

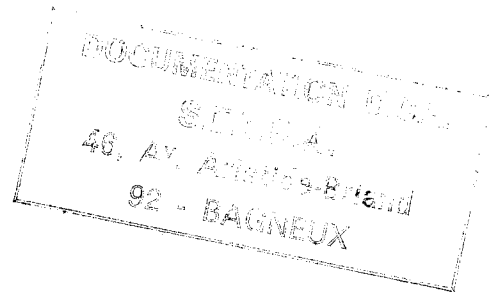
Camp d'Aviation

LES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN 1955

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 1955



SOMMAIRE

	Pages
PRÉFACE	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	23
GÉNÉRALITÉS	27
Tableaux n ^{os} 1 à 4.	
PREMIÈRE PARTIE	37
Les victimes et les véhicules impliqués.	
Tableaux n ^{os} 11 à 14.	
DEUXIÈME PARTIE.....	47
Répartition des accidents corporels et des victimes par mois, par jour et par heure.	
Tableaux n ^{os} 21 à 27.	
TROISIÈME PARTIE	75
Age et sexe des participants et des victimes.	
Tableaux n ^{os} 31 à 34.	
QUATRIÈME PARTIE	81
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.....	87
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	119
Causes et circonstances des accidents corporels. Répartition en fonction du nombre de véhicules impliqués et de l'éclairage.	
Tableaux n ^{os} 60 à 69.	
SEPTIÈME PARTIE	151
Accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2). Répartition en fonction des manœuvres relatives des véhicules.	
Tableaux n ^{os} 70 à 77.	
HUITIÈME PARTIE	167
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.....	179
Nature des accidents. Répartition en fonction de l'éclairage et de la gravité.	
Tableaux n ^{os} 91 et 92.	
ANNEXE	
Liste des tableaux et des diagrammes.....	Dépliant

PRÉFACE

Le présent ouvrage rassemble pour l'année 1955 les résultats de l'analyse détaillée qu'effectue chaque année le ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme sur l'ensemble des accidents corporels de la circulation routière.

Le nombre total des accidents, comme celui des victimes, a encore augmenté de 12 à 14 % par rapport à 1954 : c'est plus de 8 000 tués et 176 000 blessés que nous avons eu à déplorer au cours de l'année écoulée. Mais les facteurs qui sont à l'origine de ces accidents restent les mêmes. C'est l'un des objectifs de cet ouvrage que de mettre en lumière ces principaux facteurs et d'en tirer les conclusions qui s'imposent.

Sans doute, la tendance à l'augmentation des accidents est-elle naturelle lorsque la circulation s'accroît. Ceci ne fait que souligner davantage la nécessité et l'urgence de mesures vigoureuses. La mise au point de ces mesures est une des préoccupations constantes de la Direction des Routes et de la Circulation routière qui, de par ses attributions, est chargée de l'étude des mesures techniques et réglementaires exigées par la sécurité de la circulation.

Il n'est pas douteux que les grandes opérations déjà réalisées au titre du Fonds d'Investissement Routier ont, tout en facilitant la circulation, amélioré la sécurité. Cette amélioration serait encore plus sensible si les moyens financiers avaient permis d'accélérer la construction du réseau d'autoroutes décidé par M. le Ministre des Travaux Publics. C'est là en effet le seul moyen de réduire le taux d'accidents sur certains grands axes de circulation.

Parallèlement, une attention particulière a été accordée à certains points du réseau tels que carrefours dangereux, courbes sans visibilité, etc., où les statistiques indiquent une accumulation anormale d'accidents. Le plan des opérations de sécurité doté sur le Fonds Routier permet ainsi d'effacer de la carte de France chaque année une centaine de ces points. Ceux qui ne peuvent être aménagés dès maintenant peuvent, en tout cas, être signalés efficacement depuis que le nouveau Code de la Route permet l'emploi des signaux « stop » et des marques sur chaussée.

Cette adaptation du réseau à une circulation croissante de véhicules de tous genres pose des problèmes de plus en plus complexes. Le plus urgent à résoudre est sans contredit celui des usagers des « deux roues », parmi lesquels se trouvent plus de la moitié des victimes des accidents corporels. C'est dans ce but qu'a été créée, en 1956, au Ministère des Travaux publics, une Commission qui groupe des représentants de l'Administration et des usagers.

Sur un plan plus général, la Commission permanente de Sécurité dans les Transports, qui fonctionne depuis le début de cette année également au Ministère des Travaux publics, atteste la permanence de nos préoccupations. Cette Commission, créée pour harmoniser l'action des divers départements ministériels responsables des activités de transport, a donné la priorité aux questions de sécurité routière.

Ainsi par l'amélioration systématique du réseau, par la recherche patiente d'une réglementation efficace, la Direction des Routes et de la Circulation routière a fait, dans la limite que lui assignent ses ressources financières et ses attributions réglementaires, tous ses efforts pour accroître cette sécurité.

Il reste à faire comprendre à l'usager, par l'éducation ou par la répression, comment il peut contribuer à sa propre sauvegarde et à celle des autres.

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



VUE D'ENSEMBLE SUR LES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN 1955

LE Ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme a la charge de dresser, chaque année, la statistique des accidents corporels de la circulation routière pour l'ensemble du territoire métropolitain. La présente étude, relative à l'année 1955, est basée, comme la précédente, sur les relevés systématiques transmis par les services de la Gendarmerie nationale pour les accidents en rase campagne et dans les petites agglomérations, par les services de la Sûreté nationale pour les centres urbains de province et par la Préfecture de Police pour les accidents survenus dans le département de la Seine.

Chaque accident corporel de la circulation routière est enregistré par l'un de ces services sur un formulaire spécialement conçu à cet effet par le Ministère des Travaux publics. Ce formulaire statistique est joint au rapport détaillé établi par les services de la Gendarmerie nationale et de la Sûreté nationale et adressé à M. l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Ce dernier fait établir, d'après ces documents, la carte des « points noirs » et constitue, s'il le juge utile, un fichier départemental. La carte des « points noirs » sur laquelle sont indiqués, au moyen d'épingles à têtes colorées, les emplacements des accidents corporels, lui permet ainsi de suivre,

tout au long de l'année, les sections les plus dangereuses des routes dont il a la charge.

Une fois obtenus ces renseignements, les formulaires sont transmis à la Direction des Routes et de la Circulation routière où leurs indications sont codifiées, puis transférées sur cartes perforées en vue de leur dépouillement mécanographique. La durée de ce dernier a été considérablement réduite en 1955 grâce à l'utilisation d'une des machines les plus récentes, l'ordinateur I.B.M. 650.

Il n'en reste pas moins que l'exactitude de ces statistiques dépend essentiellement du soin apporté par les services de Gendarmerie ou les Commissariats urbains à l'établissement correct des formulaires. Il convient de souligner ici la conscience professionnelle qu'apportent à cette tâche les services de la Gendarmerie nationale qui ont compris tout l'intérêt d'un recensement systématique des accidents.

En ce qui concerne les Commissariats urbains et malgré un effort de leur part qui marque un net progrès sur l'année précédente, des contrôles précis ont fait apparaître encore certaines lacunes dans la tenue des formulaires. Ces omissions ont d'ailleurs pu être redressées avec le concours de ces services et l'on peut espérer qu'elles ne se reproduiront plus dans l'avenir.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX

Le bilan de 1955 pour la France métropolitaine s'établit à 140.232 accidents corporels, dont 64.917 (46,3 %) constatés par la Gendarmerie nationale ; 55.602 (39,6 %) constatés par la Sûreté nationale ; et 19.713 (14,1 %) constatés par la Préfecture de Police.

Ces accidents ont fait **8.058 morts et 176.329 blessés**, dont 56.798 grièvement ; soit au total : **184.387 victimes**.

Encore faut-il noter que le formulaire ne permet de constater que les décès survenant au plus tard dans les trois jours après l'accident. L'expérience d'autres pays montre qu'un certain nombre de blessés graves décèdent après ce délai de trois jours. Si l'on admet une proportion analogue en France, le chiffre précédent doit être majoré de 20 % environ. C'est donc en réalité près de 10.000 morts

qui sont imputables en 1955 à la circulation routière, comme si une ville telle qu'Avranches, Jeumont ou Langres avait été rayée de la carte de France au cours de l'année écoulée.

Quant au nombre de blessés, il correspond à l'immobilisation pendant plusieurs jours de tous les habitants d'une ville comme Saint-Étienne.

On peut même dire que chaque jour a coûté à la collectivité, du fait de la circulation routière, une moyenne de 22 tués et 483 blessés, soit **plus de 500 victimes**

On voit ainsi que, malgré l'attention que porte à cette question la presse quotidienne, les chiffres qu'elle publie pèchent toujours par omission et ne tiennent généralement compte que des victimes tuées sur le coup ou décédées pendant leur transfert à l'hôpital.

D'ailleurs, dans l'ensemble des blessés dus à des causes accidentelles, la circulation routière constitue depuis quelques années la rubrique la plus importante. Sur 25.500 morts accidentelles relevées en France en 1955, les décès dus aux accidents de la route représentent près de 40 %. Il convient de noter que, au cours de la même année, ces décès ont été presque aussi nombreux que ceux dus à la tuberculose pulmonaire (11.700).

Non moins intéressante est la répartition des victimes suivant l'âge, qui donne lieu aux remarques suivantes :

- 158 enfants de moins de cinq ans ont trouvé la mort sur la route en 1955;

- Les trois quarts des tués ont entre quinze et soixante ans (5.901 sur 7.963 tués d'âge connu).
- Les tués sont particulièrement nombreux parmi les personnes de soixante ans et plus (1.551 sur 7.963); bien qu'elles ne représentent que 16 % de la population (7.065.000 sur 43.270.000), les personnes de soixante ans et plus réunissent 20 % du nombre des tués.
- Un tiers des blessés ont moins de vingt-cinq ans (55.840 sur 171.893 blessés d'âge connu).

Enfin, les nombres annuels d'accidents et de victimes, qui sont évidemment fonction du nombre des véhicules en circulation et de leur plus ou moins grande utilisation, ne prennent toute leur signification que si on les rapporte au niveau de la circulation routière. On caractérise habituellement le risque d'accident que présente pour une année l'ensemble du réseau par le nombre d'accidents ou le nombre de tués ramenés à 100 millions de véh./km.

Si on tient compte du kilométrage total parcouru par les véhicules à moteur en 1955 (58,5 milliards de véh./km pour la France métropolitaine), les taux correspondants sont donc pour la France en 1955 de **240 accidents corporels et 13,8 tués** pour 100 millions de véh./km.

Ce taux reste très éloigné de celui de 7 tués pour 100 millions de véh./km qui est celui de la Grande-Bretagne et atteint près du triple de celui des U.S.A., qui reste voisin de 5 tués. En France, seules certaines sections d'autoroutes comme l'autoroute de l'Ouest ont donné en 1955 des taux aussi faibles.

ÉVOLUTION D'ENSEMBLE PAR RAPPORT A 1954

La comparaison des résultats de 1955 avec ceux de 1954 fait apparaître une augmentation générale du nombre des accidents et des victimes, qui ressort nettement des chiffres du tableau A.

TABLEAU A. — Comparaison des accidents corporels en 1954 et en 1955.

Année	Accidents corporels	Tués	Blessés
1954	124.970	7.539	154.394
1955	140.232	8.058	176.329
Augmentation ...	+ 15.262	+ 519	+ 21.935
	+ 12,2 %	+ 6,9 %	+ 14,2 %

TABLEAU B. — Comparaison des taux des accidents corporels en 1954 et en 1955.

	1954	1955	Variation
			%
Parcours total effectué en 100 millions de véh./km	523 (1)	585	+ 11,2
Taux des accidents corporels	238	240	+ 1
Taux des tués	14,4	13,8	— 4
Taux des blessés	295	301	+ 2

(1) Il est nécessaire de préciser ici que l'estimation des parcours effectués en France pendant ces dernières années a été récemment réévaluée; mais cette rectification est sans influence sur la variation des taux, le kilométrage des parcours effectués en 1954 passant de 510 à 523 (en millions de véh./km).

Il est nécessaire de tenir compte de l'accroissement de la circulation routière d'une année à l'autre (+ 11,2 %) et d'examiner la **variation des taux** d'accidents et de mortalité correspondants. Il apparaît que les taux relatifs au nombre d'accidents et au nombre de blessés sont en légère hausse, mais que le **taux de mortalité est en baisse de 4 % par rapport à 1954**.

De 1953 à 1954, la diminution du taux de mortalité avait été de 9 %.

L'augmentation des accidents corporels en 1955 par rapport à 1954 se traduit par un accroissement de :

- 42 accidents corporels;
- 1 tué;
- 60 blessés;

sur la moyenne journalière de l'année.

Il est intéressant de relever les départements où ont été enregistrées les plus fortes variations. En raison des difficultés de faire intervenir des variations relatives, on s'est contenté ici des augmentations globales.

Dans les cinq départements suivants, on a enregistré une augmentation du nombre des accidents supérieure à 500 accidents :

Seine-et-Oise	+ 1.079 accidents corporels		
Gironde	+ 824	—	—
Moselle	+ 620	—	—
Seine	+ 615	—	—
Basses-Pyrénées	+ 520	—	—

Une augmentation du nombre des tués supérieure à 30 a été enregistrée dans cinq départements :

Seine	+ 60 tués
Pas-de-Calais	+ 46 —
Côtes-du-Nord	+ 35 —
Seine-et-Marne	+ 35 —
Haut-Rhin	+ 33 —

En ce qui concerne le nombre des blessés, une augmentation supérieure à 1.000 blessés a été relevée dans trois départements :

Seine-et-Oise	+ 1.383 blessés
Gironde	+ 1.115 —
Alpes-Maritimes	+ 1.074 —

Si l'on considère les catégories d'usagers, les nombres des victimes par catégories sont tantôt en augmentation, tantôt en diminution par rapport à 1954, comme l'indique le tableau C.

TABLEAU C. — Variation du nombre de victimes suivant les catégories d'usagers.

Catégories d'usagers	Tués	
	Variation de 1954 à 1955	Augmentation par rapport à 1954 (en %)
Piétons	+ 246	+ 15,9
Cyclistes	+ 41	+ 3,1
Cyclomotoristes	+ 214	+ 33,0
Motocyclistes, scooteristes	+ 82	+ 4,4
Automobilistes	— 19	— 1,0
Divers	— 45	»
	+ 519	+ 6,9
	Blessés	
	Variation de 1954 à 1955	Augmentation par rapport à 1954 (en %)
Piétons	+ 2.454	+ 9,6
Cyclistes	+ 1.283	+ 4,8
Cyclomotoristes	+ 6.506	+ 44,9
Motocyclistes, scooteristes	+ 7.943	+ 19,4
Automobilistes	+ 3.979	+ 8,9
Divers	— 230	»
	+ 21.935	+ 14,2

On relève une importante augmentation du nombre des victimes chez les cyclomotoristes, tant parmi les tués (+ 33 %) que parmi les blessés (+ 45 %). L'attention est également attirée par l'augmentation du nombre des tués chez les piétons (+ 16 %) et du nombre des

blessés parmi les usagers de vélomoteurs, motos et scooters (+ 19 %).

La comparaison du nombre des véhicules impliqués révèle une augmentation de 29.548 véhicules, soit un pourcentage de 14,2 % voisin de celui des blessés.

L'augmentation du nombre de victimes chez les cyclomotoristes est en correspondance avec l'augmentation du nombre de cyclomoteurs impliqués, le cyclomoteur étant un moyen de transport en pleine expansion. Il y a une corrélation analogue entre l'augmentation du nombre de victimes chez les usagers de motocyclettes et scooters, le nombre de ces véhicules impliqués et leur nombre en circulation.

Le nombre des accidents comportant un seul véhicule a peu augmenté (45.955 contre 44.230, soit 4 %); l'augmentation du nombre des accidents porte surtout sur ceux comportant deux véhicules ou plus de 2 (94.277 contre 80.740, soit 17 % d'accroissement).

TABLEAU D. — Variation du nombre des véhicules impliqués.

Catégories de véhicules	Variation de 1954 à 1955	Augmentation par rapport à 1954 (en %)
Cycles	— 1.088	— 3,9
Cyclomoteurs	+ 7.114	+ 42,0
Motocyclettes, scooters.	+ 7.870	+ 16,9
Voitures particulières ..	+ 9.799	+ 10,4
Véhicules utilitaires....	+ 1.226	
Autocars	— 5	»
Véhicules divers	— 324	»
Tramways.....	— 36	»
Animaux montés ou conduits	+ 136	»
Convois ferrés	+ 57	»
Nature non précisée ...	+ 4.799	»
	+ 29.548	+ 14,2

RÉPARTITION DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES DANS LE TEMPS

La répartition des accidents et des victimes dans le temps est instructive pour tous les spécialistes des questions de circulation routière et particulièrement riche en enseignements pour les services de la police routière auxquels elle fournit des indications pour la mise en place de leurs effectifs.

La répartition des accidents corporels suit évidemment les grandes fluctuations de la circulation routière.

En rase campagne, les maxima d'accidents corporels, de tués et de blessés ont lieu en août; par contre, dans les villes, on trouve le maximum d'accidents et de blessés en octobre, pendant que le maximum de tués se situe en décembre. Sur l'ensemble du territoire, c'est le mois de septembre qui, en 1955, détient le record du nombre de tués avec 850 décès, alors que c'était le mois d'août en 1954. Les variations climatologiques d'une année à l'autre expliquent sans doute cette évolution. C'est ainsi que pendant le quatrième trimestre 1955, on a recensé 2 295 tués contre 1 783 pendant la même période de l'année précédente, soit une augmentation de près de 13 % contre 7 % sur l'ensemble de l'année. Il semble que les conditions atmosphériques exceptionnellement clémentes du dernier trimestre 1955 ont encouragé la circulation routière surtout pendant le week-end et expliquent cette recrudescence

des accidents et des victimes pendant le quatrième trimestre.

Les heures les plus dangereuses, entre 17 heures et 20 heures, réunissent près du tiers des accidents corporels de la circulation routière. On constate, d'autre part, que 30 % des accidents ont lieu en dehors des heures de jour.

Enfin, en ce qui concerne les jours, le dimanche reste le jour le plus meurtrier de la semaine, immédiatement suivi par le samedi. Plus du tiers des accidents sont enregistrés les samedis, dimanches et jours fériés. En rase campagne, et dans les petites agglomérations, les 60 dimanches et jours fériés ont réuni à eux seuls 27 % des accidents.

La précision des renseignements concernant les accidents de 1955 a même permis de dresser le tableau complet par jour des nombres d'accidents corporels et de victimes (voir tableau n° 25). Les chiffres définitifs ainsi obtenus mettent en évidence les dates les plus meurtrières et les nombres élevés de victimes enregistrées ces jours-là. On remarque notamment que :

— Le jour où on a enregistré le plus grand nombre de tués a été le 18 septembre avec 59 tués; c'était un dimanche de retour de vacances;

— Le jour le moins meurtrier a été le mercredi 2 mars avec 3 tués;

— La « Journée sans accident » (samedi 14 mai) présente cependant un bilan de 24 morts;

— Pendant les 10 journées les plus meurtrières, on a déploré 457 tués :

	Tués
Le dimanche 18 septembre	59
Le dimanche 28 août	52
Le dimanche 11 septembre	49
Le dimanche 25 septembre	45
Le dimanche 6 novembre	44
Le dimanche 13 novembre	44
Le mercredi 31 août	43

Tués

Le samedi 3 décembre	41
Le samedi 3 septembre	40
Le lundi 5 septembre	40

— 182 journées ont un nombre de tués égal ou supérieur à la moyenne journalière de 22 tués pour l'année 1955;

— Le week-end le plus meurtrier a été celui du samedi 17 septembre à 0 heure au dimanche 18 septembre à 24 heures, avec 98 tués en 48 heures, soit plus de 2 tués par heure, ce qui est supérieur au double de la moyenne calculée sur l'ensemble de l'année;

— Le jour férié le plus meurtrier a été le jeudi 14 juillet avec 37 tués en 24 heures.

DISTRIBUTION GÉOGRAPHIQUE DES ACCIDENTS CORPORELS

On doit noter— tout d'abord— que la majorité des accidents mortels ont eu lieu en dehors des agglomérations (4.055 sur 7.554). Au contraire, plus des deux tiers des accidents corporels ont eu lieu en agglomération : 99.384 sur 140.232.

Quant à la distribution géographique des accidents corporels, telle qu'elle ressort des statistiques, le nombre et la complexité des facteurs à considérer ne permettent pas d'en tirer des conclusions précises : la fréquence des accidents dépend, en effet, de la densité de la circulation, de la population, de la composition du trafic et de la vitesse moyenne des véhicules, de l'aménagement du réseau routier, de la concentration urbaine, etc.

Les difficultés d'une telle étude sont d'ailleurs aggravées par les modifications qui surviennent dans ces paramètres et par l'ignorance dans laquelle on se trouve de la valeur de certains d'entre eux :

— Les éléments de calcul comme la population et le parc des véhicules des départements varient constamment par suite des mouvements ou des mutations touchant un grand nombre de véhicules.

— Le parc des véhicules à deux roues n'est pas connu, avec précision, dans chaque département.

Seule, une étude poussée dans le détail sur la localisation des accidents, par routes ou sections de routes, qui viserait à déterminer les sections ou points dangereux (points noirs d'accidents) pourrait conduire à des conclusions précises. Mais sa complexité même la

maintient en dehors des considérations présentes.

Aussi, s'est-on borné à dresser la liste des départements où ont été enregistrés, en 1955, les plus grands nombres des accidents corporels de la circulation.

TABLEAU E. — Classement des départements par ordre décroissant, en fonction du nombre d'accidents corporels en 1955.

Rang	Départements	Accidents corporels
1	75. — Seine	19.713
2	78. — Seine-et-Oise	9.210
3	59. — Nord	4.919
4	6. — Alpes-Maritimes	4.639
5	76. — Seine-Maritime	3.781
6	33. — Gironde	3.612
7	57. — Moselle	3.124
8	62. — Pas-de-Calais	2.995
9	44. — Loire-Inférieure	2.857
10	13. — Bouches-du-Rhône	2.819
11	77. — Seine-et-Marne	2.476
12	54. — Meurthe-et-Moselle	2.459
13	38. — Isère	2.250
14	69. — Rhône	2.112
15	68. — Rhin (Haut-)	2.039
16	42. — Loire	2.027
17	31. — Garonne (Haute-)	1.953
18	67. — Rhin (Bas-)	1.942
19	14. — Calvados	1.849
20	83. — Var	1.833
		78.609

Les vingt départements ci-dessus réunissent à eux seuls 56 % des accidents corporels de la circulation routière (78.609 sur 140.232). Parmi eux, on trouve seize des vingt départements les plus peuplés; en particulier, les trois départements les plus peuplés sont également ceux où les accidents corporels sont les plus nombreux.

Il se trouve que les vingt départements classés en tête pour le nombre d'accidents corporels sont également les plus touchés en ce qui concerne le nombre des victimes, mais ils apparaissent alors classés dans un ordre légèrement différent.

TABLEAU F. — Classement des départements par ordre décroissant en fonction du nombre des victimes des accidents de la circulation en 1955.

Rang	Départements	Victimes (tués et blessés)
1	75. — Seine	22.501
2	78. — Seine-et-Oise	12.014
3	6. — Alpes-Maritimes	6.389
4	59. — Nord	6.222
5	76. — Seine-Maritime	4.732
6	33. — Gironde	4.356
7	13. — Bouches-du-Rhône	4.055
8	57. — Moselle	4.005
9	62. — Pas-de-Calais	3.976
10	44. — Loire-Inférieure	3.746
11	77. — Seine-et-Marne	3.588
12	54. — Meurthe-et-Moselle	3.178
13	38. — Isère	3.021
14	69. — Rhône	3.004
15	42. — Loire	2.736
16	68. — Rhin (Haut-)	2.633
17	31. — Garonne (Haute-)	2.547
18	83. — Var	2.464
19	67. — Rhin (Bas-)	2.464
20	14. — Calvados	2.425
		100.056

Ces vingt départements réunissent 54 % des victimes de la circulation routière (100.056 sur

184.387). Ces mêmes départements contiennent 45 % des tués (3.618 sur 8.058).

Si on classe les départements en fonction du nombre de tués, on constate que les Alpes-Maritimes, la Haute-Garonne, le Bas-Rhin, le Calvados et le Var disparaissent des vingt premiers où ils sont remplacés par la Saône-et-Loire, l'Aisne, le Finistère, le Puy-de-Dôme et la Marne.

TABLEAU G. — Classement des départements par ordre décroissant en fonction du nombre de tués dans les accidents de la circulation en 1955.

Rang	Départements	Tués (décédés dans les trois jours)
1	75. — Seine	423
2	78. — Seine-et-Oise	423
3	59. — Nord	298
4	62. — Pas-de-Calais	260
5	57. — Moselle	215
6	13. — Bouches-du-Rhône	188
7	76. — Seine-Maritime	183
8	44. — Loire-Inférieure	169
9	77. — Seine-et-Marne	165
10	33. — Gironde	155
11	69. — Rhône	150
12	54. — Meurthe-et-Moselle	148
13	68. — Rhin (Haut-)	131
14	71. — Saône-et-Loire	120
15	42. — Loire	116
16	2. — Aisne	115
17	29. — Finistère	115
18	38. — Isère	114
19	63. — Puy-de-Dôme	114
20	51. — Marne	112
		3.714

Les vingt départements classés en tête pour le nombre de tués réunissent 46 % du total des tués dans les accidents corporels de la circulation routière (3.714 sur 8.058).

Il est intéressant de comparer les vingt départements classés en tête pour le nombre d'accidents corporels aux vingt départements les plus peuplés.

TABLEAU H. — Classement des départements par ordre décroissant en fonction de la population. — Recensement de 1954.

Rang	Départements	Population
1	75. — Seine	5.154.834
2	59. — Nord	2.098.545
3	78. — Seine-et-Oise	1.708.791
4	62. — Pas-de-Calais	1.276.833
5	13. — Bouches-du-Rhône	1.048.762
6	69. — Rhône	966.782
7	76. — Seine-Maritime	941.684
8	33. — Gironde	896.517
9	57. — Moselle	769.934
10	44. — Loire-Inférieure	733.575
11	29. — Finistère	727.847
12	67. — Rhin (Bas)	707.934
13	42. — Loire	654.482
14	38. — Isère	626.116
15	54. — Meurthe-et-Moselle	607.022
16	35. — Ille-et-Vilaine	586.812
17	31. — Garonne (Haute-)	525.669
18	56. — Morbihan	520.978
19	49. — Maine-et-Loire	518.241
20	6. — Alpes-Maritimes	515.484
		21.586.842

Ces vingt départements réunissent 50 % de la population française métropolitaine (21.586.842 habitants sur 42.774.445).

On a vu que quatre des vingt départements les plus peuplés ne figurent pas sur la liste des départements classés en tête pour le nombre d'accidents corporels de la circulation routière : ce sont, dans l'ordre : le Finistère, l'Ille-et-Vilaine, le Morbihan et le Maine-et-Loire, tous quatre situés dans les provinces de l'Ouest. On note cependant le Finistère parmi les vingt départements classés en tête pour le nombre de tués.

Par contre, les départements ci-après qui figurent sur la liste des vingt premiers départements pour le nombre d'accidents corporels, n'apparaissent pas parmi les vingt départements les plus peuplés : Seine-et-Marne, Haut-Rhin, Calvados et Var.

La comparaison des vingt premiers départements d'après le nombre d'accidents corporels avec les vingt départements classés d'après le nombre de véhicules routiers serait plus intéressante si la connaissance que nous avons

du parc par département n'était pas limitée aux véhicules automobiles et portait également sur les véhicules à deux roues.

TABLEAU J. — Classement des départements par ordre décroissant en fonction du parc des véhicules automobiles au 1^{er} janvier 1955.

Rang	Départements	Véhicules automobiles
1	75. — Seine	647.369
2	59. — Nord	166.930
3	78. — Seine-et-Oise	164.298
4	13. — Bouches-du-Rhône	111.582
5	69. — Rhône	97.215
6	76. — Seine-Maritime	94.560
7	33. — Gironde	93.884
8	62. — Pas-de-Calais	90.401
9	38. — Isère	62.772
10	31. — Garonne (Haute-)	59.118
11	44. — Loire-Inférieure	57.362
12	17. — Charente-Maritime	55.649
13	6. — Alpes-Maritimes	55.144
14	42. — Loire	54.541
15	77. — Seine-et-Marne	53.747
16	57. — Moselle	53.251
17	54. — Meurthe-et-Moselle	51.912
18	67. — Rhin (Bas-)	51.359
19	51. — Marne	51.285
20	14. — Calvados	50.890
		2.123.269

Ces vingt départements réunissent 50 % du parc automobile français au 1^{er} janvier 1955 (2.123.569 véhicules sur 4.257.046).

On constate que :

— Les Alpes-Maritimes, département touristique par excellence qui figure au treizième rang pour le parc automobile, se situe au quatrième rang pour le nombre d'accidents corporels et au troisième rang pour le nombre de victimes.

— Le Haut-Rhin et le Var, qui ne figurent pas sur la liste des vingt premiers départements pour le parc automobile, se situent en revanche aux quinzième et vingtième rangs pour le nombre d'accidents corporels.

— La Charente-Maritime et la Marne, qui figurent sur la liste des vingt premiers départements pour le parc automobile, ne sont pas mentionnés sur les listes des vingt premiers départements pour le nombre d'accidents corporels et de victimes de la circulation routière.

LES VICTIMES ET LES VÉHICULES IMPLIQUÉS

Les 8.058 tués recensés en 1955 se répartissent comme indiqué par le tableau K.

TABLEAU K. — Classification des tués.

Catégories d'usagers	Tués	%
Piétons	1.790	22,2
Cyclistes.....	1.363	16,9
Usagers de cycles à moteur auxiliaire	862	10,7
Usagers de vélomoteurs, motos et scooters	1.970	24,5
Automobilistes	1.951	24,2
Divers (1)	122	1,5
TOTAUX.....	8 058	100,0

La répartition des 176.329 blessés ne diffère pas sensiblement de celle des tués.

TABLEAU L. — Classification des blessés.

Catégories d'usagers	Blessés	%
Piétons	27.994	15,9
Cyclistes.....	27.784	15,8
Usagers de cycles à moteur auxiliaire	21.023	11,9
Usagers de vélomoteurs, motos et scooters	48.909	27,7
Automobilistes	48.572	27,5
Divers (1)	2.047	1,2
TOTAUX.....	176.329	100,0

(1) On entend par « divers » les autres usagers de la route, tels que :

- Conducteurs et passagers de véhicules hippomobiles ;
- Conducteurs et passagers de tramways ;
- Conducteurs et passagers de véhicules spéciaux ;
- Cavaliers ;
- Conducteurs de troupeaux, etc.

Ce qui frappe le plus dans la répartition précédente, c'est le pourcentage élevé des usagers des « deux roues » avec ou sans moteur qui représentent à eux seuls 52 % des tués et 55 % des blessés, **soit plus de la moitié des victimes.**

On compte 1.951 tués dans l'ensemble des personnes transportées en automobile, contre 4.195 tués parmi les usagers des « deux roues », soit plus du double du nombre des automobilistes.

On remarque même que les cyclistes et les cyclomotoristes comptent, à eux seuls, plus de tués que les automobilistes : 2.225 tués contre 1.951.

En ce qui concerne les blessés, il apparaît que le nombre des usagers d'engins « deux roues », blessés, est deux fois plus élevé que le nombre d'automobilistes blessés, dans les accidents de la circulation.

On voit combien sont exposés les cyclistes et les usagers des « deux roues » à moteur, ce que confirme le tableau suivant.

TABLEAU N. — Nombre de victimes dans 100 véhicules impliqués dans les accidents corporels.

Catégories de véhicules	Victimes (tués et blessés)
100 automobiles impliquées	41
100 motocyclettes ou vélomoteurs ou scooters impliqués	89
100 cycles ou cyclomoteurs impliqués	95

En outre, parmi les diverses catégories de véhicules impliqués dans des accidents corporels, ce sont les « deux roues » qui sont les plus nombreux, suivis par les voitures particulières, puis par les véhicules utilitaires. Le tableau P résume ces résultats.

Enfin, il faut attirer l'attention sur le nombre élevé des piétons qui comptent presque autant de tués (1.790) que les conducteurs et passagers des véhicules automobiles (1.951 tués) et fournissent plus de blessés (27.994) que les conducteurs des véhicules automobiles pris séparément (19.136).

TABLEAU P. — Nombre de véhicules impliqués dans les accidents corporels en 1955.

Catégories de véhicules	Nombre	% V.P.
Véhicules à deux roues :		
Sans moteur.....	26.670	31
A moteur.....	78.246	91
Voitures particulières.....	86.292	100
Véhicules utilitaires.....	28.500	33
Autocars.....	2.994	3
Véhicules divers.....	1.672	2
Tramways.....	508	
Animaux montés ou conduits.....	375	
Convois ferrés.....	275	
Nature non précisée.....	12.565	
	238.097	

Dans 29 303 accidents corporels, il y a eu des piétons impliqués, c'est-à-dire qu'un accident

corporel sur cinq comportait un ou plusieurs piétons. La grande majorité de ces 29.303 accidents consiste en collisions entre véhicules et piétons (27.390 accidents).

Enfin, notons que 10 % des piétons accidentés sont heurtés par un véhicule alors qu'ils marchent ou se tiennent sur un trottoir, sur l'accotement ou un refuge; 4 % des piétons impliqués sont en état d'ivresse, cette proportion allant même jusqu'à 10 % dans les accidents mortels.

La répartition des victimes en fonction de l'âge donne lieu aux remarques ci-après :

- Au-dessous de 15 ans : c'est la catégorie « piétons » qui fournit le plus grand nombre de victimes.
- De 15 à 24 ans : les usagers des vélomoteurs, motos et scooters sont les plus nombreux parmi les victimes de la route.
- De 25 à 59 ans : les automobilistes passent en tête, suivis des cyclistes et cyclomotoristes.
- Au-delà de 60 ans : les piétons fournissent à nouveau le plus grand nombre de victimes.

NATURE ET GRAVITÉ DES ACCIDENTS

L'image qu'on se fait habituellement des accidents de la circulation routière est celle de la collision de deux véhicules en marche. Si cette image est en général conforme à la réalité, dans le cas des accidents matériels, elle n'est pas toujours l'expression des faits dans les accidents corporels. Les deux tiers seulement des accidents corporels concernent la collision de deux ou plusieurs véhicules en marche, le tiers des accidents corporels ne comportant en effet qu'un seul véhicule en marche. Cet aspect de la répartition des accidents suivant le nombre de véhicules en marche est encore plus surprenant, quand on constate que les accidents corporels où un seul véhicule en marche est impliqué comportent à eux seuls la moitié des tués.

Les accidents dans lesquels un seul véhicule en marche est impliqué comportent un nombre de victimes légèrement plus faible par accident (1,28 victime) que les accidents dans lesquels deux véhicules en marche sont impliqués (1,33 victime). Par contre, le nombre des tués est plus élevé :

Accidents comportant un véhicule en marche :
8,2 tués pour 100 accidents.

Accidents comportant deux véhicules en marche :
4,4 tués pour 100 accidents.

TABLEAU Q. — Classification des accidents en fonction du nombre de véhicules en marche.

Type des accidents	Nombre d'accidents	Nombre de victimes	Nombre de tués
Accidents comportant deux véhicules en marche (ou plus de deux).....	90.950	121.296	4.015
Accidents comportant un seul véhicule en marche...	49.282	63.091	4.043
Total.....	140.232	184.387	8.058
Proportion pour les accidents comportant un seul véhicule en marche.	1/3 environ	1/3 environ	1/2 environ

Les accidents dans lesquels un seul véhi-

cule en marche est impliqué se répartissent comme suit :

	Accidents
Collision entre un véhicule en marche et un véhicule en stationnement.....	3.327
Collision entre un véhicule et un obstacle.	5.280
Collision entre un véhicule et un piéton..	27.390
Accident ne comportant pas de collision.	9.971
Autres accidents	3.314

Il est assez inattendu de constater que les accidents comportant deux véhicules en marche sont ceux pour lesquels le pourcentage d'accidents mortels est le moins élevé. En effet, le pourcentage d'accidents mortels s'établit comme suit :

4,1 % dans les collisions entre véhicules en marche
5,2 % dans les collisions entre un véhicule en marche et un véhicule en stationnement;
6,2 % dans les collisions entre un véhicule et un piéton;
10,3 % dans les accidents ne comportant pas de collision;
12,8 % dans les collisions entre un véhicule et un obstacle.

Il n'est pas sans intérêt d'examiner le taux de mortalité dans ces différents types d'accidents corporels :

	Tués dans 100 accidents
Collisions entre véhicules en marche.	4,4
Collisions entre un véhicule en marche et un véhicule en stationnement ...	5,7
Collisions entre un véhicule et un piéton	6,3
Accidents ne comportant pas de collision	11
Collisions entre un véhicule et un obstacle	14,8

Si on considère le nombre de tués et de blessés dans les différents types d'accidents corporels, on obtient un classement différent du précédent :

	Victimes dans 100 accidents
Collisions entre un véhicule et un piéton	115
Collisions entre véhicules en marche.	133
Accidents ne comportant pas de collision	139
Collisions entre un véhicule en marche et un véhicule en stationnement...	153
Collisions entre un véhicule et un obstacle	157

Le rattachement des accidents aux cinq types ci-dessus est une classification assez sommaire qui ne peut dispenser d'examiner les accidents suivant leurs **facteurs** définis d'après les catégories de véhicules qui y participent. Pour faciliter cette comparaison, on a inclus, dans la même catégorie, les collisions entre véhicules en marche et les collisions entre un véhicule en marche et un véhicule en stationnement, ces derniers étant en nombre réduit.

Les types d'accidents les plus fréquents comportent la présence de véhicules à deux roues :

	Accidents
Voiture particulière contre cycle ou cyclomoteur	21.225
Voiture particulière contre motocyclette ou vélomoteur ou scooter	19.321
Voiture particulière contre piéton	12.054
Voiture particulière contre voiture particulière	9.194
Motocyclette ou vélomoteur ou scooter contre cycle ou cyclomoteur	7.391
Motocyclette, vélomoteur ou scooter contre piéton	7.077

Comme on le voit, ce ne sont pas les genres d'accidents les plus fréquents qui causent le plus grand nombre de tués; les collisions entre deux voitures particulières qui viennent au quatrième rang pour la fréquence des accidents passent au sixième rang pour le nombre de tués pendant l'année 1955.

Les natures d'accidents se classent comme suit, d'après le nombre de tués correspondant :

	Tués
Voiture particulière contre cycle ou cyclomoteur	887
(11 % du total).	
Voiture particulière contre piéton	817
Voiture particulière contre motocyclette ou vélomoteur ou scooter	516
Motocyclette ou vélomoteur ou scooter sans collision	388
Voiture particulière contre obstacle ou animal.	361
Voiture particulière contre voiture particulière	338

Ceci nous amène à étudier le taux de mortalité dans les différentes natures d'accidents.

Les taux de mortalité maxima se rencontrent dans les accidents ci-après :

Plus de 20 tués pour 100 accidents.

	Tués dans 100 accidents
Véhicule sur rails contre piéton	35,5
Véhicule sur rails contre motocyclette ou vélomoteur ou scooter	29,3
Camion isolé sans collision	27,7
Véhicule sur rails contre voiture parti- culière	20,8
Camionnette isolée sans collision....	20,7

Il s'agit heureusement là de cas assez rares ne portant que sur 233 tués. En dehors des cas exceptionnels ci-dessus, et comme l'examen des types d'accidents l'avait déjà montré, il apparaît que ce sont les accidents comportant un seul véhicule qui ont les taux de mortalité les plus élevés.

Entre 10 et 20 tués pour 100 accidents.

	Tués pour 100 accidents
Motocyclette, vélomoteur ou scooter contre obstacle	18,5
Camion contre obstacle	16,6
Camionnette contre obstacle	14,7
Voiture particulière contre obstacle..	14,2
Camion contre piéton	13,4
Motocyclette, vélomoteur ou scooter sans collision	11,4
Camionnette contre piéton	10,7
Camion contre camionnette	10,5
Véhicule sur rails contre camionnette.	10,5
Voiture particulière sans collision ...	10,2

On voit que les accidents ayant un taux de mortalité supérieur à 10 ne comportent qu'un

véhicule; si, par exception, il y a deux véhicules, le deuxième véhicule est un tramway ou un convoi ferré ou un camion. Les collisions entre véhicules routiers proprement dites font apparaître un taux de mortalité toujours inférieur à 10 à une seule exception près (camion contre camionnette : 10,5 tués pour 100 accidents).

Accidents comportant 2 véhicules routiers (ou plus de 2). Taux de mortalité.

	Tués pour 100 accidents
Camion contre camionnette	10,5
Camion contre cycle ou cyclomoteur.	9,8
Camion contre voiture particulière ..	9,7
Camion contre camion	9,5
Camion contre motocyclette, vélomo- teur ou scooter	9,3
Camion contre autocar	8,7
Autobus contre motocyclette, vélo- moteur ou scooter	7,8
Autobus contre voiture particulière ..	7,4
Autobus contre cycle ou cyclomoteur.	7
Camionnette contre cycle ou cyclomo- teur	5,6
Camionnette contre motocyclette, vé- lomoteur ou scooter	4,5
Autobus contre camionnette	4,5
Voiture particulière contre cycle	4,2
Camionnette contre camionnette	3,9
Voiture particulière contre voiture particulière.....	3,7
Motocyclette, vélomoteur ou scooter contre motocyclette, vélomoteur ou scooter	3,2
Camionnette contre voiture particu- lière	3,1
Voiture particulière contre motocy- clette, vélomoteur ou scooter....	2,7
Cycle ou cyclomoteur contre cycle ou cyclomoteur	2,6
Motocyclette, vélomoteur ou scooter contre cycle ou cyclomoteur.....	2,3

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

La présente étude fait une large place à l'analyse, aussi objective que possible, des causes et circonstances des accidents de la circulation. Dans cet esprit, on a renoncé à déterminer ce qui pouvait apparaître, dans un accident, comme la cause unique ou principale, en raison du caractère arbitraire et subjectif d'une telle appréciation.

Un accident doit être, en effet, considéré comme la résultante de plusieurs facteurs, ou circonstances, défavorables dont certains, apparemment passifs dans le déroulement de l'accident, ne doivent pas, pour autant, être négligés. Si l'élément humain est, de toute manière, le plus important, les autres facteurs ou circonstances imputables au véhicule, ou au milieu

environnant (conditions atmosphériques, éclairage, etc.), ont aussi leur incidence.

C'est d'ailleurs dans ces trois classes que sont analysés les divers facteurs ou circonstances causales qui ont été signalés par les services de la Gendarmerie ou de la Police et qui sont rapportés, pour faciliter les comparaisons, au nombre de 100 accidents.

On obtient ainsi, si l'on excepte les accidents survenus dans le département de la Seine, 250 circonstances défavorables pour 100 accidents corporels.

On vérifie la place importante qu'occupe l'élément humain dans ces facteurs puisque, pour 100 accidents corporels hors du département de la Seine on a relevé :

85 fautes des conducteurs,
10 fautes des piétons,
19 déficiences physiques des conducteurs,
2 déficiences physiques des piétons,

soit 116 facteurs représentant l'élément humain.

La répartition des 85 fautes commises par les conducteurs s'établit comme suit, par ordre d'importance :

	Fautes
Non-observation de la priorité d'un véhicule.	22
Vitesse dangereuse	12
Dépassement irrégulier	7
Manœuvre mal ou non signalée	7
Tournant incorrect	7
Circulation en zone interdite	6
Vitesse dépassant la limite légale	6
Non-observation de la priorité d'un piéton.	2

CONCLUSIONS

Au terme de cette analyse sommaire qui résume les principaux aspects des accidents de la circulation en France, certains chiffres méritent d'être soulignés, si l'on veut lutter plus efficacement encore contre un tel fléau. L'intérêt essentiel d'un diagnostic n'est-il pas de permettre, en définitive, la définition d'un traitement ?

Il n'y a d'ailleurs pas, en la matière, de remède simple et universel et il faut s'efforcer d'agir sur tous les éléments à la fois : sur l'usager, d'une part, par une réglementation appropriée, une répression efficace des infractions

	Fautes
Non-observation des signaux de circulation.	1
Stationnement interdit ou dangereux.....	1
Fautes diverses ou non précisées.....	14

Les déficiences physiques ont été signalées pour 11 % des conducteurs impliqués dans des accidents corporels. Le pourcentage est le même chez les piétons. Cependant, l'ivresse n'est pas mentionnée pour plus de 2 % des conducteurs impliqués (3.807 conducteurs) et pour plus de 4 % des piétons impliqués (975 piétons).

Quant à l'état des véhicules, il intervient sans doute davantage que les statistiques ne l'indiquent, car il est bien difficile de déceler les défauts des véhicules que le choc a gravement endommagés. Néanmoins, pour les accidents survenus hors du département de la Seine, 11 858 défauts ont été relevés sur les 206.492 véhicules impliqués, le mauvais état des freins étant mentionné le plus souvent.

Enfin, il faut souligner que 45 % des accidents corporels se produisent aux points singuliers du réseau routier (intersections, sommets de côtes, etc.) et que 7 % surviennent sur une chaussée bombée, déformée, ou encombrée d'obstacles non signalés.

Une analyse plus détaillée est donnée dans le cours de l'ouvrage pour certaines catégories d'accidents tels que les accidents comportant un seul ou plusieurs véhicules, etc.

Notons seulement, en ce qui concerne les accidents mortels, l'importance du facteur vitesse : alors que l'excès de vitesse constitue, d'une manière générale, 21 % des infractions commises par les conducteurs, il représente 35 % des infractions dans les accidents mortels.

et une éducation de plus en plus développée ; sur la route, d'autre part, par un aménagement convenable des surfaces réservées à la circulation et par une signalisation homogène et efficace.

Depuis quelques années déjà, cette action a pu se développer. Sur le plan des travaux, l'aménagement du réseau s'est poursuivi, grâce aux crédits du Fonds d'Investissement Routier, par la réalisation d'un certain nombre de projets et l'aménagement systématique des points dangereux. Sur le plan de la réglementation, le nouveau Code de la Route a permis

de moderniser les règles de circulation et de compléter notre signalisation, notamment en ce qui concerne les marques sur chaussées si importantes du point de vue de la sécurité.

C'est sans doute au crédit de ces mesures qu'il faut porter l'amélioration constatée depuis deux ou trois ans dans le taux des accidents. Alors qu'en 1953, ce taux était de **270 accidents et 16,3 tués pour 100 millions de véh./km**, il n'était plus, en 1955, que de **240 accidents et 13,8 tués pour le même kilométrage**.

Si ce taux est encore élevé, comparé à celui atteint dans certains pays, comme les U.S.A., il faut y voir le reflet des données particulières au problème français. Parmi celles-ci, la plus caractéristique est la proportion élevée de motocycles dans le parc des véhicules à moteur : au 1^{er} janvier 1956, il y avait en circulation environ 2.600.000 cyclomoteurs (cylindrée inférieure ou égale à 50 cm³) et 1.700.000 vélomoteurs, motos et scooters, contre 4.250.000 automobiles.

Il est très probable que le nombre total des accidents et, surtout, le taux par rapport au kilométrage parcouru seraient très inférieurs aux chiffres actuels, si le parc n'était, comme aux U.S.A., composé que d'automobiles.

Notons d'ailleurs que les usagers de motocycles qui, dans leur très grande majorité, ne sont pas astreints au permis de conduire, sont, le plus souvent, dans une grave ignorance des règles du Code de la Route. Si l'on tient compte, d'autre part, du peu de protection qu'offrent ces véhicules à leurs conducteurs, en cas de collision, il n'est plus étonnant de trouver parmi ces usagers le tiers des blessés et plus du tiers des tués.

Il est donc certain que l'on n'a pas épuisé, en la matière, toutes les possibilités d'une réglementation plus sévère de la circulation de ces engins.

D'autres chiffres doivent également attirer l'attention : ce sont les nombres de victimes causées parmi les piétons et les cyclistes. A eux seuls, piétons et cyclistes réunissent le tiers des blessés (55.000) et plus du tiers des tués (3.153). La moitié de ces morts est enregistrée au cours de collisions d'une voiture particulière contre un cycliste ou un piéton, la plupart du temps de nuit.

Il semble donc, qu'en attendant l'aménagement de déviations au droit des agglomérations ou la construction de pistes cyclables là où elles sont justifiées, des mesures simples sur la signalisation des piétons et des cyclistes, la nuit, diminueraient ce genre d'accident.

Rappelons, à cet égard, que si 70 % des accidents corporels se produisent en plein jour, il y en a 30 % en dehors de ces heures, alors que la circulation durant la même période est de l'ordre de 10 à 15 % seulement.

Enfin, les statistiques de 1955 ont mis en évidence l'existence de jours « noirs », plus tragiques que ne le laissent supposer certains comptes rendus de presse. On a enregistré jusqu'à 50 et 60 tués dans une même journée, les dimanches de rentrée de vacances ; les dix journées les plus meurtrières réunissent à elles seules 457 tués. Ces chiffres dénotent l'existence d'un problème, particulier à un petit nombre de jours de l'année et auquel il convient de rechercher rapidement des solutions.

En définitive — et c'est là que réside le secret de l'efficacité — ce fléau moderne des accidents de la route ne peut être combattu que grâce aux efforts conjugués des pouvoirs publics, des organismes de prévention et des associations d'usagers, si l'on veut éviter que la circulation routière ne soit, en même temps qu'une source de richesse, une source de gaspillage sanglant.

LES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE PENDANT LES NEUF PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE 1956

RAPPEL DU NOMBRE DES ACCIDENTS CORPORELS
ET DES VICTIMES DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
PENDANT LES NEUF PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE 1955

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 ..	48.659	3.969	67.772	71.741
Centres urbains de province	Sûreté nationale	40.276	1.500	47.130	48.630
Agglomération parisienne ..	Préfecture de Police de la Seine	14.058	294	15.747	16.041
FRANCE 9 premiers mois 1955		102.993	5.763	130.649	136.412

Au moment de mettre sous presse, le dépouillement du résultat s'établit comme suit, pour les neuf premiers mois de 1956 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 ..	50.821	4.337	71.955	76.262
Centres urbains de province	Sûreté nationale	44.312	1.683	52.818	54.501
Agglomération parisienne ..	Préfecture de Police de la Seine	13.668	294	15.313	15.607
FRANCE 9 premiers mois 1956		108.801	6.314	140.086	146.400

La comparaison des deux tableaux ci-dessus fait apparaître une augmentation générale du nombre des accidents corporels et des victimes.

FRANCE — NEUF PREMIERS MOIS 1956-1955 — VARIATION

	Nombre	Pourcentage
Accidents corporels	+ 5.808	+ 5,6
Tués	+ 551	+ 9,6
Blessés	+ 9.437	+ 7,2

Ces pourcentages d'augmentation sont caractéristiques de l'année 1956, à la veille des restrictions d'essence dues aux événements du Moyen-Orient et de leurs conséquences sur la circulation routière.

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.	30, 31, 45, 46, 55, 83, 85, 121 à 149, 171.
Accidents comportant deux véhicules (ou plus de deux)	2, 3, 13, 14, 23, 41, 42, 60 à 69, 70 à 77, 81, 84, 85.	30, 31, 45, 46, 55, 83, 85, 121 à 149, 153 à 165, 169, 175, 177.
Accidents mortels	1, 2, 12, 41, 42, 50 à 59, 91.	29, 30, 43, 83, 85, 89 à 117, 181.
Accidents non mortels	1, 2, 12, 41, 42, 50 à 59, 91.	29, 30, 43, 83, 85, 89 à 117, 181.
Accotement	52, 57, 62, 67.	99, 113, 131, 145.
Age des participants	31.	77.
Age des victimes	31, 33.	77, 79.
Agglomération	41.	83.
Animaux	11, 12, 13, 31 à 34, 82, 83, 91, 92.	39, 43, 45, 77 à 79, 171, 173, 181, 183.
Appareil de direction	55, 65.	109, 141.
Aube, crépuscule (mi-obscurité)	58, 68.	115, 147.
Autobus	12, 13, 14, 81, 82, 84, 85.	43, 45, 46, 169, 171, 175, 177.
Autocars	12, 13, 14, 81, 82, 84, 85.	43, 45, 46, 169, 171, 175, 177.
Autos, voitures particulières	12, 13, 14, 81, 82, 84, 85.	43, 45, 46, 169, 171, 175, 177.
B ifurcation, carrefour, croisement	41, 52, 56, 62, 66, 71 à 74, 84.	83, 99, 111, 131, 143, 155 à 159, 175.
Blessés	1, 2, 4, 11, 22, 24, 25, 31 à 34, 81 à 85, 92.	29, 30, 32 à 35, 39, 53, 57, 58 à 65, 77 à 79, 169 à 177, 183.
Blessés graves	1, 11.	29, 39.
Blessés légers	1, 11.	29, 39.
Bombement de la chaussée	57, 67.	113, 145.
Brouillard	58, 68.	115, 147.
C amionnettes	12, 13, 14, [81, 82, 84, 85.	43, 45, 46, 169, 171, 175, 177.
Camions	12, 13, 14, 81, 82, 84, 85.	43, 45, 46, 169, 171, 175, 177.
Campagne et petites agglomérations (Accidents constatés en)	1, 4, 21, 22, 26, 27, 50 à 59.	29, 32 à 35, 49, 53, 69, 73, 89 à 117.
Carrefour, croisement, bifurcation	41, 52, 56, 62, 66, 71 à 74, 84.	83, 99, 111, 131, 143, 155 à 159, 175.
Cassis	41, 56, 66.	83, 111, 143.
Causes et circonstances des accidents	50 à 59, 60 à 69.	89 à 117, 121 à 149.
Chargement du véhicule	55, 65.	109, 141.
Chemin de fer (Véhicules de)	12, 13, 14, 81, 82, 83, 91, 92.	43, 45, 46, 169, 171, 173, 181, 183.

	N° des tableaux	N° des pages
Chevaux.....	11, 12.	39, 43.
Circonstances des accidents	50 à 59, 60 à 69.	89 à 117, 121 à 149.
Collisions.....	2, 13, 41, 42, 81 à 85, 91, 92.	30, 45, 83, 85, 169 à 177, 181, 183.
Conditions atmosphériques	50, 58, 60, 68.	89, 115, 121, 147.
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.	39, 57, 67, 89 à 93, 101 à 105, 121 à 129, 133 à 137.
Conducteurs d'animaux	11, 31 à 34.	39, 77 à 79.
Courbe	41, 56, 66.	83, 111, 143.
Crépuscule, aube (mi-obscurité).....	58, 68.	115, 147.
Croisement, carrefour, bifurcation.	41, 52, 56, 62, 66, 71 à 74, 84.	83, 99, 111, 131, 143, 155 à 159, 171.
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.	39, 43, 45, 46, 77 à 79, 93 à 97, 105, 125 à 129, 137, 169 à 177, 181, 183.
D ate (Classification par)	25.	58 à 65.
Départements (Classification par)	4.	32 à 35.
Dépassement	51, 51 A, 51 B, 61, 61 A, 61 B, 70 à 77.	93 à 97, 125 à 129, 153 à 165.
Descente rapide	41, 56, 66.	83, 111, 143.
Dos d'âne	41, 56, 66.	83, 111, 143.
E blouissement	55, 59, 65, 69.	109, 117, 141, 149
Éclairage de la route	58, 68.	115, 147
Éclairage du véhicule.....	55, 65.	109, 141.
Éclairement	23, 50, 58, 60 à 69, 91, 92.	55, 89, 115, 121 à 149, 181, 183.
Empierrement	42.	85.
État physique des conducteurs	50, 53, 53 A, 53 B, 60, 63, 63 A, 63 B.	89, 101 à 105, 121, 133 à 137.
État physique des piétons	50, 54, 60, 64.	89, 107, 121, 139.
État des véhicules	50, 55, 60, 65.	89, 109, 121, 141.
Excès de vitesse	51, 51 A, 51 B, 61, 61 A, 61 B.	93 à 97, 125 à 129.
F atigue	53, 53 A, 53 B, 54, 63, 63 A, 63 B, 64.	101 à 105, 107, 133 à 137, 139.
Fautes des conducteurs	50, 51, 51 A, 51 B, 60, 61, 61 A, 61 B.	89, 93 à 97, 121, 125 à 129.
Fautes de piétons	50, 52, 60, 62.	89, 99, 121, 131.
Freins	55, 65.	109, 141.
G endarmerie Nationale (Accidents constatés par la)	1, 4, 21, 22, 26, 27, 50 à 59.	29, 32 à 35, 49, 53, 69, 73, 89 à 117.
Gênes temporaires imputables au milieu..	50, 59, 60, 69.	89, 117, 121, 149.
Glissante (Chaussée)	57, 67.	113, 145.
Grêle	58, 68.	115, 147.
H eures du jour.	27.	73.

	N° des tableaux	N° des pages
I nattention.....	53, 53 A, 53 B, 63, 63 A, 63 B.	101 à 105, 133 à 137.
Indemnes (Participants)	31, 32.	77.
Inexpérience.....	53, 53 A, 53 B, 63, 63 A, 63 B.	101 à 105, 133 à 137.
Infirmité	53, 53 A, 53 B, 54, 63, 63 A, 63 B, 64.	101 à 105, 107, 133 à 137, 139.
Infractions au Code de la Route	50, 51, 51 A, 51 B, 52, 60, 61, 61 A, 61 B, 62.	89 à 99, 121 à 131.
Ivresse	53, 53 A, 53 B, 54, 63, 63 A, 63 B, 64.	101 à 105, 107, 133 à 137, 139.
J ours de la semaine	26.	69.
Jours fériés	26.	69.
Jours ouvrables	26.	69.
L argeur de la chaussée.....	81 à 85.	169 à 177.
Ligne droite (Route en)	41, 56, 66.	83, 111, 143.
M anœuvres des véhicules.....	51, 51 A, 51 B, 61, 61 A, 61 B, 70 à 77.	93 à 97, 125 à 129, 153 à 165.
Mois de l'année	21, 22, 23, 24.	49, 53, 55, 57.
Motocyclettes	11, 12, 13, 14, 31 à 34, 81, 82, 84, 85.	39, 43, 45, 46, 77 à 79, 169, 171, 175, 177.
Mouillée (chaussée)	57, 67.	113, 145.
N eige	57, 58, 67, 68.	113, 115, 145, 147.
Nuit, obscurité	23, 58, 60 à 69, 91, 92.	55, 115, 121 à 149, 181, 183.
O bstacle	2, 13, 41, 42, 57, 67, 82, 83, 91, 92.	30, 45, 83, 85, 113, 145, 171, 173, 181, 183.
P aris et proche banlieue (Accidents constatés à)	1, 4, 21, 22, 26, 27.	29, 32 à 35, 49, 53, 69, 73.
Particularités de la route	41, 50, 56, 60, 66.	83, 89, 111, 121, 143.
Passagers	11, 24.	39, 57.
Passages à niveau	41, 56, 66.	83, 111, 143.
Pavés	42.	85.
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.	30, 39, 45, 46, 57, 77 à 79, 83, 85, 89 à 99, 107, 121 à 131, 139, 169 à 177, 181, 183.
Piste cyclable	42.	85.
Pluie	58, 68.	115, 147.
Pneus	55, 65.	109, 141.
Pont étroit	41, 56, 66.	83, 111, 143.
Préfecture de Police de la Seine (Accidents constatés par la)	1, 4, 21, 22, 26, 27.	29, 32 à 35, 49, 53, 69, 73.

	N° des tableaux	N° des pages
Priorité	51, 51 A, 51 B, 61, 61 A, 61 B.	93 à 97, 125 à 129.
Profil de la chaussée	50, 57, 60, 67.	89, 113, 121, 145.
R efuge pour piétons.....	52, 62.	99, 131.
Remorque	55, 65.	109, 141.
Revêtement de la chaussée	42, 50, 57, 60, 67.	85, 89, 113, 121, 145.
Route	41, 42, 50, 56, 57, 58, 60, 66, 67, 68.	83, 85, 89, 111, 113, 115, 121, 143, 145, 147.
S ens unique.....	42, 81 à 85.	85, 169 à 177.
Sexe des participants.....	32.	77.
Sexe des victimes	32, 34.	77, 79.
Signaux de circulation	51, 51 A, 51 B, 52, 61, 61 A, 61 B, 62.	93 à 99, 125 à 131.
Soleil	59, 69.	117, 149.
Sommeil	53, 53 A, 53 B, 63, 63 A, 63 B.	101 à 105, 133 à 137.
Sommet de côte.....	41, 56, 61, 61 A, 61 B, 66.	83, 111, 125 à 129, 143.
Stationnement	2, 41, 42, 51, 51 A, 51 B, 61, 61 A, 61 B, 70 à 77.	30, 83, 85, 93 à 97, 125 à 129, 153 à 165.
Sûreté Nationale (Accidents constatés par la)	1, 4, 21, 22, 26, 27, 50 à 59.	29, 32 à 35, 49, 53, 69, 73, 89 à 117.
T aux de mortalité	1.	29.
Tramways	12, 13, 14, 52, 62, 81, 82, 83, 91, 92.	43, 45, 46, 99, 131, 169, 171, 173, 181, 183.
Trolleybus	12, 13, 14, 81, 82, 84, 85.	43, 45, 46, 169, 171, 175, 177.
Trottoir	52, 62.	99, 131.
Tués	1, 2, 4, 11, 22, 24, 25, 31 à 34, 81 à 85, 92.	29, 30, 32 à 35, 39, 53, 57, 58 à 65, 77 à 79, 169 à 177, 183.
V éhicules à deux roues.....	11, 12, 13, 14, 24, 31 à 34, 81 à 85.	39, 43, 45, 46, 57, 77 à 79, 169 à 177.
Véhicules automobiles	11, 12, 13, 14, 24, 31 à 34, 81 à 85.	39, 43, 45, 46, 57, 77 à 79, 169 à 177.
Véhicules attelés	11, 12, 31 à 34.	39, 43, 77 à 79.
Véhicules immatriculés	83, 91, 92.	173, 181, 183.
Véломoteurs	11, 12, 13, 14, 31 à 34, 81, 82, 84, 85.	39, 43, 45, 46, 77 à 79, 169, 171, 175, 177.
Vent	58, 68.	115, 147.
Verglas.....	57, 67.	113, 145.
Victimes.....	1, 2, 4, 11, 22, 24, 25, 31 à 34, 81 à 85, 92.	29, 30, 32 à 35, 39, 53, 57, 58 à 65, 77 à 79, 169 à 177, 183.
Villes de province (Accidents constatés dans les).....	1, 4, 21, 22, 26, 27, 50 à 59.	29, 32 à 35, 49, 53, 69, 73, 89 à 117.
Visibilité	58, 59, 61, 61 A, 61 B, 66, 68, 69.	115, 117, 125 à 129, 143, 147, 149.
Z ones bâties	41.	83.

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
1955	Rase campagne et petites agglomérations.	Gendarmerie Nationale.	a 5.098	59.819
	Centres urbains de province	Sûreté Nationale	b 2.049	53.553
	Agglomération parisienne	Préfecture de Police de la Seine	c 407	19.306
	FRANCE TOTAL		d 7.554	132.678
	Pourcentage en fonction de la gravité		e 5,4 %	94,6 %
1954	Rase campagne et petites agglomérations.	Gendarmerie Nationale	f 4.645	50.594
	Centres urbains de province	Sûreté Nationale	g 1.758	48.920
	Agglomération parisienne	Préfecture de Police de la Seine	h 352	18.701
	FRANCE TOTAL		i 6.755	118.215
	Pourcentage en fonction de la gravité		j 5,4 %	94,6 %
Variation 1955-1954	Rase campagne et petites agglomérations.	Gendarmerie Nationale	k + 453	+ 9.225
	Pourcentage		l + 9,7 %	+ 18,2 %
	Centres urbains de province	Sûreté Nationale	m + 291	+ 4.633
	Pourcentage		n + 16,5 %	+ 9,5 %
	Agglomération parisienne	Préfecture de Police de la Seine	o + 55	+ 605
	Pourcentage		p + 15,6 %	+ 3,2 %
	FRANCE TOTAL		q + 799	+14.463
	Pourcentage		r + 11,8 %	+ 12,2 %

NOTA. — Parcours effectué sur route, en France, par les véhicules à moteur, y compris motocyclettes, vélomoteurs, scooters et cyclomoteurs :

— en 1955 : 585 (en 100 millions de véhicules/km).

— en 1954 : 523 (en 100 millions de véhicules/km).

Taux de mortalité :

— en 1955 : $\frac{8.058}{585} = 13,8$ morts pour 100 millions de véhicules/km.

— en 1954 : $\frac{7.539}{523} = 14,4$ 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	64.917	46,3 %	5.488	27.172	62.276	89.448	94.936	51,5 %
b	55.602	39,6 %	2.147	17.199	47.604	64.803	66.950	36,3 %
c	19.713	14,1 %	423	12.427	9.651	22.078	22.501	12,2 %
d	140.232 Accidents corporels	100 %	8.058 Tués	56.798	119.531	176.329 Blessés	184.387 Victimes	100 %
e	100 %	—	4,4 %	30,8 %	64,8 %	95,6 %	100 %	—
f	55.239	44,2 %	5.269	21.258	53.854	75.112	80.381	49,6 %
g	50.678	40,6 %	1.907	14.742	43.363	58.105	60.012	37,1 %
h	19.053	15,2 %	363	10.470	10.707	21.177	21.540	13,3 %
i	124.970	100 %	7.539	46.470	107.924	154.394	161.933	100 %
j	100 %	—	4,7 %	28,7 %	66,6 %	95,3 %	100 %	—
k	+ 9.678	—	+ 219	+ 5.914	+ 8.422	+14.336	+14.555	—
l	+ 17,5 %	—	+ 4,2 %	+ 27,8 %	+ 15,6 %	+ 19,1 %	+ 18,0 %	—
m	+ 4.924	—	+ 240	+ 2.457	+ 4.241	+ 6.698	+ 6.938	—
n	+ 9,7 %	—	+ 12,6 %	+ 16,7 %	+ 9,8 %	+ 11,5 %	+ 11,6 %	—
o	+ 660	—	+ 60	+ 1.957	— 1.056	+ 901	+ 961	—
p	+ 3,5 %	—	+ 16,5 %	+ 18,7 %	— 9,9 %	+ 4,2 %	+ 4,5 %	—
q	+ 15.262 accidents	—	+ 519 tués	+ 10.328	+ 11.607	+ 21.935 blessés	+ 22.454 victimes	—
r	+ 12,2 %	—	+ 6,9 %	+ 22,2 %	+ 10,7 %	+ 14,2 %	+ 13,9 %	—

G. 1

REMARQUES. — Le nombre de 8.058 tués correspond à la destruction annuelle d'une ville comme Avranches (8.004 habitants) ou Jeumont (8.168 habitants) ou Langres (8.300 habitants).

Le nombre de 176.329 blessés correspond à l'immobilisation des habitants de la ville de Saint-Etienne (181.730 habitants. Recensement de 1954).

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

$$\frac{14,4 - 13,8}{14,4} \times 100 = 4 \% \text{ environ,}$$

en 1955, par rapport à 1954.

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) ..	3.736	87.214	90.950	4.015	117.281	121.296
2. Collision entre un véhicule et un obstacle (y compris un véhicule en stationnement)	849	7.758	8.607	964	12.401	13.365
3. Collision entre un véhicule et un piéton	1.699	25.691	27.390	1.716	29.772	31.488
4. Accidents ne comportant pas de collision	1.031	8.940	9.971	1.092	12.742	13.834
5. Autres accidents	239	3.075	3.314	271	4.133	4.404
TOTAL	7.554	132.678	140.232	8.058	176.329	184.387

G. 4

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

- 10,3 % dans les accidents ne comportant pas de collision ;
- 9,9 % dans les collisions entre un véhicule et un obstacle ;
- 6,2 % dans les collisions entre un véhicule et un piéton ;
- 4,1 % dans les collisions entre véhicules en marche.

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

- 49,8 % dans les collisions entre véhicules en marche ;
- 21,3 % dans les collisions entre un véhicule et un piéton ;
- 13,5 % dans les accidents ne comportant pas de collision ;
- 12,0 % dans les collisions entre un véhicule et un obstacle ;
- 3,4 % dans les autres accidents.

100 %

CLASSIFICATION DES ACCIDENTS

suyant 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	37.838	37.838
Accidents comportant 2 véhicules	2	80.052	160.104
Accidents comportant plus de 2 véhi- cules.....	3 ou plus	2.629	8.150
TOTAUX PROVINCE		120.519 accidents	206.092 véhicules
B. Agglomération parisienne.			
Accidents ne comportant qu'un seul véhicule	1	8.117	8.117
Accidents comportant 2 véhicules	2	10.963	21.926
Accidents comportant plus de 2 véhi- cules.....	3 ou plus	633	1.962
TOTAUX PARIS		19.713	32.005
C. Ensemble du territoire métropolitain.			
Accidents ne comportant qu'un seul véhicule	1	45.955	45.955
Accidents comportant 2 véhicules	2	91.015	182.030
Accidents comportant plus de 2 véhi- cules.....	3 ou plus	3.262	10.112
TOTAUX FRANCE		140.232 accidents	238.097 véhicules

NOTA. — Nombre de piétons impliqués : 29.860.

REMARQUE. — Le tiers environ des accidents (45.955 sur 140.232) 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	937	67	1.004	67	7	74	1.335	72	1.407
2. Aisne	981	589	1.570	85	30	115	1.376	656	2.032
3. Allier	576	694	1.270	64	19	83	790	796	1.586
4. Alpes (Basses-)	229	23	252	9	1	10	336	22	358
5. Alpes (Hautes-)	211	41	252	11	2	13	342	50	392
6. Alpes-Maritimes	630	4.009	4.639	26	68	94	913	5.382	6.295
7. Ardèche	529	44	573	27	6	33	732	49	781
8. Ardennes	570	296	866	51	6	57	724	356	1.080
9. Ariège	207	72	279	20	4	24	273	87	360
10. Aube	485	225	710	43	7	50	641	236	877
11. Aude	351	171	522	42	4	46	519	188	707
12. Aveyron	338	93	431	33	2	35	431	98	529
13. Bouches-du-Rhône	1.326	1.493	2.819	120	68	188	2.031	1.836	3.867
14. Calvados	1.053	796	1.849	83	25	108	1.378	939	2.317
15. Cantal	246	69	315	16	3	19	328	73	401
16. Charente	537	271	808	66	12	78	687	295	982
17. Charente-Maritime	923	551	1.474	75	22	97	1.306	655	1.961
18. Cher	506	433	939	46	12	58	707	540	1.247
19. Corrèze	381	211	592	29	4	33	509	240	749
20. Corse	206	78	284	21	0	21	296	85	381
21. Côte-d'Or	834	660	1.494	60	17	77	1.172	765	1.937
A reporter	12.056	10.886	22.942	994	319	1.313	16.826	13.420	30.246

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	12.056	10.886	22.942	994	319	1.313	16.826	13.420	30.246
22. Côtes-du-Nord	770	238	1.008	87	8	95	979	267	1.246
23. Creuse	213	24	237	32	2	34	269	27	296
24. Dordogne	574	220	794	52	5	57	710	215	925
25. Doubs	786	628	1.414	57	21	78	1.030	707	1.737
26. Drôme	768	289	1.057	65	6	71	1.010	316	1.326
27. Eure	1.096	241	1.337	99	4	103	1.541	284	1.825
28. Eure-et-Loir	681	299	980	74	9	83	1.021	355	1.376
29. Finistère	954	517	1.471	95	20	115	1.276	613	1.889
30. Gard	593	389	982	53	12	65	860	436	1.296
31. Garonne (Haute-)	690	1.263	1.953	54	35	89	975	1.483	2.458
32. Gers	268	30	298	34	1	35	357	31	388
33. Gironde.....	1.331	2.281	3.612	93	62	155	1.864	2.337	4.201
34. Hérault	558	667	1.225	45	17	62	864	744	1.608
35. Ille-et-Vilaine	691	527	1.218	63	21	84	833	561	1.394
36. Indre	512	265	777	53	7	60	724	274	998
37. Indre-et-Loire	827	560	1.387	81	16	97	1.101	656	1.757
38. Isère	1.525	725	2.250	91	23	114	2.002	905	2.907
39. Jura	571	197	768	36	10	46	823	231	1.054
40. Landes	572	134	706	58	9	67	808	138	946
41. Loir-et-Cher	431	236	667	50	9	59	619	283	902
42. Loire	894	1.133	2.027	82	34	116	1.282	1.338	2.620
43. Loire (Haute-).....	356	143	499	29	3	32	501	165	666
44. Loire-Inférieure.....	1.296	1.561	2.857	112	57	169	1.814	1.763	3.577
45. Loiret	811	659	1.470	76	24	100	1.163	766	1.929
A reporter.....	29.824	24.112	53.936	2.565	734	3.299	41.252	28.315	69.567

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	29.824	24.112	53.936	2.565	734	3.299	41.252	28.315	69.567
46. Lot	265	66	331	16	4	20	346	63	409
47. Lot-et-Garonne	515	178	693	43	8	51	705	207	912
48. Lozère	133	10	143	18	1	19	180	9	189
49. Maine-et-Loire	772	785	1.557	68	25	93	994	907	1.901
50. Manche	848	255	1.103	51	10	61	1.088	289	1.377
51. Marne	801	846	1.647	71	41	112	1.123	985	2.108
52. Marne (Haute-)	617	177	794	51	5	56	875	204	1.079
53. Mayenne	369	115	484	32	6	38	494	127	621
54. Meurthe-et-Moselle	1.450	1.009	2.459	116	32	148	1.911	1.119	3.030
55. Meuse	484	218	702	48	11	59	719	245	964
56. Morbihan	621	369	990	82	22	104	774	400	1.174
57. Moselle	1.822	1.302	3.124	127	88	215	2.397	1.393	3.790
58. Nièvre	530	129	659	37	5	42	782	140	922
59. Nord	1.513	3.406	4.919	125	173	298	1.903	4.021	5.924
60. Oise	1.211	414	1.625	96	15	111	1.673	499	2.172
61. Orne	551	97	648	50	3	53	756	116	872
62. Pas-de-Calais	1.342	1.653	2.995	160	100	260	1.758	1.958	3.716
63. Puy-de-Dôme	751	733	1.484	75	39	114	1.174	806	1.980
64. Pyrénées (Basses-)	767	736	1.503	57	13	70	1.058	831	1.889
65. Pyrénées (Hautes-)	311	360	671	29	14	43	441	405	846
66. Pyrénées-Orientales	363	233	596	30	8	38	609	250	859
67. Rhin (Bas-)	1.045	897	1.942	78	25	103	1.376	985	2.361
68. Rhin (Haut-)	1.151	888	2.039	94	37	131	1.462	1.040	2.502
69. Rhône	874	1.238	2.112	78	72	150	1.305	1.549	2.854
A reporter.....	48.930	40.226	89.156	4.197	1.491	5.688	67.155	46.863	114.018

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	48.930	40.226	89.156	4.197	1.491	5.688	67.155	46.863	114.018
70. Saône (Haute-)	531	135	666	40	6	46	734	161	895
71. Saône-et-Loire	964	482	1.446	103	17	120	1.255	543	1.798
72. Sarthe	712	418	1.130	60	11	71	941	495	1.436
73. Savoie	722	214	936	67	11	78	1.019	253	1.272
74. Savoie (Haute-)	988	318	1.306	79	17	96	1.281	352	1.633
75. Seine	—	*19.713	19.713	—	* 423	423	—	*22.078	22.078
76. Seine-Maritime	1.289	2.492	3.781	76	107	183	1.732	2.817	4.549
77. Seine-et-Marne	1.289	1.187	2.476	102	63	165	1.872	1.551	3.423
78. Seine-et-Oise	2.687	6.523	9.210	143	280	423	3.977	7.614	11.591
79. Sèvres (Deux-)	360	150	510	35	3	38	465	159	624
80. Somme	1.001	323	1.324	90	16	106	1.494	379	1.873
81. Tarn	470	305	775	46	13	59	643	344	987
82. Tarn-et-Garonne	347	97	444	28	2	30	446	118	564
83. Var	859	974	1.833	53	33	86	1.265	1.113	2.378
84. Vaucluse	519	350	869	47	17	64	753	416	1.169
85. Vendée	519	161	680	62	10	72	686	185	871
86. Vienne	523	220	743	49	13	62	722	230	952
87. Vienne (Haute-)	324	280	604	34	15	49	453	324	777
88. Vosges	916	288	1.204	76	11	87	1.193	353	1.546
89. Yonne	691	198	889	76	7	83	991	222	1.213
90. Territoire-de-Belfort	276	261	537	25	4	29	371	311	682
TOTAL	64.917	75.315	140.232 accidents corporels	5.488	2.570	8.058 tués	89.448	86.881	176.329 blessés

(*) Préfecture de Police de la Seine.

PREMIÈRE PARTIE

**LES VICTIMES
ET LES VEHICULES 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	1.790	1.790	22,21	11.330	11.330	19,95
2. Cycles :							
Conducteurs	b	1.363	1.327	16,47	8.706	8.382	14,76
Passagers	c		36	0,45		324	0,57
3. Cyclomoteurs (cycles pourvus d'un moteur thermique auxiliaire d'une cylindrée au plus égale à 50 cm³) :							
Conducteurs	d	862	846	10,50	7.178	6.945	12,23
Passagers	e		16	0,20		233	0,41
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	1.970	1.656	20,55	16.796	13.485	23,74
Passagers	g		314	3,90		3.311	5,83
5. Véhicules automobiles :							
Conducteurs	h	1.951	880	10,92	12.237	4.963	8,74
Passagers	i		1.071	13,29		7.274	12,80
6. Véhicules attelés : Conducteurs et passagers	j	31	31	0,38	148	148	0,26
7. Cavaliers ou conducteurs d'ani- maux	k	4	4	0,05	9	9	0,02
8. Autres personnes ou non indiquées (sur véhicules)	l	87	87	1,08	394	394	0,69
TOTAL	m	8.058	8.058 tués	100,00	56.798	56.798	100,00

NOTA. — Nombre de piétons impliqués : 29.860 (soit 29.784 piétons victimes et 76 piétons ayant participé à un choc, mais sortis indemnes, un autre usager étant blessé).

REMARQUES. — Il y a plus de tués parmi les usagers des seuls cycles et cyclomoteurs..... 2.225 tués
que dans l'ensemble des personnes transportées en automobile..... 1.951 tués
Viennent ensuite les usagers de motocyclettes et vélomoteurs..... 1.970 tués
puis les piétons 1.790 tués

LES CATÉGORIES D'USAGERS

TABLEAU N° 11

Blessés							Total général		
Légèrement			Total						
	Nombre		%	Nombre		%	Nombre		%
	ensemble	séparément		ensemble	séparément		ensemble	séparément	
a	16.664	16.664	13,94	27.994	27.994	15,88	29.784	29.784	16,15
b	19.078	17.848	14,93	27.784	26.230	14,87	29.147	27.557	14,95
c		1.230	1,03		1.554	0,88		1.590	0,86
d	13.845	13.220	11,06	21.023	20.165	11,44	21.885	21.011	11,40
e		625	0,52		858	0,49		874	0,47
f	32.113	24.514	20,51	48.909	37.999	21,55	50.879	39.655	21,50
g		7.599	6,36		10.910	6,19		11.224	6,09
h	36.335	14.173	11,86	48.572	19.136	10,85	50.523	20.016	10,86
i		22.162	18,54		29.436	16,69		30.507	16,55
j	361	361	0,30	509	509	0,29	540	540	0,29
k	11	11	0,01	20	20	0,01	24	24	0,01
l	1.124	1.124	0,94	1.518	1.518	0,86	1.605	1.605	0,87
m	119.531	119.531	100,00	176.329	176.329 Blessés	100,00	184.387	184.387 Victimes	100,00

G. 2

Nombre d'usagers tués sur les « 2 roues » : $1\ 363 + 862 + 1\ 970 = 4\ 195$ tués.

Nombre d'usagers tués en automobile : 1951 tués.

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 automobiles. $\left(\frac{4.195}{1.951} = 2,15\right)$.

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 automobiles, le risque d'être tué (ou blessé), pour un conducteur ou un passager d'engin à 2 roues, est beaucoup plus élevé que pour un conducteur ou un passager d'automobile.

ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

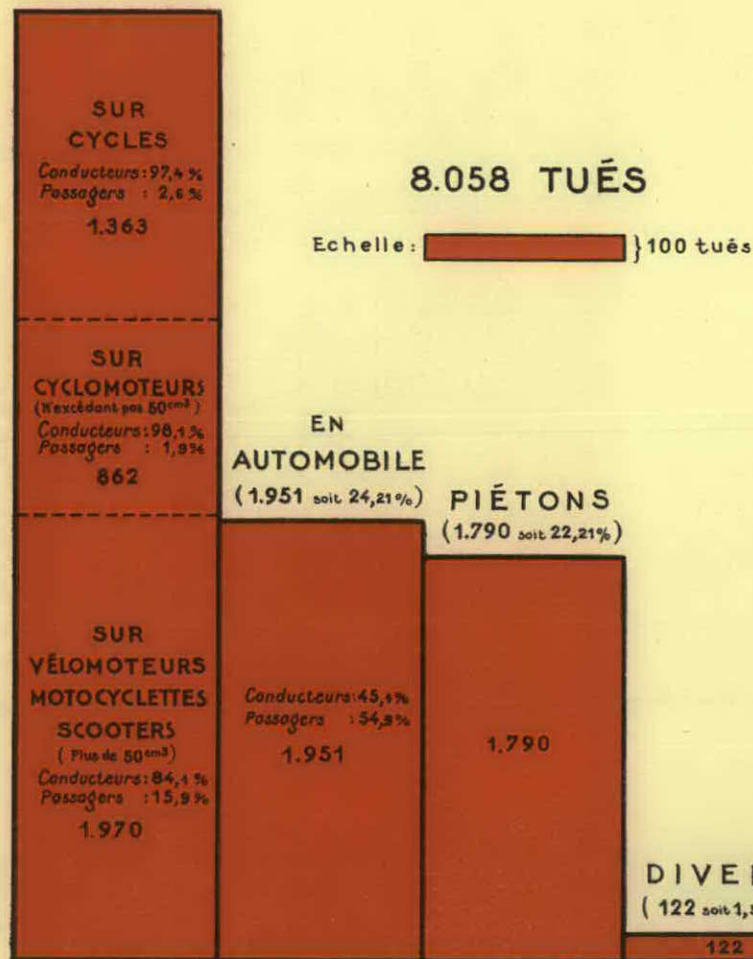
FRANCE
1955

RÉPARTITION DES VICTIMES

ANNEXE
AU TABLEAU 11

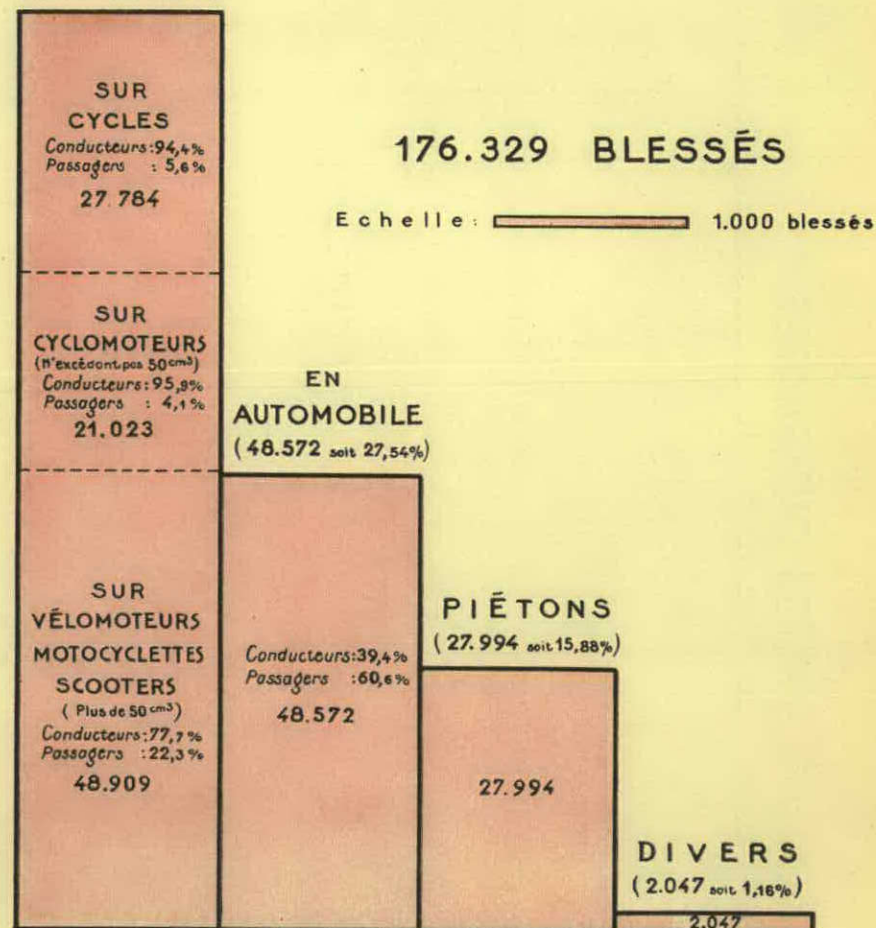
SUR 2 ROUES

(4.195 soit 52,07 %)



SUR 2 ROUES

(97.716 soit 55,42 %)

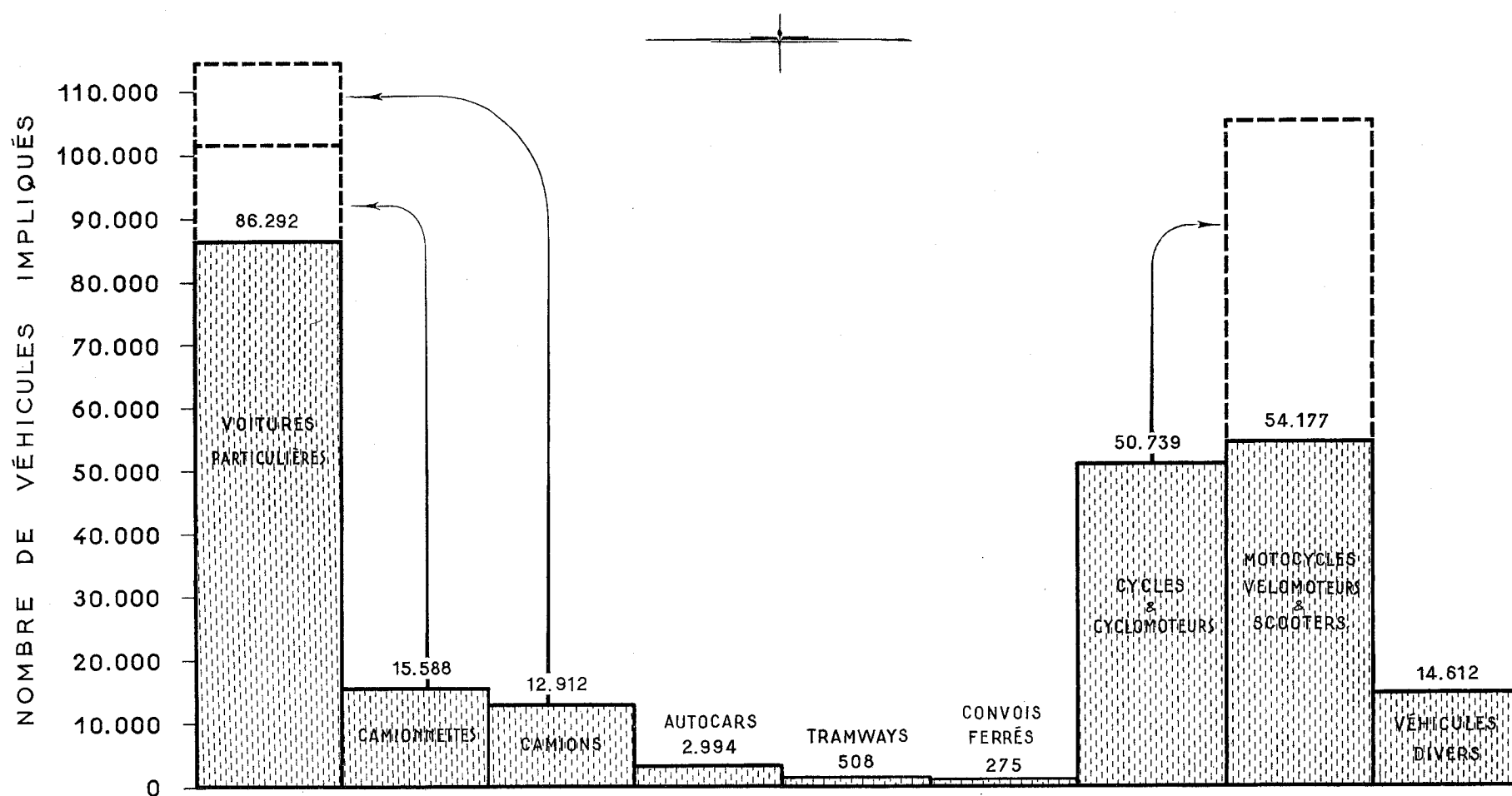


ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1955

CLASSIFICATION DES VÉHICULES IMPLIQUÉS

ANNEXE
AU TABLEAU 12



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	3.899	35,55
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	1.497	13,65
b) Solo, avec occupant du siège arrière	c	714	6,51
c) Avec side-car	d	42	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	783	7,14
b) Avec remorque	f	74	0,67
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	1.004	9,16
b) Avec remorque	h	271	2,47
5. Autocars, autobus et trolleybus	i	203	1,85
6. Tramways	j	35	0,32
7. Cycles pourvus d'un moteur auxiliaire thermique d'une cylindrée maximum de 50 cm³	k	929	8,47
TOTAL des véhicules routiers à propulsion mécanique			
Autres véhicules :			
8. Cycles	l	1.302	11,87
9. Convois ferrés	m	73	0,66
10. Véhicules divers	n	119	1,09
TOTAL des autres véhicules			
Animaux :			
11. Chevaux montés ou conduits, et autres animaux non en liberté	o	23	0,21
Véhicules indéterminés :			
12. Véhicules dont la nature n'a pas été précisée par les enquêteurs	p	704	—
TOTAL GÉNÉRAL		q	100,00

NOTA. — La catégorie « Motocyclettes et cycles à moteur de + de 50 cm³ » comprend la plupart des véhicules du type « scooter ». Rappelons que le nombre de piétons victimes est de **29.784**, alors que le nombre de piétons impliqués est de 29.860 (Tableau n° 11).

REMARQUES. — La liste des véhicules les plus fréquemment rencontrés dans les accidents corporels s'établit comme suit : 104.916 véhicules à « 2 roues », 86.292 automobiles particulières, 28.500 véhicules utilitaires.

IMPLIQUES 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		82.393	38,40		86.292	38,26	
b		36.065	16,81		37.562	16,65	
c		15.140	7,06		15.854	7,03	
d		719	0,34		761	0,34	
e		13.584	6,33		14.367	6,37	
f		1.147	0,54		1.221	0,54	
g		9.777	4,56		10.781	4,78	
h		1.860	0,87		2.131	0,94	
i		2.791	1,30		2.994	1,33	
j		473	0,22		508	0,23	
k		23.140	10,78		24.069	10,67	
	9.451			187.089			196.540
l		25.368	11,82		26.670	11,83	
m		202	0,09		275	0,12	
n		1.553	0,72		1.672	0,74	
	1.494			27.123			28.617
o	23	352	0,16	352	375	0,17	375
p	704	11.861	—	11.861	12.565	—	12.565
q	11.672		100,00	226.425		100,00	238.097 véhicules

G. 3

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

- pour 100 véhicules automobiles impliqués, il y a **41** victimes ;
- pour 100 motocyclettes ou vélomoteurs, il y a **89** victimes ;
- pour 100 cycles ou cyclomoteurs, il y a **95** victimes ;
- pour 400 piétons impliqués, il y a **399** victimes.

NATURE DES

ACCIDENTS COMPORTANT 2 VÉHICULES (OU PLUS DE 2)

Type du véhicule A									
Voiture particulière	Camionnette (moins de 3,5 t)	Camion (plus de 3,5 t)	Autobus, autocar, trolleybus	Motocyclette, vélomoteur	Cycle, cyclomoteur	Tramway	Convoi ferré	Autre véhicule	Véhicule de nature non précisée
9.194	3.049	3.288	591	19.321	21.225	62	82	524	1.150
	306	622	134	4.096	4.255	17	21	188	157
		369	149	2.992	2.943	50	29	157	112
			27	748	785	4	3	19	29
				2.712	7.391	31	44	647	523
					2.935	45	22	307	261
						32	7	1	86
							0	1	20
								10	13
									2.491

94.277
accidents

NOTA. — La catégorie « Motocyclette, vélomoteur » comprend la plupart des véhicules du type « scooter ».

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

Voiture particulière contre cycle ou cyclomoteur	21.225 accidents
Voiture particulière contre motocyclette ou vélomoteur	19.321 —
Voiture particulière contre piéton	12.054 —
Voiture particulière contre voiture particulière	9.194 —
Motocyclette ou vélomoteur (ou scooter) contre cycle ou cyclomoteur	7.391 —
Motocyclette ou vélomoteur (ou scooter) contre piéton	7.077 —

TABLEAU N° 13

ACCIDENTS

ACCIDENTS NE COMPORTANT QU'UN VÉHICULE

			Piéton	Obstacle ou animal en liberté	Sans collision	Accident non défini	
Voiture particulière	Type du véhicule B	Type du véhicule unique	Voiture particulière	12.054	2.543	2.908	1.107
Camionnette (moins de 3,5 t)			Camionnette (moins de 3,5 t)	1.694	312	314	117
Camion (plus de 3,5 t)			Camion (plus de 3,5 t)	1.250	229	260	93
Autobus, autocar, trolley- bus			Autobus, autocar, trolley- bus	323	30	99	26
Motocyclette, vélomoteur ..			Motocyclette, vélomoteur ..	7.077	1.441	3.398	1.044
Cycle, cyclomoteur			Cycle, cyclomoteur	4.001	523	2.477	634
Tramway			Tramway	88	2	5	46
Convoi ferré			Convoi ferré	36	1	1	8
Autre véhicule			Autre véhicule	94	17	44	15
Véhicule non précisé			Véhicule non précisé	773	182	465	224

**45.955
accidents**

NOTA. — Répartition des accidents comportant des piétons :

	Accidents	Piétons Impliqués	Piétons- Victimes
Accidents comportant 2 ou plusieurs véhicules et un ou plusieurs piétons	1.913	2.054	2.054
Accidents ne comportant qu'un seul véhicule, et un ou plusieurs piétons	27.390	27.806	27.730
	29.303	29.860	29.784

RÉCAPITULATION

	Accidents	Tués	Blessés
Accidents comportant 2 ou plusieurs véhicules	94.277	4.204	122.184
Accidents ne comportant qu'un seul véhicule	45.955	3.854	54.145
	140.232 accidents	8.058 tués	176.329 blessés

ACCIDENTS COMPORTANT CERTAINS FACTEURS

au moins une fois

FACTEURS	Nombre d'accidents dans lesquels la présence d'un facteur donné a été relevée		
	ACCIDENTS comportant 2 véhicules (ou plus de 2)	ACCIDENTS ne comportant qu'un seul véhicule	Total des ACCIDENTS
Voiture particulière	58.486	18.612	77.098
Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	12.845	2.437	15.282
Camion (plus de 3,5 tonnes)	10.711	1.832	12.543
Autobus, autocar, trolleybus	2.489	478	2.967
Motocyclette, vélomoteur	38.505	12.960	51.465
Cycle, cyclomoteur	40.169	7.635	47.804
Tramway	335	141	476
Convoi ferré	229	46	275
Autre véhicule	1.867	170	2.037
Véhicule de nature non précisée	4.842	1.644	6.486
Piéton	1.913	27.390	29.303

REMARQUE. — Le classement des accidents comportant au moins 1 véhicule donné s'établit comme suit :

99.269 accidents comportant au moins 1 véhicule à « 2 roues »,
 77.098 accidents, comportant au moins 1 automobile particulière,
 27.825 accidents, comportant au moins 1 véhicule utilitaire,
 2.967 accidents, comportant au moins 1 véhicule de transport en commun sur pneus.

On relève :

29.303 accidents, comportant au moins 1 piéton.

DEUXIÈME PARTIE

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

TABLEAUX N^{OS} 21 A 27

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	3.445	111	5,22	3.657	118	6,47	7.102	229	5,79
Février	b	3.030	108	5,08	3.393	122	6,63	6.423	230	5,79
Mars	c	3.493	112	5,31	3.903	126	6,90	7.396	238	6,05
Avril	d	4.986	166	7,80	4.321	144	7,89	9.307	310	7,84
Mai	e	5.896	190	8,93	4.890	158	8,66	10.786	348	8,80
Juin	f	5.399	180	8,46	4.747	158	8,66	10.146	338	8,55
Juillet	g	7.531	243	11,42	5.177	167	9,15	12.708	410	10,37
Août	h	8.325	269	12,64	5.084	164	8,99	13.409	433	10,96
Septembre.....	i	6.554	219	10,24	5.104	170	9,31	11.658	389	9,82
Octobre	j	6.135	198	9,30	5.470	176	9,64	11.605	374	9,46
Novembre	k	5.067	169	7,94	4.812	161	8,77	9.879	330	8,32
Décembre	l	5.056	163	7,66	5.044	163	8,93	10.100	326	8,25
TOTAUX	m	64.917	—	100,00	55.602	—	100,00	120.519	—	100,00
Moyenne journalière.....	n	—	178	—	—	152	—	—	330	—

NOTA. — La moyenne journalière nette du mois est obtenue en divisant le nombre mensuel 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, 384 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 à PARIS.

384 ACCIDENTS CORPORELS

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	1.293	42	6,44	8.395	271	5,89	5	1	6	25	31
b	1.245	44	6,87	7.668	274	5,94	4	—	4	24	28
c	1.329	43	6,62	8.725	281	6,13	4	—	4	27	31
d	1.506	50	7,75	10.813	360	7,83	4	1	5	25	30
e	1.681	54	8,37	12.467	402	8,74	5	2	7	24	31
f	1.678	56	8,64	11.824	394	8,57	4	—	4	26	30
g	1.695	55	8,44	14.403	465	10,11	5	1	6	25	31
h	1.581	51	7,88	14.990	484	10,52	4	1	5	26	31
i	2.050	68	10,55	13.708	457	9,92	4	—	4	26	30
j	2.121	69	10,57	13.726	443	9,61	5	—	5	26	31
k	1.630	54	8,39	11.509	384	8,33	4	2	6	24	30
l	1.904	61	9,48	12.004	387	8,41	4	—	4	27	31
m	19.713	—	100,00	140.232	—	100,00	52	8	60	305	365
n	—	54	—	—	384	—					

G. 5

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

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

$$\frac{269}{108} = 2,48 \text{ en rase campagne, } \frac{176}{118} = 1,50 \text{ dans les centres urbains de province, } \frac{69}{42} = 1,64 \text{ à PARIS.}$$

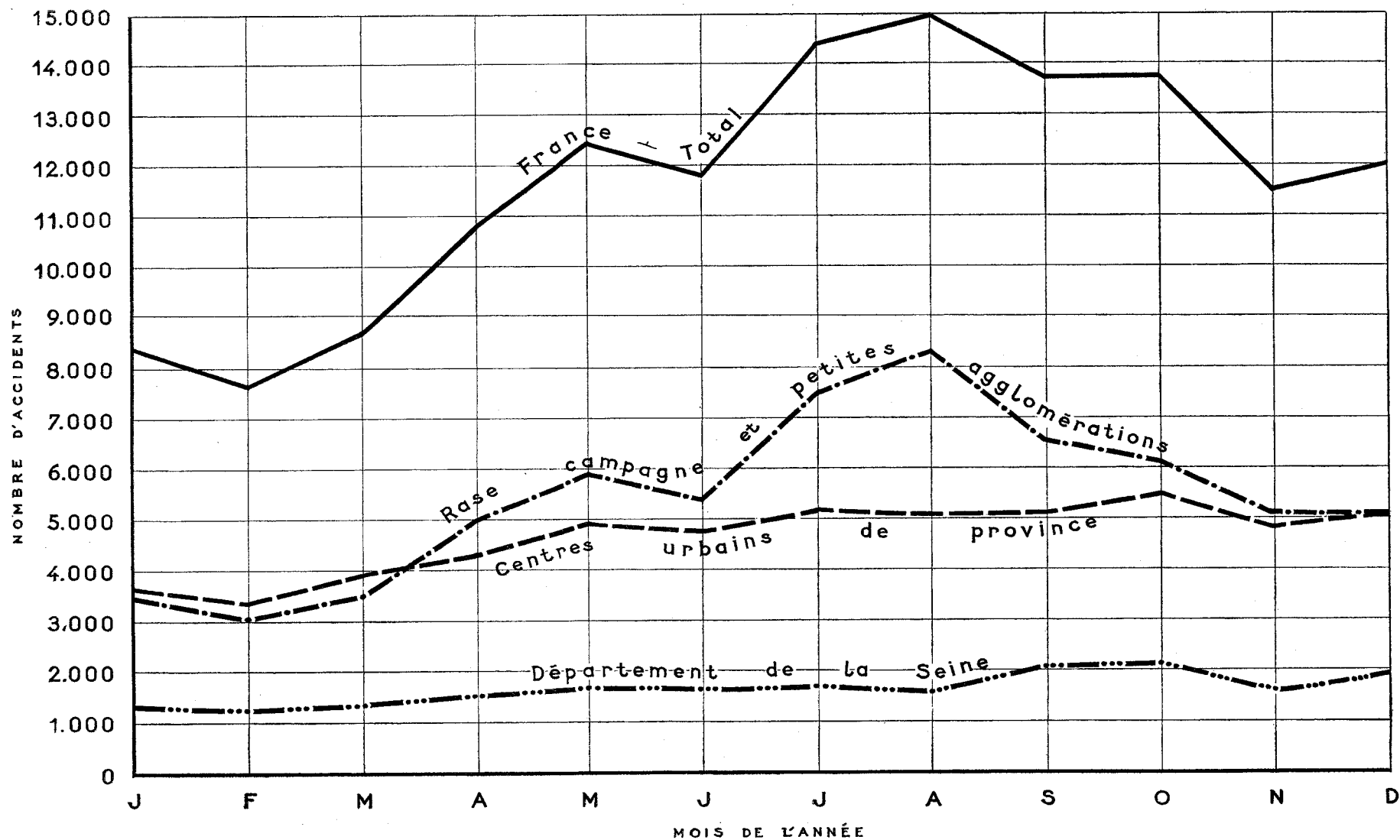
PAR JOUR, EN 1955

ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1955

RÉPARTITION DES ACCIDENTS PAR MOIS

ANNEXE
AU TABLEAU 21



FRANCE
1955

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	Moyenne jour- nalière	Nombre	Moyenne jour- nalière	Nombre	Moyenne jour- nalière	Nombre	Moyenne jour- nalière	Nombre	Moyenne jour- nalière
Janvier	a	352	11	171	6	523	17	34	1	557	18
Février	b	245	9	123	4	368	13	18	1	386	14
Mars	c	291	9	136	4	427	13	20	1	447	14
Avril	d	412	13	143	5	555	18	25	1	580	19
Mai	e	474	15	180	6	654	21	35	1	689	22
Juin	f	442	15	188	6	630	21	37	1	667	22
Juillet	g	538	17	171	6	709	23	46	1	755	24
Août.....	h	610	20	183	6	793	26	39	1	832	27
Septembre	i	605	20	205	7	810	27	40	1	850	28
Octobre.....	j	571	19	188	6	759	25	32	1	791	26
Novembre	k	493	17	214	7	707	24	42	1	749	25
Décembre	l	455	14	245	8	700	22	55	2	755	24
TOTAUX .	m	5.488	—	2.147	—	7.635	—	423	—	8.058	—
Moyenne jour- nalière	n	—	15	—	6	—	21	—	1	—	22

NOTA. — Les moyennes journalières nettes sont obtenues en divisant le nombre mensuel de victimes (tués ou blessés) par le nombre de jours dans le mois.

REMARQUES. — Les deux tiers des tués sont enregistrés en rase campagne ou dans les petites agglomérations (15 sur 22). La moitié des blessés seulement sont relevés en rase campagne ou dans les petites agglomérations (245 sur 483).

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** ;

— dans les villes, maximum d'accidents corporels et de blessés en **octobre**, maximum de tués en **décembre**.

EN 1955 : 22 TUÉS PAR JOUR

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	Moyenne journalière	Nombre	Moyenne journalière	Nombre	Moyenne journalière	Nombre	Moyenne journalière	Nombre	Moyenne journalière
a	4.593	148	4.172	135	8.765	283	1.497	48	10.262	331
b	4.106	147	3.709	132	7.815	279	1.349	48	9.164	327
c	4.729	153	4.374	141	9.103	294	1.476	47	10.579	341
d	6.808	227	5.230	174	12.038	401	1.671	56	13.709	457
e	8.170	264	5.842	188	14.012	452	1.912	62	15.924	514
f	7.311	243	5.757	192	13.068	435	1.852	62	14.920	497
g	10.872	350	6.101	197	16.973	547	1.885	61	18.858	608
h	11.943	385	6.015	194	17.958	579	1.812	59	19.770	638
i	9.240	308	5.930	198	15.170	506	2.293	76	17.463	582
j	8.177	264	6.413	207	14.590	471	2.390	77	16.980	548
k	6.764	225	5.505	184	12.269	409	1.782	59	14.051	468
l	6.735	217	5.755	186	12.490	403	2.159	70	14.649	473
m	89.448	—	64.803	—	154.251	—	22.078	—	176.329	—
n	—	245	—	178	—	423	—	60	—	483

La moyenne journalière du nombre de tués atteint son maximum en septembre en rase campagne, en décembre dans les centres urbains de province et à PARIS.

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

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

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

EN 1955 : 483 BLESSÉS PAR JOUR

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	Moyenne journalière	Nombre	Moyenne journalière	Nombre	Moyenne journalière
Janvier	a	3.122	101	5.273	170	8.395	271
Février	b	2.682	96	4.986	178	7.668	274
Mars	c	2.945	95	5.780	186	8.725	281
Avril	d	3.556	118	7.257	242	10.813	360
Mai	e	3.954	127	8.513	275	12.467	402
Juin	f	3.654	122	8.170	272	11.824	394
Juillet	g	4.247	137	10.156	328	14.403	465
Août	h	4.407	142	10.583	342	14.990	484
Septembre	i	4.441	148	9.267	309	13.708	457
Octobre	j	4.416	143	9.310	300	13.726	443
Novembre	k	4.058	135	7.451	249	11.509	384
Décembre	l	4.473	144	7.531	243	12.004	387
TOTAUX	m	45.955	—	94.277	—	140.232	—
Moyenne journalière	n	—	126	—	258	—	384

NOTA. — La moyenne journalière nette de chaque mois est obtenue 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. — La moyenne journalière nette des accidents où un seul véhicule est impliqué, varie peu avec le mois. Au contraire, la moyenne journalière nette des accidents comportant 2 ou plusieurs véhicules varie du simple au double de janvier en août. La moitié des accidents (198 sur 384) 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	Moyenne journalière	Nombre	Moyenne journalière	Nombre	Moyenne journalière	Nombre	Moyenne journalière	Nombre	Moyenne journalière
a	4.922	159	4.017	130	4.217	136	161	5	8.395	271
b	4.242	152	4.480	160	3.021	108	167	6	7.668	274
c	4.648	150	6.206	200	2.383	77	136	4	8.725	281
d	5.594	186	8.564	285	2.097	70	152	5	10.813	360
e	6.067	196	10.328	333	1.974	64	165	5	12.467	402
f	5.899	197	10.180	339	1.455	49	189	6	11.824	394
g	6.782	219	12.261	396	1.926	62	216	7	14.403	465
h	7.064	228	12.388	400	2.406	78	196	6	14.990	484
i	7.063	235	9.910	331	3.608	120	190	6	13.708	457
j	6.789	219	8.197	265	5.370	173	159	5	13.726	443
k	6.306	210	5.552	185	5.819	194	138	5	11.509	384
l	6.878	222	4.958	160	6.857	221	189	6	12.004	387
m	72.254	—	97.041	—	41.133	—	2.058	—	140.232	—
n	—	198	—	266	—	113	—	5	—	384

P 1 a

C'est en décembre qu'apparaît le nombre maximum d'accidents de nuit (nuits longues) ; inversement, c'est en juillet et en août 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 $\frac{41.133}{140.232 - 2.058} \times 100 = 30 \%$ 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	77	8,61	72	6,62	238	5,58	165	9,07	5	4,02	557	6,80
Février	b	39	4,83	54	5,49	183	4,75	104	6,32	6	5,35	386	5,22
Mars	c	38	4,25	66	6,06	228	5,34	102	5,60	13	10,46	447	5,46
Avril	d	68	7,86	64	6,07	341	8,26	95	5,39	12	9,99	580	7,31
Mai	e	71	7,94	112	10,29	377	8,84	109	5,99	20	16,11	689	8,41
Juin	f	82	9,47	111	10,54	362	8,77	102	5,79	10	8,32	667	8,41
Juillet	g	85	9,50	99	9,10	416	9,75	151	8,30	4	3,22	755	9,21
Août	h	88	9,84	140	12,86	440	10,31	160	8,79	4	3,22	832	10,15
Septembre ...	i	94	10,86	104	9,87	468	11,33	175	9,93	9	7,49	850	10,72
Octobre	j	97	10,85	78	7,16	435	10,19	170	9,34	11	8,87	791	9,65
Novembre	k	62	7,16	74	7,03	390	9,45	209	11,86	14	11,66	749	9,45
Décembre ...	l	79	8,83	97	8,91	317	7,43	248	13,62	14	11,29	755	9,21
TOTAUX .	m	880	100,00	1.071	100,00	4.195	100,00	1.790	100,00	122	100,00	8.058	100,00
Moyenne journalière	n	2	—	3	—	12	—	5	—	—	—	22	—

NOTA. — Les pourcentages nets sont calculés à partir des 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	1.372	7,05	1.991	6,65	4.778	4,81	2.076	7,29	45	2,16	10.262	5,72
b	1.205	6,85	1.583	5,86	4.488	5,00	1.748	6,79	140	7,43	9.164	5,66
c	1.184	6,08	1.701	5,68	5.668	5,70	1.808	6,35	218	10,45	10.579	5,90
d	1.250	6,63	2.119	7,32	7.971	8,29	2.193	7,95	176	8,72	13.709	7,90
e	1.618	8,31	2.638	8,82	9.041	9,10	2.378	8,35	249	11,93	15.924	8,88
f	1.477	7,84	2.173	7,50	8.897	9,25	2.163	7,84	210	10,40	14.920	8,60
g	1.934	9,93	3.359	11,23	10.976	11,05	2.375	8,34	214	10,26	18.858	10,52
h	1.978	10,16	3.566	11,92	11.560	11,64	2.484	8,72	182	8,72	19.770	11,02
i	1.777	9,43	2.973	10,27	10.148	10,55	2.449	8,88	116	5,74	17.463	10,06
j	1.805	9,27	2.631	8,79	9.543	9,61	2.877	10,10	124	5,94	16.980	9,47
k	1.654	8,78	2.190	7,56	7.486	7,79	2.487	9,02	234	11,59	14.051	8,10
l	1.882	9,67	2.512	8,40	7.160	7,21	2.956	10,37	139	6,66	14.649	8,17
m	19.136	100,00	29.436	100,00	97.716	100,00	27.994	100,00	2.047	100,00	176.329	100,00
n	52	—	81	—	268	—	77	—	5	—	483	—

P. 1 b.

REMARQUES. — On déplore 12 tués par jour en moyenne sur les seuls « 2 roues », contre 5 tués en automobile et 5 tués parmi les piétons,

268 blessés par jour en moyenne sur les seuls « 2 roues », contre 133 blessés en automobile et 77 blessés parmi les piétons.

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

ACCIDENTS ET VICTIMES CLASSÉS PAR DATE

Date	Nombre d'accidents corporels	Nombre de victimes			Observations
		Tués (décédés dans les 3 jours)	Blessés	Total victimes	
Samedi 1 ^{er} janvier	307	30	414	444	Jour férié.
Dimanche 2 janvier	299	30	439	469	
Lundi 3 janvier	329	11	459	470	
Mardi 4 janvier	140	9	178	187	
Mercredi 5 janvier	139	13	157	170	
Jeudi 6 janvier	234	10	289	299	
Vendredi 7 janvier	210	12	247	259	
Samedi 8 janvier	239	24	291	315	
Dimanche 9 janvier	226	30	324	354	
Lundi 10 janvier	294	16	333	349	
Mardi 11 janvier	295	17	333	350	
Mercredi 12 janvier	292	23	326	349	
Jeudi 13 janvier	338	14	429	443	
Vendredi 14 janvier	257	27	272	299	
Samedi 15 janvier	359	20	424	444	
Dimanche 16 janvier	330	21	459	480	
Lundi 17 janvier	283	23	328	351	
Mardi 18 janvier	233	10	268	278	
Mercredi 19 janvier	228	13	246	259	
Jeudi 20 janvier	225	8	280	288	
Vendredi 21 janvier	261	19	305	324	
Samedi 22 janvier	345	34	387	421	
Dimanche 23 janvier	262	19	321	340	
Lundi 24 janvier	244	23	291	314	
Mardi 25 janvier	207	6	237	243	
Mercredi 26 janvier	211	9	235	244	
Jeudi 27 janvier	227	15	264	279	
Vendredi 28 janvier	296	6	344	350	
Samedi 29 janvier	344	26	405	431	
Dimanche 30 janvier	433	28	624	652	
Lundi 31 janvier	308	11	353	364	
Mardi 1 ^{er} février	300	18	362	380	
Mercredi 2 février	245	7	284	291	
Jeudi 3 février	322	14	379	393	
Vendredi 4 février	328	17	401	418	
Samedi 5 février	345	14	393	407	
Dimanche 6 février	336	18	461	479	
Lundi 7 février	303	14	343	357	
Mardi 8 février	269	13	321	334	
Mercredi 9 février	236	7	266	273	
Jeudi 10 février	271	17	311	328	
Vendredi 11 février	257	17	305	322	
A reporter	11.607	713	14.088	14.801	

Date	Nombre d'accidents corporels	Nombre de victimes			Observations
		Tués (décédés dans les 3 jours)	Blessés	Total victimes	
Report	11.607	713	14.088	14.801	
Samedi 12 février	355	10	423	433	
Dimanche 13 février	314	16	437	453	
Lundi 14 février	190	12	225	237	
Mardi 15 février	252	11	278	289	
Mercredi 16 février	236	13	276	289	
Jeudi 17 février	238	5	291	296	
Vendredi 18 février	287	7	317	324	
Samedi 19 février	289	14	359	373	
Dimanche 20 février	221	18	309	327	
Lundi 21 février	227	8	267	275	
Mardi 22 février	210	19	223	242	
Mercredi 23 février	247	14	287	301	
Jeudi 24 février	268	10	296	306	
Vendredi 25 février	268	15	294	309	
Samedi 26 février	310	21	366	387	
Dimanche 27 février	313	22	423	445	
Lundi 28 février	231	15	267	282	
Mardi 1 ^{er} mars	212	12	227	239	
Mercredi 2 mars	193	3	209	212	
Jeudi 3 mars	245	17	305	322	
Vendredi 4 mars	263	14	289	303	
Samedi 5 mars	334	15	425	440	
Dimanche 6 mars	279	18	425	443	
Lundi 7 mars	242	7	288	295	
Mardi 8 mars	216	10	246	256	
Mercredi 9 mars	219	10	244	254	
Jeudi 10 mars	211	12	254	266	
Vendredi 11 mars	210	17	225	242	
Samedi 12 mars	294	11	352	363	
Dimanche 13 mars	395	18	557	575	
Lundi 14 mars	238	19	279	298	
Mardi 15 mars	265	16	296	312	
Mercredi 16 mars	228	7	268	275	
Jeudi 17 mars	259	5	305	310	
Vendredi 18 mars	224	14	252	266	
Samedi 19 mars	398	17	469	486	
Dimanche 20 mars	468	20	699	719	
Lundi 21 mars	293	24	343	367	
Mardi 22 mars	292	8	317	325	
Mercredi 23 mars	287	18	340	358	
Jeudi 24 mars	274	17	304	321	
Vendredi 25 mars	302	16	342	358	
Samedi 26 mars	372	26	450	476	
Dimanche 27 mars	492	21	673	694	
Lundi 28 mars	279	26	368	394	
Mardi 29 mars	220	6	244	250	
Mercredi 30 mars	194	5	210	215	
A reporter	24.461	1 372	29 631	31 .003	

Date	Nombre d'accidents corporels	Nombre de victimes			Observations
		Tués (décédés dans les 3 jours)	Blessés	Total victimes	
Report	24.461	1.372	29.631	31.003	
Jeudi 31 mars	327	18	374	392	
Vendredi 1 ^{er} avril	269	13	326	339	
Samedi 2 avril	391	15	471	486	
Dimanche 3 avril	500	26	716	742	
Lundi 4 avril	301	15	377	392	
Mardi 5 avril	340	15	421	436	
Mercredi 6 avril	315	17	372	389	
Jeudi 7 avril	298	15	362	377	
Vendredi 8 avril	316	22	403	425	
Samedi 9 avril	478	27	628	655	
Dimanche 10 avril	502	24	735	759	
Lundi 11 avril	472	29	685	714	Paques Lundi férié.
Mardi 12 avril	296	18	346	364	
Mercredi 13 avril	290	15	347	362	
Jeudi 14 avril	285	12	357	369	
Vendredi 15 avril	287	8	347	355	
Samedi 16 avril	407	14	501	515	
Dimanche 17 avril	496	25	728	753	
Lundi 18 avril	309	18	398	416	
Mardi 19 avril	258	13	288	301	
Mercredi 20 avril	269	19	316	335	
Jeudi 21 avril	307	19	346	365	
Vendredi 22 avril	321	25	359	384	
Samedi 23 avril	436	31	531	562	
Dimanche 24 avril	528	36	745	781	
Lundi 25 avril	320	23	361	384	
Mardi 26 avril	267	10	334	344	
Mercredi 27 avril	289	17	353	370	
Jeudi 28 avril	318	9	371	380	
Vendredi 29 avril	394	17	469	486	
Samedi 30 avril	554	33	716	749	
Dimanche 1 ^{er} mai	662	38	937	975	
Lundi 2 mai	402	31	516	547	
Mardi 3 mai	281	13	343	356	
Mercredi 4 mai	266	10	362	372	
Jeudi 5 mai	352	12	405	417	
Vendredi 6 mai	339	23	399	422	
Samedi 7 mai	431	21	524	545	
Dimanche 8 mai	687	32	976	1.008	
Lundi 9 mai	367	30	462	492	
Mardi 10 mai	336	20	398	418	
Mercredi 11 mai	292	12	354	366	
Jeudi 12 mai	324	18	362	380	
Vendredi 13 mai	344	11	417	428	
Samedi 14 mai	414	24	501	525	
Dimanche 15 mai	520	30	745	775	
Lundi 16 mai	355	28	424	452	
A reporter	41.973	2.323	51.839	54.162	

Date	Nombre d'accidents corporels	Nombre de victimes			Observations
		Tués (décédés dans les 3 jours)	Blessés	Total victimes	
Report	41.973	2.323	51.839	54.162	
Mardi 17 mai.....	311	12	391	403	Ascension
Mercredi 18 mai.....	331	17	374	391	
Jeudi 19 mai.....	433	27	620	647	
Vendredi 20 mai.....	336	26	377	403	
Samedi 21 mai.....	436	15	521	536	
Dimanche 22 mai.....	497	31	705	736	
Lundi 23 mai.....	375	15	438	453	
Mardi 24 mai.....	333	15	403	418	Pentecôte Lundi férié
Mercredi 25 mai.....	330	24	395	419	
Jeudi 26 mai.....	370	28	457	485	
Vendredi 27 mai.....	366	27	454	481	
Samedi 28 mai.....	519	35	674	709	
Dimanche 29 mai.....	513	26	742	768	
Lundi 30 mai.....	527	18	735	753	
Mardi 31 mai.....	418	20	513	533	
Mercredi 1 ^{er} juin	389	24	438	462	
Jeudi 2 juin	355	23	435	458	
Vendredi 3 juin	351	16	436	452	
Samedi 4 juin	486	37	597	634	
Dimanche 5 juin	603	32	864	896	
Lundi 6 juin	421	35	526	561	
Mardi 7 juin	355	18	432	450	
Mercredi 8 juin	286	20	336	356	
Jeudi 9 juin	311	21	375	396	
Vendredi 10 juin	301	13	349	362	
Samedi 11 juin	435	17	530	547	
Dimanche 12 juin	464	39	670	709	
Lundi 13 juin	324	26	394	420	
Mardi 14 juin	324	14	377	391	
Mercredi 15 juin	322	14	392	406	
Jeudi 16 juin	376	12	456	468	
Vendredi 17 juin	364	28	430	458	
Samedi 18 juin	499	19	609	628	
Dimanche 19 juin	556	33	820	853	
Lundi 20 juin	393	24	479	503	
Mardi 21 juin	288	13	370	383	
Mercredi 22 juin	300	11	367	378	
Jeudi 23 juin	343	21	399	420	
Vendredi 24 juin	429	20	512	532	
Samedi 25 juin	502	24	654	678	
Dimanche 26 juin	594	32	887	919	
Lundi 27 juin	394	28	480	508	
Mardi 28 juin	340	21	416	437	
Mercredi 29 juin	338	11	420	431	
Jeudi 30 juin	381	21	470	491	
Vendredi 1 ^{er} juillet	408	22	488	510	
Samedi 2 juillet	575	26	737	763	
A reporter	60.875	3.374	75.783	79.157	

Date	Nombre d'accidents corporels	Nombre de victimes			Observations
		Tués (décédés dans les 3 jours)	Blessés	Total victimes	
Report	60.875	3.374	75.783	79.157	
Dimanche 3 juillet	672	27	954	981	
Lundi 4 juillet	416	33	490	523	
Mardi 5 juillet	324	11	391	402	
Mercredi 6 juillet	339	7	404	411	
Jeudi 7 juillet	399	29	469	498	
Vendredi 8 juillet	384	28	456	484	
Samedi 9 juillet	552	25	685	710	
Dimanche 10 juillet	682	34	976	1.010	
Lundi 11 juillet	445	16	558	574	
Mardi 12 juillet	369	15	477	492	
Mercredi 13 juillet	549	17	655	672	
Jeudi 14 juillet	513	37	747	784	Fête Nationale
Vendredi 15 juillet	441	26	549	575	
Samedi 16 juillet	488	28	650	678	
Dimanche 17 juillet	682	39	1.036	1.075	
Lundi 18 juillet	473	34	610	644	
Mardi 19 juillet	359	19	424	443	
Mercredi 20 juillet	307	22	361	383	
Jeudi 21 juillet	359	15	455	470	
Vendredi 22 juillet	364	26	460	486	
Samedi 23 juillet	479	29	620	649	
Dimanche 24 juillet	639	34	951	985	
Lundi 25 juillet	437	21	604	625	
Mardi 26 juillet	380	21	474	495	
Mercredi 27 juillet	369	15	441	456	
Jeudi 28 juillet	367	16	508	524	
Vendredi 29 juillet	409	17	497	514	
Samedi 30 juillet	594	34	767	801	
Dimanche 31 juillet	629	32	964	996	
Lundi 1 ^{er} août	449	27	612	639	
Mardi 2 août	405	28	487	515	
Mercredi 3 août	383	12	459	471	
Jeudi 4 août	401	21	494	515	
Vendredi 5 août	482	34	582	616	
Samedi 6 août	629	35	816	851	
Dimanche 7 août	675	28	1.004	1.032	
Lundi 8 août	450	23	578	601	
Mardi 9 août	415	39	544	583	
Mercredi 10 août	385	20	498	518	
Jeudi 11 août	425	21	571	592	
Vendredi 12 août	426	19	574	593	
Samedi 13 août	545	31	707	738	
Dimanche 14 août	587	28	861	889	
Lundi 15 août	592	25	862	887	Jour férié
Mardi 16 août	501	22	677	699	
Mercredi 17 août	395	25	489	514	
Jeudi 18 août	374	13	479	492	
A reporter	82.814	4.532	104.710	109.242	

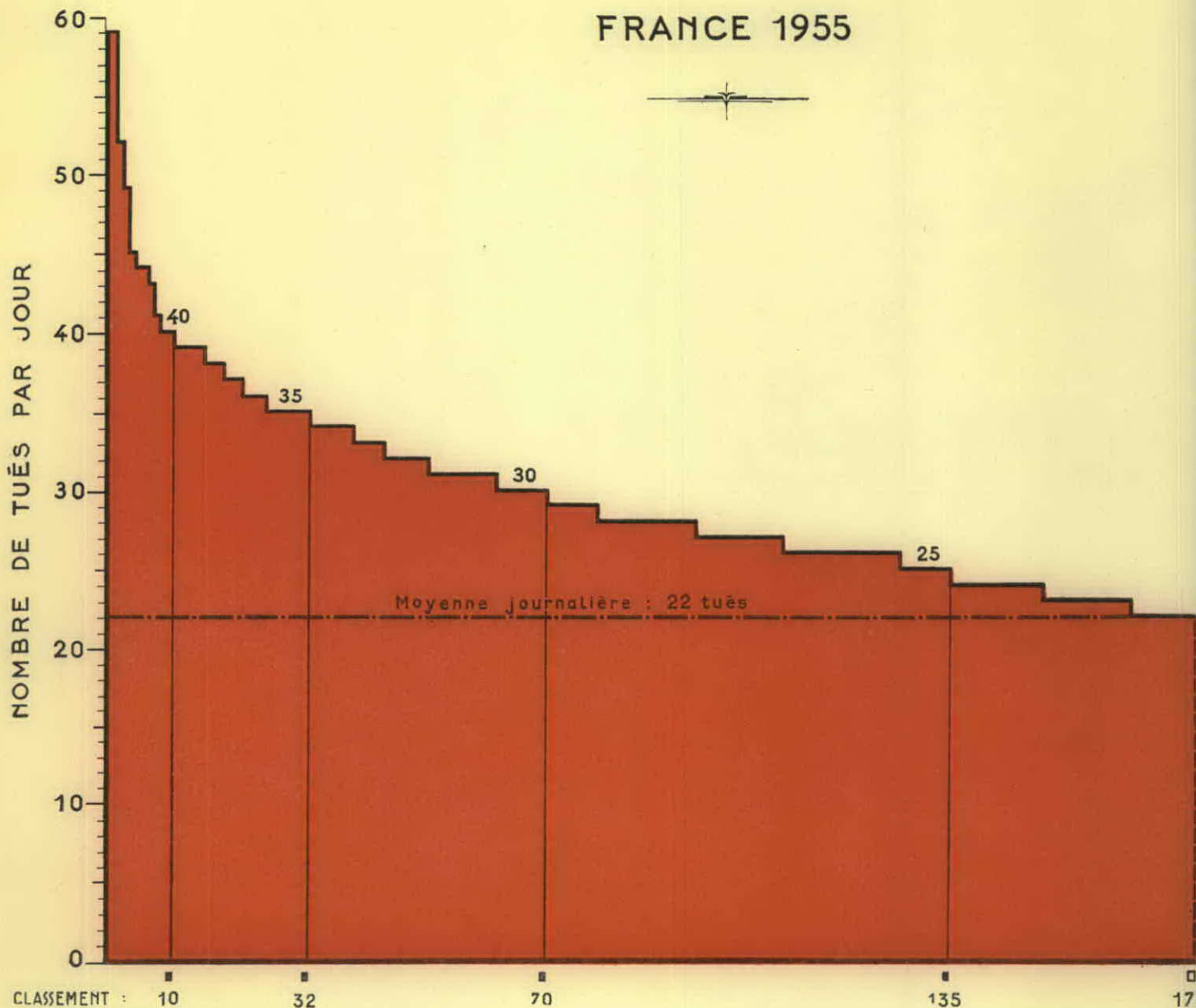
Date	Nombre d'accidents corporels	Nombre de victimes			Observations
		Tués (décédés dans les 3 jours)	Blessés	Total victimes	
Report	82.814	4 532	104.710	109.242	
Vendredi 19 août	465	26	570	596	
Samedi 20 août	603	22	776	798	
Dimanche 21 août	734	36	1.080	1.116	
Lundi 22 août	505	22	648	670	
Mardi 23 août	451	22	572	594	
Mercredi 24 août	458	17	553	570	
Jeudi 25 août	401	23	496	519	
Vendredi 26 août	388	23	475	498	
Samedi 27 août	565	35	728	763	
Dimanche 28 août	649	52	984	1.036	
Lundi 29 août	449	30	561	591	
Mardi 30 août	404	30	558	588	
Mercredi 31 août	399	43	475	518	
Jeudi 1 ^{er} septembre	368	16	497	513	
Vendredi 2 septembre	435	26	562	588	
Samedi 3 septembre	497	40	606	646	
Dimanche 4 septembre	622	22	921	943	
Lundi 5 septembre	438	40	545	585	
Mardi 6 septembre	395	27	509	536	
Mercredi 7 septembre	352	27	420	447	
Jeudi 8 septembre	351	15	416	431	
Vendredi 9 septembre	406	28	501	529	
Samedi 10 septembre	507	21	609	630	
Dimanche 11 septembre	719	49	1.041	1.090	
Lundi 12 septembre	458	21	617	638	
Mardi 13 septembre	350	22	438	460	
Mercredi 14 septembre	387	12	488	500	
Jeudi 15 septembre	354	29	398	427	
Vendredi 16 septembre	469	25	584	609	
Samedi 17 septembre	532	39	643	682	
Dimanche 18 septembre	635	59	894	953	
Lundi 19 septembre	421	28	482	510	
Mardi 20 septembre	395	14	511	525	
Mercredi 21 septembre	448	27	504	531	
Jeudi 22 septembre	391	24	473	497	
Vendredi 23 septembre	484	37	612	649	
Samedi 24 septembre	595	31	807	838	
Dimanche 25 septembre	722	45	1.051	1.096	
Lundi 26 septembre	440	24	546	570	
Mardi 27 septembre	342	18	402	420	
Mercredi 28 septembre	340	22	414	436	
Jeudi 29 septembre	411	31	486	517	
Vendredi 30 septembre	444	31	486	517	
Samedi 1 ^{er} octobre	553	35	703	738	
Dimanche 2 octobre	638	36	920	956	
Lundi 3 octobre	392	27	480	507	
Mardi 4 octobre	384	21	468	489	
A reporter	104.960	5.882	133.220	139.102	

Date	Nombre d'accidents corporels	Nombre de victimes			Observations
		Tués (décédés dans les 3 jours)	Blessés	Total victimes	
Report	104.960	5.882	133.220	139.102	
Mercredi 5 octobre	403	14	481	495	
Jeudi 6 octobre	456	18	541	559	
Vendredi 7 octobre	395	26	466	492	
Samedi 8 octobre	541	28	653	681	
Dimanche 9 octobre	599	31	859	890	
Lundi 10 octobre	449	26	539	565	
Mardi 11 octobre	414	26	476	502	
Mercredi 12 octobre	408	21	468	489	
Jeudi 13 octobre	395	14	467	481	
Vendredi 14 octobre	431	13	520	533	
Samedi 15 octobre	540	29	666	695	
Dimanche 16 octobre	547	36	749	785	
Lundi 17 octobre	415	22	511	533	
Mardi 18 octobre	358	20	420	440	
Mercredi 19 octobre	365	35	410	445	
Jeudi 20 octobre	393	27	462	489	
Vendredi 21 octobre	454	23	520	543	
Samedi 22 octobre	486	30	581	611	
Dimanche 23 octobre	463	32	651	683	
Lundi 24 octobre	348	23	420	443	
Mardi 25 octobre	324	21	391	412	
Mercredi 26 octobre	352	23	408	431	
Jeudi 27 octobre	360	22	435	457	
Vendredi 28 octobre	393	14	471	485	
Samedi 29 octobre	567	33	681	714	
Dimanche 30 octobre	481	33	659	692	
Lundi 31 octobre	422	32	504	536	
Mardi 1 ^{er} novembre	431	34	585	619	Toussaint
Mercredi 2 novembre	374	16	459	475	
Jeudi 3 novembre	380	21	443	464	
Vendredi 4 novembre	420	24	471	495	
Samedi 5 novembre	546	19	674	693	
Dimanche 6 novembre	546	44	721	765	
Lundi 7 novembre	471	29	573	602	
Mardi 8 novembre	365	21	415	436	
Mercredi 9 novembre	386	22	448	470	
Jeudi 10 novembre	465	29	526	555	
Vendredi 11 novembre	455	32	573	605	Jour férié
Samedi 12 novembre	449	19	558	577	
Dimanche 13 novembre	438	44	635	679	
Lundi 14 novembre	344	31	393	424	
Mardi 15 novembre	290	16	325	341	
Mercredi 16 novembre	300	17	345	362	
Jeudi 17 novembre	382	18	470	488	
Vendredi 18 novembre	302	27	349	376	
Samedi 19 novembre	373	24	433	457	
Dimanche 20 novembre	393	35	577	612	
A reporter	124.829	7.076	157.602	164.678	

Date	Nombre d'accidents corporels	Nombre de victimes			Observations
		Tués (décédés dans les 3 jours)	Blessés	Total victimes	
Report	124.829	7.076	157.602	164.678	
Lundi 21 novembre	371	25	461	486	
Mardi 22 novembre	310	17	373	390	
Mercredi 23 novembre	298	18	346	364	
Jeudi 24 novembre	316	13	381	394	
Vendredi 25 novembre	380	26	420	446	
Samedi 26 novembre	397	29	470	499	
Dimanche 27 novembre	360	26	501	527	
Lundi 28 novembre	321	25	388	413	
Mardi 29 novembre	293	21	344	365	
Mercredi 30 novembre	353	27	394	421	
Jeudi 1 ^{er} décembre	382	22	455	477	
Vendredi 2 décembre	369	18	447	465	
Samedi 3 décembre	458	41	499	540	
Dimanche 4 décembre	442	31	631	662	
Lundi 5 décembre	345	19	402	421	
Mardi 6 décembre	278	22	301	323	
Mercredi 7 décembre	312	18	354	372	
Jeudi 8 décembre	308	17	348	365	
Vendredi 9 décembre	388	26	440	466	
Samedi 10 décembre	502	23	608	631	
Dimanche 11 décembre	506	38	719	757	
Lundi 12 décembre	382	24	446	470	
Mardi 13 décembre	318	19	355	374	
Mercredi 14 décembre	407	28	482	510	
Jeudi 15 décembre	392	28	472	500	
Vendredi 16 décembre	381	23	421	444	
Samedi 17 décembre	528	38	626	664	
Dimanche 18 décembre	408	28	583	611	
Lundi 19 décembre	340	24	438	462	
Mardi 20 décembre	281	16	317	333	
Mercredi 21 décembre	357	22	411	433	
Jeudi 22 décembre	385	22	478	500	
Vendredi 23 décembre	480	31	564	595	
Samedi 24 décembre	579	26	761	787	
Dimanche 25 décembre	373	39	554	593	Noël
Lundi 26 décembre	354	20	433	453	
Mardi 27 décembre	290	16	369	385	
Mercredi 28 décembre	273	14	325	339	
Jeudi 29 décembre	362	11	431	442	
Vendredi 30 décembre	380	27	439	466	
Samedi 31 décembre	444	24	540	564	
TOTAL	140.232	8.058	176 329	184.387	

ACCIDENTS CORPORELS DE

FRANCE 1955

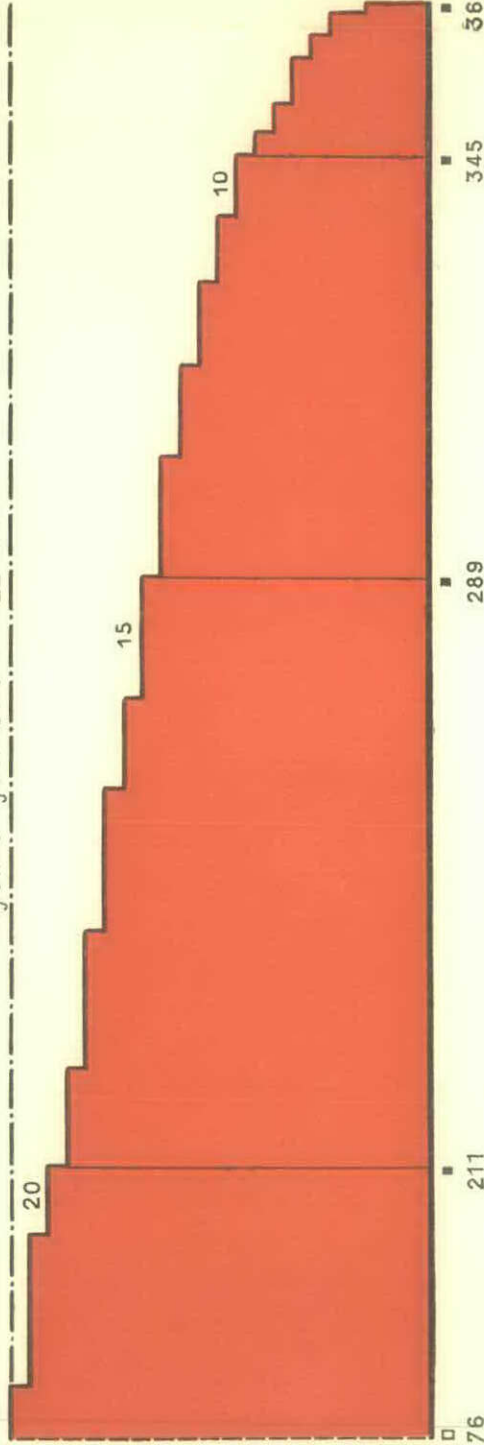


Di 18 Septembre	Di 28 Août
Di 11 Septembre	Di 13 Septembre
Di 4 Septembre	Di 6 Septembre
Me 31 Août	Di 13 Août
Sa 3 Septembre	Sa 27 Août
Di 17 Juillet	Di 12 Août
Sa 17 Septembre	Di 25 Août
Ma 9 Août	Di 1 Mai
Di 11 Décembre	Sa 17 Décembre
Ve 23 Septembre	Je 14 Juillet
Sa 4 Juin	Di 21 Août
Di 2 Octobre	Di 16 Octobre
Di 24 Avril	Sa 6 Août
Sa 27 Août	Sa 1 Octobre
Di 6 Mai	Di 20 Novembre
Di 24 Juillet	Me 19 Octobre
Di 18 Juillet	Sa 30 Juillet
Ve 5 Août	Ma 1 Novembre
Sa 22 Janvier	Di 10 Juillet
Sa 30 Avril	Di 19 Juin
Di 30 Octobre	Sa 29 Octobre
Di 8 Mai	Lu 4 Juillet
Di 26 Juin	Di 31 Juillet
Lu 31 Octobre	Di 12 Juin
Di 23 Octobre	Di 11 Novembre
Sa 24 Septembre	Di 9 Octobre
Sa 13 Août	Di 22 Mai
Ve 23 Décembre	Di 4 Décembre
Lu 2 Mai	Sa 23 Avril
Lu 9 Mai	Je 29 Septembre
Di 19 Mai	Lu 14 Novembre
Sa 27 Août	Sa 22 Octobre
Sa 11 Janvier	Ma 30 Août
Di 11 Janvier	Di 2 Janvier
Sa 23 Juillet	Di 9 Janvier
Je 10 Novembre	Sa 15 Octobre
Je 7 Juillet	Lu 7 Novembre
Di 7 Août	Sa 26 Novembre
Sa 8 Octobre	Je 15 Septembre
Ma 2 Août	Di 14 Août
Lu 19 Septembre	Sa 16 Juillet
Me 14 Décembre	Di 18 Décembre
Ve 8 Juillet	Ve 18 Septembre
Je 26 Mai	Je 15 Décembre
Di 3 Juillet	Ve 27 Juin
Je 19 Mai	Ve 17 Juin
Me 7 Septembre	Lu 16 Mai
Lu 3 Octobre	Sa 9 Avril
Ve 30 Décembre	Lu 1 Août
Ve 20 Novembre	Me 21 Septembre
Sa 24 Octobre	Ve 27 Mai
Sa 2 Décembre	Me 6 Septembre
Sa 2 Septembre	Ve 18 Novembre
Ve 15 Juillet	Ve 14 Janvier
Ma 11 Octobre	Di 29 Mai
Ve 19 Août	Di 3 Avril
Sa 26 Mars	Ve 7 Octobre
Ve 25 Novembre	Lu 10 Octobre
Lu 13 Juin	Ve 22 Juillet
Lu 28 Mars	Di 27 Novembre
Di 17 Avril	Ve 9 Décembre
Ve 16 Septembre	Sa 26 Janvier
Lu 21 Novembre	Ve 25 Mai
Ve 22 Avril	Lu 15 Août
Lu 26 Septembre	Sa 31 Décembre
Sa 25 Juin	Sa 14 Mai
Je 26 Septembre	Me 1 Juin
Me 25 Mai	Sa 19 Novembre
Di 12 Décembre	Ve 4 Novembre
Lu 21 Mars	Lu 19 Décembre
Sa 10 Décembre	Sa 8 Janvier
Ve 21 Octobre	Lu 8 Août
Ve 26 Août	Je 25 Août
Je 2 Juin	Lu 24 Octobre
Lu 25 Avril	Me 26 Octobre
Me 12 Janvier	Ve 6 Mai
Di 4 Septembre	Lu 17 Janvier
Ma 16 Août	Lu 29 Janvier
Ve 1 Juillet	Sa 22 Août
Di 1 Décembre	Lu 17 Octobre
Di 27 Février	Me 28 Septembre

CLASSEMENT DES DATES
EN FONCTION DU NOMBRE DE TUÉS
PAR ORDRE DÉCROISSANT

Nota Les dates comportant un même nombre de tués ont été classées suivant le nombre de blessés. Les dimanches et les jours fériés sont soulignés.

Moyenne journalière. 22 tués

[illegible]

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	9.188	177	14,20	7.464	143	13,47
Mardi	b	52	7.022	135	10,85	7.125	137	12,86
Mercredi	c	52	6.902	133	10,67	7.107	137	12,83
Jeudi	d	52	7.581	146	11,71	7.655	147	13,81
Vendredi	e	52	7.771	150	12,01	8.063	155	14,55
Samedi	f	53	10.875	205	16,49	10.180	192	18,03
Dimanche	g	52	15.578	299	24,07	8.008	154	14,45
TOTAUX	h	365	64.917	—	100,00	55.602	—	100,00
Jours ouvrables	i	305	47.095	155	—	46.442	152	—
Jours fériés	j	8	2.244	281	—	1.127	144	—
Dimanches	k	52	15.578	299	—	8.008	154	—
TOTAUX	l	365	64.917	—	—	55.602	—	—
Moyenne journalière ...	m	—	—	178	—	—	152	—

NOTA. — Les moyennes journalières nettes sont obtenues en divisant le nombre d'accidents enregistrés un jour donné par le nombre de jours de ce nom dans l'année.

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		
				Préfecture de Police de la Seine					
	Nombre	Moyenne journalière nette	% net	Nombre	Moyenne journalière nette	% net	Nombre	Total des moyennes nettes	% net
a	16.652	320	13,86	2.696	52	13,72	19.348	372	13,84
b	14.147	272	11,78	2.537	49	12,91	16.684	321	11,94
c	14.009	270	11,66	2.662	51	13,55	16.671	321	11,93
d	15.236	293	12,62	2.746	53	13,97	17.982	346	12,86
e	15.834	305	13,18	2.979	57	15,16	18.813	362	13,46
f	21.055	397	17,20	3.348	63	16,72	24.403	460	17,13
g	23.586	453	19,64	2.745	53	13,97	26.331	506	18,84
h	120.519	—	100,00	19.713	—	100,00	140.232	—	100,00
i	93.537	307	—	16.630	54	—	110.167	361	—
j	3.396	425	—	338	42	—	3.734	467	—
k	23.586	453	—	2.745	53	—	26.331	506	—
l	120.519	—	—	19.713	—	—	140.232	—	—
m	—	330	—	—	54	—	—	384	—

G 6

La moyenne journalière du nombre d'accidents corporels est à son minimum le **mercredi** en province et le **mardi** à Paris.

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

$$\frac{299}{133} = 2,26 \text{ en rase campagne, } \frac{192}{137} = 1,40 \text{ dans les centres urbains de province, } \frac{63}{49} = 1,29 \text{ à Paris.}$$

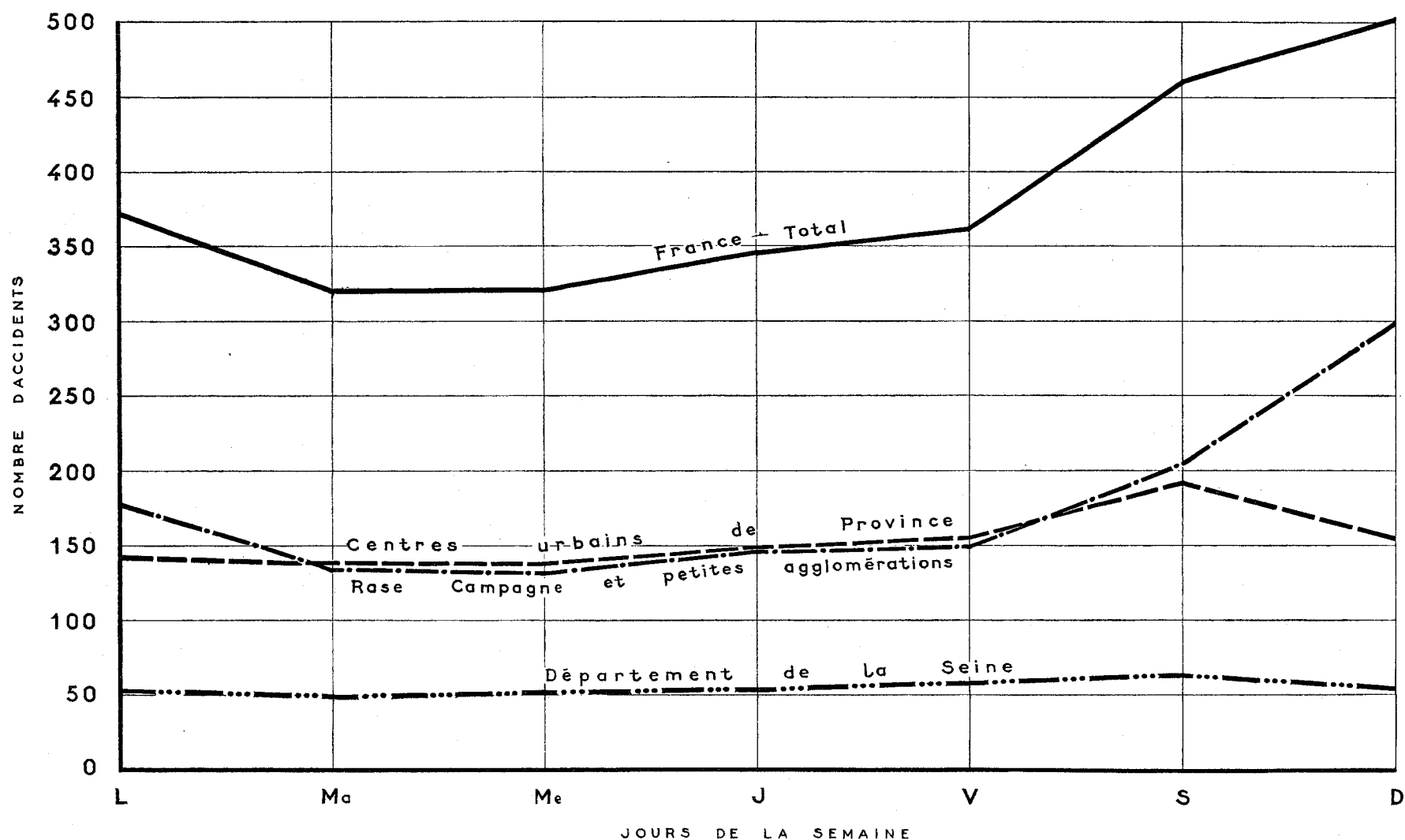
En province, il y a moins d'accidents les jours ouvrables que les jours fériés et les dimanches ; à Paris, c'est le contraire.

ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1955

RÉPARTITION DES ACCIDENTS PAR JOUR

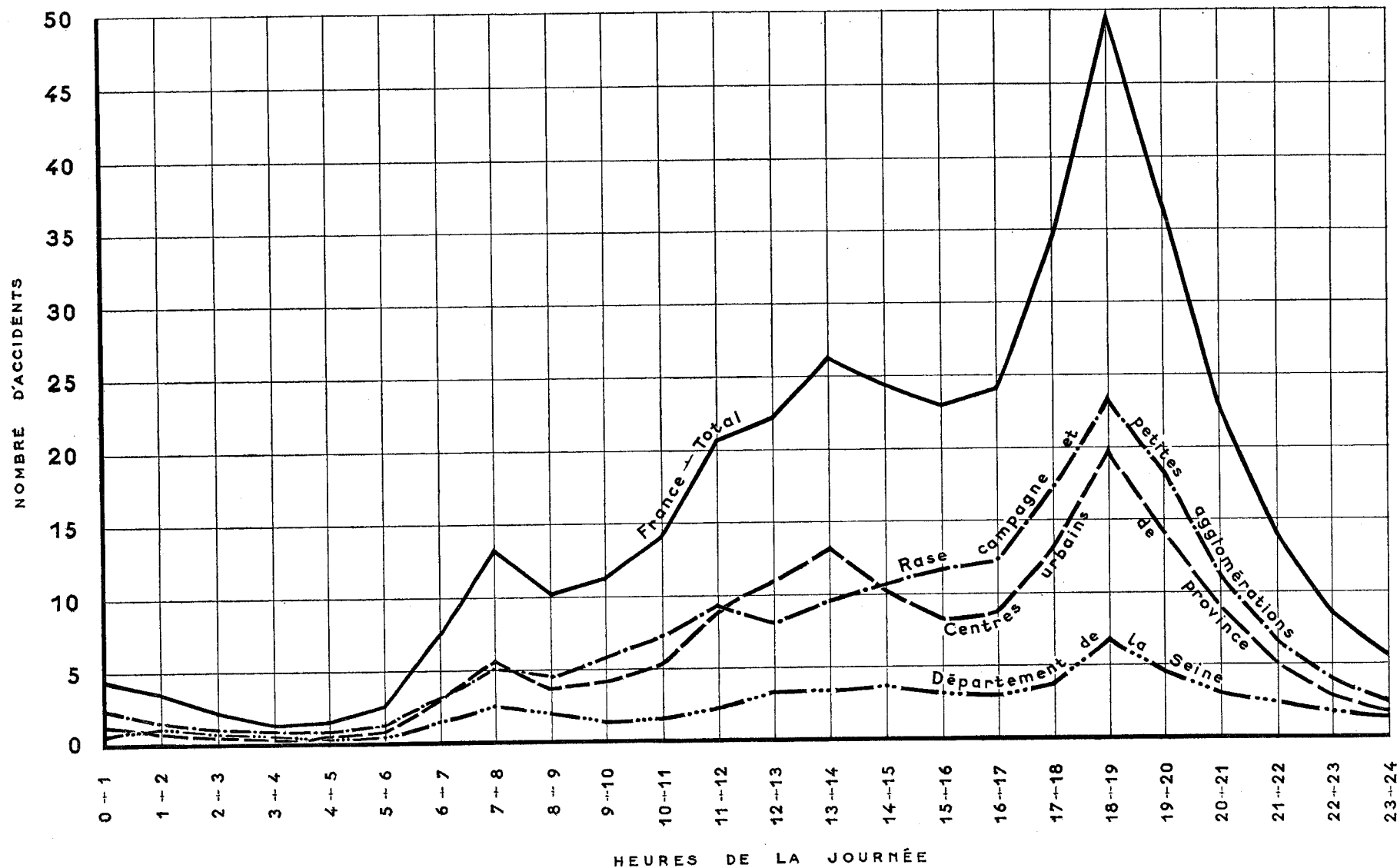
ANNEXE
AU TABLEAU 26



FRANCE
1955

RÉPARTITION DES ACCIDENTS PAR HEURE

ANNEXE
AU TABLEAU 27



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	834	1,29	2	513	0,93	1
1-2	b	555	0,86	1	297	0,54	1
2-3	c	385	0,60	1	177	0,32	—
3-4	d	259	0,40	1	105	0,19	—
4-5	e	277	0,43	1	177	0,32	—
5-6	f	428	0,66	1	319	0,58	1
6-7	g	1.129	1,75	3	1.107	2,01	3
7-8	h	1.866	2,89	5	2.030	3,69	5
8-9	i	1.654	2,56	4	1.360	2,47	4
9-10	j	2.125	3,29	6	1.519	2,76	4
10-11	k	2.645	4,10	7	1.921	3,49	5
11-12	l	3.390	5,25	10	3.336	6,06	9
12-13	m	2.954	4,58	8	3.936	7,15	11
13-14	n	3.512	5,44	10	4.796	8,71	13
14-15	o	3.867	5,99	11	3.677	6,68	10
15-16	p	4.233	6,56	12	2.965	5,39	8
16-17	q	4.472	6,93	12	3.166	5,75	9
17-18	r	6.213	9,63	17	4.786	8,70	13
18-19	s	8.377	12,98	23	7.134	12,97	20
19-20	t	6.622	10,26	18	5.075	9,22	14
20-21	u	4.012	6,22	11	3.209	5,83	9
21-22	v	2.380	3,69	7	1.809	3,29	5
22-23	w	1.461	2,26	4	992	1,80	3
23-24	x	893	1,38	3	635	1,15	2
Non précisée	y	374	—	—	561	—	—
TOTAUX	z	64.917	100,00	—	55.602	100,00	—
Moyenne horaire	a	—	—	8	—	—	6

REMARQUES. — Sur l'ensemble du territoire métropolitain, on relève 16 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 3 à 4 heures, sauf dans l'agglomération parisienne, où c'est celle de 4 à 5 heures.

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	1.347	1,13	3	271	1,38	1	1.618	1,16	4
b	852	0,71	2	403	2,04	1	1.255	0,90	3
c	562	0,47	1	218	1,11	1	780	0,56	2
d	364	0,30	1	139	0,71	—	503	0,36	1
e	454	0,38	1	91	0,46	—	545	0,39	1
f	747	0,62	2	148	0,75	—	895	0,64	2
g	2.236	1,87	6	499	2,53	2	2.735	1,96	8
h	3.896	3,26	10	923	4,68	3	4.819	3,46	13
i	3.014	2,52	8	711	3,61	2	3.725	2,67	10
j	3.644	3,05	10	461	2,34	1	4.105	2,95	11
k	4.566	3,82	12	547	2,78	2	5.113	3,67	14
l	6.726	5,62	19	797	4,04	2	7.523	5,40	21
m	6.890	5,76	19	1.183	6,00	3	8.073	5,80	22
n	8.308	6,95	23	1.213	6,15	3	9.521	6,84	26
o	7.544	6,31	21	1.292	6,55	3	8.836	6,34	24
p	7.198	6,02	20	1.126	5,71	3	8.324	5,98	23
q	7.638	6,39	21	1.097	5,56	3	8.735	6,27	24
r	10.999	9,20	30	1.395	7,08	4	12.394	8,90	34
s	15.511	12,97	43	2.455	12,45	7	17.966	12,90	50
t	11.697	9,78	32	1.660	8,42	5	13.357	9,59	37
u	7.221	6,04	20	1.116	5,66	3	8.337	5,99	23
v	4.189	3,50	12	845	4,29	2	5.034	3,61	14
w	2.453	2,05	7	624	3,17	2	3.077	2,21	9
x	1.528	1,28	5	499	2,53	1	2.027	1,45	6
y	935	—	—	—	—	—	935	—	—
z	120.519	100,00	—	19.713	100,00	—	140.232	100,00	—
a	—	—	14	—	—	2	—	—	16

G 7.

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

- de 11 heures à 21 heures en province,
- de 7 à 8 heures, de 12 à 22 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		Conducteurs								
		Impliqués	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	2.972	1	57	84	2.140	3	7	0	32
15-24 ans	c	44.349	512	14.283	310	12.389	111	2.251	4	98
25-59 ans	d	159.520	1.080	22.519	1.260	26.829	669	15.086	21	281
60 ans et plus....	e	16.458	52	615	504	4.577	84	1.255	9	67
Age non précisé par les enquêteurs	f	14.798	11	525	15	460	13	537	1	51
TOTAUX ...	g	238.097 véhicules	1.656	37.999	2.173	46.395	880	19.136	35	529

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 (cyclomoteurs) 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	207.433	1.603	35.681	1.850	34.935	824	17.240	27	358
Femmes	b	20.023	30	1.709	302	10.705	48	1.617	5	138
Sexe non précisé par les enquêteurs	c	10.641	23	609	21	755	8	279	3	33
TOTAUX ...	d	238.097 véhicules	1.656	37.999	2.173	46.395	880	19.136	35	529

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 (cyclomoteurs) et de cycles dépourvus de moteur auxiliaire.

ET DES PIETONS

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	—	—	—	—	1.540	104	1 434	2	1.540	
b	1	59	89	2.295	588	4.847	170	4.672	5	7.819
c	7	194	944	29.215	14.190	3.100	95	3 002	3	47.449
d	32	536	3.062	65.251	91.207	12.150	684	11 461	5	171.670
e	14	121	663	6.635	9.160	7.835	709	7.122	4	24.293
f	4	102	44	1 675	13.079	388	28	303	57	15.186
g	58	1.012	4.802	105.071	128.224	29.860	1.790	27.994	76	267.957 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 (128.224 contre 109.873).

Pourcentage de conducteurs indemnes :

- de 5 à 14 ans : 20 %, de 15 à 24 ans : 32 %, de 25 à 59 ans : 57 %, de 60 ans et plus : 55 %.
- quel que soit l'âge : 54 %.

ET DES PIETONS

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	44	675	4.348	88.889	114.196	16.887	1.204	15.633	50	224.320
b	9	271	394	14.440	5.189	12.494	551	11.917	26	32.517
c	5	66	60	1.742	8.839	479	35	444	0	11.120
d	58	1.012	4.802	105.071	128.224	29.860	1.790	27.994	76	267.957 participants

REMARQUES. — La proportion de conductrices sorties indemnes des accidents corporels est de : $\frac{5.189}{20.023} = 26 \%$.

La proportion de conducteurs sortis indemnes des accidents corporels est de : $\frac{114.196}{207.433} = 55 \%$.

Parmi les conducteurs de véhicules automobiles atteints, il y a 1 tué pour 21 blessés.

Parmi les conductrices de véhicules automobiles atteintes, il y a 1 tuée pour 34 blessées

Age		Conducteurs et passagers					
		Vélocycle et motocyclettes (1)		Cycles et cyclomoteurs (2)		Véhicules automobiles	
		Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
0- 4 ans	a	5	91	10	231	38	941
5-14 ans	b	15	469	93	2.490	73	2.325
15-24 ans	c	628	19.152	311	12.947	309	7.575
25-59 ans	d	1.240	27.523	1.288	27.877	1.262	31.244
60 ans et plus.....	e	67	800	508	4.741	237	3.951
Age non précisé par les enquê- teurs	f	15	874	15	521	32	2.536
TOTAUX	g	1.970	48.909	2.225	48.807	1.951	48.572

NOTA. — (1) Vélocycle 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).

Sexe		Conducteurs et passagers					
		Vélocycle et motocyclettes (1)		Cycles et cyclomoteurs (2)		Véhicules automobiles	
		Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Hommes	a	1.797	41.209	1.889	36.497	1.421	30.125
Femmes	b	145	6.784	315	11.460	498	17.434
Sexe non précisé par les enquê- teurs	c	28	916	21	850	32	1.013
TOTAUX	d	1.970	48.909	2.225	48.807	1.951	48.572

NOTA. — (1) Vélocycle 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. — 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 vélocycle et motocyclettes. sur 13 tués : 12 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	0	1	30	54	1.293	104	1.434	158	2.727
b	0	32	2	89	183	5.405	170	4.672	353	10.077
c	4	98	9	262	1.261	40.034	95	3.002	1.356	43.036
d	21	281	50	804	3.861	87.729	684	11.461	4.545	99.190
e	9	67	21	182	842	9.741	709	7.122	1.551	16.863
f	1	51	4	151	67	4.133	28	303	95	4.436
g	35	529	87	1.518	6.268	148.335	1.790	27.994	8.058 tués	176.329 blessés

REMARQUES. — Parmi les piétons tués :

- les adolescents et les jeunes gens (95 tués de 15 à 24 ans) sont moins nombreux que les enfants (170 tués de 5 à 14 ans) et beaucoup moins nombreux que les personnes âgées de plus de 60 ans (709 tués de 60 ans et plus).
- les jeunes enfants (0 à 4 ans) et les personnes âgées de plus de 60 ans réunissent à eux seuls près de la moitié des décès enregistrés (813 sur 1.790).

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	27	358	66	1.013	5.200	109.202	1.204	15.633	6.404	124.835
	b	5	138	14	406	977	36.222	551	11.917	1.528	48.139
c	3	33	7	99	91	2.911	35	444	126	3.355	
d	35	529	87	1.518	6.268	148.335	1.790	27.994	8.058 tués	176.329 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

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 agglomération	a	1.784	289	1.132	216	78
2. Hors agglomération ..	b	1.952	560	567	815	161
TOTAL	c	3.736	849	1.699	1.031	239
Particularités de la route :						
1. Courbe	d	540	289	138	420	82
2. Croisement	e	813	20	119	20	7
3. Bifurcation.....	f	209	18	20	20	1
4. Passage à niveau gardé.....	g	16	7	9	1	4
5. Passage à niveau non gardé.....	h	12	3	7	0	0
6. Cassis ou dos d'âne ..	i	3	3	1	3	0
7. Sommet de côte.....	j	13	0	6	3	0
8. Descente rapide	k	17	5	17	30	3
9. Pont étroit	l	14	9	10	12	4
10. Route en ligne droite.	m	2.099	495	1.372	522	138
TOTAL	n	3.736	849	1.699	1.031	239

REMARQUES. — Les accidents corporels sont plus nombreux dans les agglomérations qu'en dehors. Cette loi est inversée pour les accidents mortels : on en relève 4.055 hors agglomérations contre 3.499 dans les agglomérations.

Les collisions entre véhicules en marche sur des sections de routes en ligne droite constituent le quart des accidents mortels.

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	63.555	3.746	23.127	3.607	1.850	99.384
b	23.659	4.012	2.564	5.333	1.225	40.848
c	87.214	7.758	25.691	8.940	3.075	140.232
d	10.016	1.595	1.691	2.583	582	17.936
e	27.376	458	3.969	527	143	33.452
f	6.470	136	445	184	86	7.589
g	78	59	22	15	5	216
h	66	0	1	1	1	91
i	96	12	22	15	8	163
j	176	12	23	12	9	254
k	291	43	152	149	33	740
l	332	27	125	14	39	586
m	42.313	5.416	19.241	5.440	2.169	79.205
n	87.214	7.758	25.691	8.940	3.075	140.232

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 (croisements et bifurcations) viennent en tête pour les collisions entre véhicules en marche et pour les collisions 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 circu- lation, sans séparation centrale et sans piste cyclable	a	3.398	807	1.591	1.000	221
2. Même définition que le 1. ci-dessus mais avec piste cyclable	b	213	18	30	8	7
3. Route ou rue à double chaussée sans piste cyclable	c	58	12	26	12	7
4. Route ou rue à double chaussée avec piste cyclable	d	12	0	8	0	0
5. Route ou rue à sens unique	e	55	12	44	11	4
TOTAL	f	3.736	849	1.699	1.031	239
Nature du revêtement :						
1. Empierrement simple .	g	127	35	79	79	19
2. Revêtement goudron- né ou bitumineux.	h	3.213	759	1.362	925	205
3. Béton	i	27	4	13	2	0
4. Pavés de pierre	j	362	51	244	25	15
5. Pavés de bois	k	7	0	1	0	0
TOTAL	l	3.736	849	1.699	1.031	239

REMARQUE. — L'influence de la nature du revêtement, pour être mise en relief, nécessiterait une comparaison du nombre des accidents avec les volumes de circulation qui empruntent les divers revêtements en service sur le réseau routier français,

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	82.042	7.368	23.601	8.546	2.905	131.479
b	2.264	176	449	127	62	3.354
c	1.050	82	230	93	46	1.616
d	206	13	46	9	6	300
e	1.652	119	1.365	165	56	3.483
f	87.214	7.758	25.691	8.940	3.075	140.232
g	3.018	278	822	323	130	4.910
h	67.879	6.181	17.829	7.246	2.735	108.334
i	684	56	200	45	21	1.052
j	15.569	1.237	6.826	1.314	189	25.832
k	64	6	14	12	0	104
l	87.214	7.758	25.691	8.940	3.075	140.232

G. 9 b.

mais ces chiffres ne peuvent être actuellement déterminés avec précision.

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	53.104	82	49.271	89	102.375	85
Fautes des piétons	Tab. 52	b	6.101	9	5.508	10	11.609	10
État physique des conducteurs	Tab. 53	c	14.533	22	8.149	15	22.682	19
État physique des piétons	Tab. 54	d	1.343	2	1.222	2	2.565	2
LA MACHINE :								
État des véhicules	Tab. 55	e	8.083	12	3.775	7	11.858	10
LE MILIEU :								
Particularités de la route	Tab. 56	f	27.629	43	26.466	47	54.095	45
Profil de la chaussée	Tab. 57	g	6.191	10	1.971	3	8.162	7
État du revêtement.....	Tab. 57	h	12.124	19	9.114	16	21.238	17
Conditions atmosphériques.....	Tab. 58	i	9.021	14	6.471	12	15.492	13
Conditions d'éclairage	Tab. 58	j	19.570	30	15.549	28	35.119	29
Autres facteurs externes	Tab. 59	k	8.761	13	7.206	13	15.967	13
TOTAL des causes et circonstances élémen- taires.....		l	166.460	256	134.702	242	301.162	250
Nombre d'accidents		m	64.917	—	55.602	—	120.519	—

REMARQUES. — Pour 100 accidents corporels survenus hors du département de la Seine, on a constaté en moyenne 250 circonstances causales, parmi lesquelles ;

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

soit 116 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	5.579	78	96.796	85	102.375	85
Fautes des piétons	Tab. 52	b	988	14	10.621	9	11.609	10
État physique des conducteurs	Tab. 53	c	1.710	24	20.972	19	22.682	19
État physique des piétons	Tab. 54	d	394	5	2.171	2	2.565	2
LA MACHINE :								
État des véhicules	Tab. 55	e	1.129	16	10.729	10	11.858	10
LE MILIEU :								
Particularités de la route	Tab. 56	f	2.788	39	51.307	45	54.095	45
Profil de la chaussée	Tab. 57	g	633	9	7.529	7	8.162	7
État du revêtement.....	Tab. 57	h	1.513	21	19.725	17	21.238	17
Conditions atmosphériques.....	Tab. 58	i	1.152	16	14.340	13	15.492	13
Conditions d'éclairage	Tab. 58	j	3.112	44	32.007	28	35.119	29
Autres facteurs externes	Tab. 59	k	816	11	15.151	13	15.967	13
TOTAL des causes et circonstances élémen- taires		l	19.814	277	281.348	248	301.162	250
Nombre d'accidents		m	7.147	—	113.372	—	120.519	—

G. 10 et 11 a

Sur 100 accidents corporels :

- 45 ont été constatés en des points singuliers du réseau routier (carrefours, sommets de côte, passages étroits, etc.)
- 29 en dehors des heures de jour.
- 17 sur revêtement mouillé ou verglassé.
- 13 dans des conditions atmosphériques défavorables.
- 7 sur chaussée bombée ou en mauvais état.

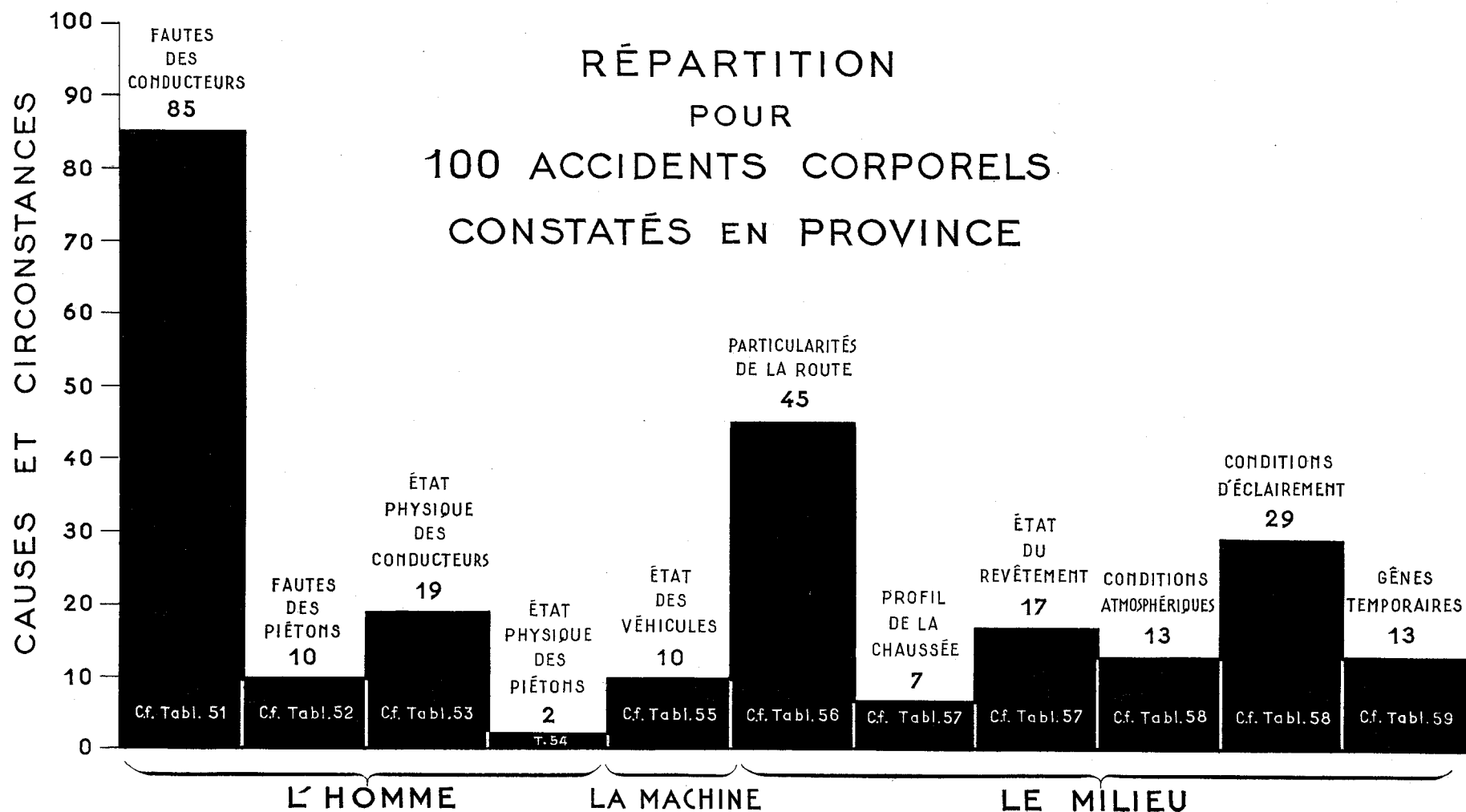
Enfin, pour 100 accidents corporels, en moyenne, 10 véhicules ont été relevés comme défectueux ou présentant une singularité.

ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1955

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

ANNEXE
AU TABLEAU 50

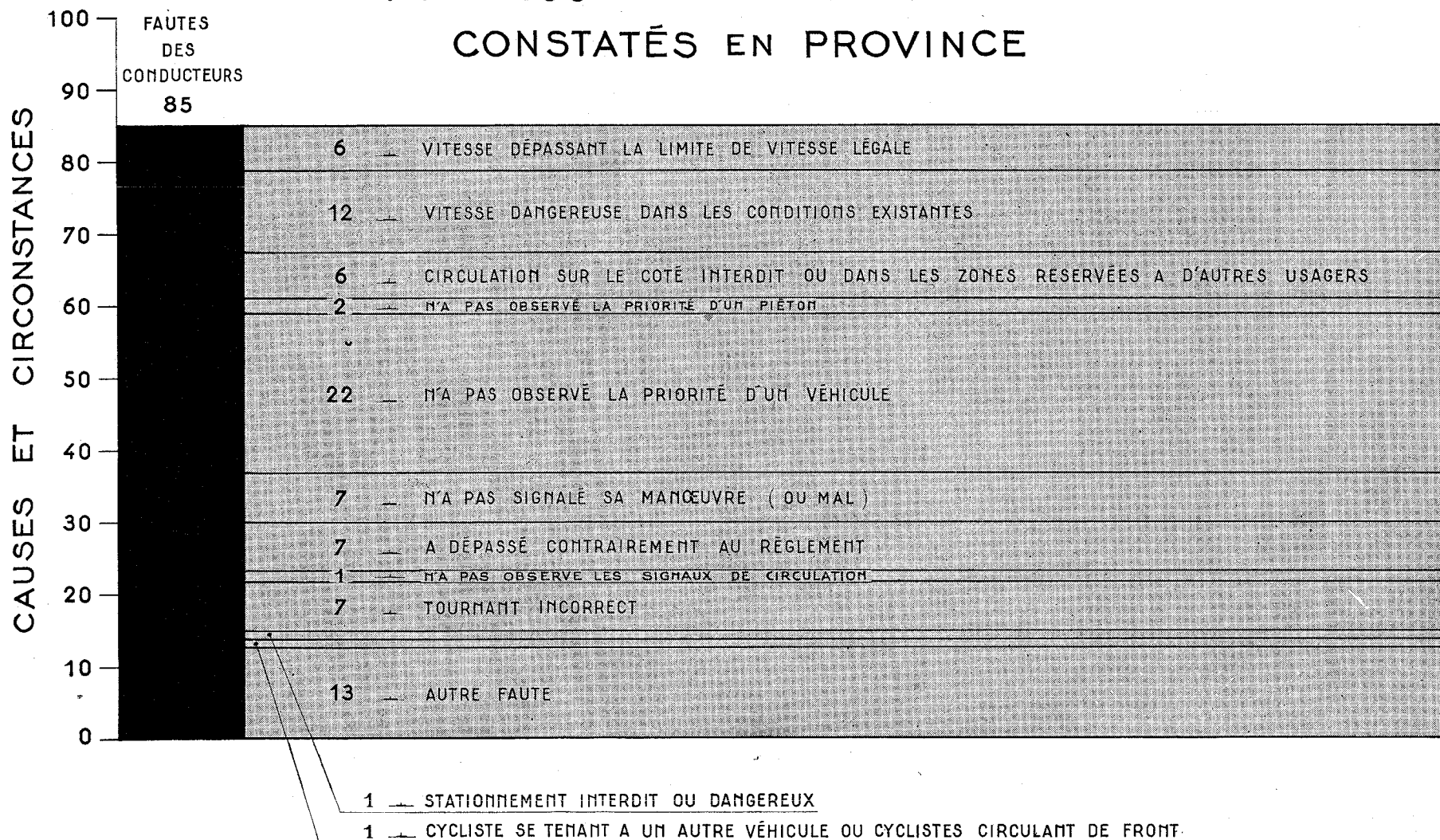


FRANCE
1955

FAUTES DES CONDUCTEURS

ANNEXE
AU TABLEAU 51

RÉPARTITION POUR 100 ACCIDENTS CORPORELS CONSTATÉS EN PROVINCE



CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

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	2.461	3,79	4.727	8,50	7.188	5,97
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphé- riques, etc.)	b	8.400	12,94	5.777	10,39	14.177	11,76
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers	c	4.204	6,48	3.201	5,76	7.405	6,14
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton	d	463	0,71	1.254	2,26	1.717	1,42
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule	e	11.221	17,29	15.398	27,69	26.619	22,09
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	f	4.200	6,47	4.646	8,36	8.846	7,34
7. A dépassé contrairement au règlement	g	4.750	7,32	4.205	7,56	8.955	7,43
8. N'a pas observé les signaux de circulation	h	788	1,21	809	1,45	1.597	1,33
9. Tournant incorrect	i	5.311	8,18	3.024	5,44	8.335	6,92
10. Stationnement interdit ou dangereux	j	691	1,06	383	0,69	1.074	0,89
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule	k	48	0,07	7	0,01	55	0,04
12. Cyclistes circulant de front	l	302	0,46	168	0,30	470	0,39
13. Autre faute	m	10.265	15,82	5.672	10,20	15.937	13,23
TOTAL des fautes des conducteurs	n	53.104	81,80	49.271	88,61	102.375	84,95
14. Aucune faute	o	55.562	—	48.155	—	103.717	—
TOTAL des véhicules	p	108.666	—	97.426	—	206.092	—
Nombre d'accidents	q	64.917	—	55.602	—	120.519	—

REMARQUES. — Pour 100 accidents corporels survenus en province, on a relevé 85 fautes de conducteurs se répartissant comme suit par ordre décroissant :

Pour 100 accidents corporels

Non observation de la priorité d'un véhicule	22 fautes
Vitesse dangereuse	12 —
Dépassement irrégulier	7 —
Manœuvre mal ou non signalée	7 —
Tournant incorrect	7 —
Circulation en zone interdite	6 —
Vitesse dépassant la limite légale	6 —
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	13 —
	85 fautes

On voit que sur 100 fautes commises dans les accidents mortels, on relève 35 excès de vitesse et 16 non observations de la priorité (51 % du total).

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

- 28 par non observation de la priorité (contre 16 dans les accidents mortels).
- 20 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 (161.770 véhicules) et 51-B (44.322 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	643	9,00	6.545	5,77	7.188	5,97
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphé- riques, etc.).....	b	1.316	18,41	12.861	11,34	14.177	11,76
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers	c	459	6,42	6.946	6,13	7.405	6,14
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton...	d	74	1,04	1.643	1,45	1.717	1,42
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule.	e	807	11,29	25.812	22,77	26.619	22,09
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	f	331	4,63	8.515	7,51	8.846	7,34
7. A dépassé contrairement au règlement..	g	357	5,00	8.598	7,58	8.955	7,43
8. N'a pas observé les signaux de circulation	h	47	0,66	1.550	1,37	1.597	1,33
9. Tournant incorrect	i	406	5,68	7.929	6,99	8.335	6,92
10. Stationnement interdit ou dangereux....	j	68	0,95	1.006	0,89	1.074	0,89
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule....	k	1	0,01	54	0,05	55	0,04
12. Cyclistes circulant de front	l	30	0,42	440	0,39	470	0,39
13. Autre faute	m	1.040	14,55	14.897	13,14	15.937	13,23
TOTAL des fautes des conducteurs...	n	5.579	78,06	96.796	85,38	102.375	84,95
14. Aucune faute	o	5.418	—	98.299	—	103.717	—
TOTAL des véhicules.....	p	10.997	—	195.095	—	206.092	—
Nombre d'accidents	q	7.147	—	113.372	—	120.519	—

G. 10 b

Les conducteurs commettent plus de fautes en ville qu'en rase campagne : 89 contre 82 pour 100 accidents corporels.

Certaines fautes sont, en effet, plus fréquentes en ville qu'en rase campagne ; on relève notamment :

	A la campagne	En ville
Non observation de la priorité d'un véhicule	17 fautes	28 fautes
Vitesse dépassant la limite légale	4 —	9 —
Manœuvre mal ou non signalée	6 —	8 —
Non observation de la priorité d'un piéton	1 —	2 —

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

	A la campagne	En ville
Vitesse dangereuse	13 fautes	10 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 (*)		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	2.421	3,73	4.491	8,08	6.912	5,74
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphé- riques, etc.)	b	7.701	11,86	4.660	8,38	12.361	10,26
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers	c	3.313	5,10	2.328	4,19	5.641	4,68
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton	d	384	0,59	1.007	1,81	1.391	1,15
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule ...	e	8.750	13,48	11.474	20,64	20.224	16,78
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	f	2.522	3,88	2.774	4,99	5.296	4,39
7. A dépassé contrairement au règlement	g	4.250	6,55	3.479	6,26	7.729	6,41
8. N'a pas observé les signaux de circulation..	h	681	1,05	618	1,11	1.299	1,08
9. Tournant incorrect	i	4.076	6,28	2.132	3,83	6.208	5,15
10. Stationnement interdit ou dangereux	j	611	0,94	341	0,61	952	0,79
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	7.824	12,06	4.054	7,29	11.878	9,86
TOTAL des fautes des conducteurs autres que les cyclistes (*).....	n	42.533	65,52	37.358	67,19	79.891	66,29
14. Aucune faute	o	46.854	—	35.025	—	81.879	—
TOTAL des véhicules autres que les cycles (*).....	p	89.387	—	72.383	—	161.770	—
Nombre d'accidents.....	q	64.917	—	55.602	—	120.519	—

(*) **NOTA.** — Ce tableau concerne tous les conducteurs de véhicules, à l'exclusion des conducteurs de cycles et de cyclo moteurs (cylindrée au plus égale à 50 cm³).

REMARQUES. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, on trouve, en moyenne, sur 5 véhicules impliqués dans les accidents corporels, 1 cycle (44.322 cycles ou cyclo moteurs au total) contre 4 véhicules d'autres catégories (161.770 vélomoteurs, motocyclettes et automobiles).

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 (*)		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	631	8,83	6.281	5,54	6.912	5,74
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphériques, etc.)	b	1.229	17,19	11.132	9,82	12.361	10,26
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers	c	360	5,03	5.281	4,66	5.641	4,68
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton .	d	64	0,90	1.327	1,17	1.391	1,15
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule.	e	509	7,12	19.715	17,39	20.224	16,78
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	f	112	1,57	5.184	4,57	5.296	4,39
7. A dépassé contrairement au règlement ..	g	312	4,37	7.417	6,54	7.729	6,41
8. N'a pas observé les signaux de circulation	h	43	0,61	1.256	1,11	1.299	1,08
9. Tournant incorrect	i	312	4,36	5.896	5,20	6.208	5,15
10. Stationnement interdit ou dangereux.....	j	60	0,84	892	0,79	952	0,79
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	764	10,69	11.114	9,80	11.878	9,86
TOTAL des fautes des conducteurs autres que les cyclistes (*)	n	4.396	61,51	75.495	66,59	79.891	66,29
14. Aucune faute	o	4.470	—	77.409	—	81.879	—
TOTAL des véhicules autres que les cycles (*)	p	8.866	—	152.904	—	161.770	—
Nombre d'accidents	q	7.147	—	113.372	—	120.519	—

G. 10 c

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

- Vitesse dépassant la limite légale.
- Vitesse dangereuse.
- Dépassement irrégulier.
- Stationnement interdit ou dangereux.

Les fautes suivantes sont dans la pratique commises aussi fréquemment par les cyclistes et cyclomoteuristes que par les conducteurs d'autres véhicules : circulation en zone interdite, non observation de la priorité d'un piéton, non observation de la priorité d'un véhicule, non observation des signaux de circulation, tournant incorrect.

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du lieu de l'accident

Fautes commises par les cyclistes (*)		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	0,06	236	0,42	276	0,23
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphériques, etc.)	b	699	1,08	1.117	2,01	1.816	1,50
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers	c	891	1,38	873	1,57	1.764	1,46
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton	d	79	0,12	247	0,45	326	0,27
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule ...	e	2.471	3,81	3.924	7,05	6.395	5,31
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	f	1.678	2,59	1.872	3,37	3.550	2,95
7. A dépassé contrairement au règlement	g	500	0,77	726	1,30	1.226	1,02
8. N'a pas observé les signaux de circulation .	h	107	0,16	191	0,34	298	0,25
9. Tournant incorrect	i	1.235	1,90	892	1,61	2.127	1,77
10. Stationnement interdit ou dangereux	j	80	0,12	42	0,08	122	0,10
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule	k	48	0,07	7	0,01	55	0,04
12. Cyclistes circulant de front	l	302	0,46	168	0,30	470	0,39
13. Autre faute	m	2.441	3,76	1.618	2,91	4.059	3,37
TOTAL des fautes des conducteurs de cycles (*)	n	10.571	16,28	11.913	21,42	22.484	18,66
14. Aucune faute	o	8.708	—	13.130	—	21.838	—
TOTAL des cycles (*).....	p	19.279	—	25.043	—	44.322	—
Nombre d'accidents	q	64.917	—	55.602	—	120.519	—

(*) **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 (*)		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	12	0,17	264	0,23	276	0,23
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphé- riques, etc.)	b	87	1,22	1.729	1,52	1.816	1,50
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers.	c	99	1,39	1.665	1,47	1.764	1,46
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton.	d	10	0,14	316	0,28	326	0,27
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule.	e	298	4,17	6.097	5,38	6.395	5,31
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	f	219	3,06	3.331	2,94	3.550	2,95
7. A dépassé contrairement au règlement..	g	45	0,63	1.181	1,04	1.226	1,02
8. N'a pas observé les signaux de circulation	h	4	0,05	294	0,26	298	0,25
9. Tournant incorrect	i	94	1,32	2.033	1,79	2.127	1,77
10. Stationnement interdit ou dangereux....	j	8	0,11	114	0,10	122	0,10
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule...	k	1	0,01	54	0,05	55	0,04
12. Cyclistes circulant de front	l	30	0,42	440	0,39	470	0,39
13. Autre faute	m	276	3,86	3.783	3,34	4.059	3,37
TOTAL des fautes des conducteurs de cycles (*)	n	1.183	16,55	21.301	18,79	22.484	18,66
14. Aucune faute	o	948	—	20.890	—	21.838	—
TOTAL des cycles (*)	p	2.131	—	42.191	—	44.322	—
Nombre d'accidents	q	7.147	—	113.372	—	120.519	—

G. 10 d

REMARQUES. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, on trouve en moyenne, sur 5 véhicules impliqués dans les accidents corporels, 1 cycle ou cyclomoteur contre 4 véhicules d'autre type (44.322 contre 161.770).

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

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	84	0,13	278	0,50	362	0,30
— en diagonale.....	b	251	0,39	559	1,00	810	0,67
2. A surgi sur la route	c	1.105	1,70	1.123	2,02	2.228	1,85
3. Marchait ou se tenait sur la chaussée sans précaution.....	d	4.125	6,35	2.951	5,31	7.076	5,87
4. Jouait ou travaillait sur la chaussée sans précaution	e	305	0,47	279	0,50	584	0,49
5. A glissé ou est tombé	f	186	0,29	217	0,39	403	0,33
6. Montait ou descendait d'un tramway sans précaution	g	14	0,02	45	0,08	59	0,05
7. Montait ou descendait d'autres véhicules sans précaution	h	31	0,05	56	0,10	87	0,07
TOTAL des fautes des piétons.....	i	6.101	9,40	5.508	9,90	11.609	9,63
Autres actions des piétons, ne comportant pas de faute :							
8. Traversait à un carrefour :							
— conformément au signal lumineux	j	54	0,08	388	0,70	442	0,37
— sans signal lumineux	k	358	0,55	1.394	2,51	1.752	1,45
9. Traversait ailleurs qu'à un carrefour	l	2.892	4,46	3.901	7,02	6.793	5,64
10. Marchait ou se tenait sur le trottoir, l'ac- cès ou un refuge	m	1.061	1,63	1.114	2,00	2.175	1,80
11. Position ou déplacement non précisé	n	371	0,57	363	0,65	734	0,61
TOTAL des piétons impliqués	o	10.837	16,69	12.668	22,78	23.505	19,50
Nombre d'accidents	p	64.917	—	55.602	—	120.519	—

REMARQUES. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, il y a en moyenne, dans 100 accidents corporels de la circulation routière 20 piétons impliqués ; 10 d'entre eux commettent une infraction aux règles du Code de la Route.

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	17	0,24	345	0,31	362	0,30
— en diagonale	b	42	0,59	768	0,68	810	0,67
2. A surgi sur la route.....	c	147	2,05	2.081	1,83	2.228	1,85
3. Marchait ou se tenait sur la chaussée sans précaution	d	664	9,29	6.412	5,65	7.076	5,87
4. Jouait ou travaillait sur la chaussée sans précaution	e	42	0,59	542	0,48	584	0,49
5. A glissé ou est tombé	f	60	0,84	343	0,30	403	0,33
6. Montait ou descendait d'un tramway sans précaution	g	7	0,10	52	0,05	59	0,05
7. Montait ou descendait d'autres véhicules sans précaution	h	9	0,12	78	0,07	87	0,07
TOTAL des fautes des piétons.....	i	988	13,82	10.621	9,37	11.609	9,63
Autres actions des piétons, ne comportant pas de faute :							
8. Traversait à un carrefour :							
— conformément au signal lumineux...	j	16	0,22	426	0,38	442	0,37
— sans signal lumineux.....	k	100	1,40	1.652	1,46	1.752	1,45
9. Traversait ailleurs qu'à un carrefour....	l	470	6,58	6.323	5,58	6.793	5,64
10. Marchait ou se tenait sur le trottoir, l'accotement ou un refuge	m	163	2,28	2.012	1,77	2.175	1,80
11. Position ou déplacement non précisé ...	n	50	0,70	684	0,60	734	0,61
TOTAL des piétons impliqués	o	1.787	25,00	21.718	19,16	23.505	19,50
Nombre d'accidents	p	7.147	—	113.372	—	120.519	—

G, 10 e

La moitié des piétons impliqués dans les accidents corporels ne commettent pas de faute contre les règles du Code ; 10 % des piétons accidentés sont atteints alors qu'ils circulent sur un trottoir ou un accotement.

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	836	1,29	322	0,58	1.158	0,96
2. Endormi.....	b	398	0,61	122	0,22	520	0,43
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants. ...	c	2.274	3,50	1.533	2,76	3.807	3,16
4. Infirmité ou malaise soudain.....	d	1.089	1,68	436	0,78	1.525	1,27
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule	e	2.390	3,68	1.146	2,06	3.536	2,93
6. Inattention, distraction	f	7.546	11,63	4.590	8,26	12.136	10,07
TOTAL des déficiences des conducteurs.	g	14.533	22,39	8.149	14,66	22.682	18,82
7. Semblait normal.....	h	94.133	—	89.277	—	183.410	—
TOTAL des véhicules	i	108.666	—	97.426	—	206.092	—
Nombre d'accidents	j	64.917	—	55.602	—	120.519	—

REMARQUES. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, on trouve, en moyenne, dans 100 accidents corporels, sur 171 conducteurs impliqués, 19 conducteurs déficients, soit 11 % des conducteurs impliqués (1 sur 9).

- ÉTAT PHYSIQUE DES CONDUCTEURS

TABLEAU N° 53

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

n°s 53-A (161.770 véhicules) et 53-B (44.322 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	135	1,88	1.023	0,90	1.158	0,96
2. Endormi	b	44	0,62	476	0,42	520	0,43
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants	c	325	4,54	3.482	3,07	3.807	3,16
4. Infirmité ou malaise soudain	d	202	2,83	1.323	1,17	1.525	1,27
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule	e	260	3,64	3.276	2,89	3.536	2,93
6. Inattention, distraction	f	744	10,41	11.392	10,05	12.136	10,07
TOTAL des déficiences des conducteurs	g	1.710	23,92	20.972	18,50	22.682	18,82
7. Semblait normal	h	9.287	—	174.123	—	183.410	—
TOTAL des véhicules	i	10.997	—	195.095	—	206.092	—
Nombre d'accidents	j	7.147	—	113.372	—	120.519	—

G. 10 f

Ces 19 conducteurs trouvés déficients se répartissent comme suit :

- 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.

CAUSES ET CIRCONSTANCES

ÉTAT PHYSIQUE DES CONDUCTEURS

Répartition en fonction du lieu de l'accident

État physique des conducteurs autres que les cyclistes (*)		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	712	1,10	248	0,45	960	0,80
2. Endormi	b	385	0,59	112	0,20	497	0,41
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants	c	1.471	2,26	1.012	1,82	2.483	2,06
4. Infirmité ou malaise soudain	d	688	1,06	267	0,48	955	0,79
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule	e	1.780	2,74	769	1,38	2.549	2,12
6. Inattention, distraction	f	5.140	7,93	2.947	5,31	8.087	6,71
TOTAL des déficiences des conducteurs autres que les cyclistes (*).....	g	10.176	15,68	5.355	9,64	15.531	12,89
7. Semblait normal.. ..	h	79.211	—	67.028	—	146.239	—
TOTAL des véhicules autres que les cycles (*).....	i	89.387	—	72.383	—	161.770	—
Nombre d'accidents	j	64.917	—	55.602	—	120.519	—

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

REMARQUES. — 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, scooter, moto ou automobile.

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 (*)		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	111	1,55	849	0,75	960	0,80
2. Endormi	b	44	0,62	453	0,40	497	0,41
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants	c	229	3,20	2.254	1,99	2.483	2,06
4. Infirmité ou malaise soudain	d	128	1,79	827	0,73	955	0,79
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule	e	213	2,98	2.336	2,06	2.549	2,12
6. Inattention, distraction	f	506	7,08	7.581	6,68	8.087	6,71
TOTAL des déficiences des conducteurs autres que les cyclistes (*)	g	1.231	17,22	14.300	12,61	15.531	12,89
7. Semblait normal	h	7.635	—	138.604	—	146.239	—
TOTAL des véhicules autres que les cycles (*)	i	8.866	—	152.904	—	161.770	—
Nombre d'accidents.....	j	7.147	—	113.372	—	120.519	—

G 10 g

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).

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

Répartition en fonction du lieu de l'accident

Etat physique des conducteurs de cycles (*)		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	124	0,19	74	0,13	198	0,16
2. Endormi.....	b	13	0,02	10	0,02	23	0,02
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants....	c	803	1,24	521	0,94	1.324	1,10
4. Infirmité ou malaise soudain	d	401	0,62	169	0,30	570	0,47
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule	e	610	0,94	377	0,68	987	0,82
6. Inattention, distraction	f	2.406	3,70	1.643	2,95	4.049	3,36
TOTAL des déficiences des conducteurs de cycles (*)	g	4.357	6,71	2.794	5,02	7.151	5,93
7. Semblait normal.....	h	14.922	—	22.249	—	37.171	—
TOTAL des cycles (*)	i	19.279	—	25.043	—	44.322	—
Nombre d'accidents	j	64.917	—	55.602	—	120.519	—

(*) NOTA. — On englobe ici sous la dénomination "cyclistes" également les conducteurs de cyclomoteurs.

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

- ÉTAT PHYSIQUE DES CYCLISTES (*)

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

État physique des conducteurs de cycles (*)		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	24	0,33	174	0,15	198	0,16
2. Endormi	b	0	0,00	23	0,02	23	0,02
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants.	c	96	1,34	1.228	1,08	1.324	1,10
4. Infirmité ou malaise soudain	d	74	1,04	496	0,44	570	0,47
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule	e	47	0,66	940	0,83	987	0,82
6. Inattention, distraction	f	238	3,33	3.811	3,37	4.049	3,36
TOTAL des déficiences des conducteurs de cycles (*)	g	479	6,70	6.672	5,89	7.151	5,93
7. Semblait normal	h	1.652	—	35.519	—	37.171	—
TOTAL des cycles (*)	i	2.131	—	42.191	—	44.322	—
Nombre d'accidents	j	7.147	—	113.372	—	120.519	—

G. 10 h

Les déficiences ci-après sont relevées plus fréquemment chez les conducteurs de cycles et cyclomoteurs impliqués que chez les autres conducteurs impliqués :

- sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants,
- infirmité ou malaise soudain,
- manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule,
- 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	101	0,16	171	0,31	272	0,23
2. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants ...	b	518	0,80	457	0,82	975	0,81
3. Infirmes	c	312	0,48	277	0,50	589	0,49
4. Défaillance physique ou malaise soudain ..	d	412	0,63	317	0,57	729	0,60
TOTAL des déficiences des piétons.....	e	1.343	2,07	1.222	2,20	2.565	2,13
5. Semblait normal.....	f	9.494	14,62	11.446	20,58	20.940	17,37
TOTAL des piétons impliqués	g	10.837	16,69	12.668	22,78	23.505	19,50
Nombre d'accidents	h	64.917	—	55.602	—	120.519	—

REMARQUES. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, on trouve, en moyenne :

- dans 100 accidents corporels, sur 20 piétons impliqués, 2 piétons dont l'état physique est déficient (11 % exactement, même pourcentage que chez les conducteurs).
- dans 100 accidents mortels, sur 25 piétons impliqués, 6 piétons dont l'état physique est déficient (22 %).

- 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	25	0,35	247	0,22	272	0,23
2. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants.	b	174	2,43	801	0,71	975	0,81
3. Infirmes	c	48	0,67	541	0,48	589	0,49
4. Défaillance physique ou malaise soudain..	d	147	2,06	582	0,51	729	0,60
TOTAL des déficiences des piétons ..	e	394	5,51	2.171	1,92	2.565	2,13
5. Semblait normal	f	1.393	19,49	19.547	17,24	20.940	17,37
TOTAL des piétons impliqués	g	1.787	25,00	21.718	19,16	23.505	19,50
Nombre d'accidents.....	h	7.147	—	113.372	—	120.519	—

G. 10 i

L'ivresse a été relevée :

- pour 975 piétons impliqués dans les accidents corporels, soit sur 4 % des piétons impliqués ;
- pour 174 piétons impliqués dans les accidents mortels, soit sur 10 % des piétons impliqués dans ces accidents

Une infirmité ou une défaillance caractérisée a été constatée :

- pour 1.318 piétons impliqués dans les accidents corporels, soit sur 6 % des piétons impliqués ;
- pour 195 piétons impliqués dans les accidents mortels, soit sur 11 % des piétons impliqués dans ces accidents.

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	2.580	3,97	1.911	3,45	4.491	3,73
2. Pneu crevé ou éclaté.....	b	1.615	2,49	189	0,34	1.804	1,50
3. Perte d'une roue	c	106	0,16	35	0,06	141	0,12
4. Direction rompue ou défectueuse	d	449	0,69	89	0,16	538	0,45
5. Absence de feux avant.....	e	697	1,07	214	0,38	911	0,76
6. Feux avant insuffisants	f	601	0,93	221	0,58	922	0,77
7. Feux arrière insuffisants ou manquants....	g	706	1,09	339	0,61	1.045	0,87
8. Autres feux ou réflecteurs défectueux	h	90	0,13	40	0,07	130	0,10
9. Mal chargé ou chargement déplacé	i	234	0,36	108	0,19	342	0,27
10. Tout autre défaut du véhicule (feux éblouis- sants, etc.)	j	1.005	1,55	529	0,95	1.534	1,26
TOTAL des défauts relevés.....	k	8.083	12,44	3.775	6,79	11.858	9,83
TOTAL des véhicules.....	l	108.666	—	97.426	—	206.092	—
Nombre d'accidents	m	64.917	—	55.602	—	120.519	—

REMARQUES. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, dans 100 accidents corporels on relève 10 particularités concernant l'état des véhicules impliqués.

Le mauvais état des freins est relevé sur 38 % des véhicules qui présentent une anomalie ou une particularité $\left(\frac{3,73}{9,83}\right)$.

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	362	5,07	4.129	3,64	4.491	3,73
2. Pneu crevé ou éclaté ..	b	198	2,77	1.606	1,42	1.804	1,50
3. Perte d'une roue	c	18	0,25	123	0,11	141	0,12
4. Direction rompue ou défectueuse	d	42	0,59	496	0,44	538	0,45
5. Absence de feux avant	e	95	1,33	816	0,72	911	0,76
6. Feux avant insuffisants	f	96	1,34	826	0,73	922	0,77
7. Feux arrière insuffisants ou manquants..	g	88	1,23	957	0,84	1.045	0,87
8. Autres feux ou réflecteurs défectueux ..	h	12	0,17	118	0,10	130	0,10
9. Mal chargé ou chargement déplacé	i	21	0,29	321	0,28	342	0,27
10. Tout autre défaut du véhicule (feux éblouissants, etc.)	j	197	2,76	1.337	1,18	1.534	1,26
TOTAL des défauts relevés	k	1.129	15,80	10.729	9,46	11.858	9,83
TOTAL des véhicules.....	l	10.997	—	195.095	—	206.092	—
Nombre d'accidents.....	m	7.147	—	113.372	—	120.519	—

G. 11 b

Défauts relevés sur les véhicules impliqués dans les accidents corporels :

défaut de freinage	22 véhicules sur 1.000
— de roulement (pneus, roues)	9 — sur 1.000
— de direction.....	3 — sur 1.000
— d'éclairage	15 — 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	14.058	21,66	3.878	6,98	17.936	14,88
2. Croisement	b	7.982	12,30	18.544	33,35	26.526	22,01
3. Bifurcation.....							
4. Passage à niveau gardé	d	143	0,22	73	0,13	216	0,18
5. Passage à niveau non gardé	e	68	0,10	17	0,03	85	0,07
6. Cassis ou dos d'âne.....	f	140	0,21	23	0,04	163	0,14
7. Sommet d'une côte	g	203	0,31	51	0,09	254	0,21
8. Descente rapide.....	h	506	0,78	234	0,42	740	0,61
9. Pont étroit	i	254	0,39	332	0,60	586	0,49
TOTAL des particularités de la route....	j	27.629	42,56	26.466	47,60	54.095	44,89
10. Route en ligne droite.....	k	37.288	57,44	29.136	52,40	66.424	55,11
Nombre d'accidents	l	64.917	100,00	55.602	100,00	120.519	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 de route en ligne droite et sans point singulier.

On note que 61 % des accidents mortels ont eu lieu sur des routes en ligne droite. Si on ne considère que des valeurs absolues, il y a 4 fois plus d'accidents mortels sur les sections de route en ligne droite que dans les carrefours (4.539 contre 1.101).

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	1.469	20,55	16.467	14,53	17.936	14,88
2. Croisement.....	b	833	11,66	25.693	22,67	26.526	22,01
3. Bifurcation	c	268	3,75	7.321	6,46	7.589	6,30
		} carrefours }					
4. Passage à niveau gardé	d	37	0,52	179	0,16	216	0,18
5. Passage à niveau non gardé	e	18	0,24	67	0,06	85	0,07
6. Cassis ou dos d'âne	f	10	0,14	153	0,13	163	0,14
7. Sommet d'une côte	g	22	0,31	232	0,20	254	0,21
8. Descente rapide	h	72	1,01	668	0,59	740	0,61
9. Pont étroit	i	59	0,83	527	0,46	586	0,49
TOTAL des particularités de la route..	j	2.788	39,01	51.307	45,26	54.095	44,89
10. Route en ligne droite	k	4.359	60,99	62.065	54,74	66.424	55,11
Nombre d'accidents.....	l	7.147	100,00	113.372	100,00	120.519	100,00

G. 11 c

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.

En considérant un même nombre d'accidents survenant en ville ou en rase campagne, il y a 3 fois plus d'accidents en courbe en rase campagne (21,66 contre 6,98) ; 2 fois plus d'accidents aux carrefours en ville (39,31 contre 18,89). Ce qui est normal, les courbes étant plus nombreuses en rase campagne et les carrefours plus nombreux en ville.

FRANCE 1955

(Sauf dépt 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	4.198	6,47	1.094	1,96	5.292	4,39
2. Trous ou ornières profonds	b	461	0,71	284	0,51	745	0,62
3. Accotements défectueux	c	622	0,96	160	0,29	782	0,64
4. Obstacle sur chaussée non éclairé (nuit).....	d	180	0,28	93	0,17	273	0,23
5. Obstacle sur chaussée non signalé (jour).....	e	88	0,13	35	0,06	123	0,10
6. Autre cas	f	642	0,99	305	0,55	947	0,79
TOTAL des particularités du profil	g	6.191	9,54	1.971	3,54	8.162	6,77
7. Profil normal et dégagé	h	58.726	90,46	53.631	96,46	112.357	93,23
Nombre d'accidents	i	64.917	100,00	55.602	100,00	120.519	100,00
Revêtement :							
1. Mouillé	j	10.461	16,11	8.398	15,10	18.859	15,65
2. Verglassé	k	655	1,01	189	0,34	844	0,70
3. Couvert de neige	l	474	0,73	189	0,34	663	0,55
4. Route glissante (autre cause)	m	426	0,66	296	0,53	722	0,60
5. Route en réparation ou construction	n	108	0,17	42	0,08	150	0,12
TOTAL des particularités du revêtement	o	12.124	18,68	9.114	16,39	21.238	17,62
6. Revêtement sec	p	52.793	81,32	46.488	83,61	99.281	82,38
Nombre d'accidents	q	64.917	100,00	55.602	100,00	120.519	100,00

REMARQUES. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, 93 % des accidents corporels ont lieu sur une chaussée dont le profil est normal et dégagé d'obstacles. L'influence des particularités du profil de la chaussée est plus grande en rase campagne qu'en ville (10 % contre 4 %) et plus importante dans les accidents mortels que dans les autres (9 % contre 7 %).

ACCIDENTS - ÉTAT DE LA CHAUSSÉE

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	413	5,78	4.879	4,30	5.292	4,39
2. Trous ou ornières profonds	b	60	0,84	685	0,60	745	0,62
3. Accotements défectueux	c	74	1,04	708	0,62	782	0,64
4. Obstacle sur chaussée non éclairé (nuit).....	d	17	0,24	256	0,23	273	0,23
5. Obstacle sur chaussée non signalé (jour).....	e	3	0,04	120	0,11	123	0,10
6. Autre cas	f	66	0,92	881	0,78	947	0,79
TOTAL des particularités du profil.....	g	633	8,86	7.529	6,64	8.162	6,77
7. Profil normal et dégagé	h	6.514	91,14	105.843	93,36	112.357	93,23
Nombre d'accidents	i	7.147	100,00	113.372	100,00	120.519	100,00
Revêtement :							
1. Mouillé	j	1.367	19,13	17.492	15,43	18.859	15,65
2. Verglassé	k	45	0,63	799	0,70	844	0,70
3. Couvert de neige	l	27	0,38	636	0,56	663	0,55
4. Route glissante (autre cause)	m	59	0,82	663	0,58	722	0,60
5. Route en réparation ou construction	n	15	0,21	135	0,13	150	0,12
TOTAL des particularités du revêtement.....	o	1.513	21,17	19.725	17,40	21.238	17,62
6. Revêtement sec	p	5.634	78,83	93.647	82,60	99.281	82,38
Nombre d'accidents	q	7.147	100,00	113.372	100,00	120.519	100,00

G. 11 d

Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, 82 % des accidents corporels ont lieu sur un revêtement sec ; 16 % sur un revêtement mouillé et 1 % par temps de verglas. L'influence des particularités du revêtement est plus importante dans les accidents mortels que dans les autres (21 % contre 17 %).

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	2.166	3,34	1.035	1,86	3.201	2,66
2. Pluie forte	b	2.105	3,24	1.654	2,97	3.759	3,12
3. Pluie légère	c	3.891	5,99	3.439	6,19	7.330	6,08
4. Vent fort	d	287	0,44	70	0,12	357	0,29
5. Neige ou grêle	e	572	0,88	273	0,49	845	0,70
TOTAL des particularités des conditions atmosphériques ..	f	9.021	13,89	6.471	11,63	15.492	12,85
6. Temps clair	g	55.896	86,11	49.131	88,37	105.027	87,15
Nombre d'accidents	h	64.917	100,00	55.602	100,00	120.519	100,00
Conditions d'éclairement :							
1. Crépuscule, aube, mi-obscurité....	i	3.392	5,23	2.282	4,10	5.674	4,71
2. Obscurité, route éclairée	j	5.504	8,48	10.365	18,64	15.869	13,17
3. Obscurité, route non éclairée	k	10.674	16,44	2.902	5,22	13.576	11,26
TOTAL des particularités de l'éclairement	l	19.570	30,15	15.549	27,96	35.119	29,14
4. Éclairement non précisé	m	883	1,36	1.175	2,11	2.058	1,71
5. Plein jour	n	44.464	68,49	38.878	69,93	83.342	69,15
Nombre d'accidents	o	64.917	100,00	55.602	100,00	120.519	100,00

REMARQUES. — L'influence des particularités des conditions atmosphériques est plus grande en rase campagne qu'en ville (14 % contre 12 %), et plus importante dans les accidents mortels que dans les autres (16 % contre 13 %).

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	326	4,56	2.875	2,54	3.201	2,66
2. Pluie forte.....	b	267	3,74	3.492	3,08	3.759	3,12
3. Pluie légère	c	484	6,77	6.846	6,03	7.330	6,08
4. Vent fort	d	38	0,53	319	0,28	357	0,29
5. Neige ou grêle	e	37	0,52	808	0,72	845	0,70
TOTAL des particularités des conditions atmosphériques..	f	1.152	16,12	14.340	12,65	15.492	12,85
6. Temps clair	g	5.995	83,88	99.032	87,35	105.027	87,15
Nombre d'accidents	h	7.147	100,00	113.372	100,00	120.519	100,00
Conditions d'éclairément :							
1. Crépuscule, aube, mi-obscurité	i	452	6,32	5.222	4,61	5.674	4,71
2. Obscurité, route éclairée	j	1.012	14,16	14.857	13,10	15.869	13,17
3. Obscurité, route non éclairée	k	1.648	23,06	11.928	10,52	13.576	11,26
TOTAL des particularités de l'éclairément	l	3.112	43,54	32.007	28,23	35.119	29,14
4. Éclairément non précisé	m	93	1,30	1.965	1,73	2.058	1,71
5. Plein jour	n	3.942	55,16	79.400	70,04	83.342	69,15
Nombre d'accidents	o	7.147	100,00	113.372	100,00	120.519	100,00

G. 11 e

Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, 70 % des accidents corporels ont lieu en plein jour.
L'influence des particularités des conditions d'éclairément est plus grande dans les accidents mortels que dans les autres
(44 % contre 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	2.393	3,68	3.127	5,62	5.520	4,58
2. Gêné par véhicule en mouvement non heurté	b	3.316	5,11	2.461	4,43	5.777	4,79
3. Ébloui par un véhicule non heurté.	c	2.383	3,67	1.220	2,19	3.603	2,98
4. Ébloui par le soleil	d	669	1,03	398	0,72	1.067	0,89
TOTAL.....	e	8.761	13,49	7.206	12,96	15.967	13,24
5. Aucune gêne temporaire	f	99.905	—	90.220	—	190.125	—
TOTAL des véhicules	g	108.666	—	97.426	—	206.092	—
Nombre d'accidents	h	64.917	—	55.602	—	120.519	—

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} 51 à 54).
- à la machine : véhicules impliqués (tableau n^o 55).
- au milieu : état de la route et de l'atmosphère en général (tableaux n^{os} 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	221	3,09	5.299	4,67	5.520	4,58
2. Gêné par véhicule en mouvement non heurté	b	272	3,81	5.505	4,85	5.777	4,79
3. Ébloui par un véhicule non heurté	c	262	3,67	3.341	2,95	3.063	2,98
4. Ébloui par le soleil	d	61	0,85	1.006	0,89	1.067	0,89
TOTAL	e	816	11,42	15.151	13,36	15.967	13,24
5. Aucune gêne temporaire	f	10.181	—	179.944	—	190.125	—
TOTAL des véhicules	g	10.997	—	195.095	—	206.092	—
Nombre d'accidents	h	7.147	—	113.372	—	120.519	—

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.

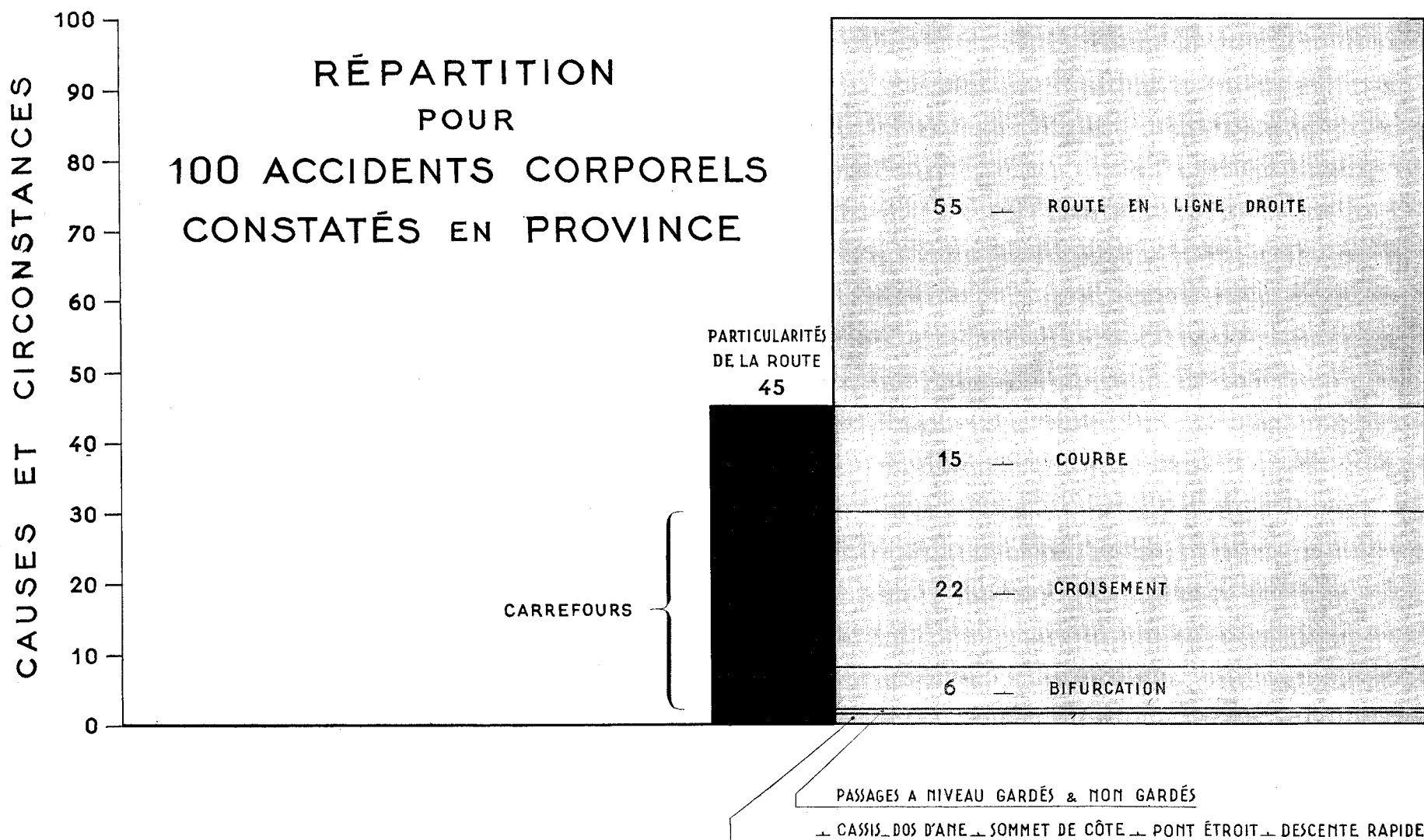
Sur 100 accidents corporels constatés en dehors du département de la Seine, on trouve que 12 conducteurs ont été gênés par des véhicules qui n'ont pas participé à la collision, et que 1 conducteur a été ébloui par le soleil.

ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1955

PARTICULARITÉS DE LA ROUTE

ANNEXE
AU TABLEAU 56



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		Éclairement non précisé	
			Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
L'HOMME								
Fautes des conducteurs	Tab. 61	a	9.070	39	6.567	46	250	38
Fautes des piétons	Tab. 62	b	5.587	24	4.896	34	184	28
État physique des conducteurs	Tab. 63	c	3.127	14	2.789	20	98	15
État physique des piétons	Tab. 64	d	899	4	1.356	10	39	6
LA MACHINE								
État des véhicules	Tab. 65	e	2.357	10	1.554	11	47	7
LE MILIEU								
Particularités de la route	Tab. 66	f	6.843	30	4.040	28	158	24
Profil de la chaussée	Tab. 67	g	2.255	10	1.565	11	57	9
État du revêtement.....	Tab. 67	h	3.742	16	5.058	36	148	22
Conditions atmosphériques	Tab. 68	i	2.256	10	4.179	30	115	17
Conditions d'éclairement	Tab. 68	j	0	0	14.173	100	0	0
Autres facteurs externes.....	Tab. 69	k	2.423	11	2.104	15	62	9
TOTAL des causes et circonstances élémentaires		l	38.559	168	48.281	341	1.158	175
Nombre d'accidents		m	23.005	—	14.173	—	660	—

REMARQUES. — Pour 100 accidents corporels survenus en dehors du département de la Seine et impliquant un seul véhicule, on a constaté en moyenne 233 circonstances causales, parmi lesquelles :

- | | |
|--|-------------------------------------|
| 42 fautes des conducteurs ; | } infractions au Code de la Route ; |
| 28 fautes des piétons ; | |
| 16 déficiences physiques des conducteurs ; | |
| 6 déficiences physiques des piétons. | |

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	15.887	42	64.485	107	20.641	98	1.362	97	86.488	105	102.375	85
b	10.667	28	459	1	463	2	20	1	942	1	11.609	10
c	6.014	16	11.612	19	4.815	23	241	17	16.668	20	22.682	19
d	2.294	6	159	0	105	1	7	1	271	0	2.565	2
e	3.958	11	4.470	7	3.323	16	107	8	7.900	10	11.858	10
f	11.041	29	33.967	56	8.373	40	714	51	43.054	52	54.095	45
g	3.877	10	3.241	5	973	5	71	5	4.285	5	8.162	7
h	8.948	24	7.117	12	4.996	24	177	13	12.290	15	21.238	17
i	6.550	17	4.719	8	4.095	19	128	9	8.942	11	15.492	13
j	14.173	38	0	0	20.946	100	0	0	20.946	25	35.119	29
k	4.589	12	7.641	13	3.534	17	203	15	11.378	14	15.967	13
l	87.998	233	137.870	228	72.264	345	3.030	217	213.164	258	301.162	250
m	37.838	—	60.337	—	20.946	—	1.398	—	82.681	—	120.519	—

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 258 circonstances causales, parmi lesquelles :

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

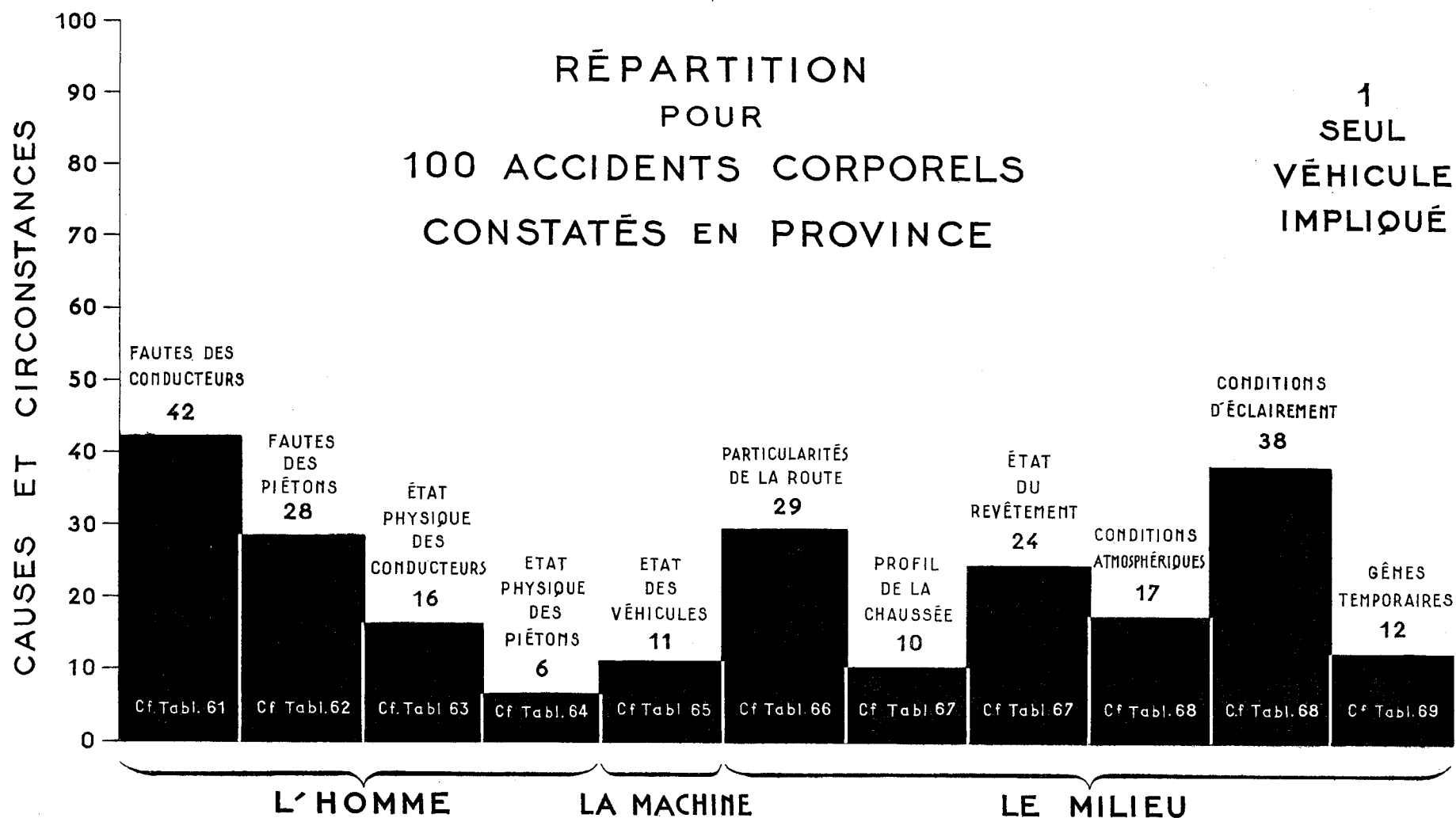
Les collisions enregistrées entre véhicules, sur des sections de route en ligne droite constituent 33 % des accidents corporels $\left(\frac{39.627}{120.519} \right)$.

ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1955

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

1^{re} ANNEXE
AU TABLEAU 60

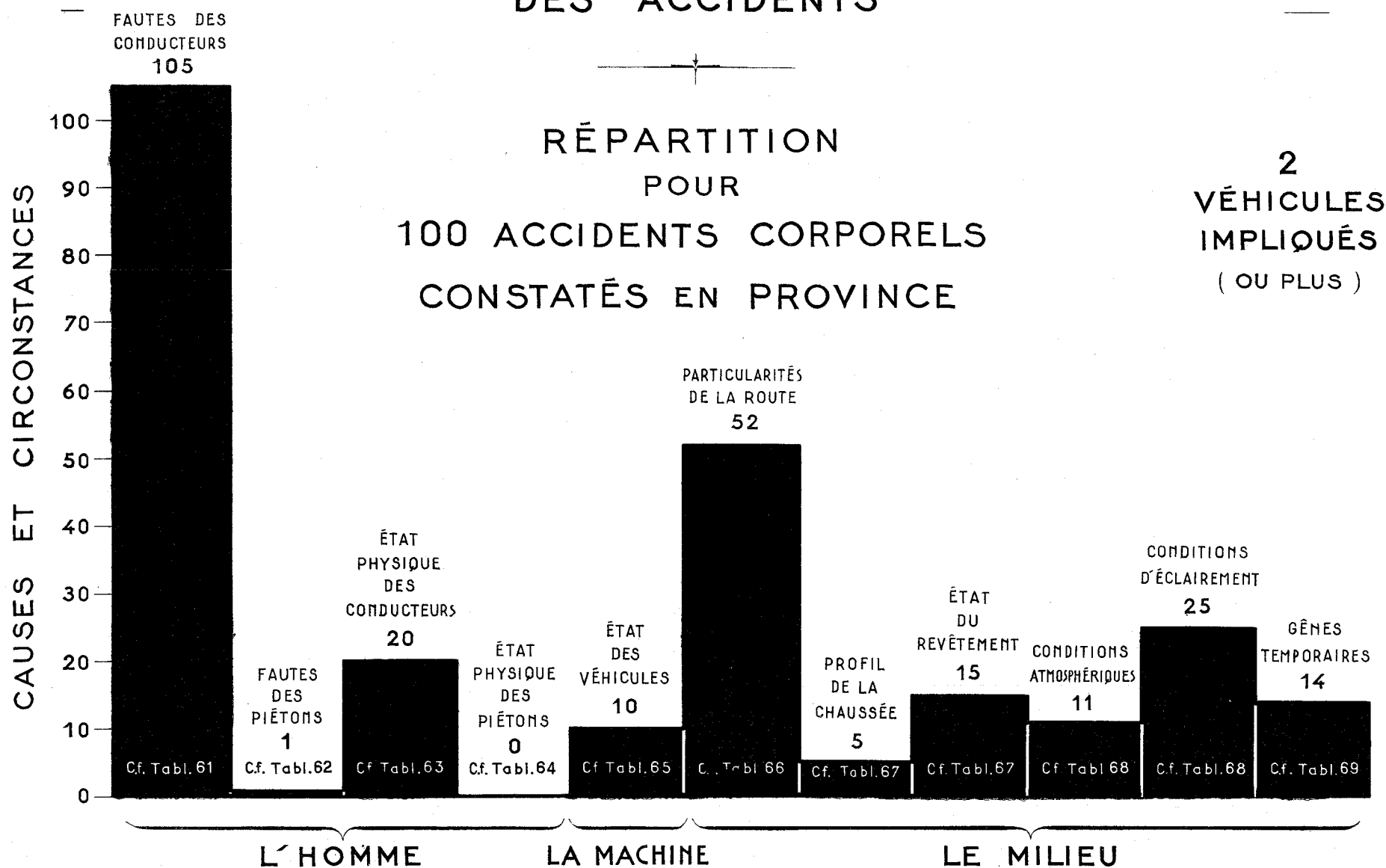


ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1955

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	1.060	4,62	635	4,48	18	2,73
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphériques, etc.)	b	2.528	10,99	1.849	13,05	54	8,18
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers :							
Sans dépassement { Sommet de côte	c	0	0,00	1	0,01	0	0,00
{ Autres gênes permanentes pour visibilité	d	16	0,07	10	0,07	1	0,15
{ Visibilité habituellement non gênée	e	340	1,48	224	1,58	18	2,73
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	72	0,31	72	0,51	2	0,30
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton	i	819	3,56	449	3,17	23	3,49
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule	j	89	0,39	16	0,11	1	0,15
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	k	340	1,48	102	0,72	12	1,82
7. A dépassé contrairement au règlement :							
— A gauche	l	504	2,19	625	4,41	17	2,58
— A droite	m	31	0,13	17	0,12	1	0,15
8. N'a pas observé les signaux de circulation	n	121	0,53	91	0,64	7	1,06
9. Tournant incorrect :							
— Tournant à gauche ou demi-tour	o	384	1,67	258	1,82	7	1,06
— Tournant à droite	p	285	1,24	175	1,23	7	1,06
— Non précisé	q	139	0,60	184	1,31	3	0,45
10. Stationnement interdit ou dangereux	r	20	0,08	11	0,08	5	0,76
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule	s	1	—	0	0,00	0	0,00
12. Cyclistes circulant de front	t	7	0,03	7	0,05	0	0,00
13. Autre faute	u	2.314	10,06	1.841	12,97	74	11,21
TOTAL des fautes des conducteurs	v	9.070	39,43	6.567	46,33	250	37,88
14. Aucune faute	w	13.935	—	7.606	—	410	—
TOTAL des véhicules	x	23.005	—	14.173	—	660	—
Nombre d'accidents	y	23.005	—	14.173	—	660	—

REMARQUES. — Dans les accidents où 1 seul véhicule est impliqué, 42 conducteurs sur 100 conducteurs impliqués ont commis une faute.

Dans les accidents où 2 véhicules (ou plus de 2) sont impliqués, 51 conducteurs sur 100 conducteurs ont commis une faute $\left(\frac{86.488}{168.254} \right)$

ACCIDENTS - FAUTES DES CONDUCTEURS

véhicules impliqués et de l'éclairage

n°s 61-A (161.770 véhicules) et 61-B (44.322 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		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	1.713	4,53	3.970	6,58	1.428	6,82	77	5,51	5.475	6,62	7.188	5,97
b	4.431	11,70	7.189	11,91	2.412	11,51	145	10,37	9.746	11,79	14.177	11,76
c	1	—	10	0,02	7	0,03	0	0,00	17	0,02	18	0,01
d	27	0,07	987	1,64	119	0,57	12	0,85	1.118	1,35	1.145	0,95
e	582	1,54	2.718	4,50	1.831	8,74	51	3,65	4.600	5,56	5.182	4,30
f	0	0,00	5	0,01	1	—	0	0,00	6	0,01	6	—
g	0	0,00	62	0,10	8	0,03	0	0,00	70	0,08	70	0,06
h	146	0,39	587	0,97	241	1,15	10	0,72	838	1,01	984	0,82
i	1.291	3,41	333	0,55	90	0,43	3	0,21	426	0,52	1.717	1,42
j	106	0,28	21.134	35,03	4.888	23,34	491	35,12	26.513	32,07	26.619	22,09
k	454	1,20	6.624	10,99	1.641	7,83	127	9,08	8.392	10,14	8.846	7,34
l	1.146	3,03	5.515	9,14	1.772	8,46	126	9,02	7.413	8,97	8.559	7,10
m	49	0,13	253	0,42	89	0,43	5	0,36	347	0,42	396	0,33
n	219	0,58	1.086	1,80	260	1,24	32	2,29	1.378	1,67	1.597	1,33
o	649	1,72	1.943	3,22	370	1,77	17	1,22	2.330	2,82	2.979	2,48
p	467	1,23	1.838	3,05	296	1,41	27	1,93	2.161	2,61	2.628	2,18
q	326	0,86	2.019	3,35	337	1,61	46	3,29	2.402	2,91	2.728	2,26
r	36	0,10	401	0,66	626	2,99	11	0,79	1.038	1,26	1.074	0,89
s	1	—	42	0,07	12	0,06	0	0,00	54	0,07	55	0,04
t	14	0,04	311	0,51	142	0,68	3	0,21	456	0,55	470	0,39
u	4.229	11,18	7.458	12,35	4.071	19,44	179	12,80	11.708	14,15	15.937	13,23
v	15.887	41,99	64.485	106,87	20.641	98,54	1.362	97,42	86.488	104,60	102.375	84,95
w	21.951	—	58.247	—	22.033	—	1.486	—	81.766	—	103.717	—
x	37.838	—	122.732	—	42.674	—	2.848	—	168.254	—	206.092	—
y	37.838	—	60.337	—	20.946	—	1.398	—	82.681	—	120.519	—

P 15 - 15 bis.

Dans ces mêmes accidents à 2 véhicules (ou plus de 2), on relève 105 fautes de conducteurs pour 100 accidents (86.488 fautes pour 82.681 accidents).

Influence de l'éclairage, pour 100 accidents :

Accidents où 1 seul véhicule est impliqué : 46 fautes la nuit contre 39 fautes le jour (maximum de fautes : la nuit).

Accidents où 2 véhicules (ou plus de 2) sont impliqués : 107 fautes le jour contre 99 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 (*)		Dans les accidents comportant 1 seul véhicule					
		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclairciment non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Vitesse dépassant la limite de vitesse légale.....	a	1.024	4,46	621	4,38	17	2,58
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphériques, etc.)	b	2.254	9,80	1.694	11,96	47	7,12
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers :							
Sans dépassement { Sommet de côte	c	0	0,00	1	0,01	0	0,00
Autres gênes permanentes pour visibilité..	d	13	0,06	9	0,06	1	0,15
Visibilité habituellement non gênée	e	282	1,23	192	1,35	8	1,21
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	59	0,25	59	0,42	1	0,15
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton	i	659	2,86	379	2,68	18	2,73
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule	j	78	0,34	13	0,09	1	0,15
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	k	309	1,34	88	0,62	12	1,82
7. A dépassé contrairement au règlement :							
— A gauche.....	l	386	1,68	480	3,39	12	1,82
— A droite	m	20	0,08	8	0,06	1	0,15
8. N'a pas observé les signaux de circulation	n	92	0,40	84	0,59	6	0,91
9. Tournant incorrect :							
— Tournant à gauche ou demi-tour	o	347	1,51	230	1,62	7	1,06
— Tournant à droite.....	p	261	1,14	172	1,21	7	1,06
— Non précisé.....	q	129	0,56	182	1,29	2	0,30
10. Stationnement interdit ou dangereux	r	20	0,08	11	0,08	5	0,76
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	1.908	8,30	1.423	10,04	60	9,09
TOTAL des fautes des conducteurs autres que les cyclistes (*)	v	7.841	34,09	5.646	39,85	205	31,06
14. Aucune faute	w	11.684	—	6.173	—	353	—
TOTAL des véhicules autres que les cycles (*)	x	19.525	—	11.819	—	558	—
Nombre d'accidents	y	23.005	—	14.173	—	660	—

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

REMARQUES. — En dehors du département de la Seine, dans les accidents corporels où 1 seul véhicule « autre que cycle ou cyclomoteur » est impliqué, 43 conducteurs sur 100 conducteurs non cyclistes ont commis une faute $\left(\frac{13.692}{31.902}\right)$.

DES ACCIDENTS CORPORELS AUTRES QUE LES CYCLISTES (*)

TABLEAU N° 61-A

véhicules impliqués et de l'éclairage

(autre que 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	1.662	4,39	3.807	6,31	1.375	6,57	68	4,86	5.250	6,35	6.912	5,74
b	3.995	10,56	6.094	10,10	2.157	10,30	115	8,23	8.366	10,12	12.361	10,26
c	1	—	6	0,01	7	0,03	0	0,00	13	0,02	14	0,01
d	23	0,06	775	1,28	93	0,44	9	0,64	877	1,06	900	0,75
e	482	1,28	1.962	3,25	1.364	6,51	32	2,29	3.358	4,06	3.840	3,19
f	0	0,00	5	0,01	1	—	0	0,00	6	0,01	6	—
g	0	0,00	54	0,09	7	0,03	0	0,00	61	0,07	61	0,05
h	119	0,31	492	0,82	199	0,95	10	0,72	701	0,85	820	0,68
i	1.056	2,79	258	0,43	75	0,36	2	0,14	335	0,41	1.391	1,15
j	92	0,24	16.118	26,71	3.642	17,39	372	26,61	20.132	24,35	20.224	16,78
k	409	1,08	3.806	6,31	1.007	4,81	74	5,29	4.887	5,91	5.296	4,39
l	878	2,32	4.902	8,13	1.581	7,55	115	8,23	6.598	7,98	7.476	6,20
m	29	0,08	158	0,26	62	0,30	4	0,29	224	0,27	253	0,21
n	182	0,48	870	1,44	221	1,06	26	1,86	1.117	1,34	1.299	1,08
o	584	1,54	1.308	2,17	285	1,36	6	0,43	1.599	1,93	2.183	1,81
p	440	1,16	1.315	2,18	172	0,82	20	1,43	1.507	1,82	1.947	1,62
q	313	0,83	1.501	2,49	228	1,09	36	2,58	1.765	2,14	2.078	1,72
r	36	0,10	370	0,61	536	2,56	10	0,72	916	1,11	952	0,79
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	3.391	8,97	5.405	8,95	2.965	14,16	117	8,37	8.487	10,26	11.878	9,86
v	13.692	36,19	49.206	81,55	15.977	76,29	1.016	72,69	66.199	80,06	79.891	66,29
w	18.210	—	45.727	—	16.794	—	1.148	—	63.669	—	81.879	—
x	31.902	—	94.933	—	32.771	—	2.164	—	129.868	—	161.770	—
y	37.838	—	60.337	—	20.946	—	1.398	—	82.681	—	120.519	—

Dans les accidents où 2 véhicules (ou plus de 2) sont impliqués, 51 conducteurs sur 100 conducteurs non cyclistes ont commis une faute $\left(\frac{66.199}{129.868}\right)$.

Dans ces mêmes accidents à 2 véhicules (ou plus de 2), on relève 80 fautes de conducteurs autres que cyclistes ou cyclo-motoristes pour 100 accidents (66.199 fautes pour 82.681 accidents.)

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du nombre de

Fautes commises par les cyclistes (*)		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	36	0,16	14	0,10	1	0,15
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphériques, etc.)	b	274	1,19	155	1,09	7	1,06
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	3	0,01	1	0,01	0	0,00
Visibilité habituellement non gênée	e	58	0,25	32	0,23	10	1,52
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	13	0,06	13	0,09	1	0,15
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton	i	160	0,70	70	0,49	5	0,76
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule	j	11	0,05	3	0,02	0	0,00
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	k	31	0,14	14	0,10	0	0,00
7. A dépassé contrairement au règlement :							
— A gauche	l	118	0,51	145	1,02	5	0,76
— A droite	m	11	0,05	9	0,06	0	0,00
8. N'a pas observé les signaux de circulation	n	29	0,13	7	0,05	1	0,15
9. Tournant incorrect :							
— Tournant à gauche ou demi-tour	o	37	0,16	28	0,20	0	0,00
— Tournant à droite	p	24	0,10	3	0,02	0	0,00
— Non précisé	q	10	0,04	2	0,02	1	0,15
10. Stationnement interdit ou dangereux	r	0	0,00	0	0,00	0	0,00
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule	s	1	—	0	0,00	0	0,00
12. Cyclistes circulant de front	t	7	0,03	7	0,05	0	0,00
13. Autre faute	u	406	1,76	418	2,93	14	2,12
TOTAL des fautes des conducteurs de cycles (*)	v	1.229	5,34	921	6,48	45	6,82
14. Aucune faute	w	2.251	—	1.433	—	57	—
TOTAL des cycles (*)	x	3.480	—	2.354	—	102	—
Nombre d'accidents	y	23.005	—	14.173	—	660	—

(*) **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 (44.322 c. 161.770). Dans les accidents à 2 véhicules (ou plus de 2), il y a 1 cycle impliqué pour 3 véhicules automobiles (38.386 c. 129.868) mais dans les accidents à 1 seul véhicule, les cycles n'apparaissent que rarement : 1 cycle n'est impliqué, en moyenne, que pour 6 accidents (5.936 c. 31.902).

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		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	51	0,14	163	0,27	53	0,25	9	0,65	225	0,27	276	0,23
b	436	1,14	1.095	1,81	255	1,21	30	2,14	1.380	1,67	1.816	1,50
c	0	0,00	4	0,01	0	0,00	0	0,00	4	—	4	—
d	4	0,01	212	0,36	26	0,13	3	0,21	241	0,29	245	0,20
e	100	0,26	756	1,25	467	2,23	19	1,36	1.242	1,50	1.342	1,11
f	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
g	0	0,00	8	0,01	1	—	0	0,00	9	0,01	9	0,01
h	27	0,08	95	0,15	42	0,20	0	0,00	137	0,16	164	0,14
i	235	0,62	75	0,12	15	0,07	1	0,07	91	0,11	326	0,27
j	14	0,04	5.016	8,32	1.246	5,95	119	8,51	6.381	7,72	6.395	5,31
k	45	0,12	2.818	4,68	634	3,02	53	3,79	3.505	4,23	3.550	2,95
l	268	0,71	613	1,01	191	0,91	11	0,79	815	0,99	1.083	0,90
m	20	0,05	95	0,16	27	0,13	1	0,07	123	0,15	143	0,12
n	37	0,10	216	0,36	39	0,18	6	0,43	261	0,33	298	0,25
o	65	0,18	635	1,05	85	0,41	11	0,72	731	0,89	796	0,67
p	27	0,07	523	0,87	124	0,59	7	0,50	654	0,79	681	0,56
q	13	0,03	518	0,86	109	0,52	10	0,71	637	0,77	650	0,54
r	0	0,00	31	0,05	90	0,43	1	0,07	122	0,15	122	0,10
s	1	—	42	0,07	12	0,06	0	0,00	54	0,07	55	0,04
t	14	0,04	311	0,51	142	0 68	3	0,21	456	0,55	470	0,39
u	838	2,21	2.053	3,40	1.106	5 28	62	4,43	3.221	3,89	4.059	3,37
v	2.195	5,80	15.279	25,32	4.664	22,25	346	24,73	20.289	24,54	22.484	18,66
w	3.741	—	12.520	—	5.239	—	338	—	18.097	—	21.838	—
x	5.936	—	27.799	—	9.903	—	684	—	38.386	—	44.322	—
y	37.838	—	60.337	—	20.946	—	1.398	—	82.681	—	120.519	—

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 $\left(\frac{2.195}{5.936}\right)$.

Dans les accidents où 2 véhicules (ou plus de 2) sont impliqués, 53 conducteurs de cycles ou cyclomoteurs sur 100 impliqués ont commis une faute $\left(\frac{20.289}{38.386}\right)$.

Dans ces mêmes accidents à 2 véhicules (ou plus de 2), on relève 25 fautes de cyclistes ou cyclomotoristes pour 100 accidents (20.289 fautes pour 82.681 accidents).

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du nombre de

Fautes commises par les piétons		Dans les accidents comportant 1 seul véhicule					
		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Eclairage non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Traversait à un carrefour :							
— contrairement au signal lumineux	a	253	1,10	80	0,56	9	1,36
— en diagonale	b	542	2,36	235	1,66	13	1,97
2. A surgi sur la route	c	1.752	7,62	326	2,30	37	5,61
3. Marchait ou se tenait sur la chaussée sans précaution ..	d	2.321	10,09	4.044	28,53	85	12,88
4. Jouait ou travaillait sur la chaussée sans précaution	e	467	2,03	55	0,39	16	2,42
5. A glissé ou est tombé	f	171	0,74	117	0,83	14	2,12
6. Montait ou descendait d'un tramway sans précaution	g	33	0,14	16	0,11	4	0,61
7. Montait ou descendait d'autres véhicules sans précaution	h	48	0,21	23	0,16	6	0,91
TOTAL des fautes des piétons	i	5.587	24,29	4.896	34,54	184	27,88
Autres actions des piétons, ne comportant pas faute :							
8. Traversait à un carrefour :							
— conformément au signal lumineux	j	307	1,33	101	0,71	10	1,52
— sans signal lumineux	k	1.159	5,04	509	3,59	23	3,48
9. Traversait ailleurs qu'à un carrefour	l	4.902	21,31	1.575	11,11	105	15,91
10. Marchait ou se tenait sur le trottoir, l'accotement ou un refuge	m	1.129	4,90	658	4,65	43	6,51
11. Position ou déplacement non précisé	n	299	1,30	206	1,46	33	5,00
TOTAL des piétons impliqués	o	13.383	58,17	7.945	56,06	398	60,30
Nombre d'accidents	p	23.005	—	14.173	—	660	—

REMARQUES. — En dehors du département de la Seine :

- dans 100 accidents corporels comportant 1 seul véhicule, il y a 57 piétons impliqués ;
- il est très rare que des piétons soient impliqués dans des collisions entre 2 véhicules (2 piétons pour 100 accidents corporels comportant 2 ou plusieurs véhicules).

ACCIDENTS - FAUTES DES PIÉTONS

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		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	342	0,90	11	0,02	8	0,04	1	0,07	20	0,02	362	0,30
b	790	2,09	12	0,02	8	0,04	0	0,00	20	0,02	810	0,67
c	2.115	5,59	96	0,16	15	0,07	2	0,14	113	0,14	2.228	1,85
d	6.450	17,05	238	0,40	376	1,79	12	0,86	626	0,76	7.076	5,87
e	538	1,42	25	0,04	18	0,09	3	0,22	46	0,06	584	0,49
f	302	0,80	72	0,12	27	0,13	2	0,14	101	0,12	403	0,33
g	53	0,14	2	—	4	0,02	0	0,00	6	0,01	59	0,05
h	77	0,20	3	—	7	0,03	0	0,00	10	0,01	87	0,07
i	10.667	28,19	459	0,76	463	2,21	20	1,43	942	1,14	11.609	9,63
j	418	1,10	20	0,03	3	0,01	1	0,07	24	0,03	442	0,37
k	1.691	4,47	45	0,07	15	0,07	1	0,07	61	0,07	1.752	1,45
l	6.582	17,40	155	0,26	54	0,26	2	0,14	211	0,26	6.793	5,64
m	1.830	4,84	258	0,43	84	0,40	3	0,22	345	0,41	2.175	1,80
n	538	1,42	130	0,22	58	0,28	8	0,57	196	0,24	734	0,61
o	21.726	57,42	1.067	1,77	677	3,23	35	2,50	1.779	2,15	23.505	19,50
p	37.838	—	60.337	—	20.946	—	1.398	—	82.681	—	120.519	—

P. 18-18 bis

Dans 100 accidents corporels, comportant 1 seul véhicule contre 1 (ou plusieurs) piéton (s) :

- en moyenne, 28 piétons sur 57 piétons impliqués ont commis une faute (49 %) ;
- le jour, la proportion est plus faible : 24 piétons sur 58 piétons impliqués ont commis une faute (42 %) ;
- la nuit, la proportion est plus forte : 35 sur 56 (62 %).

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	245	1,06	323	2,28	8	1,21
2. Endormi	b	126	0,55	155	1,09	3	0,45
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants	c	508	2,21	807	5,69	15	2,27
4. Infirmité ou malaise soudain	d	502	2,18	238	1,68	14	2,12
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule.	e	721	3,13	296	2,09	17	2,58
6. Inattention, distraction	f	1.025	4,46	970	6,85	41	6,21
TOTAL des déficiences des conducteurs.....	g	3.127	13,59	2.789	19,68	98	14,84
7. Semblait normal	h	19.878	—	11.384	—	562	—
TOTAL des véhicules.....	i	23.005	—	14.173	—	660	—
Nombre d'accidents.....	j	23.005	—	14.173	—	660	—

REMARQUES. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, on trouve, en moyenne, dans 100 accidents corporels :

16 conducteurs déficients, pour les accidents comportant 1 seul véhicule,

20 conducteurs déficients, pour les accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2).

- ÉTAT PHYSIQUE DES CONDUCTEURS

véhicules impliqués et de l'éclairage

nos 63-A (161.770 véhicules) et 63-B (44.322 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		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	576	1,52	345	0,57	225	1,07	12	0,86	582	0,70	1.158	0,96
b	284	0,75	111	0,18	122	0,58	3	0,21	236	0,29	520	0,43
c	1.330	3,51	945	1,57	1.495	7,14	37	2,65	2.477	3,00	3.807	3,16
d	754	1,99	608	1,00	153	0,73	10	0,72	771	0,93	1.525	1,27
e	1.034	2,73	2.092	3,47	371	1,77	39	2,79	2.502	3,03	3.536	2,93
f	2.036	5,39	7.511	12,45	2.449	11,69	140	10,01	10.100	12,21	12.136	10,07
g	6.014	15,89	11.612	19,24	4.815	22,98	241	17,24	16.668	20,16	22.682	18,82
h	31.824	—	111.120	—	37.859	—	2.607	—	151.586	—	183.410	—
i	37.838	—	122.732	—	42.674	—	2.848	—	168.254	—	206.092	—
j	37.838	—	60.337	—	20.946	—	1.398	—	82.681	—	120.519	—

P. 13-13 bis

La proportion de conducteurs déficients impliqués dans les accidents corporels est plus élevée la nuit que le jour :

- la fatigue, le sommeil et l'ivresse sont plus fréquemment relevés la nuit que le jour.
- le manque d'expérience est surtout relevé dans la journée.
- l'influence d'une infirmité, d'un malaise ou de l'inattention n'est pas fonction de l'éclairage.

CAUSES ET CIRCONSTANCES

ÉTAT PHYSIQUE DES CONDUCTEURS

Répartition en fonction du nombre de

État physique des conducteurs autres que les cyclistes (*)		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	205	0,89	278	1,96	8	1,21
2. Endormi	b	121	0,53	152	1,07	3	0,45
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants	c	341	1,48	591	4,17	11	1,67
4. Infirmité ou malaise soudain	d	330	1,44	141	0,99	11	1,67
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule.	e	606	2,63	246	1,74	16	2,42
6. Inattention, distraction	f	810	3,52	742	5,24	33	5,00
TOTAL des déficiences des conducteurs autres que les cyclistes (*).....	g	2.413	10,49	2.150	15,17	82	12,42
7. Semblait normal	h	17.112	—	9.669	—	476	—
TOTAL des véhicules autres que les cycles (*).....	i	19.525	—	11.819	—	558	—
Nombre d'accidents	j	23.005	—	14.173	—	660	—

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

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 (15.531 sur 161.770) ;

1 conducteur déficient sur 12, dans les accidents à 2 véhicules (10.886 sur 129.868) ;

1 conducteur déficient sur 7, dans les accidents où l'unique véhicule impliqué n'est pas un cycle (4.645 sur 31.902).

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		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	491	1,30	276	0,46	183	0,87	10	0,72	469	0,57	960	0,80
b	276	0,73	102	0,17	116	0,55	3	0,21	221	0,27	497	0,41
c	943	2,49	554	0,92	964	4,60	22	1,57	1.540	1,86	2.483	2,06
d	482	1,27	351	0,58	115	0,55	7	0,51	473	0,57	955	0,79
e	868	2,29	1.388	2,30	268	1,28	25	1,79	1.681	2,03	2.549	2,12
f	1.585	4,19	4.688	7,77	1.738	8,30	76	5,43	6.502	7,86	8.087	6,71
g	4.645	12,27	7.359	12,20	3.384	16,15	143	10,23	10.886	13,16	15.531	12,89
h	27.257	—	87.574	—	29.387	—	2.021	—	118.982	—	146.239	—
i	31.902	—	94.933	—	32.771	—	2.164	—	129.868	—	161.770	—
j	37.838	—	60.337	—	20.946	—	1.398	—	82.681	—	120.519	—

La proportion de conducteurs déficients autres que cyclistes ou cyclomotoristes est plus élevée la nuit que le jour, dans les accidents corporels.

La fatigue, le sommeil, l'ivresse et l'inattention sont plus fréquemment relevés la nuit que le jour } chez les conducteurs
Le manque d'expérience est surtout relevé dans la journée } impliqués autres
L'influence d'une infirmité ou d'un malaise n'est pas fonction de l'éclairage } 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 impliqués (1 sur 6) que chez les autres conducteurs impliqués (1 sur 10).

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

Répartition en fonction du nombre de véhicules

État physique des cyclistes (*)		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	40	0,17	45	0,32	0	0,00
2. Endormi	b	5	0,02	3	0,02	0	0,00
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants	c	167	0,73	216	1,52	4	0,60
4. Infirmité ou malaise soudain	d	172	0,74	97	0,69	3	0,45
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule.	e	115	0,50	50	0,35	1	0,16
6. Inattention, distraction	f	215	0,94	228	1,61	8	1,21
TOTAL des déficiences des conducteurs de cycles (*)	g	714	3,10	639	4,51	16	2,42
7. Semblait normal	h	2.766	—	1.715	—	86	—
TOTAL des cycles (*)	i	3.480	—	2.354	—	102	—
Nombre d'accidents.....	j	23.005	—	14.173	—	660	—

(*) **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 et parmi les conducteurs de cycles et de cyclomoteurs impliqués, 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 impliqués (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	85	0,22	69	0,11	42	0,20	2	0,15	113	0,13	198	0,16
b	8	0,02	9	0,01	6	0,03	0	0,00	15	0,02	23	0,02
c	387	1,02	391	0,65	531	2,54	15	1,07	937	1,14	1.324	1,10
d	272	0,72	257	0,42	38	0,18	3	0,21	298	0,36	570	0,47
e	166	0,44	704	1,17	103	0,49	14	1,00	821	1,00	987	0,82
f	451	1,20	2.823	4,68	711	3,39	64	4,58	3.598	4,35	4.049	3,36
g	1.369	3,62	4.253	7,04	1.431	6,83	98	7,01	5.782	7,00	7.151	5,93
h	4.567	—	23.546	—	8.472	—	586	—	32.604	—	37.171	—
i	5.936	—	27.799	—	9.903	—	684	—	38.386	—	44.322	—
j	37.838	—	60.337	—	20.946	—	1.398	—	82.681	—	120.519	—

P. 17-17 bis

La proportion de cyclistes déficients impliqués dans les accidents corporels n'est pas fonction de l'éclairement. Toutefois,

- la fatigue, le sommeil et l'ivresse sont plus fréquemment relevés la nuit que le jour
- le manque d'expérience est surtout relevé dans la journée, ainsi que les infirmités ou les malaises
- l'influence de l'inattention ou de la distraction n'est pas fonction de l'éclairement

} chez les
cyclistes
impliqués.

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	118	0,51	117	0,83	8	1,22
2. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants	b	157	0,68	754	5,32	9	1,36
3. Infirmes	c	247	1,08	162	1,14	9	1,36
4. Défaillance physique ou malaise soudain	d	377	1,64	323	2,28	13	1,97
TOTAL des déficiences des piétons.....	e	899	3,91	1.356	9,57	39	5,91
5. Semblait normal	f	12.484	54,26	6.589	46,49	359	54,39
TOTAL des piétons impliqués	g	13.383	58,17	7.945	56,06	398	60,30
Nombre d'accidents.....	h	23.005	—	14.173	—	660	—

REMARQUES. — Comme le tableau n° 62 l'a déjà montré, pour les accidents corporels constatés en dehors du département de la Seine, la grande majorité des piétons impliqués (21.726 sur 23.505, soit 92 %) se rencontre dans les accidents comportant un seul véhicule.

Dans 100 de ces accidents :

Sur 57 piétons impliqués, on en trouve 6 qui présentent une déficience physique (11 % exactement).

- ÉTAT PHYSIQUE DES PIÉTONS

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	243	0,64	17	0,03	11	0,05	1	0,07	29	0,04	272	0,23
b	920	2,43	9	0,02	45	0,22	1	0,07	55	0,06	975	0,81
c	418	1,11	125	0,20	44	0,21	2	0,14	171	0,20	589	0,49
d	713	1,88	8	0,01	5	0,02	3	0,22	16	0,02	729	0,60
e	2.294	6,06	159	0,26	105	0,50	7	0,50	271	0,33	2.565	2,13
f	19.432	51,36	908	1,51	572	2,73	28	2,00	1.508	1,82	20.940	17,37
g	21.726	57,42	1.067	1,77	677	3,23	35	2,50	1.779	2,15	23.505	19,50
h	37.838	—	60.337	—	20.946	—	1.398	—	82.681	—	120.519	—

P. 18-18 bis

Dans 100 accidents corporels comportant 1 seul véhicule contre 1 (ou plusieurs) piéton (s) :

- la proportion de piétons qui présentent une déficience physique est plus faible, le jour : 4 sur 58, soit 7 %, et plus élevée, la nuit : 10 sur 56, soit 17 %, c'est-à-dire plus du double ;
- le jour, sur les 4 piétons déficients, 1 seul est en état d'ivresse (18 % exactement) ;
- la nuit, sur les 10 piétons déficients, 5 sont en état d'ivresse (55 % exactement).

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	838	3,64	266	1,87	12	1,83
2. Pneu crevé ou éclaté.....	b	668	2,91	245	1,72	14	2,12
3. Perte d'une roue.....	c	60	0,26	15	0,11	1	0,15
4. Direction rompue ou défectueuse	d	250	1,09	109	0,76	5	0,76
5. Absence de feux avant	e	0	0,00	204	1,44	1	0,15
6. Feux avant insuffisants	f	0	0,00	316	2,23	2	0,30
7. Feux arrière insuffisants ou manquants	g	0	0,00	147	1,04	1	0,15
8. Autres feux ou réflecteurs défectueux	h	0	0,00	15	0,11	1	0,15
9. Mal chargé ou chargement déplacé	i	104	0,45	39	0,28	1	0,15
10. Tout autre défaut du véhicule (feux éblouissants, etc.) ..	j	437	1,90	198	1,40	9	1,36
TOTAL des défauts relevés	k	2.357	10,25	1.554	10,96	47	7,12
TOTAL des véhicules	l	23.005	—	14.173	—	660	—
Nombre d'accidents	m	23.005	—	14.173	—	660	—

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

- une insuffisance ou une rupture des freins, une insuffisance ou une absence d'éclairage du véhicule, sont plus fréquemment notés dans les accidents comportant 2 ou plusieurs véhicules que dans un même nombre d'accidents comportant un seul véhicule. Par contre, pour ces derniers, les avaries aux pneus, aux roues ou à la direction sont plus nombreuses ;

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		
a	1.116	2,95	2.832	4,70	491	2,35	52	3,73	3.375	4,08	4.491	3,73
b	927	2,45	608	1,01	260	1,24	9	0,64	877	1,06	1.804	1,50
c	76	0,20	45	0,07	19	0,09	1	0,07	65	0,08	141	0,12
d	364	0,96	123	0,20	49	0,23	2	0,14	174	0,21	538	0,45
e	205	0,54	0	0,00	700	3,34	6	0,43	706	0,85	911	0,76
f	318	0,84	0	0,00	603	2,88	1	0,07	604	0,73	922	0,77
g	148	0,39	0	0,00	889	4,24	8	0,57	897	1,08	1.045	0,87
h	16	0,05	0	0,00	111	0,53	3	0,21	114	0,14	130	0,10
i	144	0,38	144	0,24	46	0,22	8	0,57	198	0,24	342	0,27
j	644	1,70	718	1,19	155	0,74	17	1,22	890	1,08	1.534	1,26
k	3.958	10,46	4.470	7,41	3.323	15,86	107	7,65	7.900	9,55	11.858	9,83
l	37.838	—	122.732	—	42.674	—	2.848	—	168.254	—	206.092	—
m	37.838	—	60.337	—	20.946	—	1.398	—	82.681	—	120.519	—

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

- les défauts de freinage et de direction sont plus fréquemment relevés le jour que la nuit dans un même nombre d'accidents corporels ;
- pour un véhicule isolé une anomalie aux feux avant est manifestement plus dangereuse qu'une anomalie des feux arrière ;
- dans les accidents comportant 1 seul véhicule, le pourcentage de véhicules présentant des défauts ne varie pas avec l'éclairage ; par contre, dans les accidents comportant 2 ou plusieurs véhicules, le pourcentage de véhicules présentant des défauts est 2 fois plus élevé la nuit que le jour.

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		Éclaircissement non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Courbe :							
Visibilité gênée par arbres ou végétation	a	80	0,35	49	0,34	1	0,15
Visibilité gênée par construction	b	195	0,85	93	0,66	2	0,30
Visibilité gênée par talus	c	54	0,24	23	0,16	4	0,61
Visibilité non gênée aux abords	d	3.985	17,32	2.578	18,19	93	14,09
2. Croisement :							
Visibilité gênée par arbres ou végétation	e	33	0,14	8	0,06	0	0,00
Visibilité gênée par construction	f	127	0,55	37	0,26	0	0,00
Visibilité gênée par talus	g	6	0,03	4	0,03	0	0,00
Visibilité non gênée aux abords	h	1.222	5,31	666	4,70	17	2,58
3. Bifurcation :							
Visibilité gênée par arbres ou végétation	i	11	0,05	2	0,02	0	0,00
Visibilité gênée par construction	j	54	0,24	5	0,03	0	0,00
Visibilité gênée par talus	k	6	0,03	0	0,00	0	0,00
Visibilité non gênée aux abords	l	513	2,23	265	1,86	21	3,18
4. Passage à niveau gardé	m	46	0,20	70	0,49	2	0,30
5. Passage à niveau non gardé	n	5	0,02	4	0,03	0	0,00
6. Cassis ou dos d'âne	o	39	0,17	21	0,15	1	0,15
7. Sommet d'une côte :							
Visibilité gênée par arbres ou végétation	p	1	—	0	0,00	0	0,00
Visibilité gênée par construction	q	3	0,01	0	0,00	0	0,00
Visibilité gênée par talus	r	1	—	0	0,00	0	0,00
Visibilité non gênée aux abords	s	33	0,14	24	0,17	0	0,00
8. Descende rapide	t	274	1,19	132	0,93	10	1,52
9. Pont étroit	u	155	0,68	59	0,42	7	1,06
TOTAL des particularités de la route	v	6.843	29,75	4.040	28,50	158	23,94
10. Route en ligne droite	w	16.162	70,25	10.133	71,50	502	76,06
Nombre d'accidents	x	23.005	100,00	14.173	100,00	660	100,00

REMARQUES. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine. Dans les accidents à 1 véhicule, on note que 71 % d'entre eux ont lieu sur les sections de routes en ligne droite sans points singuliers alors que dans les accidents à 2 véhicules (ou plus 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'éclaircissement pour les accidents à 1 véhicule (30 le jour contre 29 la nuit).

- PARTICULARITÉS DE LA ROUTE

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	Nombre	Dans 100 accidents
a	130	0,35	1.075	1,78	74	0,35	9	0,64	1.158	1,40	1.288	1,07	
b	290	0,77	1.185	1,96	147	0,70	19	1,36	1.351	1,63	1.641	1,36	
c	81	0,21	459	0,76	49	0,23	10	0,72	518	0,63	599	0,50	
d	6.656	17,59	5.798	9,61	1.851	8,84	103	7,37	7.752	9,38	14.408	11,95	
e	41	0,11	735	1,22	106	0,51	21	1,50	862	1,04	903	0,75	
f	164	0,43	3.270	5,42	681	3,25	59	4,22	4.010	4,85	4.174	3,46	
g	10	0,03	240	0,40	36	0,17	8	0,57	284	0,34	294	0,24	
h	1.905	5,04	14.995	24,85	3.912	18,67	343	24,54	19.250	23,28	21.155	17,56	
i	13	0,03	398	0,66	31	0,15	5	0,36	434	0,53	447	0,37	
j	59	0,16	1.075	1,78	161	0,77	21	1,50	1.257	1,52	1.316	1,09	
k	6	0,02	96	0,16	15	0,02	0	0,00	14	0,14	117	0,10	
l	799	2,11	3.862	6,40	967	4,62	81	5,79	4.910	5,94	5.709	4,74	
m	118	0,31	61	0,10	31	0,15	6	0,43	98	0,12	216	0,18	
n	9	0,02	64	0,11	10	0,05	2	0,14	76	0,09	85	0,07	
o	61	0,16	69	0,12	32	0,15	1	0,07	102	0,12	163	0,14	
p	1	0,00	5	0,01	6	0,03	0	0,00	11	0,01	12	0,01	
q	3	0,01	2	—	0	0,00	0	0,00	2	0,00	5	—	
r	1	0,00	1	—	0	0,00	0	0,00	1	0,00	2	—	
s	57	0,15	128	0,21	49	0,23	1	0,07	178	0,22	235	0,20	
t	416	1,10	215	0,36	102	0,49	7	0,50	324	0,39	740	0,61	
u	221	0,58	234	0,39	113	0,54	18	1,28	365	0,44	586	0,49	
v	11.041	29,18	33.967	56,30	8.373	39,97	714	51,07	43.054	52,07	54.095	44,89	
w	26.797	70,82	26.370	43,70	12.573	60,03	684	48,93	39.627	47,93	66.424	55,11	
x	37.838	100,00	60.337	100,00	20.946	100,00	1.398	100,00	82.681	100,00	120.519	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 (56 le jour contre 40 la nuit).

Pour 100 accidents corporels, les courbes sont le siège de 19 accidents impliquant un seul véhicule et 13 accidents avec 2 ou plusieurs véhicules. Par contre, les carrefours sont notés 8 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	1.410	6,13	856	6,04	33	5,00
2. Trous ou ornières profonds	b	227	0,99	143	1,01	5	0,76
3. Accotements défectueux	c	205	0,89	176	1,24	7	1,06
4. Obstacle sur chaussée non éclairé (nuit).....	d	0	0,00	230	1,62	6	0,91
5. Obstacle sur chaussée non signalé (jour).....	e	77	0,33	0	0,00	2	0,30
6. Autre cas.....	f	336	1,46	160	1,13	4	0,60
TOTAL des particularités du profil	g	2.255	9,80	1.565	11,04	57	8,63
7. Profil normal et dégagé	h	20.750	90,20	12.608	88,96	603	91,37
Nombre d'accidents.....	i	23.005	100,00	14.173	100,00	660	100,00
Revêtement :							
1. Mouillé	j	3.096	13,46	4.561	32,18	123	18,63
2. Verglassé	k	228	0,99	182	1,28	10	1,52
3. Couvert de neige	l	143	0,62	125	0,88	7	1,06
4. Route glissante (autre cause)	m	220	0,96	152	1,07	7	1,06
5. Route en réparation ou construction	n	55	0,24	38	0,28	1	0,15
TOTAL des particularités du revêtement.....	o	3.742	16,27	5.058	35,69	148	22,42
6. Revêtement sec.....	p	19.263	83,73	9.115	64,31	512	77,58
Nombre d'accidents.....	q	23.005	100,00	14.173	100,00	660	100,00

REMARQUES. — L'influence des particularités du profil de la chaussée est plus importante dans les accidents où 1 seul véhicule est impliqué que dans les collisions entre véhicules (10 contre 5). 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	2.299	6,08	2.237	3,71	712	3,40	44	3,15	2.993	3,62	5.292	4,39
b	375	0,99	291	0,48	71	0,34	8	0,57	370	0,45	745	0,62
c	388	1,03	301	0,50	85	0,41	8	0,57	394	0,48	782	0,64
d	236	0,62	0	0,00	35	0,17	2	0,14	37	0,04	273	0,23
e	79	0,21	44	0,07	0	0,00	0	0,00	44	0,05	123	0,10
f	500	1,32	368	0,61	70	0,33	9	0,65	447	0,54	947	0,79
g	3.877	10,25	3.241	5,37	973	4,65	71	5,08	4.285	5,18	8.162	6,77
h	33.961	89,75	57.096	94,63	19.973	95,35	1.327	94,92	78.396	94,82	112.357	93,23
i	37.838	100,00	60.337	100,00	20.946	100,00	1.398	100,00	82.681	100,00	120.519	100,00
j	7.780	20,56	6.316	10,47	4.611	22,02	152	10,87	11.079	13,40	18.859	15,65
k	420	1,11	277	0,46	135	0,64	12	0,86	424	0,51	844	0,70
l	275	0,73	263	0,44	119	0,57	6	0,43	388	0,47	663	0,55
m	379	1,00	220	0,36	118	0,56	5	0,36	343	0,41	722	0,60
n	94	0,25	41	0,07	13	0,06	2	0,14	56	0,07	150	0,12
o	8.948	23,65	7.117	11,80	4.996	23,85	177	12,66	12.290	14,86	21.238	17,62
p	28.890	76,35	53.220	88,20	15.950	76,15	1.221	87,34	70.391	85,14	99.281	82,38
q	37.838	100,00	60.337	100,00	20.946	100,00	1.398	100,00	82.681	100,00	120.519	100,00

P 16 - 16 bis

L'influence des particularités du revêtement est plus importante dans les accidents où 1 seul véhicule est impliqué que dans les collisions entre véhicules (24 contre 15). Cette influence est 2 fois plus élevée la nuit que 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		Éclaircissement non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
Conditions atmosphériques :							
1. Brouillard	a	268	1,16	1.127	7,95	35	5,30
2. Pluie forte	b	591	2,57	1.000	7,06	33	5,00
3. Pluie légère	c	1.189	5,17	1.744	12,31	42	6,36
4. Vent fort.....	d	47	0,20	130	0,92	3	0,46
5. Neige ou grêle.....	e	161	0,70	178	1,25	2	0,30
TOTAL des particularités des conditions atmosphériques	f	2.256	9,80	4.179	29,49	115	17,42
6. Temps clair.....	g	20.749	90,20	9.994	70,51	545	82,58
Nombre d'accidents	h	23.005	100,00	14.173	100,00	660	100,00
Conditions d'éclaircissement :							
1. Crépuscule, ou mi-obscurité.....	i	0	0,00	1.833	12,93	0	0,00
2. Obscurité, route éclairée	j	0	0,00	5.794	40,88	0	0,00
3. Obscurité, route non éclairée	k	0	0,00	6.546	46,19	0	0,00
TOTAL des particularités de l'éclaircissement.....	l	0	0,00	14.173	100,00	0	0,00
4. Eclaircissement non précisé	m	0	0,00	0	0,00	660	100,00
5. Plein jour.....	n	23.005	100,00	0	0,00	0	0,00
Nombre d'accidents	o	23.005	100,00	14.173	100,00	660	100,00

REMARQUES. — L'influence des particularités des conditions atmosphériques est plus importante dans les accidents où 1 seul véhicule est impliqué que dans les collisions inter-véhicules (17 contre 11). Cette influence est de 2 à 3 fois plus élevée la nuit que 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	1.430	3,78	671	1,11	1.067	5,09	33	2,36	1.771	2,14	3.201	2,66
b	1.624	4,29	1.223	2,03	884	4,22	28	2,00	2.135	2,58	3.759	3,12
c	2.975	7,86	2.439	4,04	1.854	8,85	62	4,44	4.355	5,27	7.330	6,08
d	180	0,48	69	0,11	106	0,51	2	0,14	177	0,21	357	0,29
e	341	0,90	317	0,53	184	0,88	3	0,22	504	0,61	845	0,70
f	6.550	17,31	4.719	7,82	4.095	19,55	128	9,16	8.942	10,81	15.492	12,85
g	31.288	82,69	55.618	92,18	16.851	80,45	1.270	90,84	73.739	89,19	105.027	87,15
h	37.838	100,00	60.337	100,00	20.946	100,00	1.398	100,00	82.681	100,00	120.519	100,00
i	1.833	4,85	0	0,00	3.841	18,34	0	0,00	3.841	4,65	5.674	4,71
j	5.794	15,31	0	0,00	10.075	48,10	0	0,00	10.075	12,19	15.869	13,17
k	6.546	17,30	0	0,00	7.030	33,56	0	0,00	7.030	8,50	13.576	11,26
l	14.173	37,46	0	0,00	20.946	100,00	0	0,00	20.946	25,34	35.119	29,14
m	660	1,74	0	0,00	0	0,00	1.398	100,00	1.398	1,69	2.058	1,71
n	23.005	60,80	60.337	100,00	0	0,00	0	0,00	60.337	72,97	83.342	69,15
o	37.838	100,00	60.337	100,00	20.946	100,00	1.398	100,00	82.681	100,00	120.519	100,00

P. 16-16 bis

En dehors du département de la Seine, 37 % des accidents corporels comportant 1 seul véhicule ont lieu la nuit ou au crépuscule, contre 25 % des accidents corporels comportant 2 ou plusieurs véhicules.

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du nombre d'

Gênes ou déficiences temporaires des conducteurs		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. Gêné par véhicule arrêté non heurté	a	1.498	6,52	437	3,09	34	5,15
2. Gêné par véhicule en mouvement non heurté	b	576	2,50	281	1,98	4	0,61
3. Ébloui par un véhicule non heurté.....	c	109	0,47	1.386	9,78	21	3,18
4. Ébloui par le soleil.....	d	240	1,04	0	0,00	3	0,45
TOTAL.....	e	2.423	10,53	2.104	14,85	62	9,39
5. Aucune gêne temporaire	f	20.582	—	12.069	—	598	—
TOTAL des véhicules	g	23.005	—	14.173	—	660	—
Nombre d'accidents.....	h	23.005	—	14.173	—	660	—

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 de l'atmosphère en général (tableaux n^{os} 66 à 68).

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.

ACCIDENTS - AUTRES FACTEURS EXTERNES

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	1.969	5,20	2.749	4,56	758	3,61	44	3,15	3.551	4,29	5.520	4,58
b	861	2,28	3.712	6,15	1.099	5,25	105	7,51	4.916	5,95	5.777	4,79
c	1.516	4,01	372	0,61	1.677	8,01	38	2,72	2.087	2,52	3.603	2,98
d	243	0,64	808	1,34	0	0,00	16	1,14	824	1,00	1.067	0,89
e	4.589	12,13	7.641	12,66	3.534	16,87	203	14,52	11.378	13,76	15.967	13,24
f	33.249	—	115.091	—	39.140	—	2.645	—	156.876	—	190.125	—
g	37.838	—	122.732	—	42.674	—	2.848	—	168.254	—	206.092	—
h	37.838	—	60.337	—	20.946	—	1.398	—	82.681	—	120.519	—

P 16-16 bis

Dans les accidents corporels constatés en dehors du département de la Seine et ne comportant qu'un véhicule, 12 % des conducteurs ont été ainsi gênés ; dans les accidents corporels où 2 véhicules sont impliqués, le pourcentage tombe à 7 %.

On remarque que les gênes imposées aux conducteurs par les facteurs externes étudiés dans le présent tableau, sont plus nombreuses la nuit que le jour ; cette recrudescence nocturne est imputable aux feux éblouissants. En dehors du département de la Seine, en 1955, plus de 3.600 conducteurs impliqués dans des accidents corporels ont été éblouis par des véhicules non heurtés.

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											
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
30.396	10.261	1.820	1.142	288	2.443	14.642	757	1.022	1.139	1.826	315
	1.106	281	107	24	426	4.360	404	174	816	1.085	75
		84	31	6	57	766	73	54	106	82	22
			17	26	29	49	4	6	13	15	0
				14	87	54	9	24	30	18	7
					165	1.367	14	13	36	24	5
						394	10	13	48	51	6
							1	2	4	0	1
								63	23	10	4
									0	0	19
										0	10
											4

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 : 80 % ;
- 1 véhicule au moins tournait à gauche, est de : 24 % ;
- 1 véhicule au moins allait tout droit et dépassait, est de : 22 %.

Lorsqu'un véhicule allant tout droit heurte un véhicule qui tourne, il y a 7 fois plus d'accidents dans le cas où ce véhicule tourne à gauche que lorsqu'il tourne à droite (19.002 accidents contre 2.869).

Le 1/3 des accidents comportant 2 véhicules survient entre véhicules allant tous les 2 tout droit sans dépasser (30.396 accidents sur 94.277).

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		
850	1.408	580	5.258	1.158	1. Allait tout droit (sans dépasser)	75.305
322	374	61	296	717	2. Allait tout droit (et dépassait)	10.628
29	80	11	34	164	3. Se dégageait à gauche pour doubler.....	1.599
1	30	10	10	88	4. Se rabattait à droite après doublement	298
6	20	1	18	32	5. Doublait sur la droite	320
5	30	12	25	86	6. Tournait à droite.....	1.782
3	178	18	44	231	7. Tournait à gauche	996
1	21	2	1	18	8. Faisait demi-tour	51
3	45	14	2	72	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	236
6	67	32	3	173	10. Momentanément arrêté.....	300
23	50	25	3	105	11. Stationnait sur la route	216
1	13	3	3	14	12. Reculait	38
4	28	5	3	21	13. Sortait d'un emplacement de stationnement....	61
	70	16	84	213	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle ou manœuvre imprévue)	383
		19	3	96	15. A dérapé	118
			188	86	16. Sortait d'une route latérale (ou entrée particulière)	274
				1.672	17. Manœuvre indéterminée.....	1.672
					TOTAL accidents à 2 véhicules (ou plus de 2)....	94.277

ACCIDENTS COMPORTANT EN CARREFOUR - VÉHICULES SUR

Répartition en fonction des

Manœuvre du véhicule A											
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
546	340	20	95	26	254	1.087	28	70	26	3	12
	18	16	1	3	64	1.316	36	10	7	3	2
		1	2	0	7	201	4	5	4	0	1
			1	2	5	9	0	0	3	0	0
				1	24	12	0	5	1	0	1
					32	34	1	0	0	1	1
						61	1	1	1	0	0
							0	0	0	0	0
								5	0	0	0
									0	0	2
										0	0
											0

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

- 1 véhicule au moins tournait à gauche, est de 59 %
- 1 véhicule au moins allait tout droit sans dépasser, est de : 56 %;
- 1 véhicule au moins allait tout droit et dépassait, est de : 40 %.

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 : 28 %;
- Véhicule allant tout droit sans dépasser, contre véhicule tournant à gauche : 23 %;
- Véhicule allant tout droit sans dépasser, contre véhicule allant tout droit, sans dépasser : 12 %.

NOTA. — Rappel du nombre total d'accidents à 2 véhicules (ou plus de 2)..... 94.27 /

2 VÉHICULES (OU PLUS DE 2) MÊME ROUTE - 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 route latérale (ou entrée particulière) 16	Manœuvre indéterminée 17		Contrôle — Total accidents à 2 ou + véhicules
15	18	4	88	7	1. Allait tout droit (sans dépasser)	2.639
3	20	1	14	20	2. Allait tout droit (et dépassait)	1.534
1	0	0	0	4	3. Se dégageait à gauche pour doubler	230
0	0	0	0	3	4. Se rabattait à droite après doublement	23
0	1	0	5	3	5. Doublait sur la droite	53
0	0	3	1	7	6. Tournait à droite	80
0	15	1	0	22	7. Tournait à gauche	102
0	0	1	0	1	8. Faisait demi-tour	2
1	5	0	0	6	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	17
0	1	0	0	10	10. Momentanément arrêté	13
0	0	0	0	0	11. Stationnait sur la route	0
0	1	0	0	0	12. Reculait	1
0	1	0	0	0	13. Sortait d'un emplacement de stationnement ...	1
	0	0	1	2	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle ou manœuvre imprévue)	3
		3	0	1	15. A dérapé	4
			6	6	16. Sortait d'une route latérale (ou entrée particulière)	12
				0	17. Manœuvre indéterminée	0
En carrefour. Véhicules sur même route. Même sens. TOTAL accidents à 2 véhicules (ou plus de 2)						4714

ACCIDENTS COMPORTANT EN CARREFOUR - VÉHICULES SUR

Répartition en fonction des

Manœuvre du véhicule A											
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
768	87	46	7	9	214	3.039	53	4	8	0	11
	16	3	1	0	19	86	2	1	0	1	4
		4	0	0	6	17	0	0	1	0	1
			1	0	2	4	0	0	1	0	0
				0	1	5	3	1	0	0	0
					11	179	0	0	2	4	2
						54	0	0	2	4	4
							0	0	0	0	0
								0	0	0	0
									0	0	0
										0	0
											0

REMARQUES. —

Dans les conditions
précisées en tête
du tableau n° 72
le pourcentage des accidents
dans lesquels :

- 1 véhicule au moins allait tout droit
sans dépasser, est de : 88 % ;
- 1 véhicule au moins tournait à gauche
est de : 67 %.

La combinaison de manœuvres la plus fréquente
est la suivante :

- Véhicule allant tout droit sans dépasser,
contre véhicule tournant à gauche : 59 %.

Manœuvre du véhicule A			Manœuvre du véhicule B	Contrôle — Total accidents à 2 ou + véhicules
Manœuvre définie	Stationnait sur la route	Manœuvre indéterminée		
1 à 10 12 à 16	11	17	1 à 10 - 12 à 16	
1.303	59	51	Manœuvre définie	1.413
	0	18	11. Stationnait sur la route ..	18
		464	17. Manœuvre indéterminée .	464
				1 895

Tableau n° 73. TOTAL accidents à 2 véhicules (ou plus de 2)

TABLEAU N° 73

SENS DE DÉPLACEMENT NON PRÉCISÉ

2 VEHICULES (OU PLUS DE 2) MEME ROUTE - SENS INVERSE

TABLEAU N° 72

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		
13	54	8	163	54	1. Allait tout droit (sans dépasser)	4.538
1	2	1	10	9	2. Allait tout droit (et dépassait)	156
1	1	2	2	3	3. Se dégageait à gauche pour doubler	38
0	0	0	0	2	4. Se rabattait à droite après doublement	10
0	1	0	0	0	5. Doublait sur la droite	11
0	4	1	3	8	6. Tournait à droite.....	214
0	21	2	6	36	7. Tournait à gauche	129
0	0	0	0	5	8. Faisait demi-tour	5
0	1	0	0	0	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	1
0	0	0	0	2	10. Momentanément arrêté	2
0	0	0	0	0	11. Stationnait sur la route	0
0	0	0	0	1	12. Reculait	1
0	0	0	0	0	13. Sortait d'un emplacement de stationnement ...	0
	4	2	2	5	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle ou manœuvre imprévue)	13
		0	0	0	15. A dérapé	0
			3	5	16. Sortait d'une route latérale (ou entrée particulière)	8
				10	17. Manœuvre indéterminée	10
					Manœuvre du véhicule B	
En carrefour. Véhicules sur même route. Sens inverse. TOTAL accidents à 2 véhicules (ou plus de 2)						5.136

ACCIDENTS COMPORTANT EN CARREFOUR - VÉHICULES VENANT

Répartition en fonction des

Manœuvre du véhicule A											
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
11.437	1.120	24	18	35	1.021	4.497	53	23	40	146	21
	56	1	2	1	94	208	5	0	1	4	3
		0	0	1	17	22	2	0	0	0	2
			0	1	13	7	0	1	0	0	0
				0	2	5	0	0	1	0	1
					41	343	3	7	6	0	1
						145	4	4	5	5	0
							1	1	0	0	0
								1	0	0	0
									0	0	0
										0	0
											1

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 élevé : 93 %.

Les combinaisons de manœuvres les plus fréquentes sont les suivantes :

- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule allant tout droit (sans dépasser) : 49 %;
- 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 : 12 %;
- 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 plus de 2) 94.277

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
67	58	81	2.767	257	1. Allait tout droit (sans dépasser)	21.665
1	1	5	104	12	2. Allait tout droit (et dépassait)	498
0	0	0	18	1	3. Se dégageait à gauche pour doubler	63
0	1	0	3	1	4. Se rabattait à droite après doublement	27
1	0	0	0	4	5. Doublait sur la droite	14
0	8	4	18	20	6. Tournait à droite.....	451
0	34	4	19	48	7. Tournait à gauche	268
1	1	0	1	3	8. Faisait demi-tour	8
0	1	0	0	2	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	4
0	3	4	2	3	10. Momentanément arrêté	12
1	1	0	2	1	11. Stationnait sur la route	5
0	0	0	2	1	12. Reculait	4
0	1	0	1	1	13. Sortait d'un emplacement de stationnement ...	3
	2	1	38	18	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle ou manœuvre imprévue)	59
		0	1	1	15. A dérapé	2
			160	47	16. Sortait d'une route latérale (ou entrée particulière)	207
				86	17. Manœuvre indéterminée	86
En carrefour. Véhicules venant de 2 routes différentes. TOTAL accidents à 2 véhicules (ou plus de 2)						23.376

ACCIDENTS COMPORTANT HORS CARREFOUR - VÉHICULES

Répartition en fonction des

Manœuvre du véhicule A											
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
5.360	6.062	608	727	169	262	1.264	280	737	162	498	81
	518	176	60	14	159	2.450	245	121	134	54	23
		46	9	2	10	462	52	30	22	5	5
			2	22	5	11	3	3	1	2	0
				3	54	20	6	17	7	5	2
					24	19	1	1	0	0	0
						28	0	0	5	5	1
							0	0	0	0	0
								17	5	2	2
									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 : 46 %.

Les combinaisons de manœuvres les plus fréquentes sont les suivantes :

- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule allant tout droit (et dépassant) : 25 % ;
- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule allant tout droit (sans dépasser) : 22 % ;
- Véhicule allant tout droit (et dépassant) contre véhicule tournant à gauche : 10 %.

Voir Remarque du tableau n° 77.

NOTA. — Rappel du nombre total d'accidents à 2 véhicules (ou plus de 2)..... 94.277

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

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 entrée particulière	Manœuvre indéterminée		Contrôle — Total accidents à 2 ou + véhicules
13	14	15	16	17		
285	166	90	291	104	1. Allait tout droit (sans dépasser)	17.146
235	246	38	58	463	2. Allait tout droit (et dépassait)	4.994
15	38	7	3	86	3. Se dégageait à gauche pour doubler.....	792
0	8	3	1	53	4. Se rabattait à droite après doublement	114
4	11	0	7	15	5. Doublait sur la droite	151
0	8	2	0	10	6. Tournait à droite.....	65
1	40	4	0	44	7. Tournait à gauche	128
0	12	0	0	4	8. Faisait demi-tour	16
2	30	7	0	50	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	115
1	12	1	0	26	10. Momentanément arrêté	41
15	1	0	0	3	11. Stationnait sur la route	20
0	4	2	0	4	12. Reculait	10
1	5	4	0	12	13. Sortait d'un emplacement de stationnement ...	22
	3	2	4	23	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle ou manœuvre imprévue)	32
		5	2	16	15. A dérapé	23
			2	7	16. Sortait d'une entrée particulière	9
				296	17. Manœuvre indéterminée	296
					Manœuvre du véhicule B	
Hors carrefour. Véhicules se déplaçant dans le même sens. TOTAL accidents à 2 véhicules (ou plus de 2).						23.974

ACCIDENTS COMPORTANT HORS CARREFOUR - VÉHICULES

Répartition en fonction des

Manœuvre du véhicule A											
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
9.444	1.644	927	213	19	351	2.951	251	41	63	29	73
	319	55	22	2	25	57	82	19	11	15	14
		21	16	1	9	20	9	4	9	4	7
			8	0	3	13	0	1	2	2	0
				8	4	4	0	0	0	0	2
					46	705	8	3	1	0	1
						56	3	2	1	2	1
							0	0	0	0	1
								1	1	1	0
									0	0	1
										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 : 87 %;
- 1 véhicule au moins tournait à gauche, est de 19 %;
- 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), 44 %;
- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule tournant à gauche : 14 %;
- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule allant tout droit (et dépassant) : 8 %.

Voir remarque du tableau n° 77.

NOTA. — Rappel du nombre total d'accidents à 2 véhicules (ou plus de 2) 94.277

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

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 entrée particulière	Manœuvre indéterminée		Contrôle — Total accidents à 2 ou + véhicules
13	14	15	16	17		
310	976	351	300	516	1. Allait tout droit (sans dépasser)	18.459
36	60	11	22	114	2. Allait tout droit (et dépassait)	864
9	29	2	3	43	3. Se dégageait à gauche pour doubler	186
0	19	6	2	16	4. Se rabattait à droite après doublement	72
0	2	1	1	2	5. Doublait sur la droite	24
4	7	2	0	31	6. Tournait à droite	808
2	45	7	6	59	7. Tournait à gauche	184
0	5	1	0	2	8. Faisait demi-tour	9
0	3	6	0	6	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	18
0	12	4	0	9	10. Momentanément arrêté	26
1	4	0	0	3	11. Stationnait sur la route	8
0	3	0	0	6	12. Reculait	11
3	9	1	1	5	13. Sortait d'un emplacement de stationnement ..	19
	49	10	12	139	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle ou manœuvre imprévue)	210
		7	0	72	15. A dérapé	79
			2	6	16. Sortait d'une entrée particulière	8
				251	17. Manœuvre indéterminée	251
					Manœuvre du véhicule B	
						21.236

Hors carrefour. Véhicules se déplaçant en sens inverse. TOTAL accidents à 2 véhicules (ou plus de 2).

ACCIDENTS COMPORTANT HORS CARREFOUR - SENS DE DÉPLACEMENT

Répartition en fonction des

Manœuvre du véhicule A											
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
2.460	946	183	76	26	295	1.462	88	135	782	1.129	111
	170	24	20	4	50	177	30	20	642	996	27
		12	4	2	7	33	6	14	69	73	6
			4	1	0	4	0	1	6	11	0
				2	1	7	0	0	20	12	1
					10	69	0	1	11	15	0
						36	2	3	14	20	0
							0	1	4	0	0
								35	16	7	2
									0	0	10
										0	7
											1

REMARQUE. — 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 plus de 2) 94.277

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
159	125	44	1.566	209	1. Allait tout droit (sans dépasser)	9.796
43	44	5	81	93	2. Allait tout droit (et dépassait)	2.426
3	12	0	8	27	3. Se dégageait à gauche pour doubler	276
3	2	1	4	13	4. Se rabattait à droite après doublement	48
1	5	0	5	8	5. Doublait sur la droite	62
0	2	0	3	10	6. Tournait à droite	121
0	19	0	10	19	7. Tournait à gauche	123
0	3	0	0	3	8. Faisait demi-tour	11
0	4	1	2	8	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	75
5	31	23	0	96	10. Momentanément arrêté	165
5	42	24	1	80	11. Stationnait sur la route	159
1	5	1	1	2	12. Reculait	11
0	12	0	1	2	13. Sortait d'un emplacement de stationnement ...	15
	10	1	25	25	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle ou manœuvre imprévue)	61
		4	0	6	15. A dérapé	10
			9	13	16. Sortait d'une entrée particulière	22
				565	17. Manœuvre indéterminée	565
					Manœuvre du véhicule B	
						13.946

Hors carrefour. Sens de déplacement des véhicules non précisé. TOTAL accidents à 2 véhicules (ou plus de 2) ..

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 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 du véhicule B (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)								
contre									
Voiture particulière	Voiture particulière	a	528	956	3.229	810	959	330	140
	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	b	267	387	1.120	230	309	108	31
	Camion (plus de 3,5 tonnes)	c	179	336	1.285	316	334	104	38
	Autobus, autocar ou trolley	d	25	61	162	57	46	32	8
	Motocyclette, vélomoteur	e	1.296	1.973	5.868	1.831	1.555	937	333
	Cyclomoteur, cycle	f	1.339	2.218	6.503	2.017	1.746	1.158	448
	Tramway, convoi ferré.....	g	19	15	38	5	14	3	12
	Autre ou non précisé.....	h	170	252	679	110	127	69	20
Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	i	35	42	105	24	23	8	5
	Camion (plus de 3,5 tonnes)	j	40	82	264	57	62	28	8
	Autobus, autocar ou trolley	k	6	15	45	15	5	11	3
	Motocyclette, vélomoteur	l	407	504	1.271	414	268	182	76
	Cyclomoteur, cycle	m	375	526	1.361	355	261	207	90
	Tramway, convoi ferré.....	n	9	2	11	2	1	4	2
	Autre ou non précisé.....	o	37	86	114	21	9	11	2
Camion (plus de 3,5 tonnes.)	Camion (plus de 3,5 tonnes).....	p	24	48	165	27	40	12	6
	Autobus, autocar ou trolley	q	7	20	48	13	13	6	2
	Motocyclette, vélomoteur	r	308	366	949	244	201	102	41
	Cyclomoteur, cycle	s	224	380	901	251	183	130	56
	Tramway, convoi ferré.....	t	7	3	10	3	5	10	2
	Autre ou non précisé.....	u	39	53	100	18	14	4	0
	Autobus, autocar, trolleybus.	Autobus, autocar ou trolley	v	4	3	9	0	3	1
Motocyclette, vélomoteur		w	34	48	184	57	51	40	17
Cyclomoteur, cycle		x	21	55	185	63	50	60	12
Tramway, convoi ferré.....		y	0	1	2	0	0	1	1
Autre ou non précisé.....		z	8	3	22	3	3	4	0
Motocyclette vélomoteur.	Motocyclette, vélomoteur	a	317	307	840	236	189	123	62
	Cyclomoteur, cycle	b	585	914	2.397	759	581	409	161
	Tramway, convoi ferré.....	c	13	13	18	8	6	3	1
	Autre ou non précisé.....	d	195	207	437	91	62	20	1
Cyclomoteur, cycle.	Cyclomoteur, cycle	e	399	343	883	266	167	157	48
	Tramway, convoi ferré.....	f	9	2	13	6	6	6	4
	Autre ou non précisé.....	g	106	100	172	42	23	16	8
Tramway, convoi ferré.	Tramway, convoi ferré.....	h	4	8	14	4	3	1	1
	Autre ou non précisé.....	i	6	12	36	13	11	4	2
Autre ou non précisé.	Autre ou non précisé.....	j	132	202	563	145	109	72	40
TOTAUX			7.174	10.603	30.003	8.513	7.439	4.373	1.681

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

2 VÉHICULES (OU PLUS DE 2)

chaussée avec indication du nombre de victimes

						Nombre de victimes							
						Nombre de tués				Nombre de blessés			
	à 4 voies		Sur chaus- sées à sens unique	Total des accidents		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		Nombre	Pour- centage								
a	366	1.577	299	9.194	6,56	281	56	1	338	16.379	1.322	169	17.870
b	115	400	82	3.049	2,17	77	13	3	93	5.061	391	31	5.483
c	93	532	71	3.288	2,35	294	24	0	318	5.069	295	42	5.406
d	52	125	23	591	0,42	27	11	6	44	1.058	69	12	1.139
e	1.134	3.748	646	19.321	13,78	38	476	2	516	1.684	21.593	174	23.451
f	1.320	3.753	723	21.225	15,14	7	875	5	887	772	20.221	142	21.135
g	14	16	8	144	0,10	25	5	0	30	124	47	15	186
h	72	113	62	1.674	1,19	38	56	13	107	1.213	881	266	2.360
i	14	38	12	306	0,22	9	3	0	12	450	67	7	524
j	26	49	6	622	0,44	46	19	0	65	853	78	12	943
k	6	25	3	134	0,10	1	5	0	6	226	18	0	244
l	215	651	108	4.096	2,92	1	180	3	184	125	4.496	29	4.650
m	277	656	147	4.255	3,03	0	236	3	239	61	4.039	20	4.120
n	2	5	0	38	0,03	4	0	0	4	46	27	1	74
o	7	35	13	345	0,25	6	14	6	26	170	172	67	409
p	17	27	13	369	0,26	24	10	1	35	497	47	12	556
q	2	36	2	149	0,11	10	3	0	13	395	26	0	421
r	104	612	65	2.992	2,13	5	274	0	279	66	3.101	14	3.181
s	124	583	111	2.943	2,10	1	285	2	288	27	2.660	14	2.701
t	13	24	2	79	0,06	4	1	0	5	34	50	33	117
u	6	28	7	269	0,19	5	16	9	30	86	113	92	291
v	1	2	4	27	0,02	0	0	0	0	70	4	0	74
w	33	262	22	748	0,53	0	58	0	58	44	805	3	852
x	53	254	32	785	0,56	0	55	0	55	39	737	4	780
y	1	1	0	7	—	0	0	0	0	67	6	1	74
z	0	2	3	48	0,03	0	5	0	5	18	32	11	61
a	146	352	80	2.712	1,93	1	87	0	88	98	4.605	28	4.731
b	527	850	208	7.391	5,27	1	172	0	173	20	10.546	54	10.620
c	3	7	3	75	0,05	0	22	0	22	1	71	1	73
d	46	83	28	1.170	0,84	0	51	2	53	38	1.378	64	1.480
e	140	419	113	2.935	2,09	0	76	0	76	10	3.929	5	3.944
f	16	5	0	67	0,05	0	7	0	7	0	61	0	61
g	27	52	22	568	0,41	0	37	0	37	0	577	8	585
h	2	1	1	39	0,03	0	3	0	3	28	29	5	62
i	7	12	5	108	0,08	3	2	0	5	39	100	3	142
j	100	954	197	2.514	1,79	25	73	5	103	1.368	1.889	127	3.384
	508	16.289	3.121	94.277	67,23	933	3.210	61	4.204	36.236	84.482	1.466	122.184

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	585	1.030	3.355	1.060	880	519	202
	Obstacle ou animal en liberté.....	b	257	352	1.058	203	184	45	25
	Sans collision.....	c	387	523	1.291	205	183	40	12
	Accident non défini	d	90	169	451	100	73	44	7
Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	Piéton	e	201	213	501	125	107	63	26
	Obstacle ou animal en liberté.....	f	60	45	127	19	9	2	1
	Sans collision.....	g	53	74	122	13	14	2	1
	Accident non défini	h	16	17	44	11	8	1	4
Camion (plus de 3,5 tonnes)	Piéton	i	90	107	257	80	39	28	17
	Obstacle ou animal en liberté.....	j	16	37	87	20	15	9	1
	Sans collision.....	k	55	47	109	16	6	2	1
	Accident non défini	l	13	15	29	7	10	5	0
Autobus, autocar, trolleybus.	Piéton	m	14	24	59	28	23	8	3
	Obstacle ou animal en liberté.....	n	10	1	13	1	1	1	0
	Sans collision.....	o	12	17	32	4	6	10	0
	Accident non défini	p	3	2	10	1	0	4	0
Motocyclette, vélomoteur.	Piéton	q	413	719	1.954	595	418	344	128
	Obstacle ou animal en liberté.....	r	201	257	488	105	73	33	14
	Sans collision.....	s	501	580	1.081	193	165	50	23
	Accident non défini	t	171	210	386	65	60	20	8
Cyclomoteur cycle.	Piéton	u	351	448	1.048	347	201	187	66
	Obstacle ou animal en liberté.....	v	84	72	143	29	21	12	1
	Sans collision.....	w	367	355	599	110	66	33	6
	Accident non défini	x	109	116	198	46	45	24	7
Tramway, convoi ferré.	Piéton	y	10	7	27	8	6	15	5
	Obstacle ou animal en liberté.....	z	0	1	2	0	0	0	0
	Sans collision.....	a	0	1	0	0	0	1	1
	Accident non défini	b	10	10	20	7	2	1	2
Autre ou non précisé	Piéton	c	73	105	282	75	54	50	12
	Obstacle ou animal en liberté.....	d	30	32	81	17	11	5	0
	Sans collision.....	e	81	73	135	19	21	10	1
	Accident non défini	f	33	41	83	9	14	5	1
TOTAUX		g	4.296	5.700	14.072	3.518	2.715	1.573	575

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 l	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	585	3.097	741	12.054	8,60	3	810	4	817	214	11.741	93	12.048
b	42	302	75	2.543	1,82	361	0	0	361	3.963	0	48	4.011
c	16	177	74	2.908	2,08	295	0	3	298	4.393	0	70	4.463
d	41	98	34	1.107	0,79	73	30	3	106	941	533	30	1.504
e	83	231	144	1.694	1,21	1	179	1	181	17	1.598	5	1.620
f	5	29	15	312	0,22	45	0	1	46	426	0	3	429
g	3	27	5	314	0,22	65	0	0	65	502	0	4	506
h	2	13	1	117	0,08	9	4	0	13	114	56	2	172
i	41	517	74	1.250	0,89	0	167	1	168	13	1.142	6	1.161
j	0	34	10	229	0,16	38	0	0	38	313	0	2	315
k	1	16	7	260	0,19	68	0	4	72	347	0	14	361
l	3	7	4	93	0,07	5	1	1	7	57	41	4	102
m	29	94	41	323	0,23	0	42	0	42	18	291	1	310
n	0	0	3	30	0,02	1	0	0	1	56	0	0	56
o	4	10	4	99	0,07	3	0	3	6	199	0	2	201
p	3	3	—	26	0,02	5	0	0	5	97	12	6	115
q	401	1.746	359	7.077	5,05	0	263	1	264	0	8.957	51	9.008
r	35	173	62	1.441	1,03	0	266	0	266	0	1.893	13	1.906
s	33	666	106	3.398	2,42	0	383	5	388	0	4.289	23	4.312
t	24	69	31	1.044	0,74	0	62	0	62	5	1.206	20	1.231
u	167	886	300	4.001	2,85	0	118	3	121	0	4.622	17	4.639
v	8	98	55	523	0,37	0	38	0	38	0	496	1	497
w	26	837	78	2.477	1,77	0	203	0	203	0	2.298	7	2.305
x	21	42	26	634	0,45	0	40	0	40	0	599	11	610
y	11	27	8	124	0,09	0	44	0	44	0	80	5	85
z	0	0	0	3	—	0	0	0	0	0	0	0	0
a	0	3	0	6	—	0	0	0	0	0	0	0	0
b	0	1	1	54	0,04	4	1	0	5	47	33	3	83
c	57	106	53	867	0,62	0	75	4	79	10	838	53	901
d	2	18	3	199	0,14	14	10	1	25	187	91	6	284
e	1	154	14	509	0,36	20	23	17	60	351	209	34	594
f	6	28	19	239	0,17	8	16	9	33	66	203	47	316
1.650		9.509	2.347	45.955	32,77	1.018	2.775	61	3.854	12.336	41.228	581	54.145

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	3.477	5.208	15.544	4.331	4.058	2.024	770
	Cyclomoteur, cycle	b	2.544	4.093	11.347	3.445	2.821	1.964	767
	Tramway	c	2	9	27	12	17	20	18
	Convoi ferré	d	46	25	52	6	9	1	0
	Véhicule sans plaque d'immatriculation	e	263	326	566	94	78	41	6
	Véhicule de type non précisé	f	186	275	786	149	137	67	17
	Piéton	g	1.303	2.093	6.126	1.888	1.467	962	376
	Obstacle ou animal	h	544	692	1.773	348	282	90	41
Sans collision (Véhicule à plaque d'immatriculation)		i	1.008	1.241	2.635	431	374	104	37
Accident non défini (Véhicule à plaque d'immatriculation) .		j	293	413	920	184	151	74	19
Accident ne comportant pas de véhicule à plaque d'im- matriculation		k	1.804	1.928	4.299	1.143	760	599	205
TOTAUX		l	11.470	16.303	44.075	12.031	10.154	5.946	2 256

NOTA. — Les véhicules soumis obligatoirement à immatriculation sont, en France, les voitures particulières, camionnettes, cylindrée supérieure à 50 cm³. Le permis de conduire n'est exigé, en France, que pour les motocyclettes (engins d'une cylindrée

RÉCAPITULATION DES COLLISIONS

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	2.314	8.436	1.436	47.598	33,94	814	1.219	16	2.049	32.075	36.917	533	69.525
b	2.301	6.096	1.221	36.599	26,10	9	1.623	10	1.642	919	38.203	234	39.356
c	29	24	7	165	0,12	1	6	0	7	91	113	33	237
d	4	29	6	178	0,13	32	22	0	54	181	88	18	287
e	33	91	37	1.535	1,09	9	61	26	96	385	1.086	406	1.877
f	108	170	76	1.971	1,41	40	81	4	125	1.140	1.490	94	2.724
g	1.139	5.685	1.359	22.398	15,97	4	1.461	7	1.472	262	23.729	156	24.147
h	82	538	165	4.555	3,25	445	266	1	712	4.758	1.893	66	6.717
i	57	896	196	6.979	4,98	431	383	15	829	5.441	4.289	113	9.843
j	73	190	70	2.387	1,70	92	97	4	193	1.214	1.848	62	3.124
k	591	3.643	895	15.867	11,31	74	766	39	879	2.106	16.054	332	18.492
l	6.731	25.798	5.468	140.232	100,00	1.951	5.985	122	8.058	48.572	125.710	2.047	176.329

P. 4

camions, autobus, autocars, trolleybus, motocyclettes et vélomoteurs, ces 2 dernières catégories étant des engins à 2 roues d'une 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 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 du véhicule B (1 ^{er} ou 2 ^e véhicule)											
Quelle que soit l'orientation relative des véhicules. contre												
Voiture particulière.	Voiture particulière	a	150	343	1.070	306	264	141	74			
	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	b	76	120	374	95	114	41	14			
	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	c	43	87	292	95	86	51	16			
	Motocyclette, vélomoteur	d	355	787	2.357	782	599	464	147			
	Autre ou non précisé.....	e	506	989	2.654	886	702	594	218			
Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	f	5	14	24	6	10	1	2			
	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	g	10	17	56	21	13	13	5			
	Motocyclette, vélomoteur	h	110	190	509	169	103	77	38			
	Autre ou non précisé.....	i	116	202	556	149	103	104	40			
Camion (plus de 3,5 tonnes, autocar.)	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar.....	j	1	10	17	16	11	8	1			
	Motocyclette, vélomoteur	k	68	130	390	128	70	71	22			
	Autre ou non précisé.....	l	58	135	326	131	89	94	31			
Motocyclette, vélomoteur.	Motocyclette, vélomoteur	m	61	111	307	88	79	51	32			
	Autre ou non précisé.....	n	144	309	894	306	216	207	85			
Autre ou non précisé.	Autre ou non précisé.....	o	131	175	509	178	114	116	39			
TOTAUX		p	1.834	3.619	10.335	3.356	2.573	2.033	764			

RÉCAPITULATION DES ACCIDENTS comportant 2 véhicules (ou plus de 2)									
I. En carrefour (tableau n° 84) :									
Report		q	1.834	3.619	10.335	3.356	2.573	2.033	764
II. Hors carrefour (tableau n° 85) :									
Véhicules allant dans la même direction		r	1.014	2.054	7.367	2.096	2.183	1.040	404
Véhicules allant à la rencontre l'un de l'autre		s	3.196	3.177	7.094	1.758	1.338	708	272
Sens de déplacement des véhicules non précisés		t	1.130	1.753	5.207	1.303	1.345	592	241
TOTAUX		u	7.174	10.603	30.003	8.513	7.439	4.373	1.681

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							
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	202	563	113	3.226	2,30	56	13	0	69	5.503	406	50	5.959
b	68	140	41	1.083	0,77	17	1	0	18	1.754	123	10	1.887
c	74	227	24	995	0,71	44	11	0	55	1.578	83	8	1.669
d	617	1.504	278	7.890	5,63	9	145	1	155	513	8.877	56	9.446
e	771	1.685	360	9.365	6,68	5	267	0	272	427	8.863	83	9.373
f	10	19	1	92	0,06	4	0	0	4	128	21	3	152
g	21	32	6	194	0,14	3	1	0	4	274	18	1	293
h	113	253	55	1.617	1,15	0	48	0	48	31	1.782	17	1.830
i	168	281	66	1.785	1,27	0	81	1	82	56	1.679	13	1.748
j	5	30	6	105	0,07	1	0	0	1	212	13	0	225
k	77	282	41	1.279	0,91	0	102	0	102	26	1.364	8	1.398
l	87	268	58	1.277	0,91	2	108	0	110	33	1.166	15	1.214
m	96	131	20	976	0,70	0	20	0	20	5	1.635	7	1.647
n	321	416	99	2.997	2,14	0	37	0	37	12	4.014	22	4.048
o	131	726	121	2.240	1,60	9	41	1	51	510	2.297	49	2.856
p	2.761	6.557	1.289	35.121	25,04	150	875	3	1.028	11.062	32.341	342	43.745

P.7 a

q	2.761	6.557	1.289	35.121	25,04	150	875	3	1.028	11.062	32.341	342	43.745
r	1.040	5.889	887	23.974	17,10	134	808	23	965	6.540	22.249	468	29.257
s	625	2.695	373	21.236	15,14	439	891	20	1.350	12.250	17.868	390	30.508
t	655	1.148	572	13.946	9,95	210	636	15	861	6.384	12.024	266	18.674
u	5.081	16.289	3.121	94.277	67,23	933	3.210	61	4.204	36.236	84.482	1.466	122.184

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	57	118	475	137	199	52	19
	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	b	27	51	170	42	64	22	3
	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	c	10	54	263	68	90	24	10
	Motocyclette, vélomoteur	d	139	285	1.241	397	440	181	73
	Autre ou non précisé	e	214	508	2.098	587	672	308	114
Camionnette (moins de 3,5 tonnes.)	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	f	3	4	20	4	1	1	2
	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	g	2	16	50	7	15	8	2
	Motocyclette, vélomoteur	h	49	64	284	91	88	41	26
	Autre ou non précisé	i	58	118	396	102	65	64	25
Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar.	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	j	5	18	44	9	17	5	4
	Motocyclette, vélomoteur	k	42	74	257	47	59	28	17
	Autre ou non précisé	l	60	140	394	120	81	64	19
Motocyclette, vélomoteur.	Motocyclette, vélomoteur	m	50	58	191	54	52	29	17
	Autre ou non précisé	n	166	354	1.014	296	244	139	39
Autre ou non précisé.	Autre ou non précisé	o	132	192	470	135	96	74	34
B. Véhicules allant à la rencontre l'un de l'autre.									
contre									
Voiture particulière.	Voiture particulière	p	263	358	1.052	228	262	84	26
	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	q	131	160	343	44	62	28	7
	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	r	121	195	598	136	98	31	11
	Motocyclette, vélomoteur	s	626	636	1.411	407	315	172	71
	Autre ou non précisé	t	521	524	1.298	359	248	155	71
Camionnette (moins de 3,5 tonnes).	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	u	17	13	34	4	0	1	0
	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	v	28	44	133	21	20	10	1
	Motocyclette, vélomoteur	w	197	173	257	78	39	35	7
	Autre ou non précisé	x	164	183	251	69	45	28	12
Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar.	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	y	22	32	114	7	6	1	2
	Motocyclette, vélomoteur	z	188	139	267	59	38	27	9
	Autre ou non précisé	a	120	114	235	42	26	25	9
Motocyclette, vélomoteur.	Motocyclette, vélomoteur	b	170	141	211	56	34	27	9
	Autre ou non précisé	c	348	289	517	157	93	51	22
Autre ou non précisé.	Autre ou non précisé	d	280	176	373	91	52	33	15
C. Véhicules dont le sens de déplacement n'est pas précisé									
Nombre d'accidents.....		e	1.130	1.753	5.207	1.303	1.345	592	241
TOTAUX		f	5.340	6.984	19.668	5.157	4.866	2.340	917

(OU PLUS DE 2) - HORS CARREFOUR

TABLEAU N° 85

de la chaussée avec indication du nombre de victimes

						Nombre de victimes							
						Nombre de tués				Nombre de blessés			
	à 4 voies		Sur chaus- sées à sens unique	Total des accidents		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 ml	De largeur indé- terminée		Nombre	Pour- centage								
a	55	604	82	1.798	1,28	48	14	1	63	2.624	224	18	2.866
b	16	146	11	552	0,39	9	3	0	12	849	57	3	909
c	27	280	22	848	0,60	38	5	0	43	1.270	69	10	1.349
d	224	1.481	200	4.661	3,32	5	76	1	82	301	5.132	38	5.471
e	305	1.363	239	6.408	4,57	18	290	12	320	618	5.772	198	6.588
f	1	18	0	54	0,04	0	1	0	1	86	6	1	93
g	4	20	2	126	0,09	3	4	0	7	191	14	0	205
h	38	258	24	963	0,69	1	34	0	35	30	1.044	2	1.076
i	57	265	48	1.198	0,85	0	61	4	65	67	1.090	34	1.191
j	2	25	2	131	0,10	5	1	0	6	230	20	7	257
k	22	264	18	828	0,59	3	36	0	39	21	887	2	910
l	58	275	47	1.258	0,90	0	106	4	110	53	1.092	62	1.207
m	26	132	30	639	0,46	0	13	0	13	44	1.071	4	1.119
n	138	330	81	2.801	2,00	1	95	1	97	13	3.840	42	3.895
o	67	428	81	1.709	1,22	3	69	0	72	143	1.931	47	2.121
p	53	334	40	2.700	1,92	125	16	0	141	5.748	316	70	6.134
q	12	86	10	883	0,63	37	1	3	41	1.674	69	11	1.754
r	16	100	21	1.327	0,95	174	9	6	189	2.212	110	26	2.348
s	166	634	79	4.517	3,22	19	177	0	196	583	5.012	49	5.644
t	143	693	64	4.076	2,91	18	207	2	227	585	3.620	72	4.277
u	3	10	2	84	0,06	5	1	0	6	141	10	1	152
v	1	16	1	275	0,19	31	8	0	39	441	29	4	474
w	36	115	12	949	0,68	0	67	3	70	29	1.051	7	1.087
x	29	110	18	909	0,65	3	60	1	64	66	763	20	849
y	1	16	5	206	0,15	18	4	0	22	380	18	4	402
z	16	90	10	843	0,60	1	103	0	104	11	870	5	886
a	15	84	15	685	0,49	3	89	4	96	67	542	46	655
b	19	79	17	763	0,54	1	41	0	42	48	1.336	12	1.396
c	73	131	34	1.715	1,22	0	59	0	59	26	2.576	33	2.635
d	42	197	45	1.304	0,93	4	49	1	54	239	1.546	30	1.815
e	655	1.148	572	13.946	9,95	210	636	15	861	6.384	12.024	266	18.674
f	2.320	9.732	1.832	59.156	42,19	783	2.335	58	3.176	25.174	52.141	1.124	78.439

P.7 b

177

NEUVIÈME PARTIE

NATURE DES ACCIDENTS

RÉPARTITION EN FONCTION DE L'ÉCLAIREMENT
ET DE LA GRAVITÉ

TABLEAUX N^{OS} 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	1.074	34.120	35.194	711
	Cyclomoteur, cycle	b	1.044	25.823	26.867	564
	Tramway	c	0	119	119	7
	Convoi ferré	d	26	111	137	12
	Véhicule sans plaque d'immatriculation	e	31	826	857	61
	Véhicule de type non précisé	f	61	1.333	1.394	50
	Piéton	g	702	13.617	14.319	751
	Obstacle ou animal	h	287	2.119	2.406	312
Sans collision (Véhicule à plaque d'immatriculation)		i	417	3.766	4.183	347
Accident non défini (Véhicule à plaque d'immatriculation) ..		j	94	1.311	1.405	66
Accident ne comportant pas de véhicule à plaque d'im- matriculation		k	450	9.710	10.160	394
TOTAUX		l	4.186	92.855	97.041	3.275

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 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).

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	11.048	11.759	13	632	645	1.798	45.800	47.598
b	8.594	9.158	28	546	574	1.636	34.963	36.599
c	39	46	0	0	0	7	158	165
d	24	36	0	5	5	38	140	178
e	537	658	0	20	20	92	1.443	1.535
f	475	525	4	48	52	115	1.856	1.971
g	7.045	7.796	7	276	283	1.460	20.938	22.398
h	1.760	2.072	14	63	77	613	3.942	4.555
i	2.370	2.717	4	75	79	768	6.211	6.979
j	856	922	7	53	60	167	2.220	2.387
k	5.050	5.444	16	247	263	860	15.007	15.867
l	37.858	41.133	93	1.965	2.058	7.554	132.678	140.232

P. 8

REMARQUE. — Sur l'ensemble de l'année, $\frac{41.133}{140.232 - 2.058} \times 100 = 30 \%$ des accidents ont eu lieu en dehors des heures du jour. Ils ont causé :

$$\frac{3.476}{8.058 - 98} \times 100 = 44 \% \text{ des tués et } \frac{53.238}{176.329 - 2.665} \times 100 = 31 \% \text{ des blessés.}$$

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	493	711	14	22.310	27.302	370	315	501	2
	Cyclomoteur, cycle	b	6	1.036	5	696	27.883	175	3	560	4
	Tramway	c	0	0	0	68	90	26	1	6	0
	Convoi ferré	d	27	12	0	148	79	17	5	10	0
	Véhicule sans plaque d'immatricul. ...	e	4	20	8	246	544	254	5	41	18
	Véhicule de type non précisé	f	31	37	3	782	1.042	77	9	40	1
	Piéton	g	4	698	5	167	14.722	110	0	755	2
	Obstacle ou animal	h	247	108	1	2.745	915	44	186	153	0
Sans collision (Véhicule à plaque d'immatriculation).....		i	247	190	10	3.448	2.504	68	181	191	5
Accident non défini (Véhicule à plaque d'immatriculation).....		j	61	46	3	731	1.087	49	29	46	1
Accident ne comportant pas de véhicule à plaque d'immatriculation		k	40	389	28	1.439	10.064	224	34	362	10
TOTAUX		l	1.160	3.247	77	32.780	86.232	1.414	768	2.665	43
			4.484			120.426			3.476		

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 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).

DES VICTIMES

l'accident et de l'éclairage

Nombre de victimes															
	heures de jour aube et nuit)			Éclairage non précisé									Total (quel que soit l'éclairage)		
	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	9.323	8.997	154	6	7	0	442	618	9	814	1.219	16	32.075	36.917	533
b	211	9.747	49	0	27	1	12	573	10	9	1.623	10	919	38.203	234
c	23	23	7	0	0	0	0	0	0	1	6	0	91	113	33
d	29	8	1	0	0	0	4	1	0	32	22	0	181	88	18
e	139	480	151	0	0	0	0	62	1	9	61	26	385	1.086	406
f	322	412	12	0	4	0	36	36	5	40	81	4	1.140	1.490	94
g	93	8.692	44	0	8	0	2	315	2	4	1.461	7	262	23.729	156
h	1.948	943	16	12	5	0	65	35	6	445	266	1	4.758	1.893	66
i	1.939	1.742	43	3	2	0	54	43	2	431	383	15	5.441	4.289	113
j	466	726	8	2	5	0	17	35	5	92	97	4	1.214	1.848	62
k	630	5.785	75	0	15	1	37	205	33	74	766	39	2.106	16.054	332
l	15.123	37.555	560	23	73	2	669	1.923	73	1.951	5.985	122	48.572	125.710	2.047
	53.238			98			2.665			8.058			176.329		

P. 10

REMARQUE. — Sur l'ensemble de l'année, $\frac{3.476}{8.058 - 98} \times 100 = 44 \%$ des tués ont été victimes d'accidents ayant eu lieu en dehors des heures de jour (30 % du nombre total des accidents corporels).

LISTE DES TABLEAUX ET DIAGRAMMES

	Pages
GÉNÉRALITÉS.....	27
Tableau n° 1. — Nombre d'accidents corporels et de victimes	28-29
Tableau n° 2. — Nature des accidents	30
Tableau n° 3. — Classification des accidents suivant le nombre de véhicules impliqués.....	31
Tableau n° 4. — Répartition géographique des accidents et des victimes	32 à 35
PREMIÈRE PARTIE. — Les victimes et les véhicules impliqués.....	37
Tableau n° 11. — Répartition des victimes suivant les catégories d'usagers	38-39
Diagramme annexe du tableau n° 11	40
Diagramme annexe du tableau n° 12	41
Tableau n° 12. — Classification des véhicules impliqués.....	42-43
Tableau n° 13. — Nature des accidents, par types de véhicules	44-45
Tableau n° 14. — Accidents comportant certains facteurs	46
DEUXIÈME PARTIE. — Répartition des accidents corporels et des victimes par mois, par jour et par heure.....	47
Tableau n° 21. — Accidents classés par mois en fonction du lieu	48-49
Diagramme annexe du tableau n° 21	50
Diagramme annexe du tableau n° 22	51
Tableau n° 22. — Victimes classées par mois en fonction du lieu.....	52-53
Tableau n° 23. — Accidents classés par mois en fonction du nombre de véhicules impliqués ou de l'éclairage.....	54-55
Tableau n° 24. — Victimes classées par mois en fonction des catégories d'usagers.....	56-57
Tableau n° 25. — Accidents et victimes classés par date	58 à 65
Diagramme annexe du tableau n° 25	66-67
Tableau n° 26. — Accidents classés par jour en fonction du lieu	68-69
Diagramme annexe du tableau n° 26.....	70
Diagramme annexe du tableau n° 27	71
Tableau n° 27. — Accidents classés par heure en fonction du lieu.....	72-73
TROISIÈME PARTIE. — Age et sexe des participants et des victimes.....	75
Tableau n° 31. — Age des participants	76-77
Tableau n° 32. — Sexe des participants	76-77
Tableau n° 33. — Age des victimes	78-79
Tableau n° 34. — Sexe des victimes	78-79

	Pages
QUATRIÈME PARTIE. — Répartition des accidents corporels en fonction de la disposition des lieux et des caractéristiques de la route.....	81
Tableau n° 41. — Nature des accidents en fonction de la disposition des lieux	82-83
Tableau n° 42. — Nature des accidents en fonction des caractéristiques de la route.....	84-85

CINQUIÈME PARTIE. — Causes et circonstances des accidents corporels. Répartition en fonction du lieu de l'accident ou de la gravité.....	87
Tableau n° 50. — Ensemble des causes et circonstances	88-89
Diagramme annexe du tableau n° 50	90
Diagramme annexe du tableau n° 51	91
Tableau n° 51. — Fautes des conducteurs	92-93
Tableau n° 51 A. — Fautes des conducteurs autres que les cyclistes	94-95
Tableau n° 51 B. — Fautes des cyclistes	96-97
Tableau n° 52. — Fautes des piétons	98-99
Tableau n° 53. — État physique des conducteurs	100-101
Tableau n° 53 A. — État physique des conducteurs autres que les cyclistes	102-103
Tableau n° 53 B. — État physique des cyclistes	104-105
Tableau n° 54. — État physique des piétons	106-107
Tableau n° 55. — État des véhicules	108-109
Tableau n° 56. — Particularités de la route	110-111
Tableau n° 57. — État de la chaussée	112-113
Tableau n° 58. — Conditions atmosphériques et éclairage.....	114-115
Tableau n° 59. — Autres facteurs externes	116-117
Diagramme annexe du tableau n° 56	118

SIXIÈME PARTIE. — Causes et circonstances des accidents corporels. Répartition en fonction du nombre de véhicules impliqués et de l'éclairage....	119
Tableau n° 60. — Ensemble des causes et circonstances	120-121
Diagrammes annexes du tableau n° 60	122-123
Tableau n° 61. — Fautes des conducteurs	124-125
Tableau n° 61 A. — Fautes des conducteurs autres que les cyclistes.....	126-127
Tableau n° 61 B. — Fautes des cyclistes	128-129
Tableau n° 62. — Fautes des piétons	130-131
Tableau n° 63. — État physique des conducteurs	132-133
Tableau n° 63 A. — État physique des conducteurs autres que les cyclistes	134-135
Tableau n° 63 B. — État physique des cyclistes	136-137
Tableau n° 64. — État physique des piétons	138-139
Tableau n° 65. — État des véhicules	140-141
Tableau n° 66. — Particularités de la route	142-143
Tableau n° 67. — État de la chaussée	144-145
Tableau n° 68. — Conditions atmosphériques et éclairage.....	146-147
Tableau n° 69. — Autres facteurs externes.....	148-149

	Pages
SEPTIÈME PARTIE. — Accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2). Répartition en fonction des manœuvres relatives des véhicules	151
Tableau n° 70. — Ensemble des accidents à 2 véhicules (ou plus de 2)	152-153
Tableau n° 71. — En carrefour. Véhicules sur même route, même sens de déplacement.....	154-155
Tableau n° 72. — En carrefour. Véhicules sur même route, sens inverse de déplacement.....	156-157
Tableau n° 73. — En carrefour. Véhicules sur même route, sens de déplacement non précisé.....	156
Tableau n° 74. — En carrefour. Véhicules venant de 2 routes différentes	158-159
Tableau n° 75. — Hors carrefour. Véhicules se déplaçant dans le même sens.....	160-161
Tableau n° 76. — Hors carrefour. Véhicules se déplaçant en sens inverse	162-163
Tableau n° 77. — Hors carrefour. Sens de déplacement des véhicules non précisé.....	164-165

HUITIÈME PARTIE. — Nature des accidents. Répartition en fonction de la largeur de la chaussée avec indication du nombre de victimes	167
Tableau n° 81. — Accidents à 2 véhicules (ou plus de 2).	168-169
Tableau n° 82. — Accidents à 1 véhicule	170-171
Tableau n° 83. — Tous accidents corporels	172-173
Tableau n° 84. — Accidents à 2 véhicules (ou plus de 2). En carrefour	174-175
Tableau n° 85. — Accidents à 2 véhicules (ou plus de 2). Hors carrefour	176-177

NEUVIÈME PARTIE. — Nature des accidents. Répartition en fonction de l'éclairage et de la gravité.....	179
Tableau n° 91. — Récapitulation des collisions	180-181
Tableau n° 92. — Répartition des victimes	182-183