0	0	0	5. Doublait sur la droite		2	
0	0	0	0	0	6. Tournait à droite.....		18	
0	2	0	0	3	7. Tournait à gauche		29	
0	0	0	0	0	8. Faisait demi-tour		1	
0	0	0	1	1	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement		10	
0	2	3	2	24	10. Momentanément arrêté		31	
1	1	2	1	13	11. Stationnait sur la route		20	
0	0	0	0	0	12. Reculait		0	
0	0	0	0	0	13. Sortait d'un emplacement de stationnement ...		0	
	0	0	0	1	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle ou manœuvre imprévue)		1	
		0	0	1	15. A dérapé		1	
			0	0	16. Sortait d'une route latérale (ou entrée particulière)		0	
				3	17. Manœuvre indéterminée		3	
En carrefour								
véhicules sur même route. Sens de déplacement non précisé :					TOTAL accidents à 2 véhicules (ou +)...		330	

ACCIDENTS COMPORTANT EN CARREFOUR - VÉHICULES VENANT

Répartition en fonction des

Manœuvre du véhicule A (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)											
Allait tout droit (sans dépasser)	Allait tout droit (et dépassait)	Se dégageait à gauche pour doubler	Se rabattait à droite après doublement	Doublait sur la droite	Tournait à droite	Tournait à gauche	Faisait demi-tour	Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	Momentanément arrêté	Stationnait sur la route	Reculait
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
10.085	1.076	50	22	38	906	3.873	23	31	19	162	14
	53	0	1	5	100	157	2	0	3	2	3
		1	1	0	13	23	0	0	2	1	1
			1	0	5	11	0	0	0	0	0
				0	3	12	0	0	0	0	0
					65	332	0	2	4	0	4
						122	0	3	3	2	0
							0	0	0	0	0
								0	0	0	0
									0	0	1
										0	1
											0

REMARQUES. — Dans les conditions précisées en tête du tableau, le pourcentage des accidents dans lesquels 1 véhicule au moins allait tout droit sans dépasser est ici particulièrement et normalement élevé : 91 %.

Les combinaisons de manœuvres les plus fréquentes sont les suivantes :

- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule allant tout droit (sans dépasser) : 48 %;
- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule tournant à gauche : 19 %;
- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule sortant d'une route latérale : 11 %;
- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule allant tout droit (et dépassant) : 5 %.

NOTA. — Rappel du nombre total d'accidents à 2 véhicules (ou +)..... 80.740

2 VÉHICULES (OU PLUS DE 2) DE 2 ROUTES DIFFÉRENTES

manœuvres relatives des véhicules

Sortait d'un emplacement de stationnement 13	A fait un écart (pour éviter obstacle ou manœuvre imprévue) 14	A dérapé 15	Sortait d'une route latérale (ou entrée particulière) 16	Manœuvre indéterminée 17		Contrôle — Total accidents à 2 ou + véhicules
17	82	60	2.303	280	1. Allait tout droit (sans dépasser)	19.041
2	0	2	71	17	2. Allait tout droit (et dépassait)	418
0	0	0	10	5	3. Se dégageait à gauche pour doubler	57
0	0	0	6	3	4. Se rabattait à droite après doublement	26
0	4	0	5	2	5. Doublait sur la droite	26
1	6	2	15	13	6. Tournait à droite.....	444
1	27	8	14	42	7. Tournait à gauche	222
1	8	0	0	3	8. Faisait demi-tour	12
0	7	0	1	3	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	11
0	3	0	0	4	10. Momentanément arrêté	8
53	0	0	1	0	11. Stationnait sur la route	55
2	2	0	0	0	12. Reculait	4
0	0	0	0	1	13. Sortait d'un emplacement de stationnement ...	1
	11	2	38	19	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle ou manœuvre imprévue)	70
		1	2	3	15. A dérapé	6
			198	73	16. Sortait d'une route latérale (ou entrée particulière)	271
				162	17. Manœuvre indéterminée	162
					Manœuvre du véhicule B (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)	
					TOTAL accidents à 2 véhicules (ou +) ...	20.834

En carrefour. Véhicules venant de 2 routes différentes :

TOTAL accidents à 2 véhicules (ou +) ...

20.834

ACCIDENTS COMPORTANT HORS CARREFOUR - VÉHICULES

Répartition en fonction des

Manœuvre du véhicule A (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)											
Allait tout droit (sans dépasser)	Allait tout droit (et dépassait)	Se dégageait à gauche pour doubler	Se rabattait à droite après doublement	Doublait sur la droite	Tournait à droite	Tournait à gauche	Faisait demi-tour	Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	Momentanément arrêté	Stationnait sur la route	Reculait
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
5.298	4.946	574	616	132	229	971	208	593	134	383	68
	569	159	73	11	117	2.015	183	86	66	41	26
		37	6	3	17	484	39	52	14	11	3
			10	15	0	11	0	3	1	1	0
				8	38	21	4	9	0	1	1
					11	13	0	3	0	0	0
						27	2	3	2	1	0
							2	1	0	0	1
								14	3	2	0
									0	0	1
										0	1
											0

REMARQUES. — Dans les conditions précisées en tête du tableau, le pourcentage des accidents dans lesquels :

- 1 véhicule au moins allait tout droit sans dépasser est de : 71 %;
- 1 véhicule au moins allait tout droit et dépassait est de : 44 %.

Les combinaisons de manœuvres les plus fréquentes sont les suivantes :

- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule allant tout droit (sans dépasser) : 25 %;
- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule allant tout droit (et dépassant) : 23 %;
- Véhicule allant tout droit (et dépassant) contre véhicule tournant à gauche : 10 %.

NOTA. — Rappel du nombre total d'accidents à 2 véhicules (ou +)..... 80.740

2 VÉHICULES (OU PLUS DE 2) SE DÉPLAÇANT DANS LE MÊME SENS

manœuvres relatives des véhicules

Sortait d'un emplacement de stationnement 13	A fait un écart (pour éviter obstacle ou manœuvre imprévue) 14	A dérapé 15	Sortait d'une entrée particulière 16	Manœuvre indéterminée 17		Contrôle — Total accidents à 2 ou + véhicules
223	153	94	276	349	1. Allait tout droit (sans dépasser)	15.247
187	256	19	53	613	2. Allait tout droit (et dépassait)	4.474
15	35	4	5	110	3. Se dégageait à gauche pour doubler	835
5	6	6	1	55	4. Se rabattait à droite après doublement	114
3	8	0	4	39	5. Doublait sur la droite	136
0	2	1	0	15	6. Tournait à droite	45
1	39	4	0	57	7. Tournait à gauche	136
0	7	1	0	11	8. Faisait demi-tour	23
2	22	10	0	57	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	110
1	6	4	1	17	10. Momentanément arrêté	30
25	3	1	0	5	11. Stationnait sur la route	35
0	4	1	0	2	12. Reculait	7
1	3	2	0	6	13. Sortait d'un emplacement de stationnement ...	12
	9	7	2	37	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle ou manœuvre imprévue)	55
		7	1	19	15. A dérapé	27
			4	6	16. Sortait d'une entrée particulière	10
				102	17. Manœuvre indéterminée	102
					Manœuvre du véhicule B (1er ou 2 ^e véhicule)	
Hors carrefour. Véhicules se déplaçant dans le même sens :					TOTAL accidents à 2 véhicules (ou +) ...	21.398

ACCIDENTS COMPORTANT HORS CARREFOUR - VÉHICULES

Répartition en fonction des

Manœuvre du véhicule A (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)											
Allait tout droit (sans dépasser)	Allait tout droit (et dépassait)	Se dégageait à gauche pour doubler	Se rabattait à droite après doublement	Doublait sur la droite	Tournait à droite	Tournait à gauche	Faisait demi-tour	Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	Momentanément arrêté	Stationnait sur la route	Reculait
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
7.813	1.340	864	195	28	353	2.454	172	50	43	31	68
	344	58	20	10	18	115	24	7	26	17	22
		45	16	8	14	22	8	4	15	7	8
			11	1	6	9	0	1	2	0	0
				14	3	12	0	1	0	0	2
					52	655	0	2	4	0	2
						49	2	6	3	0	0
							0	0	0	0	0
								3	0	0	0
									0	0	0
										0	0
											2

REMARQUES. — Dans les conditions précisées en tête du tableau, le pourcentage des accidents dans lesquels :

- 1 véhicule au moins allait tout droit sans dépasser est de : 83 %;
- 1 véhicule au moins allait tout droit et dépassait est de : 12 %.

Les combinaisons de manœuvres les plus fréquentes sont les suivantes :

- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule allant tout droit (sans dépasser), 41 %;
- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule tournant à gauche : 13 %;
- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule allant tout droit (et dépassant) : 7 %.

NOTA. — Rappel du nombre total d'accidents à 2 véhicules (ou +)..... 80.740

2 VÉHICULES (OU PLUS DE 2) SE DÉPLAÇANT EN SENS INVERSE

TABLEAU N° 76

manœuvres relatives des véhicules

Sortait d'un emplacement de stationnement 13	A fait un écart (pour éviter obstacle ou manœuvre imprévue) 14	A dérapé 15	Sortait d'une entrée particulière 16	Manœuvre indéterminée 17		Contrôle — Total accidents à 2 ou + véhicules
229	951	344	246	599	1. Allait tout droit (sans dépasser)	15.780
29	56	17	23	139	2. Allait tout droit (et dépassait)	925
14	24	2	12	93	3. Se dégageait à gauche pour doubler	292
5	20	7	0	15	4. Se rabattait à droite après doublement	77
0	4	0	1	5	5. Doublait sur la droite	42
1	6	2	1	35	6. Tournait à droite.....	760
4	33	15	2	94	7. Tournait à gauche	208
0	7	0	0	6	8. Faisait demi-tour	13
0	7	5	1	10	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	26
2	2	5	0	15	10. Momentanément arrêté	24
0	4	1	0	11	11. Stationnait sur la route	16
0	2	0	0	6	12. Reculait	10
2	15	2	0	8	13. Sortait d'un emplacement de stationnement ...	27
	72	10	13	202	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle ou manœuvre imprévue)	297
		17	2	113	15. A dérapé	132
			6	10	16. Sortait d'une entrée particulière	16
				383	17. Manœuvre indéterminée	383
					Manœuvre du véhicule B (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)	
Hors carrefour. Véhicules se déplaçant en sens inverse :					TOTAL accidents à 2 véhicules (ou +) ...	19 028

ACCIDENTS COMPORTANT HORS CARREFOUR - SENS DE DÉPLACEMENT

Répartition en fonction des

Manœuvre du véhicule A (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)											
Allait tout droit (sans dépasser)	Allait tout droit (et dépassait)	Se dégageait à gauche pour doubler	Se rabattait à droite après doublement	Doublait sur la droite	Tournait à droite	Tournait à gauche	Faisait demi-tour	Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	Momentanément arrêté	Stationnait sur la route	Reculait
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.746	411	114	36	4	262	1.064	19	43	678	939	23
	99	26	9	2	32	77	4	13	558	875	5
		10	2	4	6	14	0	6	66	73	0
			1	0	1	0	0	1	3	10	0
				2	1	1	0	3	15	12	0
					10	43	0	1	7	9	0
						25	0	3	14	16	1
							0	1	0	2	0
								19	17	11	1
									0	0	11
										0	10
											0

REMARQUES. — Le nombre important d'accidents où les sens de déplacement des véhicules, n'ont pas été précisés, par les services chargés du constat, signifie que l'on ne peut tirer de conclusions précises des tableaux précédents n^{os} 75 et 76.

NOTA. — Rappel du nombre total d'accidents à 2 véhicules (ou +)..... 80.740

2 VÉHICULES (OU PLUS DE 2) DES VÉHICULES NON PRÉCISÉ

TABLEAU N° 77

manœuvres relatives des véhicules

Sortait d'un emplacement de stationnement 13	A fait un écart (pour éviter obstacle ou manœuvre imprévue) 14	A dérapé 15	Sortait d'une entrée particulière 16	Manœuvre indéterminée 17		Contrôle — Total accidents à 2 ou + véhicules	
72	44	17	1.092	218	1. Allait tout droit (sans dépasser)	Manœuvre du véhicule B (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)	6.782
6	19	4	47	60	2. Allait tout droit (et dépassait)		1.836
2	1	1	15	24	3. Se dégageait à gauche pour doubler		224
0	1	0	7	10	4. Se rabattait à droite après doublement		34
0	0	0	1	3	5. Doublait sur la droite		38
2	0	1	3	10	6. Tournait à droite		86
0	9	2	4	21	7. Tournait à gauche		95
0	0	0	0	0	8. Faisait demi-tour		3
1	7	1	0	4	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement		61
1	30	16	0	167	10. Momentanément arrêté		225
1	50	25	1	138	11. Stationnait sur la route		225
0	2	1	0	0	12. Reculait		3
1	3	0	1	1	13. Sortait d'un emplacement de stationnement ...		6
	5	1	28	33	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle ou manœuvre imprévue)		67
		6	3	12	15. A dérapé		21
			30	22	16. Sortait d'une entrée particulière		52
				798	17. Manœuvre indéterminée		798
Hors carrefour. Sens de déplacement des véhicules non précisé :					TOTAL accidents à 2 véhicules (ou +)...		10.556

HUITIÈME PARTIE

NATURE DES ACCIDENTS

RÉPARTITION EN FONCTION

DE LA LARGEUR DE LA CHAUSSÉE

AVEC INDICATION DU NOMBRE DE VICTIMES

TABLEAUX N^{OS} 81 A 85

NATURE DES ACCIDENTS COMPORTANT

Répartition en fonction de la largeur de la

Nature des accidents			Nombre d'accidents						
			Sur chaussées à 2 sens						
			à 2 voies			à 3 voies			
			Moins de 5 m	5-5,99 m	6-7,99 m	8-8,99 m	9-9,99 m	10-10,99 m	11-11,99 m
Type du véhicule A (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)	Type du véhicule B (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)								
	contre								
Voiture particulière	Voiture particulière	a	407	846	2.758	794	799	292	107
	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	b	196	355	1.087	271	213	172	46
	Camion (plus de 3,5 tonnes)	c	138	308	1.111	240	288	79	41
	Autobus, autocar ou trolley	d	26	47	203	45	63	46	5
	Motocyclette, vélomoteur	e	886	1.479	4.433	1.263	1.186	665	288
	Cyclomoteur, cycle	f	1.039	1.853	5.443	1.652	1.415	873	347
	Tramway, convoi ferré	g	15	9	36	14	19	11	3
	Autre ou non précisé	h	122	233	700	135	129	44	23
Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	i	43	67	124	27	30	8	4
	Camion (plus de 3,5 tonnes)	j	46	66	242	53	67	25	2
	Autobus, autocar ou trolley	k	7	27	39	9	6	3	2
	Motocyclette, vélomoteur	l	272	485	1.206	323	264	173	77
	Cyclomoteur, cycle	m	291	482	1.309	324	260	202	76
	Tramway, convoi ferré	n	8	1	10	2	5	4	2
	Autre ou non précisé	o	49	44	115	11	13	3	0
Camion (plus de 3,5 tonnes.)	Camion (plus de 3,5 tonnes)	p	23	29	136	28	43	11	0
	Autobus, autocar ou trolley	q	3	7	44	8	11	2	5
	Motocyclette, vélomoteur	r	175	246	762	193	185	84	35
	Cyclomoteur, cycle	s	147	261	752	215	143	77	34
	Tramway, convoi ferré	t	6	3	5	1	4	2	3
	Autre ou non précisé	u	31	41	101	13	17	1	2
Autobus, autocar, trolleybus.	Autobus, autocar ou trolley	v	0	0	7	0	2	0	0
	Motocyclette, vélomoteur	w	29	57	183	44	54	29	10
	Cyclomoteur, cycle	x	12	50	156	59	45	35	7
	Tramway, convoi ferré	y	0	0	1	0	0	2	2
	Autre ou non précisé	z	4	9	9	7	4	1	2
Motocyclette vélomoteur.	Motocyclette, vélomoteur	a	231	302	687	190	170	76	29
	Cyclomoteur, cycle	b	411	658	1.902	569	436	296	127
	Tramway, convoi ferré	c	3	5	25	7	13	3	0
	Autre ou non précisé	d	136	131	358	77	44	20	6
Cyclomoteur, cycle.	Cyclomoteur, cycle	e	341	281	655	177	139	105	35
	Tramway, convoi ferré	f	5	8	18	6	4	13	1
	Autre ou non précisé	g	64	72	148	35	28	23	9
Tramway, convoi ferré.	Tramway, convoi ferré	h	0	2	6	1	0	0	1
	Autre ou non précisé	i	9	14	47	18	11	15	9
Autre ou non précisé.	Autre ou non précisé	j	30	110	26	9	79	2	5
TOTAUX			5.205	8.578	24.844	6.820	6.189	3.397	1.345

NOTA. — Pour les accidents comportant plus de 2 véhicules, on n'a considéré que les 2 premiers véhicules.

2 VÉHICULES (OU PLUS DE 2)

TABLEAU N° 81

chaussée avec indication du nombre de victimes

						Nombre de victimes									
à 4 voies			Sur chaus- sées à sens unique	Total des accidents		Nombre de tués				Nombre de blessés					
Plus de 12 ml	De largeur indé- terminée	Nombre		Pour- centage	Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	Total	Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	Total			
a	414	1.732	345	8.494	6,80	223	36	8	267	14.377	1.283	118	15.778		
b	133	497	86	3.056	2,44	103	4	6	113	4.888	262	55	5.205		
c	65	507	92	2.869	2,29	236	13	2	251	4.497	172	53	4.722		
d	44	133	30	642	0,51	35	4	0	39	1.036	55	20	1.111		
e	827	3.608	671	15.306	12,25	25	463	6	494	1.077	16.878	72	18.027		
f	1.185	3.781	837	18.425	14,74	17	764	7	788	567	16.978	481	18.026		
g	18	16	7	148	0,12	25	0	0	25	218	28	8	254		
h	52	132	64	1.634	1,31	39	48	8	95	1.506	593	329	2.428		
i	8	82	14	407	0,33	28	5	0	33	571	62	2	635		
j	19	65	14	599	0,48	31	11	0	42	689	54	9	752		
k	6	32	3	134	0,11	13	1	0	14	276	15	6	297		
l	185	628	134	3.747	3,00	0	189	1	190	101	3.927	26	4.054		
m	232	801	184	4.161	3,33	0	204	2	206	49	3.903	35	3.987		
n	0	9	7	48	0,04	4	0	0	4	57	13	13	83		
o	15	39	13	302	0,24	6	8	3	17	159	115	94	368		
p	10	41	6	327	0,26	32	10	0	42	431	31	6	468		
q	2	39	4	125	0,10	10	0	0	10	238	9	7	254		
r	133	556	87	2.456	1,96	9	287	0	296	206	2.489	9	2.704		
s	112	689	105	2.535	2,03	0	263	2	265	17	2.340	12	2.369		
t	9	7	2	42	0,03	0	0	0	0	25	12	75	112		
u	2	23	13	244	0,20	8	15	6	29	97	71	105	273		
v	0	6	0	15	0,01	0	0	0	0	46	1	3	50		
w	34	250	22	712	0,57	1	49	0	50	51	739	8	798		
x	50	313	34	761	0,61	0	53	1	54	23	690	2	715		
y	0	0	0	5	0,01	0	0	0	0	5	2	0	7		
z	2	7	3	48	0,04	0	0	2	2	47	14	30	91		
a	87	377	83	2.232	1,79	0	80	5	85	9	3.930	19	3.958		
b	377	979	234	5.989	4,79	0	153	4	157	9	8.379	55	8.443		
c	14	10	4	84	0,07	0	11	0	11	1	74	0	75		
d	29	98	38	937	0,75	0	59	2	61	13	1.047	46	1.106		
e	111	452	130	2.426	1,94	0	52	1	53	4	3.318	26	3.348		
f	8	9	7	79	0,06	0	13	0	13	0	66	1	67		
g	17	64	41	501	0,40	0	23	0	23	2	500	11	513		
h	0	2	0	12	0,01	0	0	0	0	6	23	0	29		
i	20	26	7	176	0,14	6	6	3	15	59	128	9	196		
j	19	733	59	1.062	0,85	9	32	1	42	563	749	41	1.353		
4.239				16.743	3.380	80.740	64,61	860	2.856	70	3.786	31.920	68.950	1.786	102.656

P. 3

D'autre part, pour les accidents survenus à des carrefours, la largeur de chaussée est celle de la route la plus importante.

NATURE DES ACCIDENTS

Répartition en fonction de la largeur de la

Nature des accidents			Nombre d'accidents						
			Sur chaussées à 2 sens						
			à 2 voies			à 3 voies			
			Moins de 5 m	5-5,99 m	6-7,99 m	8-8,99 m	9-9,99 m	10-10,99 m	11-11,99 m
Type du véhicule									
	contre								
Voiture particulière.	Piéton	a	437	890	3.000	817	739	457	153
	Obstacle ou animal	b	157	305	895	195	155	46	10
	Sans collision	c	248	430	1.024	132	126	32	5
	Accident non défini	d	127	196	761	211	174	99	28
Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	Piéton	e	162	208	545	114	79	84	19
	Obstacle ou animal	f	38	61	128	31	20	6	3
	Sans collision	g	80	77	137	15	29	1	0
	Accident non défini	h	42	66	154	35	13	12	4
Camion (plus de 3,5 tonnes)	Piéton	i	83	97	264	57	75	24	12
	Obstacle ou animal	j	29	20	100	32	13	0	4
	Sans collision	k	42	54	112	25	11	4	0
	Accident non défini	l	28	35	106	12	15	10	3
Autobus, autocar, trolleybus.	Piéton	m	14	25	82	17	25	28	10
	Obstacle ou animal	n	8	5	12	0	0	1	0
	Sans collision	o	9	10	17	1	2	0	0
	Accident non défini	p	1	5	20	13	4	1	1
Motocyclette, vélomoteur.	Piéton	q	270	487	1.698	477	371	270	102
	Obstacle ou animal	r	178	250	423	110	54	30	6
	Sans collision	s	377	487	842	131	135	36	15
	Accident non défini	t	261	384	924	224	161	84	34
Cyclomoteur cycle.	Piéton	u	357	441	914	227	156	137	56
	Obstacle ou animal	v	55	61	90	36	19	11	3
	Sans collision	w	261	288	471	61	48	17	4
	Accident non défini	x	165	198	330	66	37	30	5
Tramway, convoi ferré.	Piéton	y	8	6	14	10	5	4	7
	Obstacle ou animal	z	1	0	0	0	0	0	0
	Sans collision	a	0	0	1	0	1	0	0
	Accident non défini	b	0	7	11	6	2	3	1
Autre ou non précisé	Piéton	c	27	34	105	24	13	9	0
	Obstacle ou animal	d	5	1	9	3	0	0	0
	Sans collision	e	17	15	29	1	5	0	0
	Accident non défini	f	34	19	41	11	4	2	0
TOTAUX		g	3.521	5.162	13.259	3.094	2.491	1.438	485

COMPORTANT UN SEUL VÉHICULE

chaussée avec indication du nombre de victimes

						Nombre de victimes							
à 4 voies			Sur chaus- sées à sens unique	Total des accidents		Nombre de tués				Nombre de blessés			
Plus de 12 m	De largeur indé- terminée	Nombre		Pour- centage	Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	Total	Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	Total	
a	562	3.069	806	10.930	8,75	4	752	0	756	216	10.471	83	10.770
b	43	291	111	2.208	1,77	341	0	14	355	3.593	0	4	3.597
c	6	137	77	2.217	1,77	283	0	32	315	3.632	0	30	3.662
d	114	252	108	2.070	1,66	111	34	5	150	1.458	1.519	59	3.036
e	85	420	151	1.867	1,49	4	165	0	169	36	1.717	17	1.770
f	12	30	7	336	0,27	52	0	6	58	486	0	5	491
g	3	23	11	376	0,30	97	0	1	98	615	0	15	630
h	16	40	29	411	0,33	18	18	0	36	163	281	5	449
i	30	375	82	1.099	0,88	2	179	1	182	21	935	13	969
j	5	25	18	246	0,20	40	0	6	46	284	0	19	303
k	2	26	12	288	0,23	59	0	7	66	423	0	7	430
l	17	30	10	266	0,21	34	28	2	64	94	141	5	240
m	45	116	36	398	0,32	0	51	0	51	37	352	0	389
n	1	1	3	31	0,02	3	0	0	3	160	0	1	161
o	0	4	1	44	0,04	8	0	0	8	187	0	0	187
p	6	14	4	69	0,06	4	2	0	6	27	35	1	63
q	333	1.548	403	5.959	4,77	0	170	0	170	0	7.597	56	7.653
r	26	218	77	1.372	1,10	0	183	1	184	0	1.715	4	1.719
s	31	633	102	2.789	2,23	0	342	0	342	0	3.265	18	3.283
t	93	221	106	2.492	1,99	32	54	3	89	408	2.277	15	2.700
u	172	1.072	333	3.865	3,09	0	109	0	109	0	4.444	15	4.459
v	16	102	88	481	0,38	0	23	4	27	0	461	1	462
w	13	849	82	2.094	1,67	0	190	0	190	0	1.908	10	1.918
x	28	87	24	970	0,77	0	61	0	61	5	967	14	986
y	14	20	19	107	0,09	0	13	0	13	0	91	3	94
z	0	1	0	2	—	0	0	1	1	0	0	4	4
a	0	0	0	2	—	0	0	0	0	0	0	2	2
b	4	5	6	45	0,04	1	3	0	4	24	29	0	53
c	21	52	25	310	0,25	0	61	3	64	11	285	12	308
d	1	42	0	61	0,05	3	27	1	31	21	6	30	57
e	2	533	41	643	0,51	13	41	10	64	593	16	17	626
f	0	63	8	182	0,15	1	40	0	41	179	62	26	267
						1.110	2.546	97	3 753	12.673	38.574	491	51.738

TOUS ACCIDENTS CORPORELS -

Répartition en fonction de la largeur de la

Nature des accidents		Nombre d'accidents							
		Sur chaussées à 2 sens							
		à 2 voies			à 3 voies				
		Moins de 5 ml	5-5,99 ml	6-7,99 ml	8-8,99 ml	9-9,99 ml	10-10,99 ml	11-11,99 ml	
Collision entre véhicule à plaque d'immatriculation et	Véhicule à plaque d'immatriculation	a	2.482	4.321	13.022	3.488	3.381	1.665	651
	Cyclomoteur, cycle	b	1.900	3.304	9.562	2.819	2.299	1.483	591
	Tramway	c	2	3	39	17	36	22	6
	Convoi de chemin de fer	d	30	15	38	7	5	0	4
	Autre véhicule sans plaque d'immatriculation	e	188	238	625	104	86	30	9
	Véhicule non précisé	f	154	220	658	139	121	39	24
	Piéton	g	966	1.707	5.589	1.482	1.289	863	296
	Obstacle ou animal	h	410	641	1.558	368	242	83	23
Sans collision (Véhicule à plaque d'immatriculation)		i	756	1.058	2.132	304	303	73	20
Accident non défini (Véhicule à plaque d'immatriculation) .		j	459	686	1.965	495	367	206	70
Accident ne comportant pas de véhicule à plaque d'im- matriculation		k	1.379	1.547	2.915	691	551	371	136
TOTAUX		l	8.726	13.740	38.103	9.914	8.680	4.835	1.830

NOTA. — Les véhicules soumis obligatoirement à immatriculation sont, en France, les voitures particulières, camionnettes, camions, autobus, autocars, trolleybus, motocyclettes et vélomoteurs, ces 2 dernières catégories étant des engins à 2 roues d'une

RÉCAPITULATION DES COLLISIONS

chaussée avec indication du nombre de victimes

						Nombre de victimes							
	à 4 voies		Sur chaus- sées à sens unique	Total des accidents		Nombre de tués				Nombre de blessés			
	Plus de 12 m	De largeur indé- terminée		Nombre	Pour- centage	Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	Total	Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	Total
a	1.967	8.553	1.591	41.121	32,90	746	1.152	28	1.926	28.493	29.907	413	58.813
b	1.956	6.563	1.394	31.871	25,50	17	1.437	16	1.470	665	32.290	585	33.540
c	38	18	18	199	0,16	4	5	0	9	178	87	88	353
d	3	24	2	128	0,10	25	6	0	31	128	42	8	178
e	42	152	46	1.520	1,22	12	54	18	84	748	763	532	2.043
f	58	147	85	1.645	1,32	41	76	3	120	1.074	1.077	72	2.223
g	1.055	5.528	1.478	20.253	16,21	10	1.317	1	1.328	310	21.072	169	21.551
h	87	565	216	4.193	3,35	436	183	27	646	4.523	1.715	33	6.271
i	42	823	203	5.714	4,57	447	342	40	829	4.857	3.265	70	8.192
j	246	557	257	5.308	4,25	199	136	10	345	2.150	4.253	85	6.488
k	446	4.112	870	13.018	10,42	33	694	24	751	1.467	13.053	222	14.742
l	5.940	27.042	6 160	124.970	100,00	1.970	5.402	167	7.539	44.593	107.524	2.277	154.394

P. 4

cylindrée supérieure à 50 cm³. Le permis de conduire n'est exigé, en France, que pour les motocyclettes (engins d'une cylindrée supérieure à 125 cm³).

ACCIDENTS COMPORTANT 2 VÉHICULES

Répartition des accidents en fonction de la largeur

Nature des accidents			Nombre d'accidents						
			Sur chaussées à 2 sens						
			à 2 voies			à 3 voies			
			Moins de 5 m	5-5,99 m	6-7,99 m	8-8,99 m	9-9,99 m	10-10,99 m	11-11,99 m
Type du véhicule A (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)	Type du véhicule B (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)								
Quelle que soit l'orientation relative des véhicules. contre									
Voiture particulière.	Voiture particulière	a	110	314	941	328	259	143	51
	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	b	51	109	347	102	12	118	32
	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	c	29	95	290	90	73	60	16
	Motocyclette, vélomoteur	d	243	574	1.804	544	418	302	137
	Autre ou non précisé	e	386	792	2.281	778	572	375	147
Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	f	9	19	24	11	6	6	1
	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	g	8	26	66	13	13	16	1
	Motocyclette, vélomoteur	h	81	181	466	122	92	79	27
	Autre ou non précisé	i	85	211	521	125	104	109	30
Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar.	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	j	1	4	23	6	7	6	4
	Motocyclette, vélomoteur	k	44	114	353	115	84	59	21
	Autre ou non précisé	l	42	93	321	103	67	43	23
Motocyclette, vélomoteur.	Motocyclette, vélomoteur	m	40	98	256	79	61	44	14
	Autre ou non précisé	n	111	222	718	239	176	115	63
Autre ou non précisé.	Autre ou non précisé	o	73	160	226	68	131	60	22
TOTAUX		p	1.313	3.012	8.637	2.723	2.075	1.535	589

RECAPITULATION DES ACCIDENTS comportant 2 véhicules (ou plus de 2)								
I. En carrefour (tableau n° 84) :								
Report	q	1.313	3.012	8.637	2.723	2.075	1.535	589
II. Hors carrefour (tableau n° 85) :								
Véhicules allant dans la même direction	r	753	1.687	6.230	1.673	1.904	847	333
Véhicules allant à la rencontre l'un de l'autre	s	2.464	2.676	6.227	1.460	1.262	598	262
Sens de déplacement des véhicules non précisés	t	675	1.203	3.750	964	948	417	161
TOTAUX	u	5.205	8.578	24.844	6.820	6.189	3.397	1.345

NOTA. — La largeur de chaussée indiquée est celle de la route la plus importante.

(OU PLUS DE 2) - EN CARREFOUR

de la chaussée avec indication du nombre de victimes

						Nombre de victimes							
			Sur chaus- sées à sens unique	Total des accidents		Nombre de tués				Nombre de blessés			
	à 4 voies	De largeur indé- terminée		Nombre	Pour- centage	Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	Total	Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	Total
a	218	721	151	3.236	2,59	52	9	1	62	5.036	590	23	5.649
b	77	190	31	1.069	0,85	26	1	4	31	1.650	101	18	1.769
c	47	268	31	999	0,80	55	0	0	55	1.554	57	28	1.639
d	456	1.427	291	6.196	4,96	1	151	1	153	318	6.849	29	7.196
e	648	1.618	348	7.945	6,36	10	187	5	202	544	7.383	102	8.029
f	6	23	6	111	0,09	6	0	0	6	160	11	0	171
g	18	43	8	212	0,17	6	5	0	11	273	12	2	287
h	94	249	59	1.450	1,16	0	56	0	56	37	1.528	11	1.576
i	116	318	81	1.700	1,36	0	62	0	62	37	1.593	28	1.658
j	8	29	3	91	0,07	2	0	0	2	135	3	1	139
k	87	236	49	1.162	0,93	0	118	0	118	76	1.177	11	1.264
l	87	283	46	1.108	0,89	0	109	1	110	27	944	55	1.026
m	40	180	38	850	0,68	0	11	0	11	1	1.411	4	1.416
n	208	417	105	2.374	1,90	0	38	3	41	9	3.040	25	3.074
o	76	387	52	1.255	1,00	0	20	0	20	47	1.486	10	1.543
p	2.186	6.389	1.299	29.758	23,81	158	767	15	940	9.904	26.185	347	36.436

P. 7 a

q	2.186	6.389	1.299	29.758	23,81	158	767	15	940	9.904	26.185	347	36.436
r	877	6.018	1.076	21.398	17,12	109	700	21	830	5.835	19.222	467	25.524
s	694	2.911	474	19.028	15,23	389	861	17	1.267	10.816	15.455	361	26.632
t	482	1.425	531	10.556	8,45	204	528	17	749	5.365	8.088	611	14.064
u	4.239	16.743	3.380	80.740	64,61	860	2.856	70	3.786	31.920	68.950	1.786	102.656

ACCIDENTS COMPORTANT 2 VÉHICULES

Répartition des accidents en fonction de la largeur

Nature des accidents			Nombre d'accidents							
			Sur chaussées à 2 sens							
			à 2 voies			à 3 voies				
			Moins de 5 ml	5-5,99 ml	6-7,99 ml	8-8,99 ml	9-9,99 ml	10-10,99 ml	11-11,99 ml	
Type du véhicule A (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)	Type pu véhicule B (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)									
A. Véhicules allant dans la même direction.										
contre										
Voiture particulière.	Voiture particulière	a	37	99	428	113	177	45	21	
	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	b	16	67	192	43	60	11	5	
	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	c	9	43	225	38	68	21	4	
	Motocyclette, vélomoteur	d	87	234	873	285	384	150	56	
	Autre ou non précisé	e	198	474	1.913	492	555	270	110	
Camionnette (moins de 3,5 tonnes.)	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	f	5	8	27	6	8	1	1	
	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	g	1	14	40	10	15	4	0	
	Motocyclette, vélomoteur	h	23	75	275	77	77	34	21	
	Autre ou non précisé	i	57	95	428	106	85	52	20	
Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar.	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	j	7	7	45	10	13	1	1	
	Motocyclette, vélomoteur	k	16	40	164	49	62	18	13	
	Autre ou non précisé	l	45	109	346	103	75	45	18	
Motocyclette, vélomoteur.	Motocyclette, vélomoteur	m	31	61	153	34	67	16	8	
	Autre ou non précisé	n	134	250	835	235	180	123	37	
Autre ou non précisé.	Autre ou non précisé	o	87	111	286	72	78	56	18	
B. Véhicules allant à la rencontre l'un de l'autre.										
contre										
Voiture particulière.	Voiture particulière	p	215	315	949	228	227	71	28	
	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	q	105	126	336	73	92	29	8	
	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	r	108	177	536	96	91	23	17	
	Motocyclette, vélomoteur	s	445	471	1.152	272	245	135	67	
	Autre ou non précisé	t	412	508	1.173	336	238	155	62	
Camionnette (moins de 3,5 tonnes.)	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	u	21	28	44	2	8	1	2	
	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	v	36	41	104	10	22	5	2	
	Motocyclette, vélomoteur	w	140	166	265	64	55	36	18	
	Autre ou non précisé	x	148	132	270	67	51	27	14	
Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar.	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	y	17	17	83	10	11	6	0	
	Motocyclette, vélomoteur	z	123	111	230	37	45	21	8	
	Autre ou non précisé	a	80	103	187	43	28	8	2	
Motocyclette, vélomoteur.	Motocyclette, vélomoteur	b	137	114	180	47	27	8	2	
	Autre ou non précisé	c	247	237	478	118	97	50	26	
Autre ou non précisé.	Autre ou non précisé	d	230	130	240	57	25	23	6	
C. Véhicules dont le sens de déplacement n'est pas précisé										
Nombre d'accidents.....		e	675	1.203	3.750	964	948	417	161	
TOTAUX		f	3.892	5.566	16.207	4.097	4.114	1.862	756	

(OU PLUS DE 2) - HORS CARREFOUR

TABLEAU N° 85

de la chaussée avec indication du nombre de victimes

						Nombre de victimes							
			Sur chaus- sées à sens unique	Total des accidents		Nombre de tués				Nombre de blessés			
	à 4 voies			Nombre	Pour- centage	Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	Total	Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	Total
	Plus de 12 m	De largeur indé- terminée											
a	54	586	93	1.653	1,32	17	7	1	25	2.364	181	32	2.577
b	17	162	15	588	0,47	14	0	0	14	858	42	3	903
c	16	225	35	684	0,55	31	2	0	33	1.033	50	9	1.092
d	162	1.366	209	3.806	3,05	4	51	1	56	234	4.145	15	4.394
e	292	1.465	334	6.103	4,88	27	277	7	311	630	5.337	205	6.172
f	1	32	1	90	0,07	5	1	0	6	125	16	0	141
g	1	29	0	114	0,09	2	0	0	2	172	11	1	184
h	38	212	38	870	0,70	0	13	1	14	18	941	2	961
i	42	310	57	1.252	1,00	2	55	3	60	83	1.100	56	1.239
j	2	26	3	115	0,09	6	3	0	9	180	8	4	192
k	37	222	36	657	0,53	0	43	0	43	41	703	2	746
l	48	307	50	1.146	0,92	1	114	7	122	35	942	71	1.048
m	22	124	21	537	0,43	0	15	0	15	5	966	4	975
n	109	427	98	2.428	1,94	0	90	1	91	9	3.249	45	3.303
o	36	525	86	1.355	1,08	0	29	0	29	48	1.531	18	1.597
p	85	349	48	2.515	2,01	108	12	6	126	5.078	278	30	5.386
q	31	113	19	932	0,75	41	1	1	43	1.651	48	14	1.713
r	20	112	22	1.202	0,96	118	10	1	129	1.997	51	24	2.072
s	135	693	100	3.715	2,97	20	185	0	205	361	4.102	15	4.478
t	173	672	91	3.820	3,06	22	194	2	218	620	3.283	105	4.008
u	0	23	2	131	0,11	14	4	0	18	204	12	1	217
v	1	15	7	243	0,19	28	1	0	29	343	12	6	361
w	34	123	24	925	0,74	0	86	0	86	18	939	2	959
x	59	160	23	951	0,76	3	67	1	71	77	794	42	913
y	0	20	3	167	0,13	25	4	0	29	253	16	7	276
z	24	107	9	715	0,57	7	99	0	106	84	724	2	810
a	17	142	12	622	0,50	3	61	2	66	80	490	54	624
b	22	61	20	618	0,50	0	38	2	40	2	1.139	8	1.149
c	65	180	42	1.540	1,23	0	64	1	65	5	2.292	22	2.319
d	28	141	52	932	0,75	0	35	1	36	43	1.275	29	1.347
e	482	1.425	531	10.556	8,45	204	528	17	749	5.365	8.088	611	14.064
f	2.053	10.354	2.081	50.982	40,80	702	2.089	55	2.846	22.016	42.765	1.439	66.220

NEUVIÈME PARTIE

NATURE DES ACCIDENTS
RÉPARTITION EN FONCTION DE L'ÉCLAIREMENT
ET DE LA GRAVITÉ

TABLEAUX Nos 91 et 92

TOUS ACCIDENTS CORPORELS -

Répartition en fonction de l'éclairement

Nature des accidents		Pendant le jour			En	
		Mortels	Non mortels	Total	Mortels	
Collision entre véhicule à plaque d'immatriculation et	Véhicule à plaque d'immatriculation	a	1.033	28.984	30.017	513
	Cyclomoteur, cycle	b	899	22.679	23.578	431
	Tramway	c	7	118	125	1
	Convoi de chemin de fer	d	10	72	82	13
	Autre véhicule sans plaque d'immatriculation ...	e	40	859	899	40
	Véhicule non précisé	f	66	1.014	1.080	41
	Piéton	g	740	12.598	13.338	541
	Obstacle ou animal	h	274	2.032	2.306	262
Sans collision (Véhicule à plaque d'immatriculation)		i	416	3.265	3.681	299
Accident non défini (Véhicule à plaque d'immatriculation).		j	176	2.879	3.055	150
Accident ne comportant pas de véhicule à plaque d'im- matriculation		k	379	7.466	7.845	263
TOTAUX		l	4.040	81.966	86.006	2.554

NOTA. — Les véhicules soumis obligatoirement à immatriculation sont, en France, les voitures particulières, camionnettes, camions, autobus, autocars, trolleybus, motocyclettes et vélomoteurs, ces 2 dernières catégories étant des engins à 2 roues

RÉCAPITULATION DES COLLISIONS

et de la gravité de l'accident

Nombre d'accidents

dehors des heures de jour (crépuscule, aube et nuit)			Eclairage non précisé			Total (quel que soit l'éclairage)		
	Non mortels	Total	Mortels	Non mortels	Total	Mortels	Non mortels	Total
a	9.794	10.307	30	767	797	1.576	39.545	41.121
b	7.233	7.664	26	603	629	1.356	30.515	31.871
c	63	64	0	10	10	8	191	199
d	30	43	1	2	3	24	104	128
e	548	588	0	33	33	80	1.440	1.520
f	487	528	7	30	37	114	1.531	1.645
g	5.960	6.501	23	391	414	1.304	18.949	20.253
h	1.552	1.814	10	63	73	546	3.647	4.193
i	1.609	1.908	18	107	125	733	4.981	5.714
j	1.919	2.069	16	168	184	342	4.966	5.308
k	4.286	4.549	30	594	624	672	12.346	13.018
l	33.481	36.035	161	2.768	2.929	6.755	118.215	124.970

P. 8

d'une cylindrée supérieure à 50 cm³. Le permis de conduire n'est exigé, en France, que pour les motocyclettes (engins d'une cylindrée supérieure à 125 cm³).

RÉPARTITION

en fonction de la nature de

Nature des accidents		Pendant le jour						En dehors des (crépuscule,			
		Tués			Blessés			Tués			
		Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	
Collision entre véhicule à plaque d'immatriculation et	Véhicule à plaque d'immatriculation	a	484	762	15	19.670	22.156	298	254	367	3
	Cyclomoteur, cycle	b	9	962	9	498	23.364	526	8	445	1
	Tramway	c	4	4	0	122	50	34	0	1	0
	Convoi de chemin de fer	d	12	3	0	89	30	5	12	3	0
	Autre véhicule sans plaque d'immatr.	e	7	24	7	484	378	368	5	30	11
	Véhicule non précisé	f	29	41	2	794	644	56	8	33	0
	Piéton	g	5	755	1	196	13.129	114	5	539	0
	Obstacle ou animal	h	250	39	23	2.497	807	2	178	142	3
Sans collision (Véhicule à plaque d'immatriculation).....		i	270	160	39	3.189	2.043	34	170	171	1
Accident non défini (Véhicule à plaque d'immatriculation).....		j	111	66	2	1.292	2.907	59	84	60	6
Accident ne comportant pas de plaque d'immatriculation		k	18	375	18	638	7.514	163	11	298	0
TOTAUX		l	1.199	3.191	116	29.469	73.022	1.659	735	2.089	25
			4.506			104 150			2.849		

NOTA. — Les véhicules soumis obligatoirement à immatriculation sont, en France, les voitures particulières, camionnettes, camions, autobus, autocars, trolleybus, motocyclettes et vélomoteurs, ces 2 dernières catégories étant des engins à 2 roues

DES VICTIMES

l'accident et de l'éclaircissement

Nombre de victimes															
heures de jour aube et nuit)				Éclaircissement non précisé						Total (quel que soit l'éclaircissement)					
Blessés			Tués			Blessés			Tués			Blessés			
Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	
a	8.313	7.198	96	8	23	10	510	553	19	746	1.152	28	28.493	29.907	413
b	158	8.319	47	0	30	6	9	607	12	17	1.437	16	665	32.290	585
c	53	28	51	0	0	0	3	9	3	4	5	0	178	87	88
d	36	12	3	1	0	0	3	0	0	25	6	0	128	42	8
e	242	376	156	0	0	0	22	9	8	12	54	18	748	763	532
f	265	402	15	4	2	1	15	31	1	41	76	3	1.074	1.077	72
g	108	7.570	44	0	23	0	6	373	11	10	1.317	1	310	21.072	169
h	1.960	878	30	8	2	1	66	30	1	436	183	27	4.523	1.715	33
i	1.551	1.187	31	7	11	0	117	35	5	447	342	40	4.857	3.265	70
j	804	1.236	22	4	10	2	54	110	4	199	136	10	2.150	4.253	85
k	463	5.060	43	4	21	6	366	479	16	33	694	24	1.467	13.053	222
l	13.953	32.266	538	36	122	26	1.171	2.236	80	1.970	5.402	167	44.593	107.524	2.277
46.757			184			3.487			7 539			154 394			

P. 10

d'une cylindrée supérieure à 50 cm³. Le permis de conduire n'est exigé, en France, que pour les motocyclettes (engins d'une cylindrée supérieure à 125 cm³).

LES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN 1955

CHIFFRES APPROXIMATIFS AU 31 MARS 1956

Au moment de mettre sous presse, le dépouillement des résultats s'établit comme suit, alors que certains contrôles restent à effectuer.

Lieu de l'accident	Organisme ayant constaté l'accident	Accidents corporels	Victimes		
			Tués (décédés dans les 3 jours)	Blessés	Total victimes
Rase campagne et petites agglomérations	Gendarmerie Nationale...	64.928	5.494	89.365	94.859
Centres urbains de province.	Sûreté Nationale	55.671	2.154	64.862	67.016
Agglomération parisienne ...	Préfecture de Police de la Seine	19.775	425	22.138	22.563
FRANCE TOTAL 1955		140.374	8.073	176.365	184.438

VARIATION 1955-1954

CHIFFRES APPROXIMATIFS AU 31 MARS 1956

	Nombre	Pourcentage
Accidents corporels	+ 15.404	+ 12 %
Tués	+ 534	+ 7 %
Blessés	+ 21.971	+ 14 %

LISTE DES TABLEAUX ET DIAGRAMMES

	Pages
GÉNÉRALITÉS.....	15
Tableau n° 1. — Nombre d'accidents corporels et de victimes	16-17
Tableau n° 2. — Nature des accidents	18
Tableau n° 3. — Classification des accidents suivant le nombre de véhicules impliqués.....	19
Tableau n° 4. — Répartition géographique des accidents et des victimes	20 à 23
 PREMIÈRE PARTIE. — Les victimes et les véhicules impliqués.....	25
Tableau n° 11. — Répartition des victimes suivant les catégories d'usagers	26-27
Diagramme annexe du tableau n° 11	28
Diagramme annexe du tableau n° 12	29
Tableau n° 12. — Classification des véhicules impliqués.....	30-31
Tableau n° 13. — Nature des accidents, par types de véhicules	32-33
Tableau n° 14. — Accidents comportant certains facteurs	34
 DEUXIÈME PARTIE. — Répartition des accidents corporels et des victimes par mois, par jour et par heure.....	35
Tableau n° 21. — Accidents classés par mois en fonction du lieu	36-37
Diagramme annexe du tableau n° 21	38
Diagramme annexe du tableau n° 22	39
Tableau n° 22. — Victimes classées par mois en fonction du lieu.....	40-41
Tableau n° 23. — Accidents classés par mois en fonction du nombre de véhicules impliqués ou de l'éclairciment	42-43
Tableau n° 24. — Victimes classées par mois en fonction des catégories d'usagers.....	44-45
Tableau n° 25. — Accidents classés par jour en fonction du lieu	46-47
Diagramme annexe du tableau n° 25	48
Diagramme annexe du tableau n° 26	49
Tableau n° 26. — Accidents classés par heure en fonction du lieu.....	50-51
 TROISIÈME PARTIE. — Age et sexe des participants et des victimes.....	53
Tableau n° 31. — Age des participants	54-55
Tableau n° 32. — Sexe des participants	54-55
Tableau n° 33. — Age des victimes	56-57
Tableau n° 34. — Sexe des victimes	56-57

	Pages
QUATRIÈME PARTIE. — Répartition des accidents corporels en fonction de la disposition des lieux et des caractéristiques de la route.....	59
Tableau n° 41. — Nature des accidents en fonction de la disposition des lieux	60-61
Tableau n° 42. — Nature des accidents en fonction des caractéristiques de la route.....	62-63
 CINQUIÈME PARTIE. — Causes et circonstances des accidents corporels. Répartition en fonction du lieu de l'accident ou de la gravité.....	65
Tableau n° 50. — Ensemble des causes et circonstances	66-67
Diagramme annexe du tableau n° 50	68
Diagramme annexe du tableau n° 51	69
Tableau n° 51. — Fautes des conducteurs	70-71
Tableau n° 51 A. — Fautes des conducteurs autres que les cyclistes et les cyclomotoristes.....	72-73
Tableau n° 51 B. — Fautes des cyclistes et cyclomotoristes.....	74-75
Tableau n° 52. — Fautes des piétons	76-77
Tableau n° 53. — État physique des conducteurs	78-79
Tableau n° 53 A. — État physique des conducteurs autres que les cyclistes et les cyclomotoristes	80-81
Tableau n° 53 B. — État physique des cyclistes et cyclomotoristes	82-83
Tableau n° 54. — État physique des piétons	84-85
Tableau n° 55. — État des véhicules	86-87
Tableau n° 56. — Particularités de la route	88-89
Diagramme annexe du tableau n° 56	91
Tableau n° 57. — État de la chaussée	92-93
Tableau n° 58. — Conditions atmosphériques et éclairciment.....	94-95
Tableau n° 59. — Autres facteurs externes	96-97
 SIXIÈME PARTIE. — Causes et circonstances des accidents corporels. Répartition en fonction du nombre de véhicules impliqués et de l'éclairciment....	99
Tableau n° 60. — Ensemble des causes et circonstances	100-101
Diagrammes annexes du tableau n° 60	102-103
Tableau n° 61. — Fautes des conducteurs	104-105
Tableau n° 61 A. — Fautes des conducteurs autres que les cyclistes et les cyclomotoristes.....	106-107
Tableau n° 61 B. — Fautes des cyclistes et cyclomotoristes	108-109
Tableau n° 62. — Fautes des piétons	110-111
Tableau n° 63. — État physique des conducteurs	112-113
Tableau n° 63 A. — État physique des conducteurs autres que les cyclistes et les cyclomotoristes	114-115
Tableau n° 63 B. — État physique des cyclistes et cyclomotoristes	116-117
Tableau n° 64. — État physique des piétons	118-119
Tableau n° 65. — État des véhicules	120-121
Tableau n° 66. — Particularités de la route	122-123
Tableau n° 67. — État de la chaussée	124-125
Tableau n° 68. — Conditions atmosphériques et éclairciment.....	126-127
Tableau n° 69. — Autres facteurs externes.....	128-129

	Pages
SEPTIÈME PARTIE. — Accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2). Répartition en fonction des manœuvres relatives des véhicules	131
Tableau n° 70. — Ensemble des accidents à 2 véhicules (ou plus de 2)	132-133
Tableau n° 71. — En carrefour. Véhicules sur même route, même sens de déplacement.....	134-135
Tableau n° 72. — En carrefour. Véhicules sur même route, sens inverse de déplacement.....	136-137
Tableau n° 73. — En carrefour. Véhicules sur même route, sens de déplacement non précisé.....	138-139
Tableau n° 74. — En carrefour. Véhicules venant de 2 routes différentes	140-141
Tableau n° 75. — Hors carrefour. Véhicules se déplaçant dans le même sens.....	142-143
Tableau n° 76. — Hors carrefour. Véhicules se déplaçant en sens inverse	144-145
Tableau n° 77. — Hors carrefour. Sens de déplacement des véhicules non précisé.....	146-147
 HUITIÈME PARTIE. — Nature des accidents. Répartition en fonction de la largeur de la chaussée avec indication du nombre de victimes	149
Tableau n° 81. — Accidents à 2 véhicules (ou plus de 2).	150-151
Tableau n° 82. — Accidents à 1 véhicule	152-153
Tableau n° 83. — Tous accidents corporels	154-155
Tableau n° 84. — Accidents à 2 véhicules (ou plus de 2). En carrefour.....	156-157
Tableau n° 85. — Accidents à 2 véhicules (ou plus de 2). Hors carrefour	158-159
 NEUVIÈME PARTIE. — Nature des accidents. Répartition en fonction de l'éclairciment et de la gravité.....	161
Tableau n° 91. — Récapitulation des collisions	162-163
Tableau n° 92. — Répartition des victimes	164-165
 PREMIERS RÉSULTATS DE 1955.....	167