

FRANCE - LES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIERE EN 1956

LES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN 1956

4780 C

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 1956



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.	
L'ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS.....	7
de la circulation routière en France pendant les années 1953 à 1956.	
GÉNÉRALITÉS	25
Tableaux nos 1 à 4.	
PREMIÈRE PARTIE	35
Les victimes et les véhicules impliqués.	
Tableaux nos 11 à 14.	
DEUXIÈME PARTIE.....	45
Répartition des accidents corporels et des victimes par mois, par jour et par heure.	
Tableaux nos 21 à 27.	
TROISIÈME PARTIE	73
Age et sexe des participants et des victimes.	
Tableaux nos 31 à 34.	
QUATRIÈME PARTIE	79
Répartition des accidents corporels en fonction de la disposition des lieux et des caractéristiques de la route.	
Tableaux nos 41 et 42.	
CINQUIÈME PARTIE.....	85
Causes et circonstances des accidents corporels. Répartition en fonction du lieu de l'accident ou de la gravité.	
Tableaux nos 50 à 59.	
SIXIÈME PARTIE	117
Causes et circonstances des accidents corporels. Répartition en fonction du nombre de véhicules impliqués et de l'éclairage.	
Tableaux nos 60 à 69.	
SEPTIÈME PARTIE	149
Accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2). Répartition en fonction des manœuvres relatives des véhicules.	
Tableaux nos 70 à 77.	
HUITIÈME PARTIE	165
Nature des accidents. Répartition en fonction de la largeur de la chaussée avec indication du nombre de victimes.	
Tableaux nos 81 à 85.	
NEUVIÈME PARTIE.....	177
Nature des accidents. Répartition en fonction de l'éclairage et de la gravité.	
Tableaux nos 91 et 92.	
ANNEXES	
Résultats du premier trimestre de 1957	183
Liste des tableaux et des diagrammes.....	Dépliant

PRÉFACE

MALGRÉ les restrictions apportées à la circulation durant la moitié du dernier trimestre de 1956, le bilan des accidents et des victimes de l'année écoulée a accusé une augmentation appréciable sur celui de l'année précédente. Ce sont 4.510 victimes de plus qu'en 1955 que nous avons eu à déplorer, portant à près de 8.300 et à plus de 180.000 le nombre total de tués et de blessés pour l'année 1956.

Sans doute le pourcentage d'augmentation constaté est-il le plus faible de ceux enregistrés jusqu'à présent d'une année sur l'autre. Il n'en demeure pas moins encore trop élevé. Aussi convient-il plus que jamais de renforcer, par tous les moyens appropriés, les mesures susceptibles de permettre l'obtention d'une plus grande sécurité de la circulation.

Dans le cadre de ses attributions, le Ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, n'a cessé, au cours de l'année 1956, d'intensifier ses efforts pour atteindre à ce but.

La construction du réseau d'autoroutes approuvé en décembre 1955 s'est poursuivie dans la mesure où les moyens financiers le permettaient. Une nouvelle tranche de 280 points singuliers du réseau a été aménagée, où avaient été relevés 600 accidents ayant fait 800 victimes (dont 70 morts). L'emploi des marques sur chaussées et des signaux « stop » a été très largement développé.

L'étude des problèmes complexes posés par l'accroissement continu du parc des « deux roues » a été entreprise en vue de préciser les normes techniques des voies spécialisées à adopter pour assurer une plus grande sécurité aux conducteurs de ce genre de véhicules.

En outre, l'adaptation aux exigences de la circulation actuelle de certains articles du Code de la Route a été mise au point et doit être approuvée prochainement. Elle prévoit notamment : l'obligation pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de maintenir entre eux un intervalle suffisant pour permettre leur dépassement par des véhicules plus légers, des prescriptions nouvelles concernant les conditions du dépassement, la fixation de limites d'âge pour la conduite des tracteurs et cyclomoteurs et la création d'une licence (et ultérieurement d'un permis de conduire) pour les vélomoteurs.

Mais ces mesures, pour aussi importantes qu'en puissent être les conséquences, ne sauraient à elles seules avoir pour effet de supprimer toutes les causes d'accidents.

Certaines de celles-ci, et non les moins nombreuses, puisqu'elles sont justiciables à elles seules de plus de trois quarts des accidents, intéressent essentiellement le comportement de l'usager : piéton, conducteur de « deux-roues » ou automobiliste.

Il importe donc que ces usagers de la route prennent chaque jour davantage conscience non seulement de leur responsabilité, mais encore de l'influence que peut avoir leur attitude sur celle des autres usagers et se rendent parfaitement compte que, sans leur participation effective, tous les moyens qui pourraient être mis en œuvre pour réduire le taux actuel des accidents de la circulation ne sauraient avoir que des résultats limités.

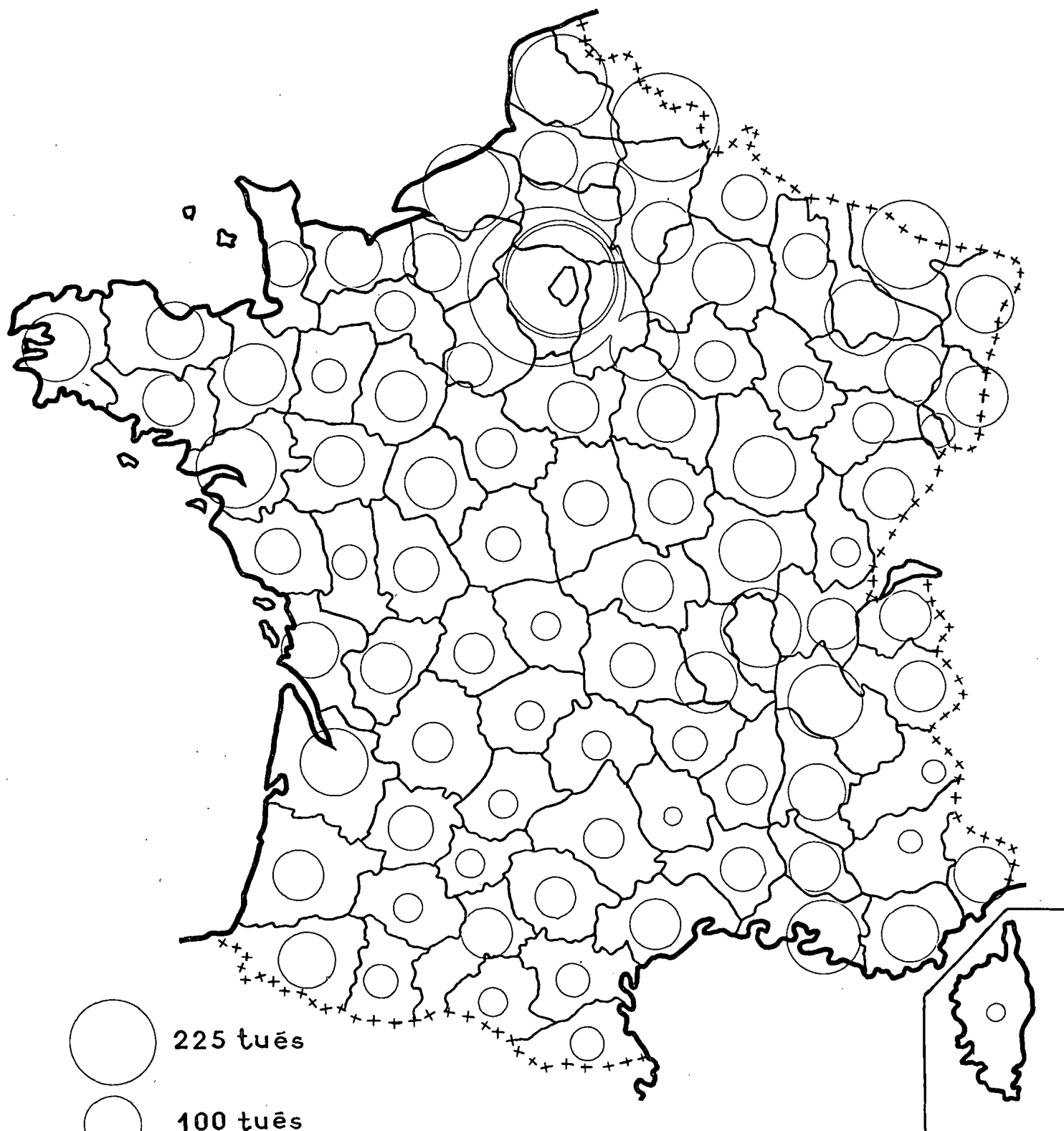
C'est à cette seule condition que l'on peut espérer obtenir, dans un avenir que nous voulons espérer aussi proche que possible, la disparition progressive de ce fléau social que constituent aujourd'hui les accidents de la circulation.

A. RUMPLER,

Directeur des Routes
et de la Circulation Routière.

ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
FRANCE

1956



DISTRIBUTION GÉOGRAPHIQUE

La surface des cercles est proportionnelle au nombre de tués par département.

L'ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN FRANCE PENDANT LES ANNÉES 1953 à 1956

LE contrôle détaillé effectué depuis le 1^{er} janvier 1953 par le Ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme sur le dénombrement des accidents corporels de la circulation routière permet désormais de déterminer avec précision le nombre d'accidents et de victimes enregistrés annuellement en France métropolitaine.

Mais les attributions du Ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme ne se limitent pas en matière d'accidents corporels de la circulation à un simple comptage; il lui appartient d'analyser la distribution et les causes de ces accidents, pour définir les remèdes propres à en réduire le nombre.

Le formulaire statistique qui a été mis en service le 1^{er} janvier 1954 a été conçu pour une étude approfondie de la répartition et des circonstances des accidents. Ce formulaire est rempli pour chaque accident corporel par les services de la police routière, c'est-à-dire par les brigades de la Gendarmerie nationale pour les accidents enregistrés en rase campagne ou dans les petites agglomérations, par les commissariats de la Sûreté nationale pour les accidents survenus dans les centres urbains, enfin par les Services de la Préfecture de Police pour le département de la Seine. Les formulaires sont transmis à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du département dans un délai maximum de 15 jours après l'accident, et sont alors utilisés pour dresser

la carte routière des « points noirs » du département et établir un programme d'urgence des travaux d'aménagement routier.

Le Ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, auquel ces formulaires sont ensuite adressés fait procéder au transfert sur cartes perforées des renseignements qu'ils contiennent. Le dépouillement des résultats est effectué par des machines mécanographiques de modèle récent, dont la rapidité d'exécution a permis l'édition du présent ouvrage dans un délai de 6 mois, après la fin de l'année sous revue.

La qualité des renseignements recueillis et la célérité avec laquelle les accidents constatés par les Services de la Gendarmerie nationale sont transmis au Ministère des Travaux publics sont dignes d'éloges. Par ailleurs, l'amélioration déjà enregistrée dans la production des formulaires par les Services de la Sûreté nationale se poursuit, et les contrôles effectués avec le concours de ces Services ont permis de redresser les omissions qui avaient été constatées.

Les services spécialisés du Ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, ont donc à leur disposition une importante documentation qui remonte à l'année 1953 pour les résultats généraux et qui permet l'analyse des accidents enregistrés depuis l'année 1954. On lira dans les pages suivantes les aspects divers de l'évolution de ce fléau national que sont les accidents de la circulation.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX

Le nombre d'accidents de la circulation routière est en hausse constante d'une année sur l'autre et le total de 1956 pour la France métropolitaine atteint le nombre sans précédent de 141.737 accidents corporels, dont 65.000 constatés par la Gendarmerie nationale (45,9 %), 59.316 constatés par la Sûreté nationale (41,8 %) et 17.421 constatés par la Préfecture de Police de la Seine (12,3 %).

Ces accidents ont fait 8.283 morts et 180.614 blessés, dont 54.255 grièvement, soit au total : 188.897 victimes.

En 1956, on a enregistré, en moyenne, par jour, du fait des accidents de la circulation routière, 23 tués et 493 blessés, soit plus de 500 victimes. Le nombre de tués dans l'année (8.283 tués) est très voisin du nombre d'heures (8.784 heures).

Il est nécessaire de préciser ici que le terme « tués » ne comprend que les victimes dont le décès est survenu sur le coup ou dans les 72 heures après l'accident. Les victimes dont le décès a été constaté plus de 3 jours après l'accident, sont dénombrées avec les blessés graves. On estime que le nombre de ces victimes est égal à 20 % environ du nombre des tués (décédés sur le coup ou dans les 3 jours après l'accident). On peut donc dire que chaque heure qui s'écoule voit plus d'un Français mourir sur la route.

La comparaison des résultats de l'année 1956 avec ceux de l'année précédente montre que le nombre des accidents corporels est en accroissement, ainsi que celui des victimes (tués et blessés).

Les pourcentages de variation sont tous positifs et se situent entre + 1 % et + 3 %, suivant qu'il s'agit des accidents ou des victimes. Mais ces pourcentages sont toutefois nettement moins élevés que ceux qui caractérisaient l'évolution des accidents de la circulation depuis plusieurs années. Il est intéressant à ce point de vue, de confronter les résultats généraux des 4 dernières années (fig. 1).

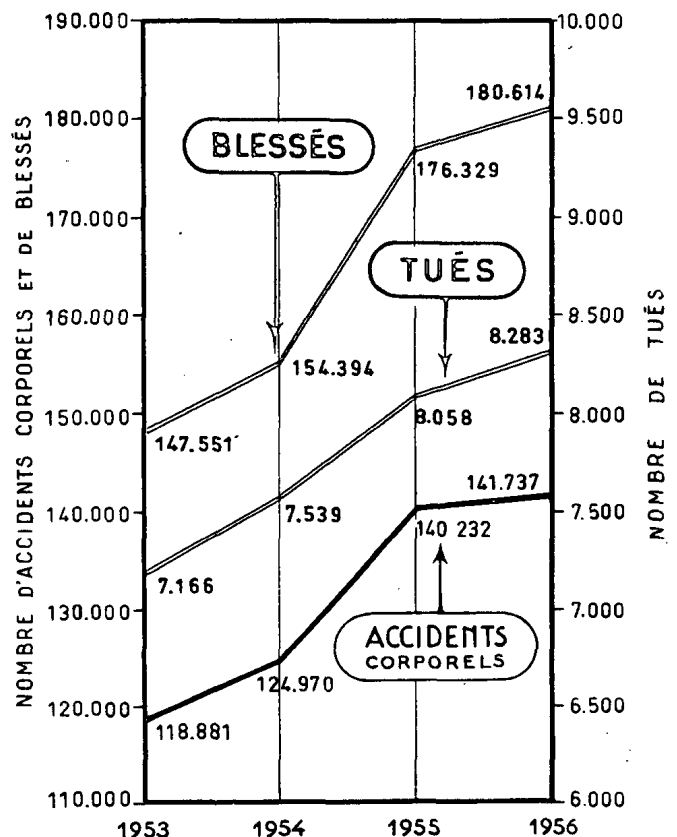


Fig. 1. — Les accidents corporels de la circulation routière de 1953 à 1956.

TABLEAU A. — Comparaison des accidents corporels en 1955 et en 1956.

Classes	1955	1956	Variation 1956-1955	
			Nombre	Pourcentage
Accidents corporels	140.232	141.737	+ 1.505	+ 1,1
Tués	8.058	8.283	+ 225	+ 2,8
Blessés ..	176.329	180.614	+ 4.285	+ 2,4
Victimes..	184.387	188.897	+ 4.510	+ 2,4

TABLEAU B. — Variations du nombre des accidents corporels et des victimes de 1953 à 1956.

Classes	1954 1953	1955 1954	1956 1955
	%	%	%
Accidents corporels.	+ 5,1	+ 12,2	+ 1,1
Tués	+ 5,2	+ 6,9	+ 2,8
Blessés	+ 4,6	+ 14,2	+ 2,4
Victimes	+ 4,7	+ 13,9	+ 2,4

De 1953 à 1956, on constate :

- 1^o une augmentation de 1/5 environ sur le nombre annuel d'accidents et de victimes;
- 2^o une augmentation annuelle brute supérieure à 22.000 accidents, 1.000 tués et 33.000 blessés;
- 3^o une augmentation de 62 accidents corporels, 3 tués, 89 blessés sur la moyenne journalière de l'année.

TABLEAU C. — Comparaison des accidents corporels en 1953 et en 1956.

Classes	Variation 1956-1953	
	Nombre	Pourcentage
Accidents corporels ..	+ 22.856	+ 19,2
Tués	+ 1.117	+ 15,6
Blessés	+ 33.063	+ 22,4
Victimes	+ 34.180	+ 22,1

Il est instructif de déterminer le sens de l'évolution des nombres d'accidents et de victimes sous une forme nette, en les rattachant à une unité de parcours. On examine à cet effet la variation des taux d'accidents et de mortalité, ces taux indiquent le nombre d'accidents et de victimes pour 100 millions de véhicules-kilomètres. Les nombres annuels rapportés au niveau de la circulation routière, prennent alors toute leur signification et leur variation permet d'apprécier l'évolution du risque d'accident ou de mortalité.

L'estimation des parcours effectués en France pendant l'année 1956 n'étant pas encore terminée, la comparaison ne peut porter que sur les années 1953 à 1955 (fig. 2).

De 1953 à 1955, les parcours effectués en France se sont accrus de 33 %. Simultanément, on a enregistré une augmentation de 18 % du nombre des accidents corporels, 12 % du nombre des tués et 20 % du nombre des blessés.

Le nombre des accidents et des victimes a augmenté moins vite que la circulation rou-

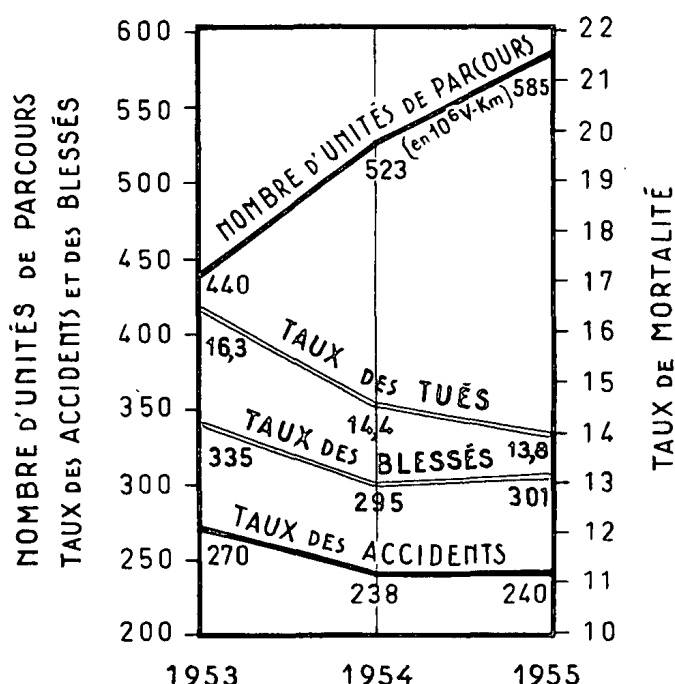


Fig. 2. — Les taux d'accidents de 1953 à 1955.

tière et le nombre d'unités de parcours qui la mesure. La diminution du taux des accidents et des victimes ressort nettement des chiffres du tableau D.

Tableau D. — Comparaison des taux des accidents corporels en 1953 et en 1955.

Classes	1953	1955	Variation 1955-1953
			%
Parcours total effectué (en 100 millions de véhicules-kilomètres)	440	585	+ 33
Taux des accidents corporels	270	240	— 11
Taux des tués	16,3	13,8	— 15
Taux des blessés ..	335	301	— 10

On voit que les taux, en particulier le taux de mortalité, sont en baisse d'une année à l'autre. Mais, nous sommes encore loin des taux spécifiques des États-Unis d'Amérique ou de la Grande-Bretagne; dans ces pays les taux n'excèdent pas la moitié des chiffres atteints en France.

Toutefois, en France même, l'autoroute de l'Ouest donne un taux de tués inférieur à 7, ce qui montre que l'adaptation des aménagements routiers aux nécessités de la circulation peut avoir une grande influence sur la sécurité routière.

L'examen de l'évolution des accidents corporels de la circulation routière se poursuit ci-dessous par une étude des résultats des années 1954, 1955 et 1956. Aussi est-il bon de mettre en évidence les pourcentages de variation de l'année 1956, par rapport à l'année 1954, choisie comme année de base dans la suite de cet ouvrage.

TABLEAU E. — Comparaison des accidents corporels en 1954 et en 1956.

Classes	Variation 1956-1954	
	Nombre	Pourcentage
Accidents corporels ...	+ 16.767	+ 13,4
Tués	+ 744	+ 9,9
Blessés	+ 26.220	+ 17,0
Victimes	+ 26.964	+ 16,7

RÉPARTITION DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES DANS LE TEMPS

L'examen de la distribution des accidents et des victimes dans le temps est particulièrement instructif pour les services de police, notamment en ce qui concerne la mise en place de leurs effectifs.

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

En 1956, on trouve le maximum d'accidents corporels et de tués pendant le mois de juillet, le minimum d'accidents et de tués apparaissant en février.

La localisation de ces maximum et minimum correspond à peu près à leur position habituelle. La distribution par mois des accidents et des victimes pendant les années précédentes (fig. 3 et 4) donne lieu cependant à certaines remarques.

Le mois de juillet 1956, avec 15.789 accidents, 945 tués et 20.780 blessés détient le record peu enviable du plus grand nombre d'accidents et de victimes jamais enregistré en France en un seul mois; c'est la première fois en effet qu'a été franchi le triple cap de 15.000 accidents, 900 tués et 20.000 blessés dans un mois. Ce mois de juillet 1956 a porté le record du nombre des tués, en moyenne par jour pendant un mois, à plus de 31 tués. Les précédents maxima se situaient en 1954 au mois d'août avec 874 tués en 31 jours, et en 1955 au mois de septembre avec 850 tués en 30 jours.

Pendant les trois mois de juillet, août et septembre, on a eu à déplorer :

- en 1954 : 2.354 tués, soit 31 % du total de l'année;
- en 1955 : 2.437 tués, soit 30 %;
- en 1956 : 2.684 tués, soit 33 %.

Encore convient-il de remarquer que l'été 1956 a été pluvieux et frais, et partant peu propice aux randonnées et aux promenades. L'augmentation du nombre des tués de l'été 1954 à l'été 1956 est de 14 % contre 9,9 % pour l'augmentation générale du nombre de tués d'une année à l'autre.

De 1954 à 1956, le minimum d'accidents corporels a toujours été enregistré en février :

- en 1954, 6.314 accidents corporels;
- en 1955, 7.668;
- en 1956, 5.228 seulement.

Cette diminution sensible s'explique par la rigueur toute exceptionnelle du froid qui a régné durant le mois de février 1956, rigueur qui a atténué également le nombre des tués, lequel est tombé :

- de 407 tués en février 1954,
- et 386 tués en février 1955,
- à 308 tués en février 1956.

Le trimestre durant lequel on enregistre le minimum de tués est le premier trimestre, avec :

- en 1954, 1.483 tués, soit 20 % du total de l'année;
- en 1955, 1.390 tués, soit 17 %.
- en 1956, 1.544 tués, soit 19 %.

Il est intéressant de rechercher l'influence que les événements du Moyen-Orient et les restrictions d'essence ont pu avoir sur les accidents corporels de la circulation routière en raison même de la réduction de circulation qu'ils ont imposée.

La comparaison des résultats des dix premiers mois de l'année 1956 avec ceux de la

période correspondante de l'année 1955, fait apparaître les variations suivantes :

TABLEAU F. — Comparaison des accidents corporels pendant les 10 premiers mois des années 1955 et 1956.

Classes	10 premiers mois		Variation 1956-1955 (10 premiers mois)	
	1955	1956	Nombre	Pourcentage
Accidents corporels	116.719	122.123	+ 5.404	+ 4,6
Tués	6.554	7.068	+ 514	+ 7,8
Blessés ..	147.629	156.695	+ 9.066	+ 6,1
Victimes..	154.183	163.763	+ 9.580	+ 6,2

Ces pourcentages d'augmentation 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, mettaient en évidence un accroissement du nombre des accidents et des victimes dans la ligne des années précédentes (voir tableau B ci-dessus).

Dans le courant du 4^e trimestre 1956, l'interruption de la navigation dans le Canal de Suez, provoquait des mesures de limitation de circulation (du 16 novembre au 21 décembre 1956) et de contingentement de l'essence à partir du 27 novembre 1956, lesquelles conduisaient à une diminution assez sensible de la circulation routière.

La comparaison du nombre des accidents et des victimes enregistrés pendant les deux derniers mois de 1956 avec ceux survenus pendant les deux derniers mois des années précédentes fait apparaître les chiffres ci-après :

TABLEAU G. — Les accidents corporels pendant les mois de novembre et de décembre des années 1954 à 1956.

Classes	Novembre et décembre			Variation Novembre-décembre 1956-1955	
	1954	1955	1956	Nombre	Pourcentage
Accidents corporels	20.330	23.513	19.614	- 3.899	-16,6
Tués	1.047	1.504	1.215	- 289	-19,2
Blessés ..	25.419	28.700	23.919	- 4.781	-16,7
Victimes..	26.466	30.204	25.134	- 5.070	-16,8

La diminution du nombre d'accidents et de victimes pendant les mois de novembre et décembre 1956, par rapport aux mois correspondants de 1955 est très nette. Mais la comparaison avec les deux derniers mois de l'année 1955 doit être faite avec précaution, car ceux-ci avaient été caractérisés par un nombre élevé d'accidents et de victimes probablement lié aux conditions climatologiques favorables à la circulation routière. Il est donc prudent de faire remonter la comparaison jusqu'aux mois homologues de 1954 (fig. 3 et 4).

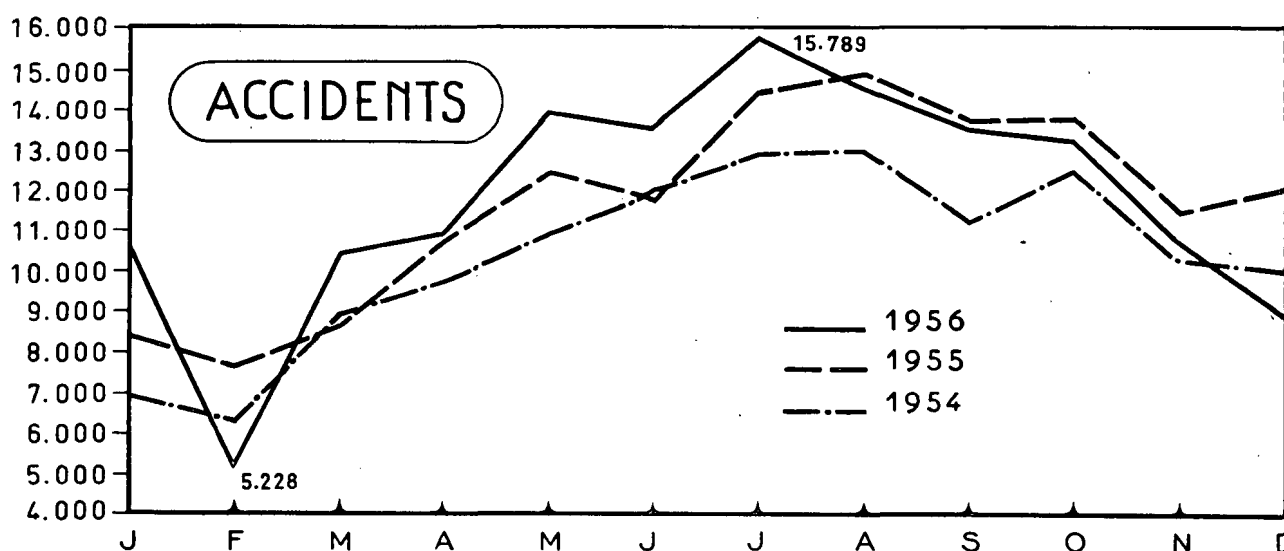


Fig. 3. — Répartition des accidents par mois pendant les années 1954 à 1956.

En dépit de l'augmentation générale du nombre d'accidents de 1954 à 1956, le nombre d'accidents en novembre-décembre 1956 est inférieur au nombre d'accidents en novembre-décembre 1954. Il semble donc que les restrictions de la circulation aient eu une nette influence sur le nombre des accidents en novembre-décembre 1956, la diminution ayant été particulièrement marquée pendant le mois de décembre 1956.

Le nombre des tués a-t-il baissé dans la même proportion et est-il exact, comme cela a été écrit, que les accidents aient été moins nombreux pendant cette période mais qu'ils aient été plus graves. Si on considère les accidents enregistrés en novembre-décembre 1955, on trouve 64 tués pour 1.000 accidents corporels; or, en novembre-décembre 1956, le taux de mortalité est de 62 tués pour 1.000 accidents corporels. On ne peut donc affirmer que les accidents corporels enregistrés en novembre-décembre 1956, moins nombreux, aient été plus graves (fig. 4).

En ce qui concerne la répartition des accidents suivant les jours de la semaine, c'est le dimanche qui apparaît comme le jour où les accidents corporels sont les plus nombreux : 501 accidents corporels en moyenne par dimanche en 1956, contre 387 en moyenne par jour. Cette primauté du dimanche se confirme chaque année. Le dimanche est aussi le jour le plus meurtrier : 33 tués en moyenne par dimanche en 1956, contre 23 en moyenne par jour.

Si on classe les 366 jours de l'année 1956 par ordre décroissant en fonction du nombre de tués et si on examine les 100 jours les plus meurtriers, on y trouve 38 dimanches sur les 53 que comptait cette année.

La statistique journalière du nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés établie à partir du 1^{er} janvier 1955, permet de faire des constatations intéressantes et assez inattendues. C'est ainsi que parfois les jours fériés occupent un rang heureusement modeste dans la hiérarchie des jours les plus meurtriers. Par exemple, le dimanche de Pâques se classait au 136^e rang en 1955 et au 54^e en 1956; le dimanche de Pentecôte se situait au 110^e rang en 1955 et au 47^e en 1956; le 15 août était au 128^e rang en 1955 et au 57^e en 1956; la Toussaint placée au 36^e rang en 1955 n'était plus qu'au 64^e en 1956.

En 1955, le jour venant en tête pour le nombre de tués était le dimanche 18 septembre, avec 59 tués, soit plus du double de la moyenne générale de 22 tués et 20 fois le nombre de tués enregistrés durant le jour le moins meurtrier : le mercredi 2 mars. En 1956, c'est encore un dimanche de retour de vacances qui détient le record du jour le plus meurtrier, avec 60 tués en 24 heures, soit 5 tués toutes les 2 heures (dimanche 30 septembre).

On a coutume de parler des hécatombes routières des « grands week-ends » du Jour de l'An, de Pâques, de la Pentecôte, du 14 juillet, du 15 août, de la Toussaint et de Noël, tout au moins lorsque celles de ces fêtes qui sont mobiles sont accolées à un dimanche. Ce préjugé ne résiste pas à un examen objectif des faits; ces week-ends ne sont pas plus meurtriers en général qu'un quelconque week-end d'été ou des beaux jours. C'est ainsi qu'en 1955, on avait :

Week-ends fériés de 1955.

Nombre de tués en 3 jours.

Jour de l'An	71 tués
Pâques	80 tués
Pentecôte	79 tués
15 août	84 tués
Toussaint	99 tués
Noël	96 tués

Soit 85 tués en 3 jours (en moyenne).

Les 6 week-ends de beaux jours les plus meurtriers.

Nombre de tués en 3 jours.

17-19 septembre	126 tués
27-29 août	117 tués
23-25 septembre	113 tués
4-6 juin	104 tués
3-5 septembre	102 tués
30 septembre-2 octobre ...	102 tués

Soit 111 tués en 3 jours (en moyenne).

La moyenne des 13 week-ends de l'été 1955 proprement dit ressort à 95 tués pour 3 jours.

Ces résultats sont confirmés par ceux de l'année 1956 :

Week-ends fériés de 1956.

Nombre de tués en 3 jours.

Jour de l'An	93 tués
Pâques	108 tués
1 ^{er} mai	72 tués
Pentecôte	96 tués
14 juillet	118 tués
Noël	56 tués

Soit 90 tués en 3 jours (en moyenne).

**Les 6 week-ends de beaux jours
les plus meurtriers.**

Nombre de tués en 3 jours.

7-9 juillet	139 tués
30 juin-2 juillet	129 tués
15-17 septembre	124 tués
28-30 septembre	123 tués
10-12 août	121 tués
7-9 septembre	114 tués
Soit 125 tués en 3 jours (en moyenne).	

La moyenne des 13 week-ends de l'été 1956 proprement dit ressort à 110 tués pour 3 jours.

Cette constatation du caractère particulièrement meurtrier des week-ends d'été ne doit cependant pas faire perdre de vue que les week-ends fériés enregistrent des nombres de tués supérieurs à la moyenne générale, c'est-à-dire à $22 \times 3 = 66$ tués pour 1955 et à $23 \times 3 = 69$ tués pour 1956.

Il importe également de préciser de façon toute particulière que certaines comparaisons effectuées sans l'assentiment du Ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme sur le nombre de tués enregistrés pendant les week-ends fériés d'une année à l'autre risquent d'introduire dans l'esprit du public et des usagers une fausse conception de l'évolution des accidents de la circulation. La publication immédiate du nombre des tués pendant un jour de fête ou pendant un week-end ne porte en général que sur le nombre des personnes tuées sur le coup ou décédées quelques heures après l'accident.

Si on compare sans précaution le nombre ainsi obtenu avec le nombre de tués pour le jour homologue de l'année précédente arrêté par le Ministère des Travaux publics dans ses publications, on risque de commettre une grave erreur en rapprochant deux nombres recueillis sur des bases très différentes : dans le premier cas il s'agit du nombre de tués sur le coup, alors que le recensement effectué par le Ministère des Travaux publics porte sur les victimes décédées dans les 3 jours. Comme le nombre de tués décédés dans les 3 jours peut atteindre le double du nombre des tués sur le coup, on voit l'ampleur de l'erreur qui peut être commise par omission et à quel faux optimisme elle peut donner naissance.

On ne note pas de variations d'une année à l'autre dans le classement des heures les plus dangereuses. On enregistre toujours entre 17 heures et 20 heures 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 et réunissent à eux seuls environ 30 % des blessés et 40 % des tués. L'importance du taux des tués dans les accidents de nuit semblerait, autant qu'on puisse en juger, due essentiellement à une vitesse plus élevée des véhicules que pendant les heures de jour, aux effets d'une visibilité généralement plus réduite, à l'imprudence peut-être plus grande des conducteurs et également à la moins grande promptitude des secours à apporter aux victimes, sans qu'il soit possible, toutefois, de hiérarchiser exactement toutes ces causes.

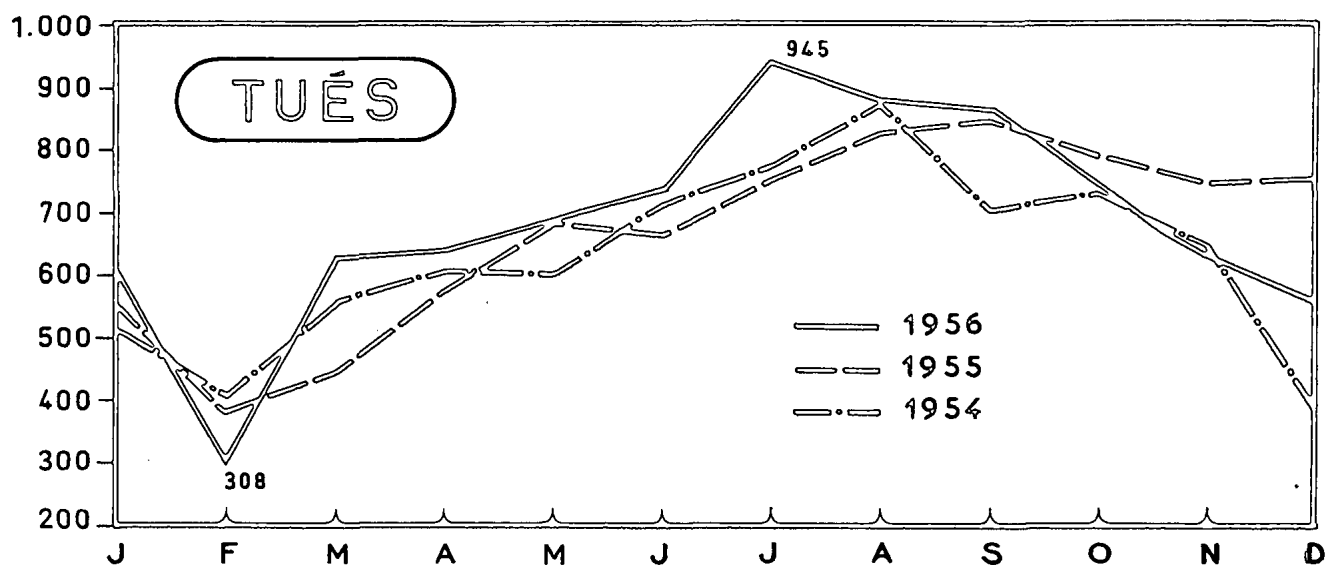


Fig. 4. — Répartition des tués par mois pendant les années 1954 à 1956.

DISTRIBUTION GÉOGRAPHIQUE DES ACCIDENTS CORPORELS

La complexité des facteurs et des éléments qui entrent en jeu dans les accidents corporels de la circulation routière n'a pas permis encore de tirer des règles précises de l'examen de la répartition géographique des accidents. Cependant il est intéressant de savoir dans quels départements on rencontre le plus grand nombre d'accidents.

Les départements où ont été enregistrés en 1956 les plus grands nombres d'accidents sont indiqués dans le tableau ci-après :

TABLEAU H. — Classement des départements par ordre décroissant en fonction du nombre d'accidents corporels en 1956.

Rappel du rang		Rang 1956 (base)	Départements	Accidents corporels en 1956
1954	1955			
1	1	1	75. Seine	17.421
2	2	2	78. Seine-et-Oise	8.922
4	3	3	59. Nord	5.360
5	4	4	6. Alpes-Maritimes	4.325
6	5	5	76. Seine-Maritime	3.965
7	6	6	33. Gironde	3.552
10	7	7	57. Moselle	3.402
11	9	8	44. Loire-Inférieure	3.385
9	8	9	62. Pas-de-Calais	3.103
8	10	10	13. Bouches-du-Rhône ..	3.057
13	12	11	54. Meurthe-et-Moselle ..	2.809
12	13	12	38. Isère	2.602
14	11	13	77. Seine-et-Marne	2.472
15	16	14	42. Loire	2.148
3	14	15	69. Rhône	2.123
17	15	16	68. Rhin (Haut-)	2.073
23	19	17	14. Calvados	2.029
16	18	18	67. Rhin (Bas-)	1.956
19	17	19	31. Garonne (Haute-) ...	1.865
20	20	20	83. Var	1.824
Nombre d'accidents corporels.....				78.393
FRANCE : Total des accidents corporels..				141.737

Ces 20 départements figuraient déjà mais classés différemment sur la liste du plus grand nombre d'accidents corporels en 1954 (à l'exception toutefois du Calvados) et en 1955. En 1954, ils réunissaient à eux seuls 58 % des accidents corporels (72.688 sur 124.970); en 1955, ce pourcentage était réduit à 56 %

(78.609 sur 140.232); en 1956, il est de 55 % (78.393 sur 141.737). A noter que les 3 départements les plus peuplés sont également ceux où les accidents corporels sont les plus nombreux et que 16 des 20 départements les plus peuplés figurent sur le tableau H.

Les 20 départements classés en tête pour le nombre d'accidents corporels se trouvent dans un ordre légèrement différent sur la liste des 20 départements les plus touchés en ce qui concerne le nombre des victimes.

TABLEAU I. — Classement des départements par ordre décroissant en fonction du nombre des victimes des accidents de la circulation en 1956.

Rappel du rang		Rang 1956 (base)	Départements	Victimes en 1956 (tués et blessés)
1954	1955			
1	1	1	75. Seine	19.745
2	2	2	78. Seine-et-Oise	12.178
4	4	3	59. Nord	6.844
5	3	4	6. Alpes-Maritimes	6.237
6	5	5	76. Seine-Maritime	5.064
8	8	6	57. Moselle	4.489
11	10	7	44. Loire-Inférieure	4.445
7	7	8	13. Bouches-du-Rhône ..	4.338
9	6	9	33. Gironde	4.328
10	9	10	62. Pas-de-Calais	4.076
14	12	11	54. Meurthe-et-Moselle ..	3.758
12	11	12	77. Seine-et-Marne	3.620
13	13	13	38. Isère	3.542
3	14	14	69. Rhône	3.137
15	15	15	42. Loire	2.988
16	16	16	68. Rhin (Haut-)	2.769
23	20	17	14. Calvados	2.655
19	19	18	67. Rhin (Bas-)	2.530
18	18	19	83. Var	2.489
17	17	20	31. Garonne (Haute-) ...	2.466
Nombre de victimes				101.698
FRANCE : Total des victimes				188.897

Ces mêmes départements, à l'exception du Calvados, étaient en tête en 1954, année pendant laquelle ils avaient enregistré 56 % des victimes (90.935 sur 161.933). En 1955, ils comptaient 54 % des victimes (100.056 sur 184.387); en 1956, 54 % également (101.698 sur 188.897). Le pourcentage de tués corres-

pondant à ces 20 départements est par ailleurs, pour 1956, de 46 % (3.773 sur 8.283).

Mais ces 20 départements, dans lesquels on a constaté le plus grand nombre d'accidents, ne figurent pas tous sur la liste des 20 départe-

et sont remplacés par l'Aisne, la Côte-d'Or, le Finistère, l'Ille-et-Vilaine et la Marne.

Les 20 départements classés en tête pour le nombre de tués réunissent 47 % du total des tués dans les accidents corporels de la

EN 1956, DANS CES 22 DÉPARTEMENTS

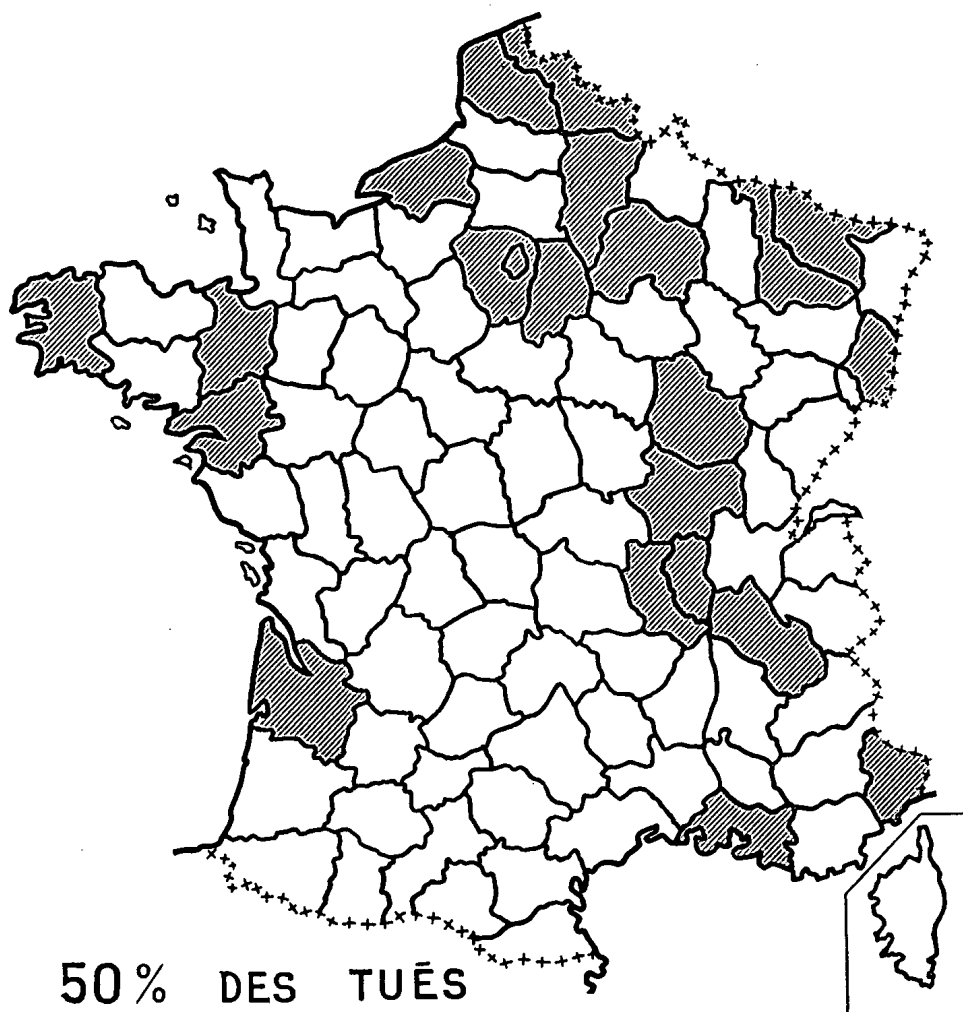


Fig. 5.

tements où on a enregistré le plus grand nombre de tués. Si on examine la liste des 20 départements, dans lesquels on a déploré, en 1956, le plus grand nombre de tués, on constate le glissement de 5 départements parmi ceux qui sont mentionnés dans les tableaux H et I : les Alpes-Maritimes, le Calvados, la Haute-Garonne, le Bas-Rhin et le Var, disparaissent

circulation routière (3.918 sur 8.283). Tableau J.

Remarquons que la moitié des tués dans les accidents corporels de la circulation routière est concentrée dans 22 départements, les 21^e et 22^e étant respectivement la Saône-et-Loire et les Alpes-Maritimes. La figure 5 situe ces 22 départements sur la carte.

TABLEAU J. — Classement des départements par ordre décroissant en fonction du nombre de tués dans les accidents de la circulation en 1956.

Rappel du rang		Rang 1956 (base)	Départements	Tués en 1956 (décédés dans les 3 jours)
1954	1955			
2	1	1	75. Seine	395
1	2	2	78. Seine-et-Oise	391
3	3	3	59. Nord	361
4	4	4	62. Pas-de-Calais	242
5	5	5	57. Moselle	224
7	7	6	76. Seine-Maritime	219
6	8	7	44. Loire-Inférieure	208
11	11	8	69. Rhône	191
14	12	9	54. Meurthe-et-Moselle ..	177
9	18	10	38. Isère	173
8	6	11	13. Bouches-du-Rhône ..	165
13	16	12	29. Finistère	156
12	9	13	77. Seine-et-Marne	146
10	10	14	33. Gironde	143
18	20	15	51. Marne	129
30	15	16	42. Loire	124
22	13	17	68. Rhin (Haut-)	122
15	17	18	2. Aisne	121
35	44	19	21. Côte-d'Or	119
26	37	20	35. Ille-et-Vilaine	112
Nombre de tués				3.918
FRANCE : Total des tués.				8.283

La variation du nombre des tués d'une année à l'autre dans chaque département et les modifications subies par son rang sont des critères particulièrement significatifs de l'évolution de la sécurité routière par département.

De 1954 à 1956, le nombre de tués a augmenté de 9,9 % sur l'ensemble du territoire métropolitain. Les départements dans lesquels l'augmentation du nombre de tués est supérieure à la moyenne de 9,9 % sont représentés sur la figure 6.

Ces départements peuvent être classés en 3 catégories :

- Les départements du littoral et de la périphérie ;
- Les départements de l'itinéraire Paris-Côte d'Azur ;
- Les départements du Centre, pour lesquels les taux d'augmentation bien que supé-

rieurs à la moyenne, n'ont pas grande signification, parce que portant sur de petits nombres.

Dans 17 départements, on relève à la fois un nombre de tués supérieur à 50 unités en 1956 et une augmentation de ce nombre supérieure à 25 % par rapport à 1954.

TABLEAU K. — Classement des départements par ordre décroissant en fonction du pourcentage d'augmentation du nombre de tués de 1954 à 1956 (départements comptant plus de 50 tués en 1956).

Rang	Départements	Nombre de tués		Augmentation	
		1954	1956	Nombre	Pourcentage
1	22. Côtes-du-Nord ...	60	102	+ 42	+ 70
2	47. Lot-et-Garonne ..	34	57	+ 23	+ 68
3	64. Pyrénées (Basses-)	61	94	+ 33	+ 54
4	21. Côte-d'Or	79	119	+ 40	+ 51
5	87. Vienne (Haute-) ..	38	54	+ 16	+ 42
6	54. Mthe-et-Moselle ..	125	177	+ 52	+ 42
7	16. Charente	53	74	+ 21	+ 40
8	58. Nièvre	43	60	+ 17	+ 40
9	42. Loire	89	124	+ 35	+ 39
10	25. Doubs	63	86	+ 23	+ 37
11	69. Rhône	142	191	+ 49	+ 35
12	26. Drôme	71	93	+ 22	+ 31
13	84. Vaucluse	58	75	+ 17	+ 29
14	73. Savoie	59	76	+ 17	+ 29
15	17. Charente-Maritime	78	100	+ 22	+ 28
16	34. Hérault	60	76	+ 16	+ 27
17	59. Nord	287	361	+ 74	+ 26

Le tableau K met en relief une augmentation relative du nombre de tués particulièrement élevée dans les départements des Côtes-du-Nord (+ 70 %), du Lot-et-Garonne (+ 68 %), des Basses-Pyrénées (+ 54 %) et de la Côte-d'Or (+ 51 %).

Il est intéressant également de dresser une liste des départements qui présentent les plus fortes augmentations du nombre des tués en valeur absolue. Dans les 5 départements suivants, on a enregistré de 1954 à 1956 une augmentation du nombre des tués égale ou supérieure à 40 unités :

Nord	+ 74 tués
Meurthe-et-Moselle	+ 52 tués
Rhône	+ 49 tués
Côtes-du-Nord	+ 42 tués
Côte-d'Or	+ 40 tués

On relève, dans le même temps, plusieurs avances spectaculaires; c'est ainsi que les départements ci-après sont passés :

Côtes-du-Nord ..	du 54 ^e au 28 ^e rang (+ 26 places)
Basses-Pyrénées .	du 50 ^e au 30 ^e rang (+ 20 places)
Côte-d'Or	du 35 ^e au 19 ^e rang (+ 16 places)
Loire	du 30 ^e au 16 ^e rang (+ 14 places)

nombre des tués, de 1954 à 1956. Les 4 départements suivants comportent une réduction du nombre des tués, qui dépasse 20 unités :

Puy-de-Dôme	— 32 tués
Jura	— 26 tués
Maine-et-Loire	— 23 tués
Aude	— 21 tués

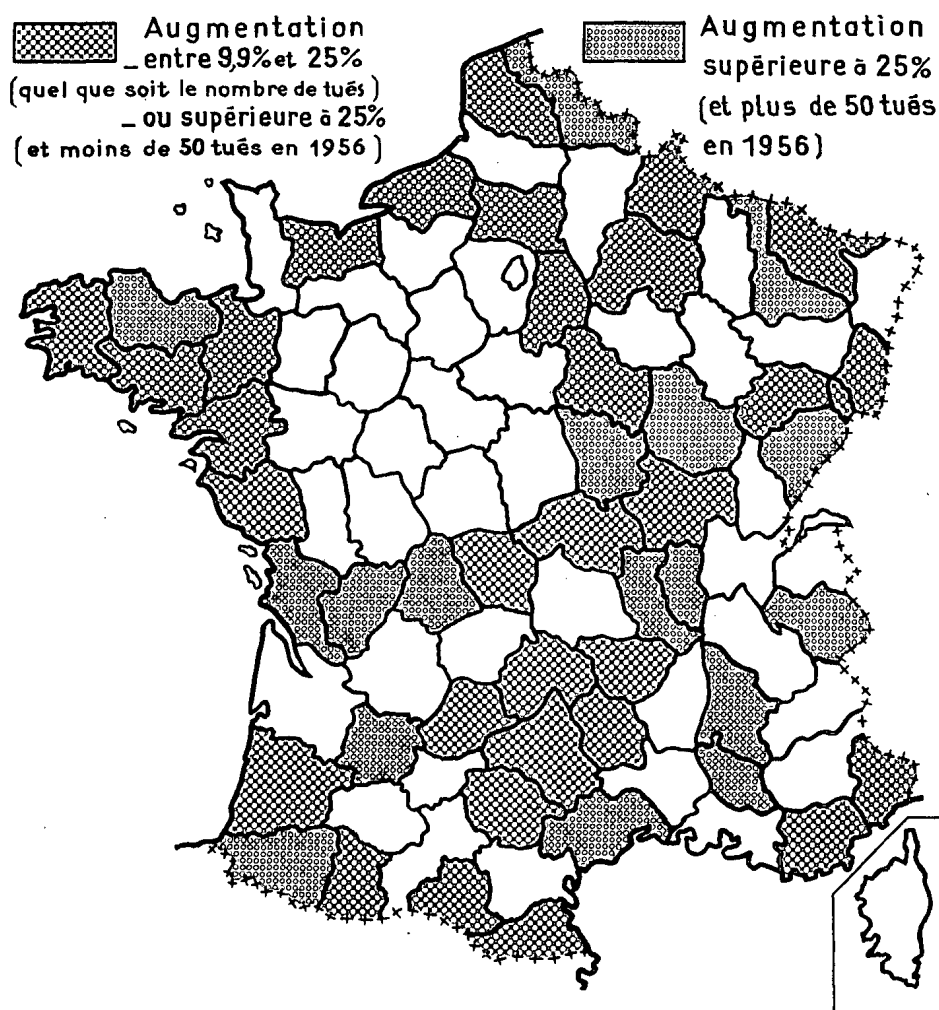


Fig. 6. — De 1954 à 1956, dans ces 49 départements, l'augmentation du nombre de tués a été supérieure à l'augmentation moyenne (+ 9,9 %).

Charente	du 63 ^e au 49 ^e rang (+ 14 places)
Lot-et-Garonne ..	du 75 ^e au 61 ^e rang (+ 14 places)

Le classement des départements ci-après s'est amélioré :

Après ces aspects assez sombres de l'évolution de la situation dans certains départements, il est réconfortant d'enregistrer quelques bilans dans le sens de la diminution du

Puy-de-Dôme ...	du 23 ^e au 53 ^e rang (— 30 places)
Maine-et-Loire ..	du 19 ^e au 44 ^e rang (— 25 places)
Aude	du 50 ^e au 71 ^e rang (— 21 places)
Loir-et-Cher	du 42 ^e au 62 ^e rang (— 20 places)

LES VÉHICULES IMPLIQUÉS

De 1954 à 1956, le nombre d'accidents corporels est passé de 124.970 à 141.737 accusant une augmentation de 13 %. Simultanément, le nombre de véhicules impliqués dans ces accidents s'élevait de 208.549 à 239.911, en hausse de 15 % et le nombre total des victimes passait de 161.933 à 188.897 (+ 17 %).

Recherchons comment se répartissent les véhicules impliqués en fonction des catégories de véhicules et dans quel sens cette répartition évolue.

Si on considère d'une part l'ensemble des véhicules automobiles, et d'autre part les véhicules à deux roues, on trouvait en 1954, 106.766 véhicules automobiles impliqués dans les accidents corporels de la circulation routière pour 91.020 véhicules à deux roues; en 1956, ces nombres sont devenus 122.797 et 109.697, accusant des augmentations respectives de 15 % et 21 %. On peut dire que ces augmentations sont pratiquement parallèles, mais elles sont les résultats de variations complexes suivant les diverses catégories de véhicules en présence. Examinons tout d'abord les véhicules automobiles. Ils se divisent en 4 grandes catégories :

- les voitures particulières;
- les camionnettes;
- les camions;
- les autobus.

Le pourcentage d'augmentation des voitures particulières (19 %) est très voisin de celui de l'ensemble des deux roues (21 %), et n'est pas très différent de celui des camions (15 %). Par contre, le nombre de camionnettes et d'autobus impliqués a été pratiquement constant durant les 3 dernières années.

Le nombre de camionnettes impliquées dans les accidents a évolué entre 15.851 en 1954 et 15.815 en 1956. Dans le même temps, le nombre d'autobus impliqués est passé de 2.999 en 1954 à 3.045 en 1956.

On note donc, pour les véhicules de transport de marchandises, l'augmentation du nombre des véhicules lourds impliqués et la stabilité du nombre de véhicules légers impliqués; à l'inverse, pour les véhicules automobiles de transport de personnes, l'augmentation du nombre des voitures particulières et la constance du nombre de véhicules de transport en commun impliqués.

Les variations enregistrées à l'intérieur du parc des « deux-roues » sont encore plus caractéristiques.

L'augmentation du nombre des « deux-roues » de cylindrée supérieure à 50 cm³ (scooters, vélomoteurs, motocyclettes) est de 20 %; elle est voisine du taux de variation des voitures particulières. Mais on assiste à une importante avance du nombre des cyclomoteurs impliqués (+ 76 %), lesquels sont passés de 16.955 en 1954, à 29.915 en 1956. On estime que le parc des cyclomoteurs en circulation est passé de 1.900.000 au 31 décembre 1954 à 3.300.000 au 31 décembre 1956. En revanche, les cycles sans moteur auxiliaire sont de plus en plus délaissés et le nombre de ces engins impliqués dans les accidents corporels est tombé de 27.758 à 24.355, accusant une baisse de 12 %.

TABLEAU L. — Comparaison des véhicules impliqués dans les accidents corporels de 1954 à 1956.

Catégories de véhicules	1954	1955	1956	Variation 1956-1954
				%
Cycles	27.758	26.670	24.355	— 12
Cyclomoteurs ..	16.955	24.069	29.915	+ 76
Scooters				
Vélomoteurs ...	46.307	54.177	55.427	+ 20
Motocyclettes ...				
Voitures particulières	76.493	86.292	90.804	+ 19
Camionnettes...	15.851	15.588	15.815	n.v.
Camions	11.423	12.912	13.133	+ 15
Autobus	2.999	2.994	3.045	n.v.
Autres véhicules	10.763	15.395	7.417	—
Total ..	208.549	238.097	239.911	+ 15
Véhicules à 2 roues ...	91.020	104.916	109.697	+ 21
Véhicules automobiles ..	106.766	117.786	122.797	+ 15

On voit que le nombre de véhicules à deux roues impliqués a toujours été supérieur, depuis 1954, au nombre de voitures particulières impliquées.

L'examen des résultats des accidents corporels de l'année 1956 révèle que, sur les 141.737 accidents corporels survenus en France métropolitaine, 96.109 comportent au moins un véhicule à deux roues. Autrement dit, en 1956 un véhicule à deux roues est impliqué dans 2 accidents corporels sur 3.

A titre de comparaison :

— une voiture particulière est impliquée dans 1 accident corporel sur 2 ;

— un véhicule utilitaire est impliqué dans 1 accident corporel sur 5 ;

— un véhicule de transport en commun dans 1 accident corporel sur 45.

Ces proportions confirment les résultats des années 1954 et 1955.

LES VICTIMES

En ce qui concerne les victimes des accidents corporels de la circulation, les usagers de « deux roues » tiennent également la première place, comme le montre le tableau ci-contre :

En 1956, on a déploré 4.240 tués parmi les usagers de véhicules à deux roues, contre 2.168 tués dans l'ensemble des automobilistes. La proportion est à peu près la même pour les blessés, parmi lesquels 97.282 sont des usagers de véhicules à deux roues et 53.638 seulement des automobilistes.

Il est intéressant de savoir dans quel sens a évolué le nombre des victimes sur « deux roues » pendant les dernières années par rapport au nombre total de victimes de la circulation routière.

TABLEAU M. — Classification des victimes en 1956

Catégories d'usagers	Tués (décédés dans les 3 jours)		Blessés	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Usagers des « deux roues »	4.240	51,2	97.282	53,9
Automobilistes	2.168	26,2	53.638	29,7
Piétons	1.768	21,3	28.229	15,6
Divers (1)	107	1,3	1.465	0,8
Totaux	8.283	100,0	180.614	100,0

En 1956, plus de 51 % des tués et plus de 53 % des blessés sont des usagers de véhicules à deux roues.

Une certaine prudence est sans doute nécessaire dans l'interprétation de ces chiffres, en raison du rationnement de l'essence qui a pu fausser certains résultats.

On peut néanmoins penser, comme le rationnement n'est intervenu que pendant les deux derniers mois de l'année 1956, que les modifications correspondantes sont négligeables et n'ont pas changé l'allure générale du phénomène.

On constate que le pourcentage d'usagers des « deux roues » victimes se maintient à peu près constant de 1954 à 1956, la proportion de tués étant voisine de 52 % et celle des blessés de 54 %. Ces résultats montrent que si le nombre des victimes parmi les usagers des « deux roues » croît en valeur absolue, il représente cependant une proportion assez stable dans l'ensemble des personnes accidentées (Tableau N).

Cette augmentation parallèle apparaît encore plus nettement si on examine les pourcentages de variation par catégories d'usagers de 1954 à 1956.

Le nombre des tués, nous l'avons vu, est passé de 7.539 en 1954 à 8.283 en 1956, soit une augmentation générale de 9,9 %. Pendant le même temps, le nombre des tués en automobile a augmenté de 10 % et le nombre de tués sur « deux roues » s'est également accru de 9,9 % (Tableau O).

(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.

TABLEAU N. — Classification des victimes suivant les catégories d'usagers pendant les années 1954, 1955 et 1956.

Catégories d'usagers	1954		1955		1956	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
TUÉS						
Usagers des « deux roues » ..	3.858	51,2	4.195	52,1	4.240	51,2
Automobilistes	1.970	26,1	1.951	24,2	2.168	26,2
Piétons	1.544	20,5	1.790	22,2	1.768	21,3
Divers	167	3,2	122	1,5	107	1,3
Totaux	7.539	100,0	8.058	100,0	8.283	100,0
BLESSÉS						
Usagers des « deux roues » ..	81.984	53,1	97.716	55,4	97.282	53,9
Automobilistes	44.593	28,9	48.572	27,5	53.638	29,7
Piétons	25.540	16,5	27.994	15,9	28.229	15,6
Divers	2.277	1,5	2.047	1,2	1.465	0,8
Totaux	154.394	100,0	176.329	100,0	180.614	100,0

Les chiffres concernant les blessés font apparaître la même évolution avec, toutefois, des pourcentages d'augmentation plus élevés que pour les tués. Le nombre total des blessés s'est accru de 17 % de 1954 à 1956, en passant

de 154.394 à 180.614, pendant que le nombre des blessés sur « deux roues » augmentait de 18,7 % (97.282 blessés contre 81.984) et celui des automobilistes de 20,3 % (53.638 contre 44.593).

TABLEAU O. — Variation du nombre de tués et de blessés de 1954 à 1956 suivant les catégories d'usagers.

Catégories d'usagers	Tués (décédés dans les 3 jours)		Blessés	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Usagers des « deux roues » ..	+ 382	+ 9,9	+ 15.298	+ 18,7
Automobilistes	+ 198	+ 10,0	+ 9.045	+ 20,3
Piétons ..	+ 224	+ 14,5	+ 2.689	+ 10,5
Divers ...	— 60	—	— 812	—
Totaux ..	+ 744	+ 9,9	+ 26.220	+ 17,0

Il faut noter enfin, que, de 1954 à 1956, le pourcentage d'augmentation du nombre de piétons tués (+ 14,5 %) est sensiblement supérieur au pourcentage général (+ 9,9 %), alors que le pourcentage d'augmentation du nombre de piétons blessés (+ 10,5 %) est inférieur au pourcentage d'ensemble (+ 17 %).

La figure 7 donne une illustration graphique des tableaux N et O.

Si on constate que les usagers des « deux roues » fournissent une proportion à peu près constante du nombre de tués et du nombre de blessés, il est à remarquer par contre qu'à l'intérieur du groupe des usagers des « deux roues », il y a une évolution marquée du nombre des morts, ainsi que du nombre des blessés, d'une année à l'autre, en fonction du type de véhicule employé (Fig. 8).

On note ainsi, que, de 1954 à 1956 :

- le nombre de cyclistes tués est tombé de 1.322 à 1.165, soit une baisse de $-11,9\%$; sur le nombre de cyclistes blessés, la baisse est encore plus accentuée : $-16,9\%$. Cette diminution du nombre des victimes parmi les cyclistes s'explique par le fait que le cycle sans moteur est un moyen de transport qui tend de plus en plus à être remplacé par le cyclomoteur.
- l'augmentation du nombre des victimes chez les cyclomotoristes correspond à l'augmentation du nombre des cyclomoteurs en circulation, le cyclomoteur étant un moyen de transport en pleine expansion, au détriment du cycle sans moteur. Le nombre de cyclomotoristes tués est passé de 648 à 1.143, ce qui correspond à une hausse de $+76,5\%$: l'accroissement du nombre des blessés est similaire : $+77,3\%$.
- le nombre de tués parmi les usagers de scooters, vélomoteurs et motocyclettes est assez stable ; il est passé de 1.888 à 1.932, soit une hausse de $+2,3\%$. Le

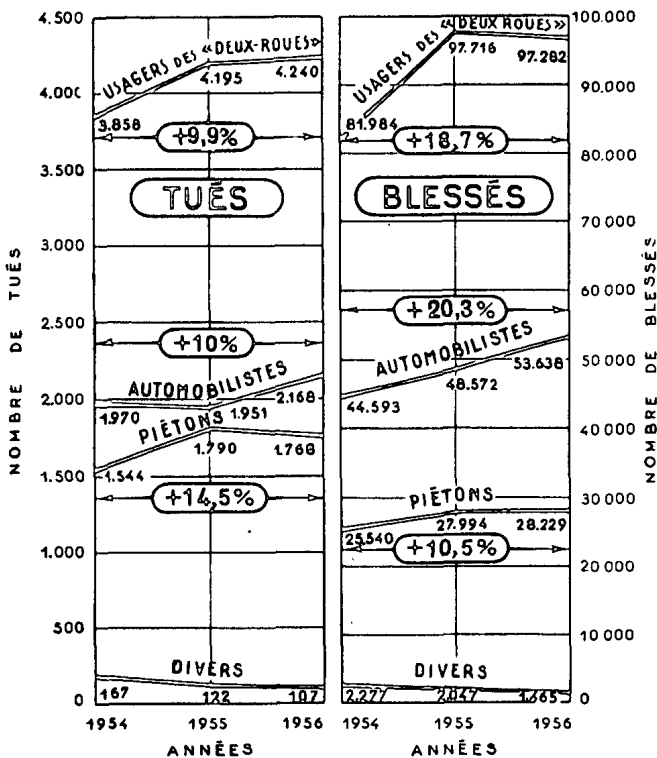


Fig. 7. — Les victimes suivant les catégories d'usagers de 1954 à 1956.

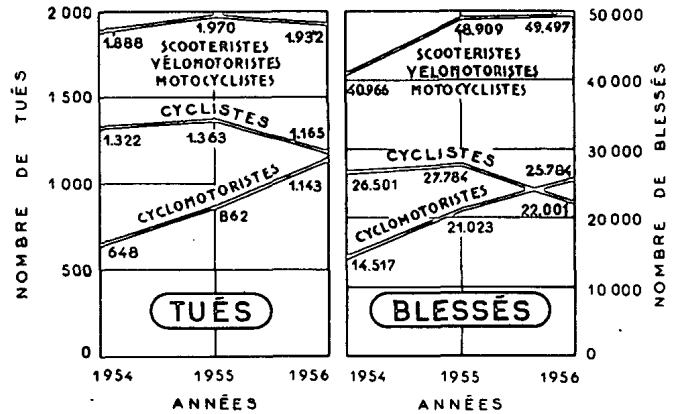


Fig. 8. — Les victimes sur « deux roues » de 1954 à 1956.

nombre de blessés, par contre, a assez fortement augmenté, de 40.966 à 49.497 ($+20,8\%$).

Pour étudier la répartition des victimes en fonction de l'âge, on peut diviser les victimes des accidents en 4 grandes catégories :

- 1° Les piétons ;
- 2° Les cyclistes et cyclomotoristes ;
- 3° Les usagers de scooters, vélomoteurs et motocyclettes ;
- 4° Les automobilistes.

L'examen de l'âge des victimes donne lieu aux remarques ci-après :

- au-dessous de 15 ans : c'est la catégorie « piétons » qui fournit le plus grand nombre de victimes et plus de la moitié des tués.
- de 15 à 24 ans : les usagers de scooters, vélomoteurs et motocyclettes sont les plus nombreux parmi les victimes de la route. Près de 90 % des conducteurs tués et plus de 90 % des conducteurs blessés sont en effet des conducteurs de véhicules à deux roues.
- de 25 à 59 ans : les automobilistes occupent le 1^{er} rang pour le nombre de victimes, suivis des cyclistes et cyclomotoristes ; mais si on considère le nombre de tués, ce sont les cyclistes et cyclomotoristes qui sont en tête depuis l'année 1955.
- au-delà de 60 ans : les piétons fournissent à nouveau le plus grand nombre de victimes.

NATURE ET GRAVITÉ DES ACCIDENTS

Contrairement à ce qu'on imagine habituellement, les accidents du type « auto contre auto » ne constituent pas le type d'accident le plus fréquent. Si on classe les accidents par nombre décroissant en fonction de leur nature, ce type d'accident n'apparaît qu'au 4^e rang. Les 3 premières places sont occupées par les collisions entre auto et cycle, auto et moto, auto et piéton. On retrouve là, avec les usagers des « deux roues » et les piétons, des catégories de victimes qui réunissent à elles seules près de 3/4 des tués et des blessés.

Le classement des 6 types d'accidents les plus fréquents ne s'est pas démenti depuis 1954, année où ils constituaient déjà 52 % du total des accidents. Ces accidents comparés au total atteignent à 54 % en 1955 et à 57 % en 1956.

TABLEAU P. — Les types d'accidents les plus fréquents par nombre décroissant.

Nature de l'accident	Nombre d'accidents		
	1954	1955	1956
1. Voiture particulière contre cycle ou cyclo-moteur	18.425	21.225	22.723
2. Voiture particulière contre scooter, vélomoteur ou motocyclette ..	15.306	19.321	19.975
3. Voiture particulière contre piéton	10.930	12.054	12.085
4. Voiture particulière contre voiture particulière	8.494	9.194	10.483
5. Scooter, vélomoteur ou motocyclette contre cycle ou cyclomoteur	5.989	7.391	7.702
6. Scooter, vélomoteur ou motocyclette contre piéton	5.959	7.077	7.646
Ensemble	65.106	76.262	80.614
En pourcentage du total des accidents	52	54	57

Le nombre de tués enregistrés dans 100 accidents du même type varie considérablement avec les types d'accidents. Par exemple, en 1956, le taux de mortalité dans les collisions entre voiture particulière et motocyclette est

de 2,4 tués pour 100 accidents contre 7,4 tués dans 100 accidents comportant une voiture particulière et un piéton. Ceci explique les différences entre la liste des accidents les plus fréquents et la liste des accidents les plus meurtriers.

Parmi les accidents les plus meurtriers et ayant fait plus de 400 tués en 1956, on relève 3 types d'accidents qui ne comportent qu'un seul véhicule :

- Voiture particulière contre piéton ;
- Voiture particulière contre obstacle ou animal ;
- Scooter, vélomoteur ou motocyclette sans collision.

TABLEAU Q. — Les types d'accidents les plus meurtriers par ordre décroissant.

Nature de l'accident	Nombre de tués		
	1954	1955	1956
1. Voiture particulière contre cycle ou cyclo-moteur	788	887	927
2. Voiture particulière contre piéton	756	817	894
3. Voiture particulière contre scooter, vélomoteur ou motocyclette ..	494	516	473
4. Voiture particulière contre obstacle ou animal	355	361	445
5. Scooter, vélomoteur ou motocyclette, sans collision	342	388	413
6. Voiture particulière contre voiture particulière	267	338	405
Ensemble	3.002	3.307	3.557
En pourcentage du total des tués	40	41	43

L'image qu'on se fait des accidents de la circulation est plus fréquemment celle de la collision de 2 véhicules. Elle est parfaitement valable pour les deux tiers des accidents corporels, mais elle doit tenir compte du fait que chaque année plus de 40.000 accidents

corporels ne comportent qu'un seul véhicule et sont des types ci-après :

- Véhicule contre piéton;
- Véhicule contre obstacle ou animal;
- Véhicule isolé (capotage, chute d'occupant, incendie, etc.).

Les accidents dans lesquels un seul véhicule est impliqué méritent qu'on leur prête une attention toute spéciale pour la raison qu'ils réunissent en 1956, 49 % du total des tués.

C'est là un aspect très particulier de la nature des accidents corporels. On ne sera donc pas étonné de trouver parmi les 6 types d'accidents les plus meurtriers 3 types d'accidents ne comportant qu'un seul véhicule.

Le caractère meurtrier de ces accidents à un seul véhicule, n'a cessé de se confirmer depuis 1954. Il se traduit par les pourcentages de tués ci-après : 50 % en 1954, 48 % en 1955 et nous venons de le voir, 49 % en 1956.

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

On s'est attaché dans l'analyse des causes des accidents contenue dans le présent ouvrage à mettre en lumière tous les facteurs, même passifs, dont l'action ou la présence a concouru à la réalisation de l'accident. La notion, assez simpliste d'ailleurs, de cause unique ayant été abandonnée, la nouvelle méthode d'investigation employée depuis 1954 révèle que le nombre de circonstances causales est pratiquement constant d'une année à l'autre et se tient aux environs de 250 facteurs défavorables pour 100 accidents corporels.

TABLEAU R. — Causes et circonstances des accidents corporels enregistrés en France métropolitaine (à l'exclusion du département de la Seine).

Causes et circonstances élémentaires	Nombre		
	1954	1955	1956
L'HOMME			
Fautes des conducteurs	80	85	86
Fautes des piétons	11	10	9
État physique des conducteurs ..	19	19	19
État physique des piétons	2	2	2
LA MACHINE			
État des véhicules	11	10	9
LE MILIEU			
Particularités de la route	44	45	45
Profil de la chaussée	7	7	8
État du revêtement	21	17	21
Conditions atmosphériques	15	13	14
Conditions d'éclairage	29	29	29
Autres facteurs externes	15	13	12
Total des causes et circonstances élémentaires	254	250	254

Nous croyons devoir signaler que les écarts d'un seul point, généralement imputables au jeu des arrondis, peuvent correspondre en réalité à une variation de l'ordre de 0,1 seulement.

L'influence de certaines circonstances causales n'a pas varié d'une année à l'autre :

- Conditions d'éclairage : 29 % des accidents corporels surviennent en dehors des heures de jour, quelle que soit l'année.
- État physique des conducteurs et des piétons. Dans 100 accidents corporels le nombre des conducteurs et des piétons déficients au point de vue physique est toujours égal à 21 depuis 1954.
- Particularités de la route. 45 % des accidents corporels sont toujours enregistrés à des points singuliers du réseau (carrefours, courbes, sommets de côtes, etc.). Remarquons toutefois ici que, si la majorité des accidents corporels a lieu sur des sections de route en ligne droite, les collisions entre véhicules en marche sur des sections de route en ligne droite ne constituent que le quart des accidents mortels.

Par contre, les modifications constatées dans plusieurs autres catégories de causes donnent lieu aux remarques ci-après :

- Fautes de l'homme. Il s'agit là de la cause principale des accidents de la circulation. Le nombre des fautes de conducteurs enregistrées dans 100 accidents est passé de 80 en 1954, à 85 en 1955 et 86 en 1956. Il ne faut cependant pas en déduire sans examen que les conducteurs de 1956 ont été moins prudents que ceux de 1954. Si on additionne toutes les fautes humaines, on constate que le total des fautes (ou assimilées) n'a pratiquement pas varié de 1954 à 1956.

Dans 100 accidents corporels	1954	1955	1956
—	—	—	—
Fautes des conducteurs ..	80	85	86
Faute des piétons	11	10	9
Gênes temporaires imputables à l'élément humain (obtenues par sélection des « Autres facteurs externes »).....	14	12	11
	105	107	106

Il faut considérer que l'adaptation des agents de constatation chargés de remplir le formulaire statistique est maintenant terminée, après une période de recherche dans l'analyse des accidents.

- État des véhicules. Le nombre des déficiences des véhicules paraît être en diminution. Il semble donc que l'état des

véhicules soit en voie d'amélioration ; cet état de choses étant probablement lié au rajeunissement du parc. Mais il est très difficile de déceler « a posteriori », les défauts des véhicules et il est probable qu'en réalité le nombre de ces défauts est beaucoup plus élevé.

- Conditions atmosphériques et glissance consécutive du revêtement. L'influence des précipitations atmosphériques se fait sentir à la fois dans la transparence de l'atmosphère et dans la glissance de la chaussée. Déduction faite des autres causes ayant rendu la chaussée glissante, les rubriques correspondantes réunissaient 35 points en 1954, 29 en 1955 et 34 en 1956. Ces chiffres traduisent la plus grande humidité des années 1954 et 1956, par rapport à 1955.

CONCLUSIONS

Du 1^{er} janvier 1953 au 31 décembre 1956, en 4 années, les accidents corporels de la circulation routière ont causé en France 31.046 morts, tués sur le coup ou décédés dans les 3 jours, et, si on tient compte des victimes décédées après le délai de 3 jours, ce sont plus de 35.000 morts qui sont imputables à ces accidents. Plus que jamais, il est indispensable et urgent de lutter contre ce fléau.

L'éducation des usagers doit être poursuivie par tous les moyens. Elle ne doit pas seulement tendre à instruire les conducteurs de véhicules, mais tous les usagers quels qu'ils soient. Ne constate-t-on pas que la moitié des piétons impliqués dans les accidents corporels

ont commis une infraction contre le Code de la Route ? La forte proportion des victimes parmi les enfants et les adolescents confirme la nécessité de commencer cette éducation à l'âge scolaire.

Une réglementation appropriée aux réalités de la circulation et une répression efficace ne peuvent qu'aider les réfractaires à ne plus jouer avec la vie de leurs semblables.

Enfin, les crédits du Fonds d'Investissement Routier doivent permettre de poursuivre et d'accroître les travaux d'aménagement et d'adaptation du réseau routier aux exigences de la circulation routière moderne en expansion continue.

GÉNÉRALITÉS
SUR LES ACCIDENTS CORPORELS
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

TABLEAUX N^{os} 1 A 4

NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE

Année	Lieu de l'accident	Organisme ayant constaté l'accident	Nombre d'accidents ayant	
			Accidents mortels	Accidents non mortels
1956	Rase campagne et petites agglomérations.	Gendarmerie Nationale.	a 5.213	59.787
	Centres urbains de province	Sûreté Nationale	b 2.154	57.162
	Agglomération parisienne	Préfecture de Police de la Seine	c 373	17.048
	FRANCE TOTAL		d 7.740	133.997
	Pourcentage en fonction de la gravité		e 5,5 %	94,5 %
1955	Rase campagne et petites agglomérations.	Gendarmerie Nationale	f 5.098	59.819
	Centres urbains de province	Sûreté Nationale	g 2.049	53.553
	Agglomération parisienne	Préfecture de Police de la Seine	h 407	19.306
	FRANCE TOTAL		i 7.554	132.678
	Pourcentage en fonction de la gravité		j 5,4 %	94,6 %
Variation 1956-1955	Rase campagne et petites agglomérations.	Gendarmerie Nationale	k + 115	— 32
	Pourcentage		l + 2,2 %	— 0,1 %
	Centres urbains de province	Sûreté Nationale	m + 105	+ 3.609
	Pourcentage		n + 5,1 %	+ 6,7 %
	Agglomération parisienne	Préfecture de Police de la Seine	o — 34	— 2.258
	Pourcentage		p — 8,3 %	— 11,7 %
	FRANCE TOTAL		q + 186	+ 1.319
	Pourcentage		r + 2,5 %	+ 1,0 %

REMARQUE. — Le nombre des tués tel qu'il figure dans les informations quotidiennes ne prend en charge que les victimes tuées sur le coup ou décédées pendant leur transfert dans les établissements hospitaliers ou immédiatement après leur admission ; or le nombre des blessés graves qui meurent dans le délai de trois jours après l'accident est considérable. C'est pourquoi, afin de suivre au plus près les conséquences des accidents sur le plan démographique, le Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme prend en compte comme tués dans ses statistiques, les usagers décédés sur le coup ou dans les trois jours après l'accident.

Le nombre de 8.283 tués (tués sur le coup ou décédés dans les trois jours) correspond à la destruction annuelle d'une ville comme Coutances (8.216 habitants) ou Briançon (8.274 habitants) ou Langres (8.300 habitants) ou Gien (8.322 habitants).

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	65.000	45,9 %	5.632	28.159	62.488	90.647	96.279	51,0 %
b	59.316	41,8 %	2.256	17.534	53.083	70.617	72.873	38,6 %
c	17.421	12,3 %	395	8.562	10.788	19.350	19.745	10,4 %
d	141.737 Accidents corporels	100 %	8.283 Tués	54.255	126.359	180.614 Blessés	188.897 Victimes	100 %
e	100 %	—	4,4 %	28,7 %	66,9 %	95,6 %	100 %	—
f	64.917	46,3 %	5.488	27.172	62.276	89.448	94.936	51,5 %
g	55.602	39,6 %	2.147	17.199	47.604	64.803	66.950	36,3 %
h	19.713	14,1 %	423	12.427	9.651	22.078	22.501	12,2 %
i	140.232	100 %	8.058	56.798	119.531	176.329	184.387	100 %
j	100 %	—	4,4 %	30,8 %	64,8 %	95,6 %	100 %	—
k	+ 83	—	+ 144	+ 987	+ 212	+ 1.199	+ 1.343	—
l	+ 0,1 %	—	+ 2,6 %	+ 3,6 %	+ 0,3 %	+ 1,3 %	+ 1,4 %	—
m	+ 3.714	—	+ 109	+ 335	+ 5.479	+ 5.814	+ 5.923	—
n	+ 6,7 %	—	+ 5,1 %	+ 1,9 %	+ 11,5 %	+ 9,0 %	+ 8,8 %	—
o	— 2.292	—	— 28	— 3.865	+ 1.137	— 2.728	— 2.756	—
p	— 11,6 %	—	— 6,6 %	— 31,1 %	+ 11,8 %	— 12,4 %	— 12,2 %	—
q	+ 1.505 accidents	—	+ 225 tués	— 2.543	+ 6.828	+ 4.285 blessés	+ 4.510 victimes	—
r	+ 1,1 %	—	+ 2,8 %	— 4,5 %	+ 5,7 %	+ 2,4 %	+ 2,4 %	—

G. 1

Le nombre de **180.614** blessés correspond à l'immobilisation des habitants de la ville de Saint-Etienne (181.730 habitants). Population du recensement de 1954.

Le nombre des blessés graves qui décèdent en définitive des suites des accidents de la circulation routière passé le délai de trois jours après l'accident est loin d'être négligeable, mais leur recensement se heurte à de grosses difficultés. Cependant, certains sondages ont montré qu'il peut être estimé à 20 % du nombre des tués sur le coup ou décédés dans les trois jours. C'est donc **10.000 morts** qui sont imputables en 1956 aux accidents de la circulation routière, comme si une ville telle que Bayeux (10.077 habitants) avait été rayée de la carte de France au cours de l'année écoulée.

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) ..	3.715	87.955	91.670	4.020	119.727	123.747
2. Collision entre un véhicule et un obstacle (y compris un véhicule en stationnement)	832	7.883	8.715	978	12.496	13.474
3. Collision entre un véhicule et un piéton	1.755	26.195	27.950	1.779	31.153	32.932
4. Accident ne comportant pas de collision	1.203	9.827	11.030	1.258	14.210	15.463
5. Accident non défini	235	2.137	2.372	248	3.028	3 276
TOTAL	7.740	133.997	141.737 accidents	8.283 tués	180.614 blessés	188.897 victimes

G. 4

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

- 10,9 % dans les accidents ne comportant pas de collision ;
- 9,5 % dans les collisions entre un véhicule et un obstacle ;
- 6,3 % 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 :

- 48,5 % dans les collisions entre véhicules en marche ;
- 21,5 % dans les collisions entre un véhicule et un piéton ;
- 15,2 % dans les accidents ne comportant pas de collision ;
- 11,8 % dans les collisions entre un véhicule et un obstacle ;
- 3,0 % dans les autres accidents.

100 %

CLASSIFICATION DES ACCIDENTS

suivant le nombre de véhicules impliqués.

Classification	Nombre de véhicules par accident	Nombre d'accidents	Nombre de véhicules
A. Province.			
Accidents ne comportant qu'un seul véhicule	1	39.074	39.074
Accidents comportant 2 véhicules	2	82.724	165.448
Accidents comportant plus de 2 véhicules.....	3 ou plus	2.518	7.806
TOTAUX PROVINCE		124.316 accidents	212.328 véhicules
B. Agglomération parisienne.			
Accidents ne comportant qu'un seul véhicule	1	7.750	7.750
Accidents comportant 2 véhicules	2	9.252	18.504
Accidents comportant plus de 2 véhicules.....	3 ou plus	419	1.329
TOTAUX PARIS		17.421	27.583
C. Ensemble du territoire métropolitain.			
Accidents ne comportant qu'un seul véhicule	1	46.824	46.824
Accidents comportant 2 véhicules	2	91.976	183.952
Accidents comportant plus de 2 véhicules.....	3 ou plus	2.937	9.135
TOTAUX FRANCE		141.737 accidents	239.911 véhicules

NOTA. — Nombre de piétons impliqués : 30.374.

REMARQUE. — Le tiers environ des accidents (46.824 sur 141.737) est constitué d'accidents ne comportant qu'un seul véhicule.

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE

des accidents et des victimes.

Départements	Accidents			Victimes					
	Rase campagne et petites agglomérations	Centres urbains	Total	Tués			Blessés		
				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	932	73	1.005	80	3	83	1.301	90	1.391
2. Aisne.....	886	646	1.532	91	30	121	1.238	804	2.042
3. Allier	578	657	1.235	61	22	83	809	797	1.606
4. Alpes (Basses-)	251	26	277	17	0	17	401	31	432
5. Alpes (Hautes-)	211	44	255	12	1	13	319	56	375
6. Alpes-Maritimes.....	553	3.772	4.325	28	81	109	824	5.304	6.128
7. Ardèche	444	54	498	42	6	48	631	65	696
8. Ardennes	581	252	833	53	10	63	739	320	1.059
9. Ariège	192	59	251	18	4	22	249	67	316
10. Aube	531	427	958	39	12	51	735	507	1.242
11. Aude	391	173	564	38	2	40	600	203	803
12. Aveyron	354	103	457	41	2	43	467	124	591
13. Bouches-du-Rhône	1.320	1.737	3.057	109	56	165	2.077	2.096	4.173
14. Calvados	1.107	922	2.029	76	27	103	1.464	1.088	2.552
15. Cantal	221	74	295	24	3	27	301	83	384
16. Charente	488	331	819	52	22	74	621	349	970
17. Charente-Maritime	840	745	1.585	66	34	100	1.215	877	2.092
18. Cher	517	480	997	45	16	61	737	560	1.297
19. Corrèze	354	214	568	24	4	28	505	230	735
20. Corse.....	207	103	310	11	1	12	354	109	463
21. Côte-d'Or	839	635	1.474	105	14	119	1.096	740	1.836
A reporter.....	11.797	11.527	23.324	1.032	350	1.382	16.683	14.500	31.183

Départements	Accidents			Victimes					
	Rase campagne et petites agglomérations	Centres urbains	Total	Tués			Blessés		
				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	11.797	11.527	23.324	1.032	350	1.382	16.683	14.500	31.183
22. Côtes-du-Nord	839	210	1.049	94	8	102	1.039	239	1.278
23. Creuse	208	25	233	23	0	23	294	28	322
24. Dordogne	559	272	831	42	11	53	753	335	1.088
25. Doubs	824	829	1.653	62	24	86	1.144	992	2.136
26. Drôme	826	255	1.081	86	7	93	1.227	290	1.517
27. Eure	1.006	292	1.298	92	13	105	1.476	363	1.839
28. Eure-et-Loir	715	397	1.112	51	17	68	1.033	447	1.480
29. Finistère	955	543	1.498	119	37	156	1.237	605	1.842
30. Gard	691	389	1.080	54	10	64	1.012	469	1.481
31. Garonne (Haute-)	780	1.085	1.865	62	25	87	1.091	1.288	2.379
32. Gers	256	34	290	21	2	23	360	38	398
33. Gironde.....	1.144	2.408	3.552	91	52	143	1.622	2.563	4.185
34. Hérault	546	740	1.286	54	22	76	803	833	1.636
35. Ille-et-Vilaine	758	529	1.287	88	24	112	1.008	585	1.593
36. Indre	484	250	734	30	7	37	695	288	983
37. Indre-et-Loire	703	615	1.318	61	14	75	991	700	1.691
38. Isère	1.671	931	2.602	137	36	173	2.294	1.075	3.369
39. Jura	555	151	706	28	1	29	734	181	915
40. Landes	569	114	683	70	10	80	810	121	931
41. Loir-et-Cher	518	154	672	45	11	56	740	175	915
42. Loire	886	1.262	2.148	78	46	124	1.272	1.592	2.864
43. Loire (Haute-).....	320	139	459	29	7	36	449	161	610
44. Loire-Inférieure.....	1.390	1.995	3.385	133	75	208	1.864	2.373	4.237
45. Loiret	707	730	1.437	69	15	84	964	859	1.823
A reporter.....	29.707	25.876	55.583	2.651	824	3.475	41.595	31.100	72.695

Départements	Accidents			Victimes					
	Rase campagne et petites agglomérations	Centres urbains	Total	Tués			Blessés		
				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	29.707	25.876	55.583	2.651	824	3.475	41.595	31.100	72.695
46. Lot	212	57	269	20	2	22	280	56	336
47. Lot-et-Garonne	494	224	718	53	4	57	630	240	870
48. Lozère	133	14	147	11	0	11	203	18	221
49. Maine-et-Loire	857	729	1.586	60	20	80	1.102	829	1.931
50. Manche	743	260	1.003	45	13	58	954	293	1.247
51. Marne	779	996	1.775	94	35	129	1.089	1.083	2.172
52. Marne (Haute-)	633	210	843	52	6	58	852	256	1.108
53. Mayenne	392	113	505	29	7	36	543	123	666
54. Meurthe-et-Moselle	1.529	1.280	2.809	134	43	177	2.077	1.504	3.581
55. Meuse	602	260	862	49	11	60	864	307	1.171
56. Morbihan	625	325	950	67	22	89	821	335	1.156
57. Moselle	1.921	1.481	3.402	149	75	224	2.456	1.809	4.265
58. Nièvre	505	188	693	55	5	60	707	214	921
59. Nord	1.611	3.749	5.360	112	249	361	2.260	4.223	6.483
60. Oise	1.112	494	1.606	95	14	109	1.571	586	2.157
61. Orne	565	111	676	40	3	43	778	129	907
62. Pas-de-Calais	1.349	1.754	3.103	148	94	242	1.850	1.984	3.834
63. Puy-de-Dôme	703	727	1.430	44	20	64	1.025	847	1.872
64. Pyrénées (Basses-)	712	762	1.474	78	16	94	927	861	1.788
65. Pyrénées (Hautes-)	261	350	611	24	13	37	370	406	776
66. Pyrénées-Orientales	357	242	599	30	10	40	543	265	808
67. Rhin (Bas-)	1.054	902	1.956	70	32	102	1.422	1.006	2.428
68. Rhin (Haut-)	1.158	915	2.073	89	33	122	1.592	1.055	2.647
69. Rhône	771	1.352	2.123	76	115	191	1.150	1.796	2.946
A reporter.....	48.785	43.371	92.156	4.275	1.666	5.941	67.661	51.325	118.986

Départements	Accidents			Victimes					
	Rase campagne et petites agglomérations	Centres urbains	Total	Tués			Blessés		
				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	48.785	43.371	92.156	4.275	1.666	5.941	67.661	51.325	118.986
70. Saône (Haute-)	529	139	668	42	9	51	722	174	896
71. Saône-et-Loire	997	611	1.608	91	20	111	1.347	692	2.039
72. Sarthe	723	433	1.156	71	17	88	985	518	1.503
73. Savoie	735	284	1.019	68	8	76	1.036	332	1.368
74. Savoie (Haute-)	984	205	1.189	71	10	81	1.386	383	1.769
75. Seine	—	*17.421	17.421	—	* 395	395	—	*19.350	19.350
76. Seine-Maritime	1.264	2.701	3.965	99	120	219	1.681	3.164	4.845
77. Seine-et-Marne	1.306	1.166	2.472	99	47	146	1.925	1.549	3.474
78. Seine-et-Oise	2.689	6.233	8.922	140	251	391	4.036	7.751	11.787
79. Sèvres (Deux-)	406	140	546	37	1	38	559	164	723
80. Somme	1.008	473	1.481	89	17	106	1.400	498	1.898
81. Tarn	487	324	811	45	4	49	646	371	1.017
82. Tarn-et-Garonne	299	128	427	24	2	26	444	146	590
83. Var	844	980	1.824	69	22	91	1.307	1.091	2.398
84. Vaucluse	551	650	1.201	53	22	75	782	671	1.453
85. Vendée	575	172	747	52	7	59	779	192	971
86. Vienne	513	272	785	59	8	67	733	313	1.046
87. Vienne (Haute-)	449	300	749	48	6	54	630	394	1.024
88. Vosges	888	291	1.179	86	7	93	1.154	358	1.512
89. Yonne	721	200	921	83	8	91	1.106	234	1.340
90. Territoire-de-Belfort	247	243	490	31	4	35	328	297	625
TOTAL	65.000	76.737	141.737 accidents corporels	5.632	2.651	8.283 tués	90.647	89.967	180.614 blessés

(*) Préfecture de Police de la Seine.

PREMIÈRE PARTIE

LES VICTIMES
ET LES VÉHICULES IMPLIQUÉS

TABLEAUX N°s 11 A 14

RÉPARTITION DES VICTIMES SUIVANT

Catégories de victimes		Tués (décédés dans les 3 jours)			Grièvement		
		par groupe	Nombre	%	par groupe	Nombre	%
1. Piétons	a	1.768	1.768	21,34	10.709	10.709	19,74
2. Cycles :							
Conducteurs	b		1.157	13,97		6.313	11,64
Passagers	c		8	0,10		94	0,17
3. Cyclomoteurs (cycles pourvus d'un moteur thermique auxiliaire d'une cylindrée au plus égale à 50 cm³) :							
Conducteurs	d		1.119	13,51		7.793	14,36
Passagers	e	4.240	24	0,29	30.369	178	0,33
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		1.640	19,80		13.059	24,07
Passagers	g		292	3,53		2.932	5,40
5. Véhicules automobiles :							
Conducteurs	h		952	11,49		5.344	9,85
Passagers	i	2.168	1.216	14,68	12.793	7.449	13,73
6. Véhicules attelés : Conducteurs et passagers	j	61	61	0,74	181	181	0,33
7. Cavaliers ou conducteurs d'ani- maux	k	5	5	0,06	14	14	0,03
8. Autres personnes ou non indiquées sur véhicules : usagers de tramways, de convoi ferrés, de véhicules spé- ciaux, de véhicules indéterminés ..	l	41	41	0,49	189	189	0,35
TOTAL	m	8.283	8.283 tués	100,00	54.255	54.255	100,00

NOTA. — Nombre de piétons impliqués : 30.374 (soit 29.997 piétons victimes et 377 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..... 2.308 tués
que dans l'ensemble des personnes transportées en automobile..... 2.168 tués
Viennent ensuite les usagers de motocyclettes et vélomoteurs..... 1.932 tués
puis les piétons 1.768 tués

LES CATÉGORIES D'USAGERS

TABLEAU N° 11

Blessés							Total général		
	Légèrement			Total					
	par groupe	Nombre	%	par groupe	Nombre	%	par groupe	Nombre	%
a	17.520	17.520	13,87	28.229	28.229	15,63	29.997	29.997	15,88
b		15.221	12,05		21.534	11,92		22.691	12,01
c		373	0,30		467	0,26		475	0,25
d	66.913	17.326	13,71	97.282	25.119	13,91	101.522	26.238	13,89
e		487	0,39		665	0,37		689	0,37
f		25.995	20,57		39.054	21,62		40.694	21,54
g		7.511	5,94		10.443	5,78		10.735	5,68
h	40.845	15.989	12,65	53.638	21.333	11,81	55.806	22.285	11,80
i		24.856	19,67		32.305	17,89		33.521	17,75
j	421	421	0,33	602	602	0,33	663	663	0,35
k	43	43	0,03	57	57	0,03	62	62	0,03
l	617	617	0,49	806	806	0,45	847	847	0,45
m	126.359	126.359	100,00	180.614	180.614 blessés	100,00	188.897	188.897 victimes	100,00

G.2

Nombre d'usagers tués sur les « 2 roues » : 1 165 + 1 143 + 1 932 = 4.240 tués.

Nombre d'usagers tués en automobile : 2 168 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. $\left(\frac{4.240}{2.168} = 1,96\right)$.

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.

FRANCE

1956

RÉPARTITION DES VICTIMES

ANNEXE

AU TABLEAU 11

SUR 2 ROUES

(4.240 soit 51,2 %)

SUR CYCLES Conducteurs: 99,3 % Passagers : 0,7 % 1.165
--

SUR

CYCLOMOTEURS
(N'excluant pas 50 cm³)

Conducteurs: 97,9 %
Passagers : 2,1 %
1.143

EN

AUTOMOBILE

(2.168 soit 26,2 %)

SUR VÉLOMOTEURS MOTOCYCLETTES SCOOTERS (Plus de 50 cm ³) Conducteurs: 84,9 % Passagers : 15,1 % 1.932

PIÉTONS

(1.768 soit 21,3 %)

Conducteurs: 43,9 % Passagers : 56,1 % 2.168
--

DIVERS

(107 soit 1,3 %)

107

8.283 TUÉS

Echelle: } 100 tués

SUR 2 ROUES

(97.282 soit 53,9 %)

SUR CYCLES Conducteurs: 97,9 % Passagers : 2,1 % 22.001

SUR

CYCLOMOTEURS
(N'excluant pas 50 cm³)

Conducteurs: 97,4 %
Passagers : 2,6 %
25.784

EN

AUTOMOBILE

(53.638 soit 29,7 %)

SUR VÉLOMOTEURS MOTOCYCLETTES SCOOTERS (Plus de 50 cm ³) Conducteurs: 78,9 % Passagers : 21,1 % 49.497
--

PIÉTONS

(28.229 soit 15,6 %)

Conducteurs: 39,8 % Passagers : 60,2 % 53.638

DIVERS

(1.465 soit 0,8 %)

1.465

180.614 BLESSÉS

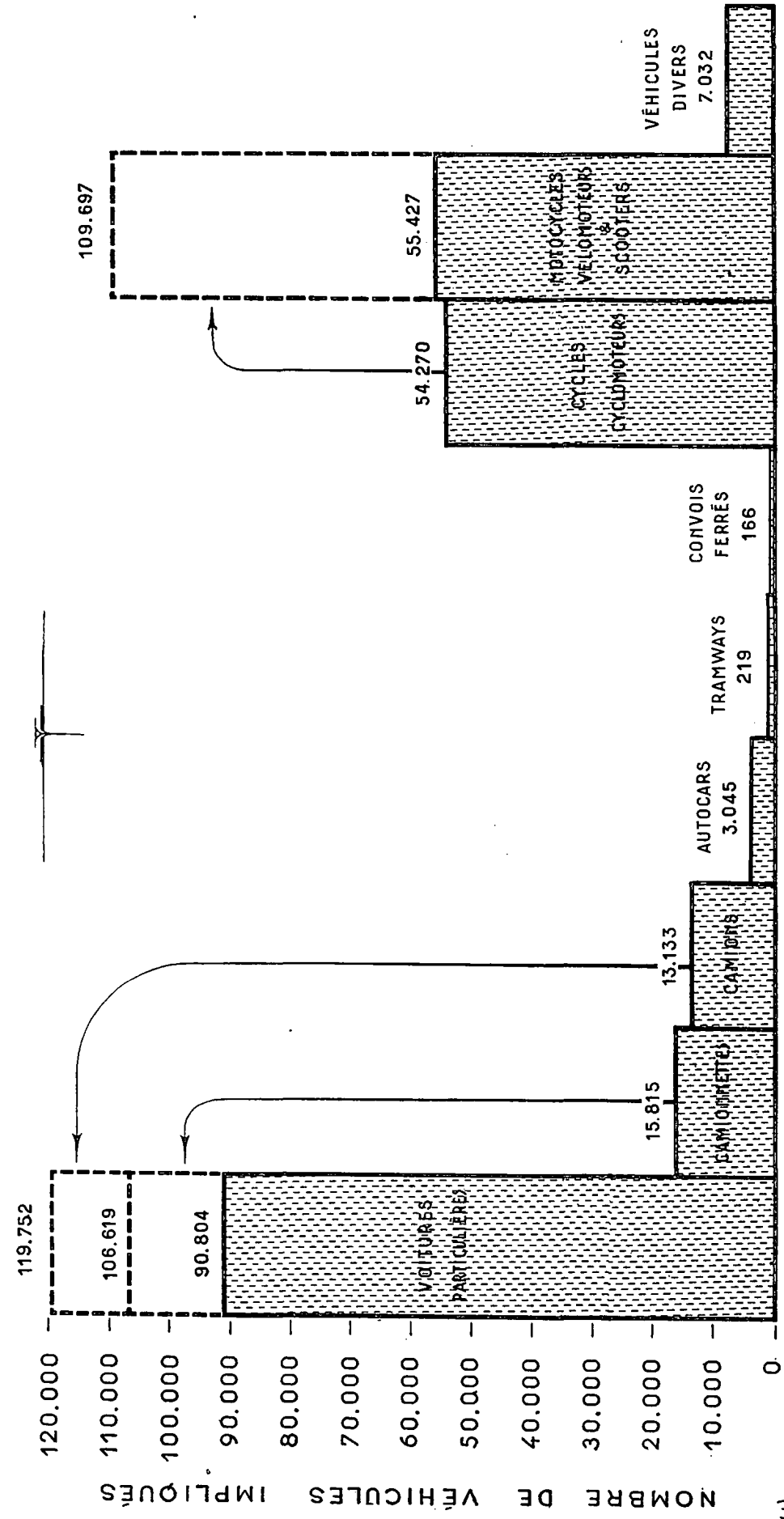
Echelle: ; 1.000 blessés

FRANCE
1956

CLASSIFICATION

ANNEXE
AU TABLEAU 12

DES
VÉHICULES IMPLIQUÉS



CLASSIFICATION DES VÉHICULES

Classification des véhicules	Nombre de véhicules dans des accidents	
	Véhicules	% net
Véhicules routiers à propulsion mécanique :		
1. Véhicules affectés au transport de voyageurs (y compris taxis et voitures de louage) et comportant un nombre de places pour personnes assises n'excédant pas huit, non compris le conducteur	a 4.046	35,16
2. Motocyclettes et cycles pourvus d'un moteur auxiliaire thermique d'une cylindrée supérieure à 50 cm ³ :		
a) Solo, sans occupant du siège arrière	b 1.572	13,66
b) Solo, avec occupant du siège arrière	c 690	6,00
c) Avec side-car	d 35	0,30
3. Véhicules légers affectés au transport de marchandises et dont le poids maximum autorisé n'excède pas 3.500 kg :		
a) Sans remorque	e 754	6,55
b) Avec remorque	f 79	0,69
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 1.072	9,32
b) Avec remorque	h 307	2,67
5. Autocars, autobus et trolleybus	i 229	1,99
6. Tramways	j 20	0,17
7. Cycles pourvus d'un moteur auxiliaire thermique d'une cylindrée maximum de 50 cm ³	k 1.277	11,10
Autres véhicules :		
8. Cycles	l 1.225	10,65
9. Convois ferrés	m 67	0,58
10. Véhicules divers (véhicules attelés et véhicules spéciaux)	n 118	1,03
Animaux :		
11. Chevaux montés ou conduits, et autres animaux non en liberté	o 15	0,13
Véhicules indéterminés :		
12. Véhicules dont la nature n'a pas été précisée par les enquêteurs	p 297	—
TOTAL GÉNÉRAL	q 11.803	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 29.997, alors que le nombre de piétons impliqués est de 0.374 (Tableau n° 11).

REMARQUES. — La liste des véhicules les plus fréquemment rencontrés dans les accidents corporels s'établit comme suit : 109.697 véhicules à « 2 roues », 90.804 automobiles particulières, 28.948 véhicules utilitaires, 3.045 autocars.

TABLEAU N° 12

IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS

impliqués mortels		Nombre de véhicules impliqués dans des accidents non mortels			Nombre total de véhicules impliqués		
	Total	Véhicules	% net	Total	Véhicules	% net	Total
a	10.081	86.758	38,78	198.277	90.804	38,61	208.358
b		37.515	16,77		39.087	16,62	
c		15.000	6,71		15.690	6,67	
d		615	0,27		650	0,28	
e		14.164	6,33		14.918	6,34	
f		818	0,37		897	0,38	
g		9.923	4,44		10.995	4,68	
h		1.831	0,82		2.138	0,91	
i		2.816	1,26		3.045	1,29	
j		199	0,09		219	0,09	
k	28.638	12,80	29.915	12,72			
l	1.410	23.130	10,34	24.733	24.355	10,35	26.143
m		99	0,04		166	0,07	
n		1.504	0,67		1.622	0,69	
o	15	681	0,31	681	696	0,30	696
p	297	4.417	—	4.417	4.714	—	4.714
q	11.803	228.108	100,00	228.108	239.911	100,00	239.911 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 **44** victimes ;
- pour 100 véhicules à deux roues, il y a **91** victimes ;
- pour 100 piétons impliqués, il y a **99** 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
10.483	3.115	3.367	690	19.975	22.723	40	46	608	615
	335	609	133	3.835	4.443	17	10	132	81
		441	144	2.878	3.128	32	18	129	69
			23	569	685	3	2	25	15
				2.594	7.702	18	38	844	312
					3.292	29	25	404	208
						2	0	1	2
							0	3	0
								6	5
									10

**94.913
accidents**

NOTA. — La catégorie « Motocyclette, vélomoteur » comprend la plupart des véhicules du type « scooter » ; la catégorie « Autre véhicule » se compose des véhicules spéciaux, des véhicules attelés et des chevaux montés ou conduits.

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

Voiture particulière contre cycle ou cyclomoteur	22.723 accidents
Voiture particulière contre motocyclette ou vélomoteur	19.975 —
Voiture particulière contre piéton	12.085 —
Voiture particulière contre voiture particulière	10.483 —
Motocyclette ou vélomoteur (ou scooter) contre cycle ou cyclomoteur	7.702 —
Motocyclette ou vélomoteur (ou scooter) contre piéton	7.646 —

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	12.085	2.792	3.019	763
Camionnette (moins de 3,5 t)			1.943	299	439	89
Camion (plus de 3,5 t)			1.225	242	344	66
Autobus, autocar, trolley- bus			405	39	277	12
Motocyclette, vélomoteur ..			7.646	1.475	4.109	838
Cycle, cyclomoteur			4.361	603	2.788	587
Tramway			70	0	1	2
Convoi ferré			24	0	0	0
Autre véhicule			81	19	44	11
Véhicule non précisé			110	3	9	4

46.824
accidents

NOTA. — Répartition des accidents comportant des piétons :

	Accidents	Piétons Impliqués	Piétons- Victimes
Accidents comportant 2 ou plusieurs véhicules et un ou plusieurs piétons	1.511	1.698	1.698
Accidents ne comportant qu'un seul véhicule, et un ou plusieurs piétons	27.950	28.676	28.299
	29.461	30.374	29.997

RÉCAPITULATION

	Accidents	Tués	Blessés
Accidents comportant 2 ou plusieurs véhicules	94.913	4.185	124.192
Accidents ne comportant qu'un seul véhicule	46.824	4.098	56.422
	141.737 accidents	8.283 tués	180.614 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	61.662	18.659	80.321
Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	12.710	2.770	15.480
Camion (plus de 3,5 tonnes)	10.815	1.877	12.692
Autobus, autocar, trolleybus	2.289	733	3.022
Motocyclette, vélomoteur	38.765	14.068	52.833
Cycle, cyclomoteur	42.639	8.339	50.978
Tramway	144	73	217
Convoi ferré	142	24	166
Autre véhicule	2.157	155	2.312
Véhicule de nature non précisée	1.317	126	1.443
Piéton	1.511	27.950	29.461

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

96.109 accidents comportant au moins 1 véhicule à « 2 roues »,
 80.321 accidents, comportant au moins 1 automobile particulière,
 27.563 accidents, comportant au moins 1 véhicule utilitaire,
 3.022 accidents, comportant au moins 1 véhicule de transport en commun sur pneus.

On relève :

29.461 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	1	4.331	140	6,57	4.715	152	7,84	9.046	292	7,18
Février	2	2.231	77	3,62	2.148	74	3,82	4.379	151	3,71
Mars	3	4.355	141	6,61	4.529	146	7,53	8.884	287	7,05
Avril	4	4.794	160	7,52	4.661	155	8,01	9.455	315	7,75
Mai	5	6.132	198	9,31	5.686	183	9,45	11.818	381	9,38
Juin	6	6.015	200	9,43	5.570	186	9,57	11.585	386	9,50
Juillet	7	8.155	263	12,38	6.095	197	10,13	14.250	460	11,31
Août	8	8.032	259	12,19	5.516	178	9,17	13.548	437	10,75
Septembre	9	6.818	227	10,69	5.392	180	9,26	12.210	407	10,01
Octobre	10	5.940	192	9,01	5.876	189	9,77	11.816	381	9,37
Novembre	11	4.547	152	7,13	4.876	162	8,38	9.423	314	7,72
Décembre	12	3.650	118	5,54	4.252	137	7,07	7.902	255	6,27
TOTAUX		65.000	—	100,00	59.316	—	100,00	124.316	—	100,00
Moyenne journalière		—	178	—	—	162	—	—	340	—

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 366.

REMARQUES. — On déplore par jour, en moyenne, 387 accidents corporels de la circulation routière. La moyenne journalière du nombre d'accidents corporels atteint son maximum en juillet en rase campagne et dans les centres urbains de province, et en mai à PARIS.

387 ACCIDENTS CORPORELS

TABLEAU N° 21

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		
1	1.575	51	8,91	10.621	343	7,39	5	—	5	26	31
2	849	29	5,13	5.228	180	3,89	4	—	4	25	29
3	1.620	52	9,16	10.504	339	7,31	4	—	4	27	31
4	1.514	51	8,85	10.969	366	7,89	5	1	6	24	30
5	2.128	69	12,03	13.946	450	9,70	4	4	8	23	31
6	2.034	68	11,88	13.619	454	9,79	4	—	4	26	30
7	1.539	49	8,70	15.789	509	10,99	5	1	6	25	31
8	1.073	35	6,07	14.621	472	10,17	4	1	5	26	31
9	1.336	45	7,81	13.546	452	9,74	5	—	5	25	30
10	1.463	47	8,27	13.279	428	9,24	4	—	4	27	31
11	1.249	42	7,30	10.672	356	7,67	4	1	5	25	30
12	1.041	33	5,89	8.943	288	6,22	5	1	6	25	31
	17.421	—	100,00	141.737 accidents	—	100,00	53	9	62	304	366
	—	47	—	—	387	—					

G. 5

La moyenne journalière du nombre d'accidents corporels est à son minimum en février en rase campagne, dans les centres urbains de province et à PARIS. Les froids exceptionnels de février 1956 ont réduit d'un tiers le nombre des accidents corporels, par rapport au mois de février 1955.

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

$$\frac{263}{77} = 3,42 \text{ en rase campagne, } \frac{197}{74} = 2,66 \text{ dans les centres urbains de province, } \frac{69}{29} = 2,38 \text{ à PARIS.}$$

PAR JOUR, EN 1956

FRANCE

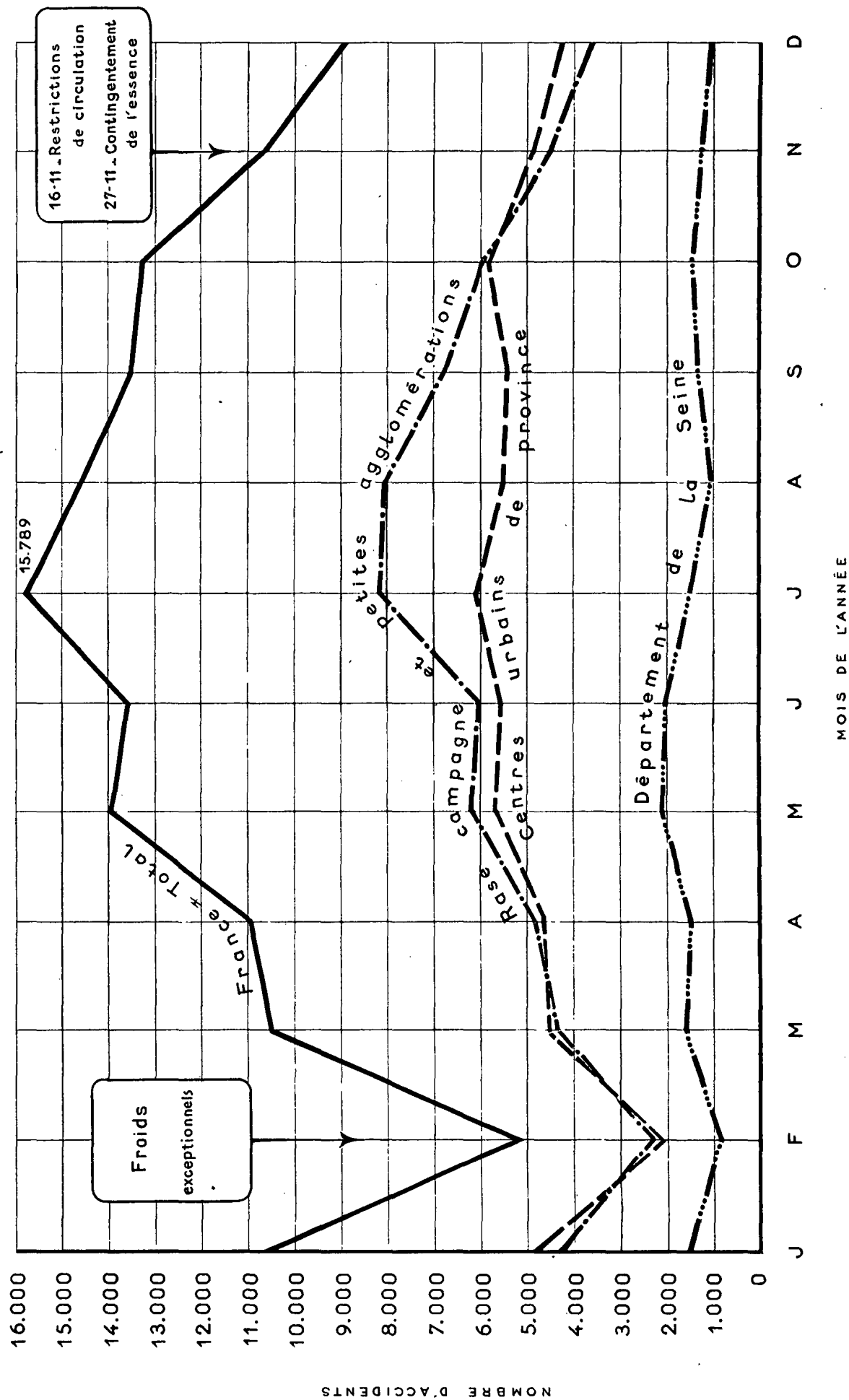
1956

RÉPARTITION DES ACCIDENTS

PAR MOIS

ANNEXE

AU TABLEAU 21

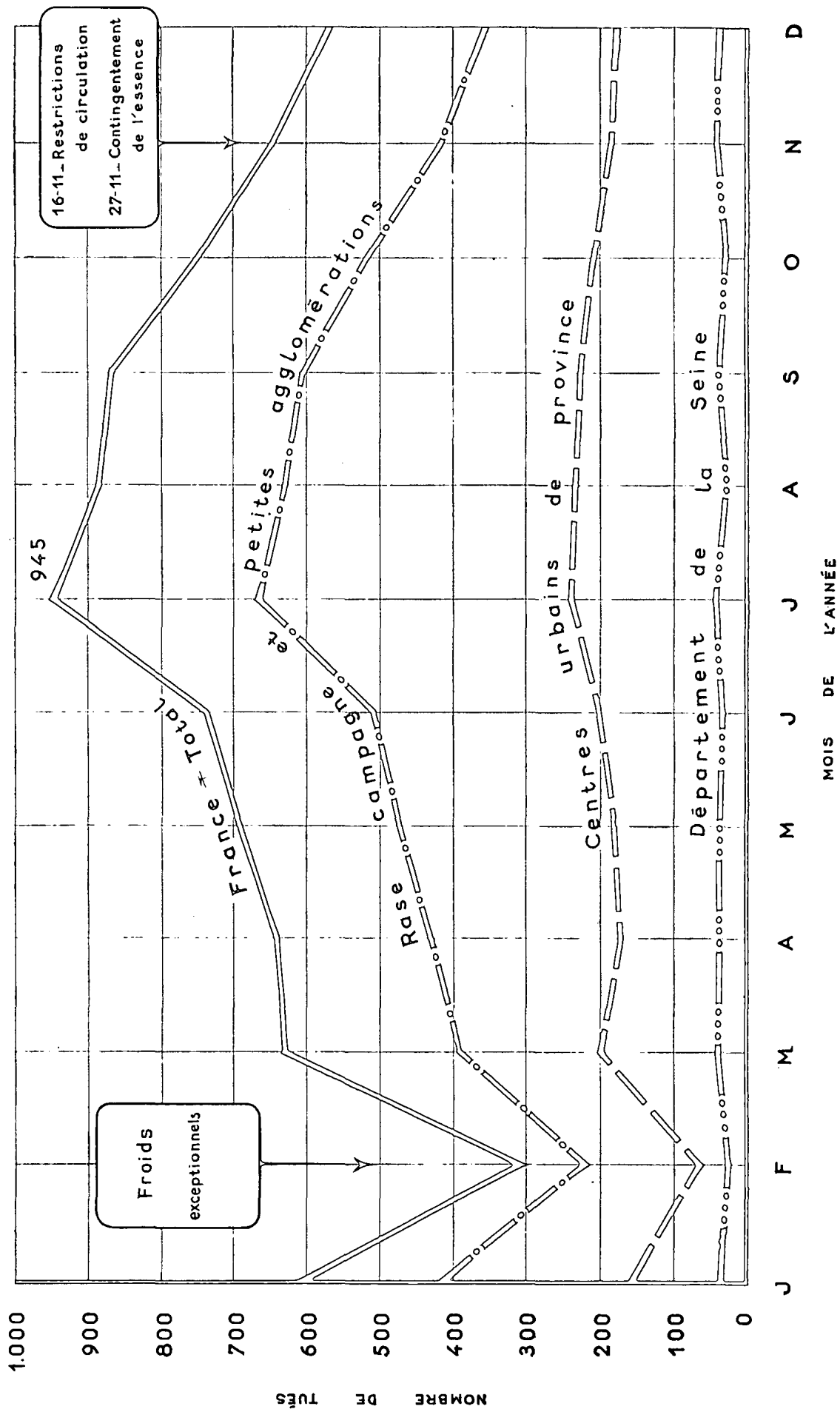


FRANCE

1956

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	1	413	14	160	5	573	19	33	1	606	20
Février	2	219	8	67	2	286	10	22	1	308	11
Mars	3	392	13	200	6	592	19	38	1	630	20
Avril	4	431	14	175	6	605	20	36	1	641	21
Mai	5	473	15	182	6	655	21	35	1	690	22
Juin	6	509	17	199	7	708	24	32	1	740	25
Juillet	7	665	21	240	8	905	29	40	1	945	30
Août.....	8	631	20	233	8	864	28	22	1	886	29
Septembre	9	607	20	228	8	835	28	36	1	871	29
Octobre.....	10	519	17	208	6	727	23	24	1	751	24
Novembre	11	418	14	187	6	605	20	39	1	644	21
Décembre	12	355	11	178	6	533	17	38	1	571	18
TOTAUX .		5.632	—	2.256	—	7.888	—	395	—	8.283 tués	—
Moyenne journa- lière		—	16	—	6	—	22	—	1	—	23

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 (16 sur 23). La moitié des blessés seulement sont relevés en rase campagne ou dans les petites agglomérations (247 sur 493).

Le mois de juillet 1956 détient le plus sombre bilan d'accidents de la circulation routière jamais enregistré en FRANCE ; pour la première fois en un mois, le nombre d'accidents corporels a dépassé 15.000, le nombre de tués s'est élevé au-dessus de 900 (945 tués en 31 jours, soit plus de 30 tués par jour en moyenne) et le nombre de blessés a passé le cap des 20.000.

EN 1956 : 23 TUÉS PAR JOUR

PAR MOIS

TABLEAU N° 22

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
1	5.912	191	5.488	177	11.400	368	1.779	57	13.179	425
2	3.187	110	2.496	86	5.683	196	934	32	6.617	228
3	5.804	187	5.107	165	10.911	352	1.790	58	12.701	410
4	6.638	221	5.741	192	12.379	413	1.682	56	14.061	469
5	8.742	282	7.112	230	15.854	512	2.422	78	18.276	590
6	8.365	279	6.829	228	15.194	507	2.262	75	17.456	582
7	11.834	382	7.231	233	19.065	615	1.715	55	20.780	670
8	11.837	382	6.529	210	18.366	592	1.229	40	19.595	632
9	9.644	321	6.285	210	15.929	531	1.500	50	17.429	581
10	8.009	258	7.000	226	15.009	484	1.592	52	16.601	536
11	5.981	199	5.703	190	11.684	389	1.340	45	13.024	434
12	4.694	152	5.096	164	9.790	316	1.105	35	10.895	351
	50.647	—	70.617	—	121.264	—	19.350	—	140.614 blessés	—
	—	247	—	193	—	440	—	53	—	493

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

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

EN 1956 : 493 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.....	1	3.889	126	6.732	217	10.621	343
Février.....	2	1.880	65	3.348	115	5.228	180
Mars.....	3	3.597	116	6.907	223	10.504	339
Avril.....	4	3.607	121	7.362	245	10.969	366
Mai.....	5	4.421	143	9.525	307	13.946	450
Juin.....	6	4.237	141	9.382	313	13.619	454
Juillet.....	7	4.596	148	11.193	361	15.789	509
Août.....	8	4.306	139	10.315	333	14.621	472
Septembre.....	9	4.255	142	9.291	310	13.546	452
Octobre.....	10	4.544	146	8.735	282	13.279	428
Novembre.....	11	3.897	130	6.775	226	10.672	356
Décembre.....	12	3.595	116	5.348	172	8.943	288
TOTAUX.....		46.824	—	94.913	—	141.737 accidents	—
Moyenne journalière.....		—	128	—	259	—	387

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 366.

REMARQUES. — C'est en décembre (nuits longues) que le rapport $\frac{\text{accidents de nuit}}{\text{accidents de jour}}$ est le plus élevé : $\frac{5.090}{3.737} = 1,36$.
C'est en juin (nuits courtes) que ce rapport est le plus faible : $\frac{1.850}{11.576} = 0,16$.

TABLEAU N° 23

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
1	6.049	195	4.998	161	5.477	177	146	5	10.621	343
2	2.812	97	3.143	108	2.026	70	59	2	5.228	180
3	5.736	185	7.259	234	3.109	100	136	5	10.504	339
4	5.710	190	8.565	286	2.269	76	135	4	10.969	366
5	7.308	236	11.631	375	2.145	69	170	6	13.946	450
6	7.153	238	11.576	386	1.850	62	193	6	13.619	454
7	7.550	243	13.323	430	2.219	71	247	8	15.789	509
8	6.851	221	11.881	383	2.529	82	211	7	14.621	472
9	7.051	235	9.806	327	3.574	119	166	6	13.546	452
10	7.464	241	7.556	244	5.529	178	194	6	13.279	428
11	6.255	208	4.867	162	5.618	187	187	7	10.672	356
12	5.378	173	3.737	120	5.090	164	116	4	8.943	288
	75.317 accidents	—	98.342	—	41.435	—	1.960	—	141.737 accidents	—
	—	206	—	269	—	113	—	5	—	387

P. 1 a

Sur l'ensemble de l'année $\frac{41.435}{141.737 - 1.960} \times 100 = 30 \%$ des accidents ont lieu en dehors des heures de jour, c'est-à-dire pendant la nuit, l'aube ou le crépuscule.

Ces mêmes accidents causent 41 % du total des tués et 30 % des blessés.

Voir tableaux nos 91 et 92 (pages 178 à 181).

VICTIMES CLASSÉES

Répartition selon les

Mois		Tués											
		Conducteurs de véhicules automobiles		Passagers de véhicules automobiles		Conducteurs et passagers de « 2 roues »		Piétons		Autres		Total	
		Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net
Janvier	1	82	8,48	96	7,79	252	5,86	173	9,65	3	2,77	606	7,21
Février	2	66	7,30	51	4,42	110	2,74	72	4,29	9	8,84	308	3,92
Mars	3	87	9,00	92	7,46	298	6,93	140	7,81	13	11,95	630	7,50
Avril	4	82	8,77	123	10,31	314	7,55	118	6,80	4	3,79	641	7,89
Mai	5	67	6,93	116	9,41	370	8,61	128	7,14	9	8,27	690	8,21
Juin	6	72	7,70	102	8,55	417	10,02	144	8,30	5	4,74	740	9,10
Juillet	7	99	10,24	174	14,11	521	12,12	137	7,64	14	12,89	945	11,25
Août	8	121	12,52	137	11,11	449	10,44	170	9,48	9	8,27	886	10,55
Septembre ...	9	87	9,30	105	8,80	485	11,66	177	10,20	17	16,17	871	10,71
Octobre	10	76	7,86	87	7,05	387	9,00	192	10,70	9	8,27	751	8,94
Novembre	11	63	6,73	77	6,45	325	7,81	171	9,85	8	7,59	644	7,92
Décembre ...	12	50	5,17	56	4,54	312	7,26	146	8,14	7	6,45	571	6,80
TOTAUX .		952	100,00	1.216	100,00	4.240	100,00	1.768	100,00	107	100,00	8.283 tués	100,00
Moyenne jour- nalière		3	—	3	—	12	—	5	—	—	—	23	—

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 366.

TABLEAU N° 24

PAR MOIS

catégories d'usagers

	Blessés											
	Conducteurs de véhicules automobiles		Passagers de véhicules automobiles		Conducteurs et passagers de « 2 roues »		Piétons		Autres		Total	
	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net
1	1.837	8,48	2.479	7,57	6.172	6,26	2.574	8,99	117	7,87	13.179	7,20
2	1.239	6,12	1.628	5,31	2.511	2,72	1.165	4,35	74	5,32	6.617	3,86
3	1.561	7,21	2.121	6,47	6.681	6,78	2.199	7,68	139	9,36	12.701	6,94
4	1.573	7,51	2.550	8,04	7.673	8,04	2.159	7,79	106	7,37	14.061	7,93
5	1.896	8,76	3.216	9,81	10.351	10,50	2.692	9,40	121	8,14	18.276	9,98
6	1.986	9,48	2.882	9,09	9.933	10,41	2.533	9,14	122	8,48	17.456	9,85
7	2.443	11,28	4.139	12,63	11.623	11,79	2.419	8,45	156	10,50	20.780	11,35
8	2.245	10,37	3.983	12,16	10.864	11,02	2.357	8,23	146	9,83	19.595	10,70
9	1.957	9,34	3.123	9,85	9.778	10,25	2.439	8,80	132	9,18	17.429	9,83
10	1.908	8,81	2.616	7,98	9.055	9,18	2.882	10,07	140	9,42	16.601	9,06
11	1.480	7,06	1.986	6,26	6.919	7,25	2.520	9,10	119	8,27	13.024	7,35
12	1.208	5,58	1.582	4,83	5.722	5,80	2.290	8,00	93	6,26	10.895	5,95
	21.333	100,00	32.305	100,00	97.282	100,00	28.229	100,00	1.465	100,00	180.614 blessés	100,00
	58	—	88	—	266	—	77	—	4	—	493	—

P. 1 b.

REMARQUES. — On déplore 12 tués par jour en moyenne sur les seuls « 2 roues », contre 6 tués en automobile et 5 tués parmi les piétons,

266 blessés par jour en moyenne sur les seuls « 2 roues », contre 146 blessés en automobile et 77 blessés parmi les piétons.

Pendant les quatre mois d'été (juin, juillet, août, septembre), on a relevé 1.872 tués sur les seuls « 2 roues ».

ACCIDENTS ET VICTIMES CLASSÉS PAR DATE

Date	Nombre d'accidents corporels	Nombre de victimes			Observations
		Tués (décédés dans les 3 jours)	Blessés	Total victimes	
Dimanche 1 ^{er} janvier	547	36	799	835	
Lundi 2 janvier	448	33	603	636	
Mardi 3 janvier	349	20	379	399	
Mercredi 4 janvier	254	18	301	319	
Jeudi 5 janvier	290	6	346	352	
Vendredi 6 janvier	326	19	394	413	
Samedi 7 janvier	338	13	423	436	
Dimanche 8 janvier	413	33	617	650	
Lundi 9 janvier	297	19	378	397	
Mardi 10 janvier	259	9	309	318	
Mercredi 11 janvier	332	15	382	397	
Jeudi 12 janvier	264	16	293	309	
Vendredi 13 janvier	340	16	375	391	
Samedi 14 janvier	440	21	569	590	
Dimanche 15 janvier	412	30	586	616	
Lundi 16 janvier	338	28	431	459	
Mardi 17 janvier	298	16	364	380	
Mercredi 18 janvier	276	16	316	332	
Jeudi 19 janvier	300	22	352	374	
Vendredi 20 janvier	274	15	327	342	
Samedi 21 janvier	449	16	515	531	
Dimanche 22 janvier	373	28	503	531	
Lundi 23 janvier	348	14	417	431	
Mardi 24 janvier	297	12	364	376	
Mercredi 25 janvier	289	19	319	338	
Jeudi 26 janvier	326	17	397	414	
Vendredi 27 janvier	346	13	402	415	
Samedi 28 janvier	402	24	490	514	
Dimanche 29 janvier	423	28	590	618	
Lundi 30 janvier	299	23	326	349	
Mardi 31 janvier	274	11	312	323	
Mercredi 1 ^{er} février	228	14	271	285	
Jeudi 2 février	159	7	190	197	
Vendredi 3 février	146	7	158	165	
Samedi 4 février	243	12	306	318	
Dimanche 5 février	246	22	403	425	
Lundi 6 février	256	13	336	349	
Mardi 7 février	197	11	225	236	
Mercredi 8 février	236	12	270	282	
Jeudi 9 février	225	15	271	286	
Vendredi 10 février	161	14	193	207	
Samedi 11 février	142	8	181	189	
A reporter	12.860	741	15.983	16.724	

Date	Nombre d'accidents corporels	Nombre de victimes			Observations
		Tués (décédés dans les 3 jours)	Blessés	Total victimes	
Report	12.860	741	15.983	16.724	
Dimanche 12 février	133	15	184	199	
Lundi 13 février	183	9	239	248	
Mardi 14 février	110	3	148	151	
Mercredi 15 février	115	7	126	133	
Jeudi 16 février	154	9	188	197	
Vendredi 17 février	164	11	194	205	
Samedi 18 février	168	12	208	220	
Dimanche 19 février	142	6	210	216	
Lundi 20 février	173	10	209	219	
Mardi 21 février	126	4	154	158	
Mercredi 22 février	132	5	206	211	
Jeudi 23 février	123	8	178	186	
Vendredi 24 février	127	11	160	171	
Samedi 25 février	231	8	274	282	
Dimanche 26 février	238	15	362	377	
Lundi 27 février	200	16	229	245	
Mardi 28 février	232	6	270	276	
Mercredi 29 février	238	18	274	292	
Jeudi 1 ^{er} mars	308	23	338	361	
Vendredi 2 mars	276	16	330	346	
Samedi 3 mars	397	14	471	485	
Dimanche 4 mars	467	27	661	688	
Lundi 5 mars	311	23	341	364	
Mardi 6 mars	269	9	297	306	
Mercredi 7 mars	261	17	288	305	
Jeudi 8 mars	317	13	377	390	
Vendredi 9 mars	271	9	317	326	
Samedi 10 mars	399	20	461	481	
Dimanche 11 mars	458	31	650	681	
Lundi 12 mars	276	23	335	358	
Mardi 13 mars	220	14	250	264	
Mercredi 14 mars	255	19	289	308	
Jeudi 15 mars	246	14	302	316	
Vendredi 16 mars	307	17	356	373	
Samedi 17 mars	366	22	408	430	
Dimanche 18 mars	456	30	650	680	
Lundi 19 mars	334	25	397	422	
Mardi 20 mars	272	15	296	311	
Mercredi 21 mars	282	20	329	349	
Jeudi 22 mars	339	16	391	407	
Vendredi 23 mars	337	22	385	407	
Samedi 24 mars	450	28	514	542	
Dimanche 25 mars	482	29	658	687	
Lundi 26 mars	347	23	403	426	
Mardi 27 mars	314	13	372	385	
Mercredi 28 mars	299	13	342	355	
Jeudi 29 mars	295	21	343	364	
Vendredi 30 mars	411	27	508	535	
A reporter	25.871	1.507	31.855	33.362	

Date	Nombre d'accidents corporels	Nombre de victimes			Observations
		Tués (décédés dans les 3 jours)	Blessés	Total victimes	
Report	25.871	1.507	31.855	33.362	
Samedi 31 mars	482	37	642	679	Pâques Lundi férié
Dimanche 1 ^{er} avril	385	33	592	625	
Lundi 2 avril	457	38	711	749	
Mardi 3 avril	344	26	412	438	
Mercredi 4 avril	243	16	288	304	
Jeudi 5 avril	304	16	388	404	
Vendredi 6 avril	308	15	364	379	
Samedi 7 avril	436	26	518	544	
Dimanche 8 avril	535	30	743	773	
Lundi 9 avril	378	33	473	506	
Mardi 10 avril	371	26	439	465	
Mercredi 11 avril	303	19	372	391	
Jeudi 12 avril	336	20	399	419	
Vendredi 13 avril	282	16	340	356	
Samedi 14 avril	413	24	498	522	
Dimanche 15 avril	405	23	586	609	
Lundi 16 avril	269	12	341	353	
Mardi 17 avril	280	20	335	355	
Mercredi 18 avril	250	11	291	302	
Jeudi 19 avril	290	18	333	351	
Vendredi 20 avril	318	15	370	385	
Samedi 21 avril	409	16	525	541	
Dimanche 22 avril	518	36	763	799	
Lundi 23 avril	324	12	382	394	
Mardi 24 avril	321	14	381	395	
Mercredi 25 avril	297	15	347	362	
Jeudi 26 avril	370	16	464	480	
Vendredi 27 avril	389	21	485	506	
Samedi 28 avril	499	26	654	680	
Dimanche 29 avril	530	25	739	764	
Lundi 30 avril	405	23	528	551	
Mardi 1 ^{er} mai	479	24	714	738	Fête du travail
Mercredi 2 mai	328	15	388	403	
Jeudi 3 mai	325	20	414	434	
Vendredi 4 mai	365	17	413	430	
Samedi 5 mai	570	22	695	717	Victoire 1945 Ascension
Dimanche 6 mai	767	49	1.092	1.141	
Lundi 7 mai	474	37	574	611	
Mardi 8 mai	435	23	589	612	
Mercredi 9 mai	450	24	530	554	
Jeudi 10 mai	394	27	573	600	
Vendredi 11 mai	373	16	512	528	
Samedi 12 mai	407	12	487	499	
Dimanche 13 mai	597	28	898	926	
Lundi 14 mai	392	20	469	489	
Mardi 15 mai	361	17	468	485	
Mercredi 16 mai	374	22	442	464	
A reporter	44.413	2.558	55.816	58.374	

Date	Nombre d'accidents corporels	Nombre de victimes			Observations
		Tués (décédés dans les 3 jours)	Blessés	Total victimes	
Report	44.413	2.558	55.816	58.374	
Jeudi 17 mai.....	378	13	448	461	Pentecôte Lundi férié
Vendredi 18 mai.....	401	16	510	526	
Samedi 19 mai.....	606	15	834	849	
Dimanche 20 mai.....	630	33	916	949	
Lundi 21 mai.....	640	39	982	1.021	
Mardi 22 mai.....	404	24	542	566	
Mercredi 23 mai.....	360	10	437	447	
Jeudi 24 mai.....	377	13	476	489	
Vendredi 25 mai.....	355	21	418	439	
Samedi 26 mai.....	470	17	585	602	
Dimanche 27 mai.....	613	30	874	904	
Lundi 28 mai.....	434	25	543	568	
Mardi 29 mai.....	386	26	448	474	
Mercredi 30 mai.....	411	20	546	566	
Jeudi 31 mai.....	390	15	459	474	
Vendredi 1 ^{er} juin.....	362	17	460	477	
Samedi 2 juin.....	520	20	645	665	
Dimanche 3 juin.....	666	34	970	1.004	
Lundi 4 juin.....	424	19	524	543	
Mardi 5 juin.....	376	18	470	488	
Mercredi 6 juin.....	334	20	398	418	
Jeudi 7 juin.....	407	29	522	551	
Vendredi 8 juin.....	390	21	469	490	
Samedi 9 juin.....	483	27	606	633	
Dimanche 10 juin.....	585	47	894	941	
Lundi 11 juin.....	414	34	522	556	
Mardi 12 juin.....	338	17	412	429	
Mercredi 13 juin.....	422	33	495	528	
Jeudi 14 juin.....	360	16	420	436	
Vendredi 15 juin.....	368	10	452	462	
Samedi 16 juin.....	542	28	678	706	
Dimanche 17 juin.....	571	36	893	929	
Lundi 18 juin.....	360	19	440	459	
Mardi 19 juin.....	366	13	434	447	
Mercredi 20 juin.....	351	16	388	404	
Jeudi 21 juin.....	418	19	498	517	
Vendredi 22 juin.....	448	28	554	582	
Samedi 23 juin.....	572	20	728	748	
Dimanche 24 juin.....	665	34	1.024	1.058	
Lundi 25 juin.....	466	32	573	605	
Mardi 26 juin.....	386	20	458	478	
Mercredi 27 juin.....	396	23	471	494	
Jeudi 28 juin.....	427	29	512	541	
Vendredi 29 juin.....	461	17	585	602	
Samedi 30 juin.....	741	44	961	1.005	
Dimanche 1 ^{er} juillet.....	748	52	1.174	1.226	
Lundi 2 juillet.....	469	33	597	630	
A reporter	66.104	3.700	84.061	87.761	

Date	Nombre d'accidents corporels	Nombre de victimes			Observations
		Tués (décédés dans les 3 jours)	Blessés	Total victimes	
Report	66.104	3.700	84.061	87.761	
Mardi 3 juillet	390	22	473	495	
Mercredi 4 juillet	398	27	474	501	
Jeudi 5 juillet	435	20	537	557	
Vendredi 6 juillet	468	20	562	582	
Samedi 7 juillet	636	48	764	812	
Dimanche 8 juillet	840	57	1.210	1.267	
Lundi 9 juillet	537	34	693	727	
Mardi 10 juillet	369	13	458	471	
Mercredi 11 juillet	369	12	469	481	
Jeudi 12 juillet	434	22	558	580	
Vendredi 13 juillet	577	28	711	739	
Samedi 14 juillet	647	45	946	991	Fête Nationale
Dimanche 15 juillet	701	39	1.064	1.103	
Lundi 16 juillet	509	34	693	727	
Mardi 17 juillet	363	19	443	462	
Mercredi 18 juillet	420	28	523	551	
Jeudi 19 juillet	377	27	487	514	
Vendredi 20 juillet	416	25	532	557	
Samedi 21 juillet	544	36	678	714	
Dimanche 22 juillet	692	41	1.038	1.079	
Lundi 23 juillet	449	28	569	597	
Mardi 24 juillet	428	30	514	544	
Mercredi 25 juillet	456	32	538	570	
Jeudi 26 juillet	504	25	641	666	
Vendredi 27 juillet	527	30	725	755	
Samedi 28 juillet	547	26	688	714	
Dimanche 29 juillet	674	34	952	986	
Lundi 30 juillet	469	37	579	616	
Mardi 31 juillet	396	21	490	511	
Mercredi 1 ^{er} août	430	21	558	579	
Jeudi 2 août	423	22	525	547	
Vendredi 3 août	442	23	549	572	
Samedi 4 août	589	37	766	803	
Dimanche 5 août	666	37	968	1.005	
Lundi 6 août	491	38	671	709	
Mardi 7 août	371	21	482	503	
Mercredi 8 août	500	28	616	644	
Jeudi 9 août	462	30	597	627	
Vendredi 10 août	464	34	608	642	
Samedi 11 août	564	33	748	781	
Dimanche 12 août	687	54	969	1.023	
Lundi 13 août	503	28	734	762	
Mardi 14 août	462	38	621	659	
Mercredi 15 août	570	32	862	894	Jour férié
Jeudi 16 août	482	22	651	673	
Vendredi 17 août	388	14	509	523	
Samedi 18 août	480	35	644	679	
A reporter	89.650	5 107	115.148	120 255	

Date	Nombre d'accidents corporels	Nombre de victimes			Observations
		Tués (décédés dans les 3 jours)	Blessés	Total victimes	
Report	89.650	5.107	115.148	120.255	
Dimanche 19 août	599	42	875	917	
Lundi 20 août	401	22	523	545	
Mardi 21 août	379	16	500	516	
Mercredi 22 août	381	32	507	539	
Jeudi 23 août	377	13	516	529	
Vendredi 24 août	421	22	549	571	
Samedi 25 août	519	31	687	718	
Dimanche 26 août	626	38	927	965	
Lundi 27 août	438	21	604	625	
Mardi 28 août	408	31	484	515	
Mercredi 29 août	364	23	420	443	
Jeudi 30 août	345	23	438	461	
Vendredi 31 août	389	25	487	512	
Samedi 1 ^{er} septembre	482	22	650	672	
Dimanche 2 septembre	507	29	757	786	
Lundi 3 septembre	414	38	506	544	
Mardi 4 septembre	409	24	511	535	
Mercredi 5 septembre	347	24	402	426	
Jeudi 6 septembre	419	20	521	541	
Vendredi 7 septembre	397	26	482	508	
Samedi 8 septembre	640	46	781	827	
Dimanche 9 septembre	597	42	861	903	
Lundi 10 septembre	388	14	462	476	
Mardi 11 septembre	388	23	463	486	
Mercredi 12 septembre	323	24	389	413	
Jeudi 13 septembre	331	17	384	401	
Vendredi 14 septembre	384	21	461	482	
Samedi 15 septembre	601	35	758	793	
Dimanche 16 septembre	623	58	879	937	
Lundi 17 septembre	415	31	524	555	
Mardi 18 septembre	379	14	462	476	
Mercredi 19 septembre	348	23	389	412	
Jeudi 20 septembre	371	18	453	471	
Vendredi 21 septembre	426	22	534	556	
Samedi 22 septembre	609	33	753	786	
Dimanche 23 septembre	653	50	955	1.005	
Lundi 24 septembre	443	21	570	591	
Mardi 25 septembre	352	17	449	466	
Mercredi 26 septembre	334	28	386	414	
Jeudi 27 septembre	311	28	378	406	
Vendredi 28 septembre	370	27	479	506	
Samedi 29 septembre	604	36	828	864	
Dimanche 30 septembre	681	60	1.002	1.062	
Lundi 1 ^{er} octobre	453	21	549	570	
Mardi 2 octobre	352	27	401	428	
Mercredi 3 octobre	364	14	446	460	
Jeudi 4 octobre	385	19	476	495	
A reporter	110.397	6.398	141.966	148.364	

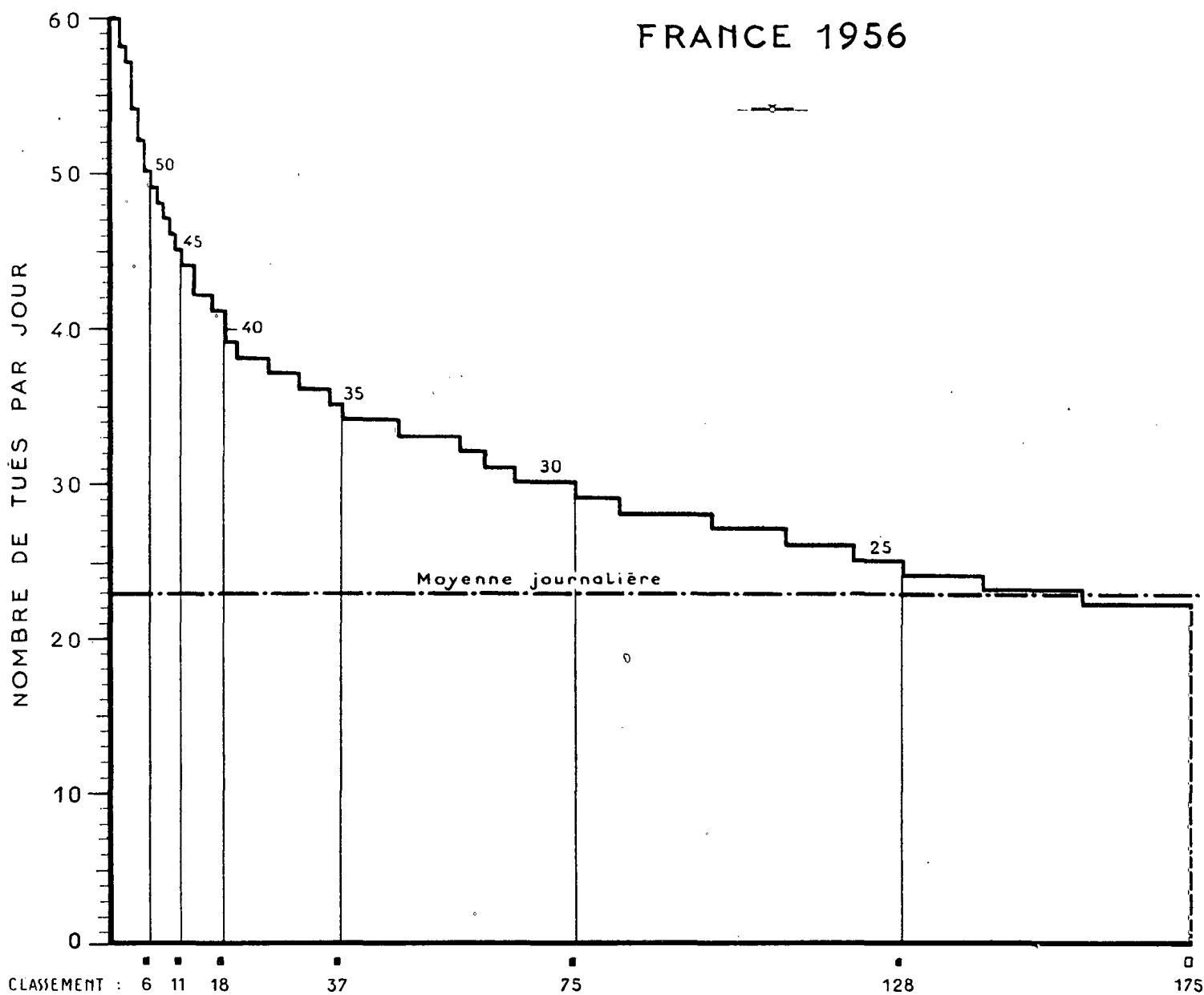
Date	Nombre d'accidents corporels	Nombre de victimes			Observations
		Tués (décédés dans les 3 jours)	Blessés	Total victimes	
Report	110.397	6.398	141.966	148.364	
Vendredi 5 octobre	384	18	471	489	
Samedi 6 octobre	482	26	612	638	
Dimanche 7 octobre	484	41	681	722	
Lundi 8 octobre	398	19	477	496	
Mardi 9 octobre	389	28	455	483	
Mercredi 10 octobre	398	19	471	490	
Jeudi 11 octobre	397	26	492	518	
Vendredi 12 octobre	408	20	486	506	
Samedi 13 octobre	561	42	701	743	
Dimanche 14 octobre	599	30	822	852	
Lundi 15 octobre	445	27	551	578	
Mardi 16 octobre	372	24	451	475	
Mercredi 17 octobre	365	27	429	456	
Jeudi 18 octobre	457	34	571	605	
Vendredi 19 octobre	377	17	452	469	
Samedi 20 octobre	545	34	652	696	
Dimanche 21 octobre	573	33	842	875	
Lundi 22 octobre	416	22	517	539	
Mardi 23 octobre	401	19	505	524	
Mercredi 24 octobre	338	20	376	396	
Jeudi 25 octobre	419	21	524	545	
Vendredi 26 octobre	381	15	458	473	
Samedi 27 octobre	452	29	569	598	
Dimanche 28 octobre	429	21	622	643	
Lundi 29 octobre	428	21	531	552	
Mardi 30 octobre	407	18	485	503	
Mercredi 31 octobre	420	19	516	535	
Jeudi 1 ^{er} novembre	380	31	516	547	Toussaint
Vendredi 2 novembre	407	27	497	524	
Samedi 3 novembre	503	29	620	649	
Dimanche 4 novembre	425	29	628	657	
Lundi 5 novembre	367	22	436	458	
Mardi 6 novembre	353	21	431	452	
Mercredi 7 novembre	352	16	428	444	
Jeudi 8 novembre	364	19	426	445	
Vendredi 9 novembre	419	22	505	527	
Samedi 10 novembre	520	30	600	630	
Dimanche 11 novembre	605	44	858	902	Victoire 1918
Lundi 12 novembre	392	25	471	496	
Mardi 13 novembre	301	18	335	353	
Mercredi 14 novembre	319	20	383	403	
Jeudi 15 novembre	358	23	410	433	
Vendredi 16 novembre	329	16	402	418	
Samedi 17 novembre	394	26	469	495	
Dimanche 18 novembre	333	23	461	484	
Lundi 19 novembre	352	27	415	442	
Mardi 20 novembre	318	18	365	383	
A reporter	129.913	7.554	166.351	173.905	

Date	Nombre d'accidents corporels	Nombre de victimes			Observations
		Tués (décédés dans les 3 jours)	Blessés	Total victimes	
Report	129.913	7.554	166.351	173.905	
Mercredi 21 novembre	258	12	292	304	
Jeudi 22 novembre	251	17	286	303	
Vendredi 23 novembre	253	12	287	299	
Samedi 24 novembre	303	22	356	378	
Dimanche 25 novembre	229	12	322	334	
Lundi 26 novembre	334	18	417	435	
Mardi 27 novembre	302	8	333	341	
Mercredi 28 novembre	323	14	360	374	
Jeudi 29 novembre	333	24	391	415	
Vendredi 30 novembre	295	19	324	343	
Samedi 1 ^{er} décembre	357	30	452	482	
Dimanche 2 décembre	242	17	351	368	
Lundi 3 décembre	307	16	346	362	
Mardi 4 décembre	281	18	324	342	
Mercredi 5 décembre	248	16	308	324	
Jeudi 6 décembre	277	17	317	334	
Vendredi 7 décembre	295	19	327	346	
Samedi 8 décembre	335	18	431	449	
Dimanche 9 décembre	269	22	365	387	
Lundi 10 décembre	261	22	323	345	
Mardi 11 décembre	293	13	329	342	
Mercredi 12 décembre	331	24	379	403	
Jeudi 13 décembre	278	18	331	349	
Vendredi 14 décembre	260	14	296	310	
Samedi 15 décembre	384	24	442	466	
Dimanche 16 décembre	312	24	397	421	
Lundi 17 décembre	289	14	335	349	
Mardi 18 décembre	283	20	337	357	
Mercredi 19 décembre	232	12	269	281	
Jeudi 20 décembre	265	13	303	316	
Vendredi 21 décembre	319	17	356	373	
Samedi 22 décembre	395	19	480	499	
Dimanche 23 décembre	274	25	374	399	
Lundi 24 décembre	305	13	401	414	
Mardi 25 décembre	232	18	320	338	Noël
Mercredi 26 décembre	304	20	395	415	
Jeudi 27 décembre	208	9	243	252	
Vendredi 28 décembre	260	11	301	312	
Samedi 29 décembre	337	26	411	437	
Dimanche 30 décembre	210	22	289	311	
Lundi 31 décembre	300	20	363	383	
TOTAL	141.737 accidents	8.283 tués	180.614 blessés	188.897 victimes	

NOTA. — Du 16 novembre au 21 décembre 1956, limitation de la circulation au département d'immatriculation et aux départements limitrophes. A partir du 27 novembre 1956, contingentement de l'essence.

REMARQUE. — En 1956, le jour où on a enregistré le plus grand nombre de tués a été le dimanche 30 septembre, avec 60 tués.

ACCIDENTS CORPORELS DE

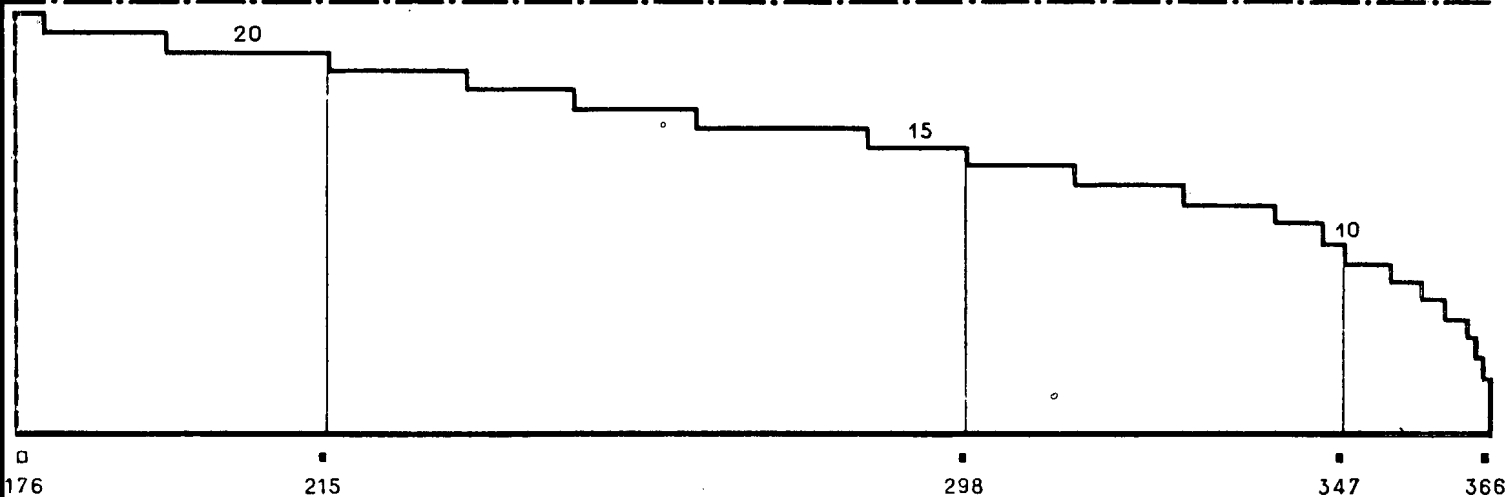


Di 30 Septembre	Di 16 Septembre
Di 8 Juillet	Di 12 Août
Di 1 Juillet	Di 23 Septembre
Di 6 Mai	Sa 7 Juillet
Di 10 Juin	Sa 8 Septembre
Sa 14 Juillet	Sa 30 Juin
Di 11 Novembre	Di 19 Août
Di 23 Septembre	Sa 13 Octobre
Di 15 Juillet	Di 7 Octobre
Di 22 Août	Lu 21 Mai
Di 6 Août	Lu 2 Avril
Lu 3 Septembre	Ma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

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



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

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	53	9.306	176	14,15	8.465	160	14,08
Mardi	b	52	7.360	141	11,41	7.789	150	13,20
Mercredi	c	52	7.163	138	11,10	7.686	148	13,03
Jeudi	d	52	7.430	143	11,51	7.961	153	13,49
Vendredi	e	52	7.398	142	11,46	8.342	161	14,14
Samedi	f	52	10.678	205	16,55	10.655	205	18,06
Dimanche	g	53	15.665	296	23,82	8.418	159	14,00
TOTAUX	h	366	65.000	—	100,00	59.316	—	100,00
Jours ouvrables	i	304	46.837	154	—	49.439	163	—
Jours fériés	j	9	2.498	277	—	1.459	162	—
Dimanches	k	53	15.665	296	—	8.418	159	—
TOTAUX	l	366	65.000	—	—	59.316	—	—
Moyenne journalière ...	m	—	—	178	—	—	162	—

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 366.

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	17.771	336	14,12	2.449	46	13,87	20.220	382	14,08
b	15.149	291	12,26	2.293	44	13,23	17.442	335	12,38
c	14.849	286	12,02	2.359	45	13,61	17.208	331	12,22
d	15.391	296	12,46	2.374	46	13,70	17.765	342	12,61
e	15.740	303	12,74	2.622	50	15,13	18.362	353	13,04
f	21.333	410	17,27	2.872	55	16,58	24.205	465	17,19
g	24.083	455	19,13	2.452	46	13,88	26.535	501	18,48
h	124.316	—	100,00	17.421	—	100,00	141.737 accidents	—	100,00
i	96.276	317	—	14.566	48	—	110.842	365	—
j	3.957	439	—	403	45	—	4.360	484	—
k	24.083	455	—	2.452	46	—	26.535	501	—
l	124.316	—	—	17.421	—	—	141.737 accidents	—	—
m	—	340	—	—	47	—	—	387	—

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 :

$$\frac{296}{138} = 2,1 \text{ en rase campagne, } \frac{205}{148} = 1,4 \text{ dans les centres urbains de province, } \frac{55}{44} = 1,3 \text{ à Paris.}$$

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

FRANCE

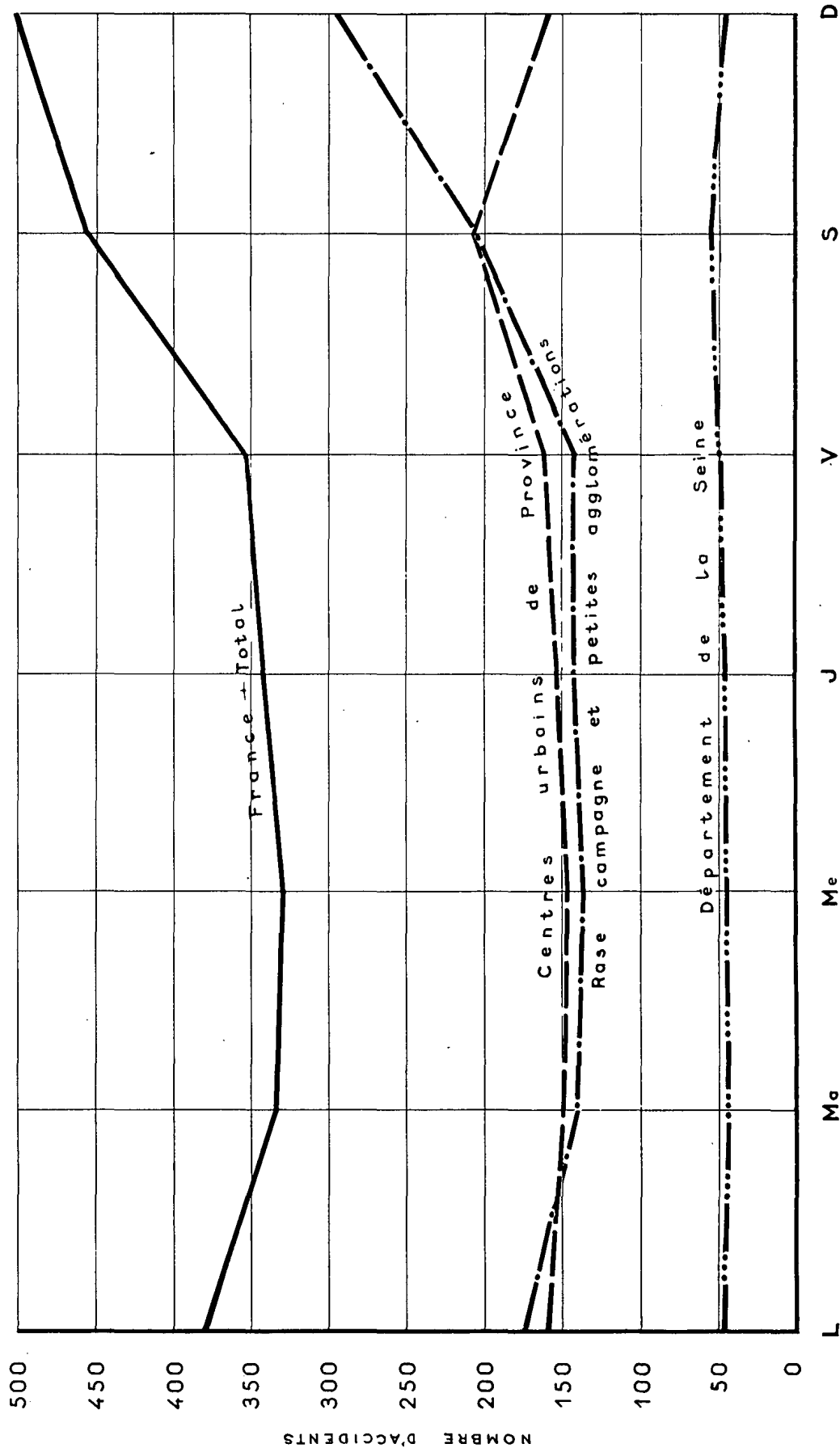
1956

RÉPARTITION DES ACCIDENTS

ANNEXE

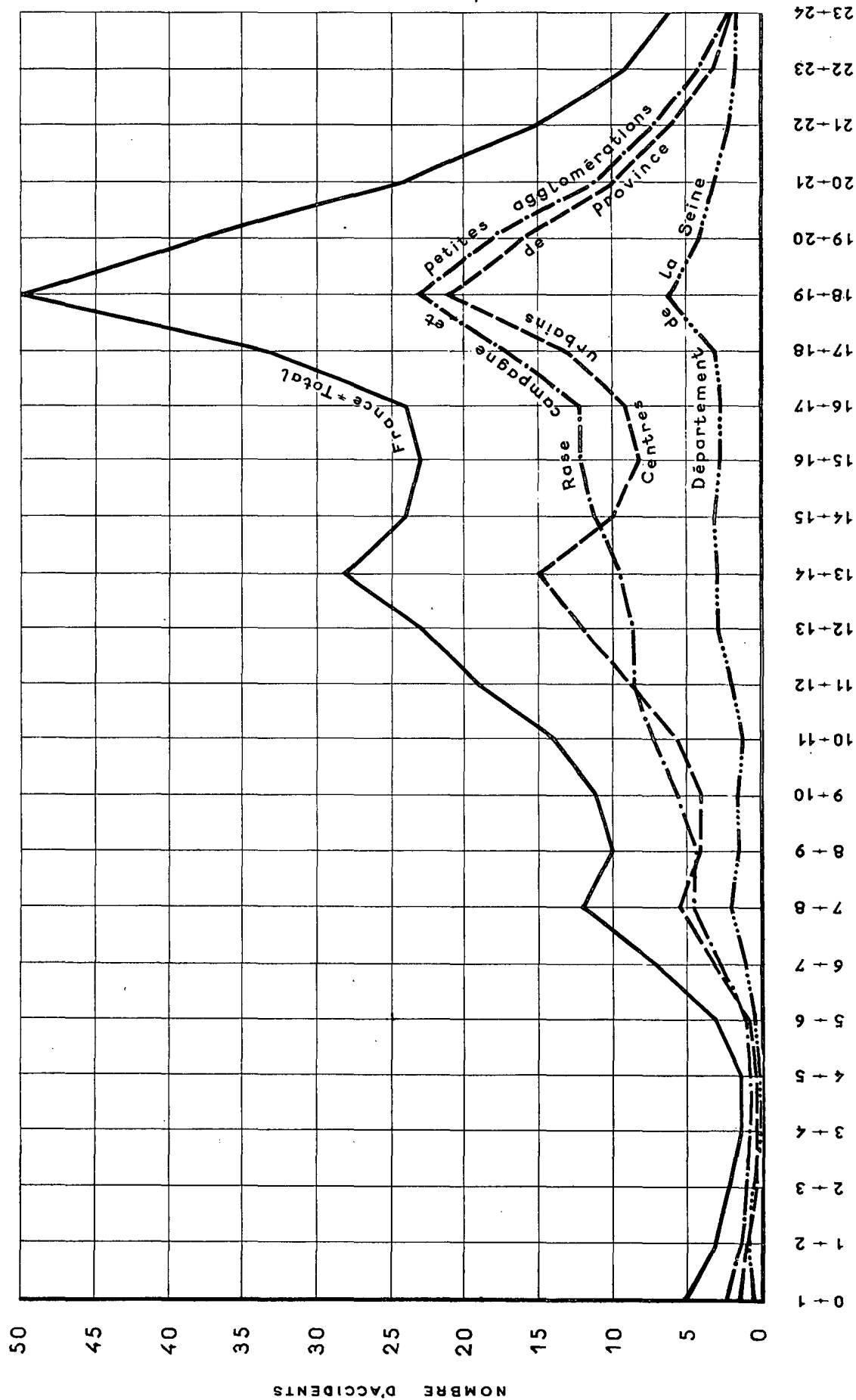
AU TABLEAU 26

PAR JOUR



FRANCE 1956
 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	843	1,30	2	611	1,04	2
1-2	b	507	0,78	1	384	0,66	1
2-3	c	380	0,59	1	176	0,30	—
3-4	d	297	0,46	1	159	0,27	—
4-5	e	257	0,40	1	166	0,28	—
5-6	f	413	0,64	1	339	0,58	1
6-7	g	1.072	1,66	3	1.146	1,96	3
7-8	h	1.701	2,63	5	1.991	3,40	5
8-9	i	1.595	2,47	4	1.480	2,52	4
9-10	j	2.032	3,14	5	1.535	2,62	4
10-11	k	2.588	4,01	7	2.073	3,54	6
11-12	l	3.111	4,81	8	3.139	5,36	9
12-13	m	3.097	4,79	8	4.348	7,42	12
13-14	n	3.466	5,36	9	5.469	9,33	15
14-15	o	4.060	6,28	11	3.738	6,38	10
15-16	p	4.347	6,73	12	3.160	5,39	8
16-17	q	4.315	6,68	12	3.390	5,79	9
17-18	r	6.291	9,73	17	4.733	8,08	13
18-19	s	8.480	13,12	23	7.517	12,83	21
19-20	t	6.678	10,33	18	5.581	9,52	16
20-21	u	4.203	6,50	11	3.495	5,96	10
21-22	v	2.520	3,90	7	2.057	3,51	6
22-23	w	1.518	2,35	4	1.174	2,00	3
23-24	x	863	1,34	2	741	1,26	2
Non précisée	y	366	—	—	714	—	—
TOTAUX	z	65.000	100,00	—	59.316	100,00	—
Moyenne horaire	a	2.708	—	7	2.472	—	7

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 4 à 5 heures, sauf dans les centres urbains de province, où c'est celle de 3 à 4 heures.

TABLEAU N° 27

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	1.454	1,18	4	276	1,58	1	1.730	1,23	5
b	891	0,72	2	360	2,07	1	1.251	0,89	3
c	556	0,45	1	197	1,13	1	753	0,54	2
d	456	0,37	1	130	0,75	—	586	0,42	1
e	423	0,34	1	83	0,48	—	506	0,36	1
f	752	0,61	2	156	0,90	1	908	0,65	3
g	2.218	1,80	6	414	2,38	1	2.632	1,87	7
h	3.692	3,00	10	791	4,54	2	4.483	3,19	12
i	3.075	2,50	8	589	3,38	2	3.664	2,60	10
j	3.567	2,90	9	427	2,45	2	3.994	2,84	11
k	4.661	3,78	13	473	2,71	1	5.134	3,65	14
l	6.250	5,07	17	716	4,11	2	6.966	4,95	19
m	7.445	6,04	20	1.068	6,13	3	8.513	6,05	23
n	8.935	7,25	24	1.051	6,03	3	9.986	7,10	27
o	7.798	6,33	21	1.121	6,43	3	8.919	6,34	24
p	7.507	6,09	20	982	5,64	3	8.489	6,04	23
q	7.705	6,25	21	948	5,44	3	8.653	6,15	24
r	11.024	8,95	30	1.199	6,88	3	12.223	8,69	33
s	15.997	12,98	44	2.061	11,83	6	18.058	12,84	50
t	12.259	9,95	34	1.583	9,09	4	13.842	9,84	38
u	7.698	6,25	21	1.024	5,88	3	8.722	6,20	24
v	4.577	3,71	13	700	4,02	2	5.277	3,75	15
w	2.692	2,18	7	574	3,29	2	3.266	2,32	9
x	1.604	1,30	4	498	2,86	2	2.102	1,49	6
y	1.080	—	—	—	—	—	1.080	—	—
z	124.316	100,00	—	17.421	100,00	—	141.737 accidents	100,00	—
a	5.180	—	14	726	—	2	5.906	—	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 21 heures dans l'agglomération parisienne.

TROISIÈME PARTIE

AGE ET SEXE DES PARTICIPANTS
ET DES VICTIMES

TABLEAUX N^{OS} 31 A 34

AGE DES CONDUCTEURS

directement impliqués

Age		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	2.878	1	32	78	2.360	1	11	6	15
15-24 ans	c	47.841	503	14.877	275	11.988	105	2.405	6	64
25-59 ans	d	157.833	1.067	23.110	1.402	27.430	740	17 191	41	387
60 ans et plus....	e	12.190	57	602	510	4.525	94	1.309	11	124
Age non précisé par les enquê- teurs	f	19.169	12	433	11	350	12	417	2	68
TOTAUX ...	g	239.911 véhicules	1.640	39.054	2.276	46.653	952	21.333	66	658

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	215.464	1.606	37.153	1.951	35.557	900	19.431	57	523
Femmes	b	21.776	32	1.825	319	11.009	52	1.861	6	102
Sexe non précisé par les enquêteurs	c	2.671	2	76	6	87	0	41	3	33
TOTAUX ...	d	239.911 véhicules	1.640	39.054	2.276	46.653	952	21.333	66	658

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	—	—	—	—	—	1.603	108	1.494	1	1.603
b	1	27	87	2.445	346	5.290	202	5.086	2	8.168
c	3	101	892	29.435	17.514	3.035	98	2.936	1	50.876
d	16	320	3 266	68.438	86.129	11.796	600	11.192	4	169.629
e	5	61	677	6.621	4.892	8.052	742	7.303	7	20.242
f	1	37	38	1.305	17.826	598	18	218	362	19.767
g	26	546	4 960	108.244	126.707	30.374	1.768	28.229	377	270.285 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 (126.707 contre 108.244).

Si on examine le pourcentage de conducteurs de véhicules à deux roues, parmi les conducteurs victimes d'accidents, on voit qu'il est de 71 %. Au-dessous de 25 ans, plus des 9/10^e des conducteurs victimes sont des conducteurs de véhicules à deux roues.

ET DES PIETONS

dans les accidents

TABLEAU N° 32

						Piétons				Total Participants
					Indemnes	Impliqués	Victimes		Indemnes	
Conducteurs de véhicules de nature non précisée		Total		Tués			Blessés			
	Tués	Blessés	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
a	20	395	4.534	93.059	117.871	17.508	1.167	16 075	266	232.972
b	6	131	415	14.928	6.433	12.730	592	12.027	111	34.506
c	0	20	11	257	2.403	136	9	127	0	2.807
d	26	546	4.960	108.244	126.707	30.374	1.768	28.229	377	270.285 participants

REMARQUES. — La proportion de conductrices sorties indemnes des accidents corporels est de : $\frac{6.433}{21.776} = 30 \%$.

La proportion de conducteurs sortis indemnes des accidents corporels est de : $\frac{117.871}{215.464} = 55\%$.

Sur 12 conducteurs tués dans les accidents de la circulation routière, il y a en moyenne 11 hommes et 1 femme. Si on considère les seuls conducteurs de cycles et cyclomoteurs, sur 7 conducteurs tués, il y a 6 hommes et 1 femme.

Age		Conducteurs et passagers					
		Vélocycleurs et motocyclettes (1)		Cycles et cyclomoteurs (2)		Véhicules automobiles	
		Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
0- 4 ans	a	1	67	5	125	46	1.168
5-14 ans	b	8	381	85	2.655	76	2.702
15-24 ans	c	617	19.833	280	12.261	312	8.168
25-59 ans	d	1.223	27.738	1.413	27.829	1.408	35.028
60 ans et plus	e	68	742	514	4.555	299	4.168
Age non précisé par les enquê- teurs	f	15	736	11	360	27	2.404
TOTAUX	g	1.932	49.497	2.308	47.785	2.168	53.638

NOTA. — (1) Vélocycleurs 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					
		Vélocycleurs et motocyclettes (1)		Cycles et cyclomoteurs (2)		Véhicules automobiles	
		Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Hommes	a	1.787	42.900	1.974	36.275	1.591	34.081
Femmes	b	142	6.449	338	11.410	571	19.277
Sexe non précisé par les enquê- teurs	c	3	148	6	100	6	280
TOTAUX	d	1.932	49.497	2.308	47.785	2.168	53.638

NOTA. — (1) Vélocycleurs 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 vélocycleurs et motocyclettes sur 14 tués : 13 hommes et 1 femme.

VICTIMES

TABLEAU N° 33

de véhicules (ou d'animaux)							Piétons		Total victimes	
	Véhicules attelés ou animaux		Véhicules de nature non précisée		Tous véhicules		Tués	Blessés	Tués	Blessés
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés				
a	0	0	5	25	57	1.385	108	1.494	165	2.879
b	6	15	2	44	177	5.797	202	5.086	379	10.883
c	6	64	5	146	1.220	40.472	98	2.936	1.318	43.408
d	41	388	21	406	4.106	91.389	600	11.192	4.706	102.581
e	11	124	6	83	898	9.672	742	7.303	1.640	16.975
f	2	68	2	102	57	3.670	18	218	75	3.888
g	66	659	41	806	6.515	152.385	1.768	28.229	8.283 tués	180.614 blessés

REMARQUES. — Parmi les piétons tués :

- les adolescents et les jeunes gens (98 tués de 15 à 24 ans) sont moins nombreux que les enfants (202 tués de 5 à 14 ans) et beaucoup moins nombreux que les personnes âgées de plus de 60 ans (742 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 (850 sur 1.768).

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	57	524	30	541	5.439	114.321	1.167	16.075	6.606	130.396
b	6	102	11	234	1.058	37.472	592	12.027	1.650	49.499
c	3	33	0	31	18	592	9	127	27	719
d	66	659	41	806	6.515	152.385	1.768	28.229	8.283 tués	180.614 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 8 blessés : 7 hommes et 1 femme.

QUATRIÈME PARTIE

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

TABLEAUX N^{os} 41 et 42

NATURE DES

Répartition en fonction de

Disposition des lieux		Accidents mortels				
		Collision entre véhicules en marche (y compris les véhicules momentanément arrêtés en pleine circulation)	Collision entre un véhicule et un obstacle (y compris un véhicule en stationnement)	Collision entre un véhicule et un piéton	Accident ne comportant pas de collision	Accident non défini
Situation des abords :						
1. En agglomération	a	1.706	245	1.191	244	82
2. Hors agglomération ..	b	2.009	587	564	959	153
TOTAL	c	3.715	832	1.755	1.203	235
Particularités de la route :						
1. Courbe	d	512	274	155	461	88
2. Croisement	e	801	23	127	25	9
3. Bifurcation.....	f	236	20	26	23	6
4. Passage à niveau gardé.....	g	23	9	11	0	0
5. Passage à niveau non gardé.....	h	17	6	3	0	0
6. Cassis ou dos d'âne ..	i	9	1	3	1	0
7. Sommet de côte.....	j	6	0	1	3	0
8. Descente rapide	k	14	7	11	27	4
9. Pont étroit	l	11	9	12	12	3
10. Route en ligne droite.	m	2.086	489	1.406	651	125
TOTAL	n	3.715	832	1.755	1.203	235

REMARQUES. — Les accidents corporels sont plus nombreux dans les agglomérations qu'en dehors. Cette loi est inversée pour les accidents mortels : on en relève 4.272 hors agglomérations contre 3.468 dans les agglomérations.

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

TABLEAU N° 41

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	Accident ne comportant pas de collision	Accident non défini	
a	63.449	4.468	22.851	3.477	1.040	98.753
b	24.506	3.415	3.344	6.350	1.097	42.984
c	87.955	7.883	26.195	9.827	2.137	141.737 accidents
d	10.180	1.591	1.657	2.998	477	18.393
e	30.518	418	3.855	681	92	36.549
f	6.674	152	454	165	35	7.791
g	74	68	8	7	11	211
h	36	1	3	6	1	67
i	131	20	17	18	4	204
j	203	16	45	27	4	305
k	418	69	156	154	32	892
l	309	31	129	18	17	551
m	39.412	5.517	19.871	5.753	1.464	76.774
n	87.955	7.883	26.195	9.827	2.137	141.737 accidents

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.

NATURE DES

Répartition en fonction des

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	Accident ne comportant pas de collision	Accident non défini
Régime de circulation :						
1. Route ou rue avec chaussée unique à double sens de circu- lation, sans séparation centrale et sans piste cyclable	a	3.493	792	1.633	1.141	223
2. Même définition que le 1. ci-dessus mais avec piste cyclable	b	121	17	54	23	6
3. Route ou rue à double chaussée sans piste cyclable	c	44	10	17	17	2
4. Route ou rue à double chaussée avec piste cyclable	d	17	1	7	1	0
5. Route ou rue à sens unique	e	40	12	44	21	4
TOTAL	f	3.715	832	1.755	1.203	235
Nature du revêtement :						
1. Empierrement simple .	g	94	21	60	56	13
2. Revêtement goudron- né ou bitumineux.	h	3.252	765	1.432	1.104	212
3. Béton	i	29	11	12	5	1
4. Pavés de pierre	j	338	35	251	36	9
5. Pavés de bois	k	2	0	0	2	0
TOTAL	l	3.715	832	1.755	1.203	235

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

caractéristiques de la route

TABLEAU N° 42

	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	Accident ne comportant pas de collision	Accident non défini	
a	81.286	7.437	23.995	9.377	2.046	131.423
b	2.373	171	464	141	40	3.410
c	1.108	83	259	84	23	1.647
d	272	11	44	7	3	363
e	2.916	181	1.433	218	25	4.894
f	87.955	7.883	26.195	9.827	2.137	141.737 accidents
g	2.495	203	694	323	69	4.028
h	71.303	6.517	19.008	8.242	1.944	113.779
i	583	67	203	60	19	990
j	13.517	1.093	6.275	1.199	103	22.856
k	57	3	15	3	2	84
l	87.955	7.883	26.195	9.827	2.137	141.737 accidents

G. 9b

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

FRANCE 1956

(Sauf dép^t de la Seine)

CAUSES ET CIRCONSTANCES

Répartition en fonction du lieu de l'accident

Récapitulation des

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	54.209	83	53.118	90	107.327	86
Fautes des piétons	Tab. 52	b	5.547	9	5.583	9	11.130	9
État physique des conducteurs	Tab. 53	c	14.952	23	8.303	14	23.255	19
État physique des piétons	Tab. 54	d	1.280	2	1.208	2	2.488	2
LA MACHINE :								
État des véhicules	Tab. 55	e	7.837	12	3.296	6	11.133	9
LE MILIEU :								
Particularités de la route	Tab. 56	f	27.314	42	28.905	49	56.219	45
Profil de la chaussée	Tab. 57	g	6.920	11	2.737	5	9.657	8
État du revêtement.....	Tab. 57	h	15.013	23	10.913	18	25.926	21
Conditions atmosphériques.....	Tab. 58	i	10.565	16	7.088	12	17.653	14
Conditions d'éclairage	Tab. 58	j	19.987	31	16.052	27	36.039	29
Autres facteurs externes	Tab. 59	k	7.700	12	7.237	12	14.937	12
TOTAL des causes et circonstances élémen- taires.....		l	171.324	264	144.440	244	315.764	254
Nombre d'accidents		m	65.000	—	59.316	—	124.316 accidents	—

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

86 fautes des conducteurs } infractions au Code de la Route.
 9 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	5.818	79	101.509	87	107.327	86
Fautes des piétons	Tab. 52	b	962	13	10.168	9	11.130	9
État physique des conducteurs	Tab. 53	c	1.768	24	21.487	18	23.255	19
État physique des piétons	Tab. 54	d	352	5	2.136	2	2.488	2
LA MACHINE :								
État des véhicules	Tab. 55	e	1.135	15	9.998	8	11.133	9
LE MILIEU :								
Particularités de la route	Tab. 56	f	2.810	38	53.409	46	56.219	45
Profil de la chaussée	Tab. 57	g	739	10	8.918	8	9.657	8
État du revêtement.....	Tab. 57	h	1.643	22	24.283	21	25.926	21
Conditions atmosphériques.....	Tab. 58	i	1.241	17	16.412	14	17.653	14
Conditions d'éclairément	Tab. 58	j	2.939	40	33.100	28	36.039	29
Autres facteurs externes	Tab. 59	k	781	11	14.156	12	14.937	12
TOTAL des causes et circonstances élémen- taires		l	20.188	274	295.576	253	315.764	254
Nombre d'accidents		m	7.367	—	116.949	—	124.316 accidents	—

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.

21 sur revêtement mouillé ou verglassé.

14 dans des conditions atmosphériques défavorables.

8 sur chaussée bombée ou encombrée d'obstacles.

Enfin, pour 100 accidents corporels, en moyenne 9 véhicules ont été relevés comme défectueux ou présentant une singularité.

FRANCE

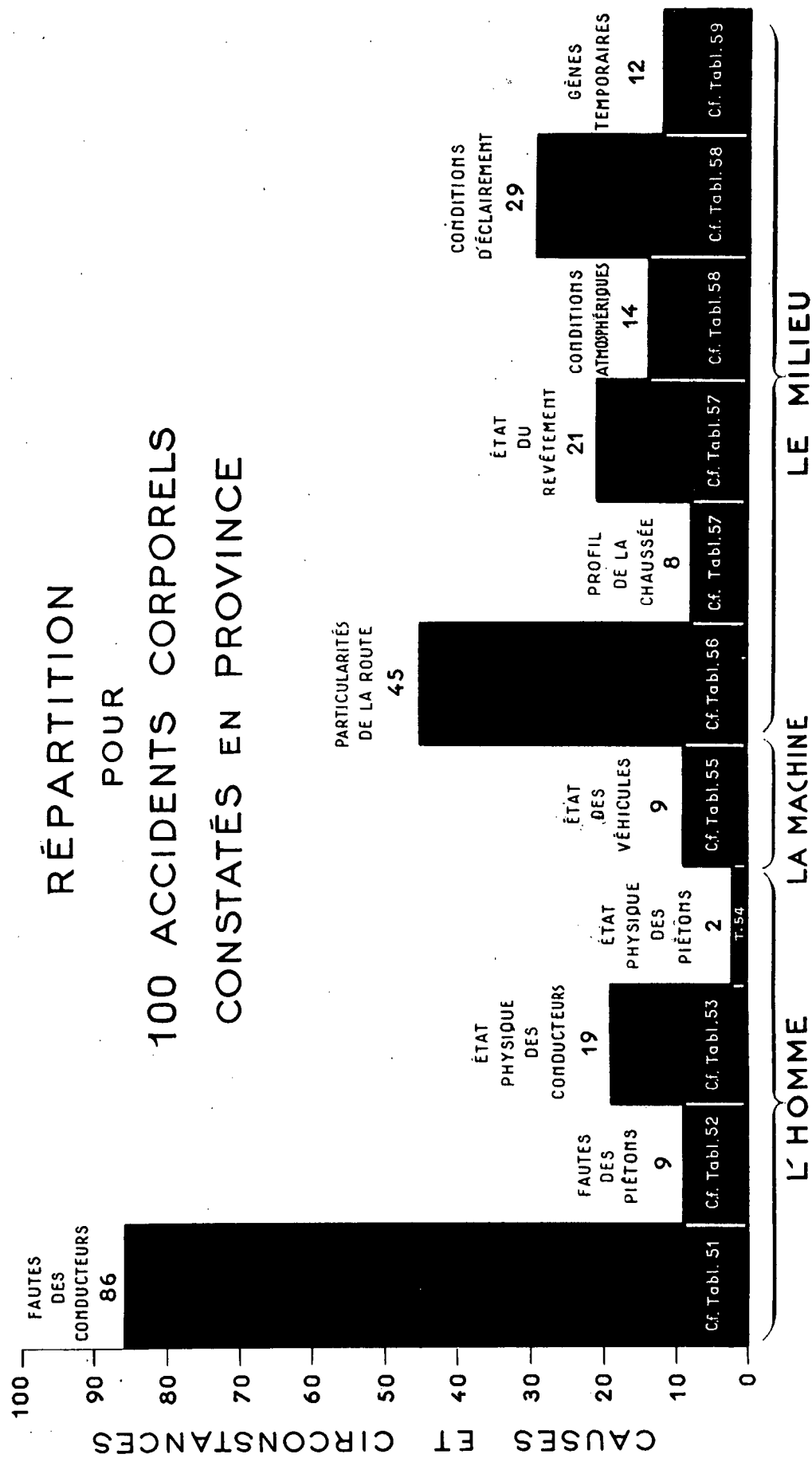
1956

CAUSES ET CIRCONSTANCES

DES ACCIDENTS

ANNEXE

AU TABLEAU 50



FRANCE

1956

FAUTES DES CONDUCTEURS

ANNEXE

AU TABLEAU 51

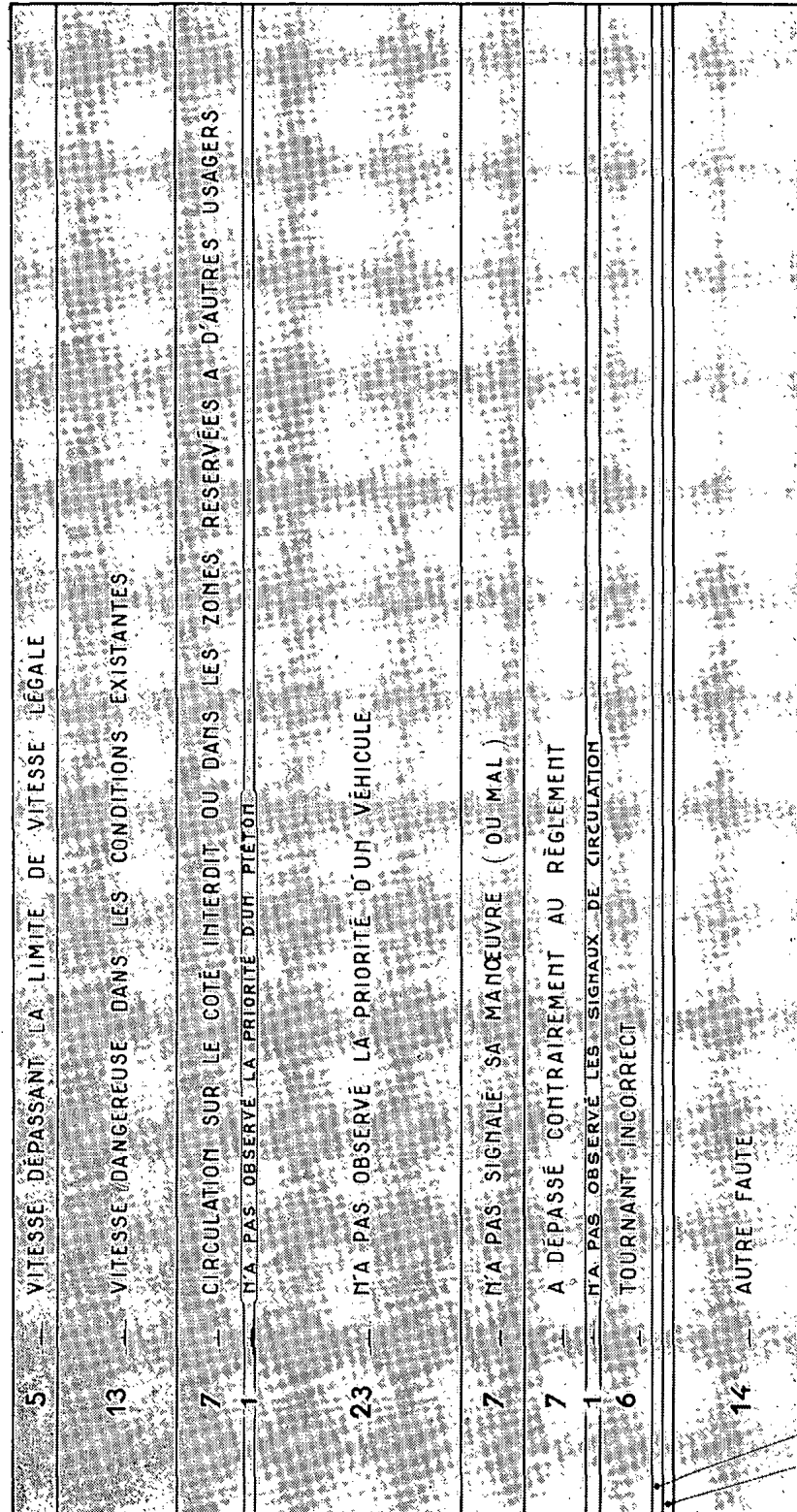
RÉPARTITION

POUR 100 ACCIDENTS CORPORELS
CONSTATÉS EN PROVINCE

100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0

FAUTES
DES
CONDUCTEURS
86

CAUSES ET CIRCONSTANCES



1 - STATIONNEMENT INTERDIT OU DANGEREUX

1 - CYCLISTE SE TENANT A UN AUTRE VÉHICULE OU CYCLISTES CIRCULANT DE FRONT

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	2.345	3,61	4.496	7,58	6.841	5,50
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphé- riques, etc.)	b	9.355	14,39	6.564	11,07	15.919	12,80
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers	c	4.301	6,62	3.838	6,47	8.139	6,55
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton	d	308	0,47	1.307	2,20	1.615	1,30
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule	e	11.707	18,01	17.254	29,09	28.961	23,30
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	f	3.820	5,88	4.311	7,27	8.131	6,54
7. A dépassé contrairement au règlement	g	4.565	7,02	4.553	7,67	9.118	7,33
8. N'a pas observé les signaux de circulation	h	735	1,13	873	1,47	1.608	1,29
9. Tournant incorrect	i	4.980	7,66	3.042	5,13	8.022	6,45
10. Stationnement interdit ou dangereux	j	748	1,15	480	0,81	1.228	0,99
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule	k	44	0,07	21	0,03	65	0,05
12. Cyclistes circulant de front	l	273	0,42	188	0,32	461	0,37
13. Autre faute	m	11.028	16,97	6.191	10,44	17.219	13,85
TOTAL des fautes des conducteurs	n	54.209	83,40	53.118	89,55	107.327	86,32
14. Aucune faute	o	54.478	—	50.523	—	105.001	—
TOTAL des véhicules	p	108.687	—	103.641	—	212.328	—
Nombre d'accidents	q	65.000	—	59.316	—	124.316 accidents	—

REMARQUES: — Pour 100 accidents corporels survenus en province, on a relevé 86 fautes de conducteurs se répartissant comme suit par ordre décroissant :

Pour 100 accidents corporels

Non observation de la priorité d'un véhicule	23 fautes
Vitesse dangereuse	13 —
Dépassement irrégulier	7 —
Manœuvre mal ou non signalée	7 —
Circulation en zone interdite	7 —
Tournant incorrect	6 —
Vitesse dépassant la limite légale	5 —
Non observation de la priorité d'un piéton	1 —
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	14 —

86 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).

ACCIDENTS - FAUTES DES CONDUCTEURS

TABLEAU N° 51

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

n°s 51-A (163.274 véhicules) et 51-B (49.054 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	597	8,10	6.244	5,34	6.841	5,50
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphériques, etc.)	b	1.423	19,31	14.496	12,39	15.919	12,80
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers	c	440	5,97	7.699	6,58	8.139	6,55
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton	d	41	0,56	1.574	1,34	1.615	1,30
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule	e	923	12,53	28.038	23,97	28.961	23,30
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	f	324	4,40	7.807	6,67	8.131	6,54
7. A dépassé contrairement au règlement	g	375	5,09	8.743	7,47	9.118	7,33
8. N'a pas observé les signaux de circulation	h	53	0,72	1.555	1,33	1.608	1,29
9. Tournant incorrect	i	354	4,80	7.668	6,56	8.022	6,45
10. Stationnement interdit ou dangereux	j	73	0,99	1.155	0,99	1.228	0,99
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule	k	2	0,03	63	0,05	65	0,05
12. Cyclistes circulant de front	l	25	0,34	436	0,37	461	0,37
13. Autre faute	m	1.188	16,12	16.031	13,71	17.219	13,85
TOTAL des fautes des conducteurs	n	5.818	78,96	101.509	86,77	107.327	86,32
14. Aucune faute	o	5.395	—	99.606	—	105.001	—
TOTAL des véhicules	p	11.213	—	201.115	—	212.328	—
Nombre d'accidents	q	7.367	—	116.949	—	124.316 accidents	—

G. 10 b

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).

Les conducteurs commettent plus de fautes en ville qu'en rase campagne : 90 contre 83 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	18 fautes	29 fautes
Vitesse dépassant la limite légale	4 —	8 —
Manœuvre mal ou non signalée	6 —	7 —
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	14 fautes	11 fautes
Tournant incorrect	8 —	5 —

FRANCE 1956

(Sauf dép^t de la Seine)

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	2.303	3,54	4.188	7,06	6.491	5,22
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphé- riques, etc.)	b	8.541	13,14	5.258	8,87	13.799	11,10
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers	c	3.285	5,06	2.651	4,47	5.936	4,78
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton	d	255	0,39	1.001	1,69	1.256	1,01
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule ...	e	8.792	13,53	12.745	21,49	21.537	17,33
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	f	2.129	3,28	2.488	4,20	4.617	3,71
7. A dépassé contrairement au règlement	g	4.043	6,22	3.730	6,29	7.773	6,25
8. N'a pas observé les signaux de circulation..	h	601	0,92	602	1,01	1.203	0,97
9. Tournant incorrect	i	3.691	5,68	1.975	3,33	5.666	4,56
10. Stationnement interdit ou dangereux	j	649	1,00	323	0,54	972	0,78
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	8.226	12,66	4.311	7,27	12.537	10,08
TOTAL des fautes des conducteurs autres que les cyclistes (*).....	n	42.515	65,42	39.272	66,22	81.787	65,79
14. Aucune faute	o	45.288	—	36.199	—	81.487	—
TOTAL des véhicules autres que les cycles (*).....	p	87.803	—	75.471	—	163.274	—
Nombre d'accidents.....	q	65.000	—	59.316	—	124.316 accidents	—

(*) **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 4 véhicules impliqués dans les accidents corporels, 1 cycle (49.054 cycles ou cyclo-moteurs au total) contre 3 véhicules d'autres catégories (163.274 vélomoteurs, scooters, 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	585	7,94	5.906	5,05	6.491	5,22
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphé- riques, etc.)	b	1.286	17,45	12.513	10,70	13.799	11,10
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers	c	312	4,23	5.624	4,81	5.936	4,78
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton	d	35	0,48	1.221	1,04	1.256	1,01
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule	e	566	7,68	20.971	17,93	21.537	17,33
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	f	105	1,43	4.512	3,86	4.617	3,71
7. A dépassé contrairement au règlement	g	324	4,40	7.449	6,37	7.773	6,25
8. N'a pas observé les signaux de circulation	h	41	0,56	1.162	0,99	1.203	0,97
9. Tournant incorrect	i	259	3,51	5.407	4,63	5.666	4,56
10. Stationnement interdit ou dangereux	j	59	0,80	913	0,78	972	0,78
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	848	11,51	11.689	10,00	12.537	10,08
TOTAL des fautes des conducteurs autres que les cyclistes (*)	n	4.420	59,99	77.367	66,16	81.787	65,79
14. Aucune faute	o	4.389	—	77.098	—	81.487	—
TOTAL des véhicules autres que les cycles (*)	p	8.809	—	154.465	—	163.274	—
Nombre d'accidents	q	7.367	—	116.949	—	124.316 accidents	—

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.

Les fautes suivantes sont dans la pratique commises aussi fréquemment par les cyclistes et cyclomotoristes que par les conducteurs d'autres véhicules : non observation de la priorité d'un piéton, non observation de la priorité d'un véhicule, non observation des signaux de circulation, stationnement interdit ou dangereux.

FRANCE 1956

(Sauf dép^t de la Seine)

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	42	0,07	308	0,52	350	0,28
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphériques, etc.)	b	814	1,25	1.306	2,20	2.120	1,70
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers	c	1.016	1,56	1.187	2,00	2.203	1,77
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton	d	53	0,08	306	0,51	359	0,29
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule ...	e	2.915	4,48	4.509	7,60	7.424	5,97
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	f	1.691	2,60	1.823	3,07	3.514	2,83
7. A dépassé contrairement au règlement	g	522	0,80	823	1,38	1.345	1,08
8. N'a pas observé les signaux de circulation .	h	134	0,21	271	0,46	405	0,32
9. Tournant incorrect	i	1.289	1,98	1.067	1,80	2.356	1,89
10. Stationnement interdit ou dangereux	j	99	0,15	157	0,27	256	0,21
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule	k	44	0,07	21	0,03	65	0,05
12. Cyclistes circulant de front	l	273	0,42	188	0,32	461	0,37
13. Autre faute	m	2.802	4,31	1.880	3,17	4.682	3,77
TOTAL des fautes des conducteurs de cycles (*)	n	11.694	17,98	13.846	23,33	25.540	20,53
14. Aucune faute	o	9.190	—	14.324	—	23.514	—
TOTAL des cycles (*).....	p	20.884	—	28.170	—	49.054	—
Nombre d'accidents	q	65.000	—	59.316	—	124.316 accidents	—

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

REMARQUES. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, on trouve en moyenne, sur 4 véhicules impliqués dans les accidents corporels, 1 cycle ou cyclomoteur contre 3 véhicules d'un autre type (49.054 contre 163.274).

TABLEAU N° 51-B

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	0,16	338	0,29	350	0,28
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphériques, etc.)	b	137	1,86	1.983	1,69	2.120	1,70
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers.	c	128	1,74	2.075	1,77	2.203	1,77
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton.	d	6	0,08	353	0,30	359	0,29
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule.	e	357	4,85	7.067	6,04	7.424	5,97
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	f	219	2,97	3.295	2,81	3.514	2,83
7. A dépassé contrairement au règlement ..	g	51	0,69	1.294	1,10	1.345	1,08
8. N'a pas observé les signaux de circulation	h	12	0,16	393	0,34	405	0,32
9. Tournant incorrect	i	95	1,29	2.261	1,93	2.356	1,89
10. Stationnement interdit ou dangereux....	j	14	0,19	242	0,21	256	0,21
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule...	k	2	0,03	63	0,05	65	0,05
12. Cyclistes circulant de front	l	25	0,34	436	0,37	461	0,37
13. Autre faute	m	340	4,61	4.342	3,71	4.682	3,77
TOTAL des fautes des conducteurs de cycles (*)	n	1.398	18,97	24.142	20,61	25.540	20,53
14. Aucune faute	o	1.006	—	22.508	—	23.514	—
TOTAL des cycles (*)	p	2.404	—	46.650	—	49.054	—
Nombre d'accidents	q	7.367	—	116.949	—	124.316 accidents	—

G. 10 d

Par comparaison avec le tableau 51-A, on constate que certaines fautes sont plus fréquentes chez les cyclistes impliqués que chez les autres conducteurs impliqués; c'est le cas des fautes ci-après :

- Circulation en zone interdite.
- Manœuvre mal ou non signalée.
- Tournant incorrect.

FRANCE 1956

(Sauf dép^t de la Seine)

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	14	0,02	264	0,44	278	0,22
— en diagonale.....	b	215	0,33	521	0,88	736	0,59
2. A surgi sur la route	c	1.011	1,56	1.239	2,09	2.250	1,81
3. Marchait ou se tenait sur la chaussée sans précaution.....	d	3.838	5,90	2.942	4,96	6.780	5,45
4. Jouait ou travaillait sur la chaussée sans précaution	e	266	0,41	268	0,45	534	0,43
5. A glissé ou est tombé	f	158	0,24	225	0,38	383	0,31
6. Montait ou descendait d'un tramway sans précaution	g	6	0,01	75	0,13	81	0,07
7. Montait ou descendait d'autres véhicules sans précaution	h	39	0,06	49	0,08	88	0,07
TOTAL des fautes des piétons.....	i	5.547	8,53	5.583	9,41	11.130	8,95
Autres actions des piétons, ne compor- tant pas de faute :							
8. Traversait à un carrefour :							
— conformément au signal lumineux	j	44	0,07	431	0,73	475	0,38
— sans signal lumineux	k	347	0,54	1.373	2,32	1.720	1,39
9. Traversait ailleurs qu'à un carrefour	l	3.317	5,10	4.482	7,56	7.799	6,27
10. Marchait ou se tenait sur le trottoir, l'acco- tement ou un refuge	m	944	1,45	1.177	1,98	2.121	1,71
11. Position ou déplacement non précisé	n	352	0,54	553	0,93	905	0,73
TOTAL des piétons Impliqués	o	10.551	16,23	13.599	22,93	24.150	19,43
Nombre d'accidents	p	65.000	—	59.316	—	124.316 accidents	—

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, 19 piétons impliqués ; 9 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	13	0,18	265	0,23	278	0,22
— en diagonale	b	51	0,69	685	0,58	736	0,59
2. A surgi sur la route.....	c	157	2,13	2.093	1,79	2.250	1,81
3. Marchait ou se tenait sur la chaussée sans précaution	d	638	8,66	6.142	5,25	6.780	5,45
4. Jouait ou travaillait sur la chaussée sans précaution	e	25	0,34	509	0,43	534	0,43
5. A glissé ou est tombé	f	71	0,96	312	0,27	383	0,31
6. Montait ou descendait d'un tramway sans précaution	g	2	0,03	79	0,07	81	0,07
7. Montait ou descendait d'autres véhicules sans précaution	h	5	0,07	83	0,07	88	0,07
TOTAL des fautes des piétons.....	i	962	13,06	10.168	8,69	11.130	8,95
Autres actions des piétons, ne comportant pas de faute :							
8. Traversait à un carrefour :							
— conformément au signal lumineux...	j	8	0,11	467	0,40	475	0,38
— sans signal lumineux.....	k	109	1,48	1.611	1,38	1.720	1,39
9. Traversait ailleurs qu'à un carrefour.....	l	548	7,43	7.251	6,20	7.799	6,27
10. Marchait ou se tenait sur le trottoir, l'accotement ou un refuge	m	151	2,05	1.970	1,68	2.121	1,71
11. Position ou déplacement non précisé ...	n	53	0,72	852	0,73	905	0,73
TOTAL des piétons impliqués	o	1.831	24,85	22.319	19,08	24.150	19,43
Nombre d'accidents	p	7.367	—	116.949	—	124.316 accidents	—

G. 10 e

La moitié des piétons impliqués dans les accidents corporels ne commettent pas de faute contre les règles du Code ; 9 % des piétons accidentés sont atteints alors qu'ils circulent sur un trottoir ou un accotement.

FRANCE 1956

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS(Sauf dép^t de la Seine)**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	757	1,16	248	0,42	1.005	0,81
2. Endormi.....	b	262	0,40	49	0,08	311	0,25
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants. ...	c	2.650	4,08	1.792	3,02	4.442	3,57
4. Infirmité ou malaise soudain.....	d	1.008	1,55	407	0,69	1.415	1,14
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule.....	e	2.184	3,36	1.075	1,81	3.259	2,62
6. Inattention, distraction.....	f	8.091	12,45	4.732	7,98	12.823	10,31
TOTAL des déficiences des conducteurs.	g	14.952	23,00	8.303	14,00	23.255	18,70
7. Semblait normal.....	h	93.785	—	95.338	—	189.073	—
TOTAL des véhicules.....	i	108.687	—	103.641	—	212.328	—
Nombre d'accidents.....	j	65.000	—	59.316	—	124.316 accidents	—

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). On a constaté que 4.442 conducteurs étaient en état d'ivresse au moment de l'accident.

- ÉTAT PHYSIQUE DES CONDUCTEURS

TABLEAU N° 53

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

n°s 53-A (163.274 véhicules) et 53-B (49.054 cycles et cyclomoteurs).

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	122	1,66	883	0,76	1.005	0,81
2. Endormi	b	33	0,45	278	0,24	311	0,25
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants	c	355	4,82	4.087	3,49	4.442	3,57
4. Infirmité ou malaise soudain	d	239	3,24	1.176	1,00	1.415	1,14
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule	e	248	3,37	3.011	2,57	3.259	2,62
6. Inattention, distraction	f	771	10,46	12.052	10,31	12.823	10,31
TOTAL des déficiences des conducteurs	g	1.768	24,00	21.487	18,37	23.255	18,70
7. Semblait normal	h	9.445	—	179.628	—	189.073	—
TOTAL des véhicules	i	11.213	—	201.115	—	212.328	—
Nombre d'accidents	j	7.367	—	116.949	—	124.316 accidents	—

G* 10 f

Les 19 conducteurs trouvés déficients dans 100 accidents corporels se répartissent comme suit :

- 10 sont inattentifs ou distraits,
- 4 sont en état d'ivresse, soit 2 % des conducteurs impliqués,
- 3 manquent d'expérience,
- 1 est endormi ou fatigué,
- 1 est infirme ou malade.

FRANCE 1956

(Sauf dép^t de la Seine)

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	613	0,94	186	0,31	799	0,64
2. Endormi	b	247	0,38	46	0,08	293	0,24
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants	c	1.612	2,48	1.191	2,01	2.803	2,25
4. Infirmité ou malaise soudain	d	592	0,91	217	0,37	809	0,65
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule	e	1.560	2,40	709	1,19	2.269	1,82
6. Inattention, distraction	f	5.303	8,16	2.970	5,01	8.273	6,65
TOTAL des déficiences des conducteurs autres que les cyclistes (*)	g	9.927	15,27	5.319	8,97	15.246	12,25
7. Semblait normal	h	77.876	—	70.152	—	148.028	—
TOTAL des véhicules autres que les cycles (*)	i	87.803	—	75.471	—	163.274	—
Nombre d'accidents	j	65.000	—	59.316	—	124.316 accidents	—

(*) **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 4 véhicules impliqués dans les accidents corporels, 1 cycle ou cyclomoteur et 3 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	105	1,43	694	0,60	799	0,64
2. Endormi	b	32	0,44	261	0,22	293	0,24
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants	c	216	2,93	2.587	2,21	2.803	2,25
4. Infirmité ou malaise soudain	d	137	1,86	672	0,57	809	0,65
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule	e	192	2,61	2.077	1,77	2.269	1,82
6. Inattention, distraction	f	494	6,70	7.779	6,66	8.273	6,65
TOTAL des déficiences des conducteurs autres que les cyclistes (*)	g	1.176	15,97	14.070	12,03	15.246	12,25
7. Semblait normal	h	7.633	—	140.395	—	148.028	—
TOTAL des véhicules autres que les cycles (*)	i	8.809	—	154.465	—	163.274	—
Nombre d'accidents.....	j	7.367	—	116.949	—	124.316 accidents	—

G. 10 g

Parmi les conducteurs impliqués autres que les cyclistes, on relève 1 conducteur déficient sur 11.
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

État 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	144	0,22	62	0,11	206	0,17
2. Endormi	b	15	0,02	3	—	18	0,01
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants....	c	1.038	1,60	601	1,01	1.639	1,32
4. Infirmité ou malaise soudain	d	416	0,64	190	0,32	606	0,49
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule	e	624	0,96	366	0,62	990	0,80
6. Inattention, distraction	f	2.788	4,29	1.762	2,97	4.550	3,66
TOTAL des déficiences des conducteurs de cycles (*)	g	5.025	7,73	2.984	5,03	8.009	6,45
7. Semblait normal	h	15.859	—	25.186	—	41.045	—
TOTAL des cycles (*)	i	20.884	—	28.170	—	49.054	—
Nombre d'accidents	j	65.000	—	59.316	—	124.316 accidents	—

(*) 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 11)

TABLEAU N° 53-B

- 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	17	0,23	189	0,16	206	0,17
2. Endormi	b	1	0,01	17	0,02	18	0,01
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants.	c	139	1,89	1.500	1,28	1.639	1,32
4. Infirmité ou malaise soudain	d	102	1,38	504	0,43	606	0,49
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule	e	56	0,76	934	0,80	990	0,80
6. Inattention, distraction	f	277	3,76	4.273	3,65	4.550	3,66
TOTAL des déficiences des conducteurs de cycles (*)	g	592	8,03	7.417	6,34	8.009	6,45
7. Semblait normal	h	1.812	—	39.233	—	41.045	—
TOTAL des cycles (*)	i	2.404	—	46.650	—	49.054	—
Nombre d'accidents	j	7.367	—	116.949	—	124.316 accidents	—

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.

FRANCE 1956

(Sauf dép^t de la Seine)

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

Répartition en fonction du lieu de l'accident

Etat 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	86	0,13	160	0,27	246	0,20
2. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants ...	b	621	0,96	501	0,85	1.122	0,90
3. Infirmes	c	258	0,40	232	0,39	490	0,39
4. Défaillance physique ou malaise soudain ...	d	315	0,48	315	0,53	630	0,51
TOTAL des déficiences des piétons.....	e	1.280	1,97	1.208	2,04	2.488	2,00
5. Semblait normal.....	f	9.271	14,26	12.391	20,89	21.662	17,43
TOTAL des piétons impliqués	g	10.551	16,23	13.599	22,93	24.150	19,43
Nombre d'accidents	h	65.000	—	59.316	—	124.316 accidents	—

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

- dans 100 accidents corporels, sur 19 piétons impliqués, 2 piétons dont l'état physique est déficient (soit 10 % contre 11 % chez les conducteurs).
- dans 100 accidents mortels, sur 25 piétons impliqués, 5 piétons dont l'état physique est déficient (19 %).

- ETAT PHYSIQUE DES PIETONS

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	21	0,29	225	0,19	246	0,20
2. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants	b	174	2,36	948	0,81	1.122	0,90
3. Infirmes	c	53	0,72	437	0,37	490	0,39
4. Défaillance physique ou malaise soudain ..	d	104	1,41	526	0,45	630	0,51
TOTAL des déficiences des piétons ..	e	352	4,78	2.136	1,82	2.488	2,00
5. Semblait normal	f	1.479	20,07	20.183	17,26	21.662	17,43
TOTAL des piétons impliqués	g	1.831	24,85	22.319	19,08	24.150	19,43
Nombre d'accidents	h	7.367	—	116.949	—	124.316 accidents	—

G. 10 I

L'ivresse a été relevée :

- pour 1.122 piétons impliqués dans les accidents corporels, soit sur 5 % 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 1.120 piétons impliqués dans les accidents corporels, soit sur 5 % des piétons impliqués ;
- pour 157 piétons impliqués dans les accidents mortels, soit sur 9 % 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	2.249	3,46	1.594	2,69	3.843	3,09
2. Pneu crevé ou éclaté.....	b	1.653	2,54	201	0,34	1.854	1,49
3. Perte d'une roue	c	101	0,15	17	0,03	118	0,10
4. Direction rompue ou défectueuse	d	384	0,59	110	0,19	494	0,40
5. Absence de feux avant	e	657	1,01	216	0,36	873	0,70
6. Feux avant insuffisants	f	630	0,97	294	0,50	924	0,74
7. Feux arrière insuffisants ou manquants....	g	692	1,07	272	0,46	964	0,78
8. Autres feux ou réflecteurs défectueux	h	97	0,16	67	0,11	164	0,13
9. Mal chargé ou chargement déplacé	i	256	0,39	138	0,23	394	0,32
10. Tout autre défaut du véhicule (feux éblouis- sants, etc.)	j	1.118	1,72	387	0,65	1.505	1,21
TOTAL des défauts relevés.....	k	7.837	12,06	3.296	5,56	11.133	8,96
TOTAL des véhicules.....	l	108.687	—	103.641	—	212.328	—
Nombre d'accidents	m	65.000	—	59.316	—	124.316 accidents	—

REMARQUES. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, dans 100 accidents corporels on relève 9 particularités concernant l'état des véhicules impliqués.

Le mauvais état des freins est relevé sur 35 % des véhicules qui présentent une anomalie ou une particularité $\left(\frac{3,09}{8,96}\right)$.

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 - ETAT DES VEHICULES

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	343	4,66	3.500	2,99	3.843	3,09
2. Pneu crevé ou éclaté	b	236	3,20	1.618	1,39	1.854	1,49
3. Perte d'une roue	c	9	0,12	109	0,09	118	0,10
4. Direction rompue ou défectueuse	d	34	0,46	460	0,39	494	0,40
5. Absence de feux avant	e	95	1,29	778	0,67	873	0,70
6. Feux avant insuffisants	f	97	1,32	827	0,71	924	0,74
7. Feux arrière insuffisants ou manquants..	g	101	1,37	863	0,74	964	0,78
8. Autres feux ou réflecteurs défectueux ..	h	14	0,19	150	0,12	164	0,13
9. Mal chargé ou chargement déplacé	i	35	0,48	359	0,31	394	0,32
10. Tout autre défaut du véhicule (feux éblouis- sants, etc.)	j	171	2,32	1.334	1,14	1.505	1,21
TOTAL des défauts relevés	k	1.135	15,41	9.998	8,55	11.133	8,96
TOTAL des véhicules.....	l	11.213	—	201.115	—	212.328	—
Nombre d'accidents.....	m	7.367	—	116.949	—	124.316 accidents	—

G. 11 b

Défauts relevés sur les véhicules impliqués dans les accidents corporels :

défauts de freinage	18 véhicules sur 1.000
— de roulement (pneus, roues)	9 — sur 1.000
— de direction.....	2 — sur 1.000
— d'éclairage	14 — sur 1.000
— divers	9 — 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	14.268	21,95	4.002	6,75	18.270	14,70
2. Croisement	b	8.027	12,35	20.109	33,90	28.136	22,63
3. Bifurcation.....							
4. Passage à niveau gardé	d	148	0,23	61	0,10	209	0,17
5. Passage à niveau non gardé	e	55	0,08	11	0,02	66	0,05
6. Cassis ou dos d'âne.....	f	161	0,25	33	0,05	194	0,16
7. Sommet d'une côte	g	196	0,30	58	0,10	254	0,20
8. Descente rapide.....	h	486	0,75	275	0,46	761	0,61
9. Pont étroit	i	213	0,33	325	0,55	538	0,43
TOTAL des particularités de la route....	j	27.314	42,02	28.905	48,73	56.219	45,22
10. Route en ligne droite.....	k	37.686	57,98	30.411	51,27	68.097	54,78
Nombre d'accidents	l	65.000	100,00	59.316	100,00	124.316 accidents	100,00

REMARQUES. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, 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 62 % 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 (4.557 contre 1.140).

ACCIDENTS - PARTICULARITES 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	1.482	20,12	16.788	14,35	18.270	14,70
2. Croisement.....	b	829	11,25	27.307	23,35	28.136	22,63
3. Bifurcation							
	c	311	4,22	7.480	6,40	7.791	6,27
4. Passage à niveau gardé	d	41	0,56	168	0,14	209	0,17
5. Passage à niveau non gardé	e	20	0,27	46	0,04	66	0,05
6. Cassis ou dos d'âne	f	13	0,18	181	0,16	194	0,16
7. Sommet d'une côte	g	9	0,12	245	0,21	254	0,20
8. Descente rapide	h	59	0,80	702	0,60	761	0,61
9. Pont étroit	i	46	0,62	492	0,42	538	0,43
TOTAL des particularités de la route..	j	2.810	38,14	53.409	45,67	56.219	45,22
10. Route en ligne droite	k	4.557	61,86	63.540	54,33	68.097	54,78
Nombre d'accidents.....	l	7.367	100,00	116.949	100,00	124.316 accidents	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 (21,95 contre 6,75) ; 2 fois plus d'accidents aux carrefours en ville (40,70 contre 18,13), ce qui est normal, les courbes étant plus nombreuses en rase campagne et les carrefours plus nombreux en ville.

FRANCE 1956

(Sauf dép^t de la Seine)

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du lieu de l'accident

État de la chaussée		Rase campagne et petites agglomérations		Centres urbains de province		Total Province	
		Gendarmerie Nationale		Sûreté Nationale		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
Profil :							
1. Route très bombée	a	4.058	6,24	1.004	1,69	5.062	4,07
2. Trous ou ornières profonds	b	587	0,90	401	0,68	988	0,80
3. Accotements défectueux	c	482	0,74	247	0,42	729	0,59
4. Obstacle sur chaussée non éclairé (nuit).....	d	176	0,27	103	0,17	279	0,22
5. Obstacle sur chaussée non signalé (jour).....	e	92	0,14	32	0,05	124	0,10
6. Autre cas	f	1.525	2,35	950	1,60	2.475	1,99
TOTAL des particularités du profil	g	6.920	10,64	2.737	4,61	9.657	7,77
7. Profil normal et dégagé	h	58.080	89,36	56.579	95,39	114.659	92,23
Nombre d'accidents	i	65.000	100,00	59.316	100,00	124.316 accidents	100,00
Revêtement :							
1. Mouillé	j	12.551	19,31	9.684	16,33	22.235	17,89
2. Verglacé	k	1.288	1,98	658	1,11	1.946	1,56
3. Couvert de neige	l	631	0,97	211	0,35	842	0,68
4. Route glissante (autre cause)	m	444	0,69	312	0,53	756	0,61
5. Route en réparation ou construction	n	99	0,15	48	0,08	147	0,12
TOTAL des particularités du revêtement	o	15.013	23,10	10.913	18,40	25.926	20,86
6. Revêtement sec	p	49.987	76,90	48.403	81,60	98.390	79,14
Nombre d'accidents	q	65.000	100,00	59.316	100,00	124.316 accidents	100,00

REMARQUES. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, 92 % 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 (11 % contre 5 %) et plus importante dans les accidents mortels que dans les autres (10 % contre 8 %).

ACCIDENTS - ETAT DE LA CHAUSSEE

TABLEAU N° 57

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

État de la chaussée		Causes et circonstances relevées dans des accidents ayant entraîné				Total Province	
		la mort		des lésions corporelles		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
Profil :							
1. Route très bombée	a	432	5,86	4.630	3,96	5.062	4,07
2. Trous ou ornières profonds	b	50	0,68	938	0,80	988	0,80
3. Accotements défectueux	c	63	0,86	666	0,57	729	0,59
4. Obstacle sur chaussée non éclairé (nuit).....	d	19	0,26	260	0,22	279	0,22
5. Obstacle sur chaussée non signalé (jour).....	e	4	0,05	120	0,11	124	0,10
6. Autre cas	f	171	2,32	2.304	1,97	2.475	1,99
TOTAL des particularités du profil.....	g	739	10,03	8.918	7,63	9.657	7,77
7. Profil normal et dégagé	h	6.628	89,97	108.031	92,37	114.659	92,23
Nombre d'accidents	i	7.367	100,00	116.949	100,00	124.316 accidents	100,00
Revêtement :							
1. Mouillé	j	1.445	19,61	20.790	17,78	22.235	17,89
2. Verglacé	k	100	1,36	1.846	1,58	1.946	1,56
3. Couvert de neige	l	51	0,69	791	0,68	842	0,68
4. Route glissante (autre cause)	m	39	0,53	717	0,61	756	0,61
5. Route en réparation ou construction	n	8	0,11	139	0,12	147	0,12
TOTAL des particularités du revêtement.....	o	1.643	22,30	24.283	20,77	25.926	20,86
6. Revêtement sec	p	5.724	77,70	92.666	79,23	98.390	79,14
Nombre d'accidents	q	7.367	100,00	116.949	100,00	124.316 accidents	100,00

G. 11 d

Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, 79 % des accidents corporels ont lieu sur un revêtement sec ; 18 % sur un revêtement mouillé et 2 % par temps de verglas. L'influence des particularités du revêtement est plus grande en rase campagne qu'en ville (23 % contre 18 %).

FRANCE 1956

(Sauf dép^t de la Seine)

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	2.185	3,36	1.008	1,70	3.193	2,57
2. Pluie forte	b	2.403	3,70	1.688	2,84	4.091	3,29
3. Pluie légère	c	5.023	7,72	4.039	6,81	9.062	7,29
4. Vent fort	d	403	0,62	89	0,15	492	0,40
5. Neige ou grêle	e	551	0,85	264	0,45	815	0,65
TOTAL des particularités des conditions atmosphériques ..	f	10.565	16,25	7.088	11,95	17.653	14,20
6. Temps clair	g	54.435	83,75	52.228	83,05	106.663	85,80
Nombre d'accidents	h	65.000	100,00	59.316	100,00	124.316 accidents	100,00
Conditions d'éclairement :							
1. Crépuscule, aube, mi-obscurité....	i	3.456	5,32	2.403	4,05	5.859	4,71
2. Obscurité, route éclairée	j	5.041	7,75	11.315	19,08	16.356	13,16
3. Obscurité, route non éclairée	k	11.490	17,68	2.334	3,93	13.824	11,12
TOTAL des particularités de l'éclairement	l	19.987	30,75	16.052	27,06	36.039	28,99
4. Éclairement non précisé	m	812	1,25	1.148	1,94	1.960	1,58
5. Plein jour	n	44.201	68,00	42.116	71,00	86.317	69,43
Nombre d'accidents	o	65.000	100,00	59.316	100,00	124.316 accidents	100,00

REMARQUES. — L'influence des particularités des conditions atmosphériques est plus grande en rase campagne qu'en ville (16 % contre 12 %), et plus importante dans les accidents mortels que dans les autres (17 % contre 14 %).

DES ACCIDENTS ÉCLAIREMENT

TABLEAU N° 58

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

		Causes et circonstances relevées dans des accidents ayant entraîné				Total Province	
		la mort		des lésions corporelles		Nombre	Dans 100 accidents
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents		
Conditions atmosphériques :							
1. Brouillard	a	247	3,35	2.946	2,52	3.193	2,57
2. Pluie forte.....	b	275	3,73	3.816	3,26	4.091	3,29
3. Pluie légère	c	622	8,44	8.440	7,22	9.062	7,29
4. Vent fort	d	44	0,60	448	0,38	492	0,40
5. Neige ou grêle	e	53	0,72	762	0,65	815	0,65
TOTAL des particularités des conditions atmosphériques..	f	1.241	16,84	16.412	14,03	17.653	14,20
6. Temps clair	g	6.126	83,16	100.537	85,97	106.663	85,80
Nombre d'accidents	h	7.367	100,00	116.949	100,00	124.316 accidents	100,00
Conditions d'éclairement :							
1. Crépuscule, aube, mi-obscurité	i	442	6,00	5.417	4,63	5.859	4,71
2. Obscurité, route éclairée	j	867	11,77	15.489	13,24	16.356	13,16
3. Obscurité, route non éclairée	k	1.630	22,12	12.194	10,43	13.824	11,12
TOTAL des particularités de l'éclairement	l	2.939	39,89	33.100	28,30	36.039	28,99
4. Éclairement non précisé	m	118	1,60	1.842	1,58	1.960	1,58
5. Plein jour	n	4.310	58,51	82.007	70,12	86.317	69,43
Nombre d'accidents	o	7.367	100,00	116.949	100,00	124.316 accidents	100,00

G. 11 e

Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, 71 % des accidents corporels ont lieu en plein jour.
Le pourcentage des accidents mortels survenus en dehors des heures de jour est de 41 %, alors que le pourcentage général des accidents constatés la nuit ou dans la pénombre est de 29 %.

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	2.001	3,08	3.299	5,56	5.300	4,26
2. Gêné par véhicule en mouvement non heurté	b	3.283	5,05	2.523	4,25	5.806	4,67
3. Ébloui par un véhicule non heurté.	c	1.856	2,86	1.030	1,74	2.886	2,32
4. Ébloui par le soleil	d	560	0,86	385	0,65	945	0,76
TOTAL.....	e	7.700	11,85	7.237	12,20	14.937	12,01
5. Aucune gêne temporaire	f	100.987	—	96.404	—	197.391	—
TOTAL des véhicules	g	108.687	—	103.641	—	212.328	—
Nombre d'accidents	h	65.000	—	59.316	—	124.316 accidents	—

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	188	2,55	5.112	4,37	5.300	4,26
2. Gêné par véhicule en mouvement non heurté	b	333	4,52	5.473	4,68	5.806	4,67
3. Ébloui par un véhicule non heurté.....	c	189	2,57	2.697	2,31	2.886	2,32
4. Ébloui par le soleil	d	71	0,96	874	0,75	945	0,76
TOTAL	e	781	10,60	14.156	12,11	14.937	12,01
5. Aucune gêne temporaire	f	10.432	—	186.959	—	197.391	—
TOTAL des véhicules	g	11.213	—	201.115	—	212.328	—
Nombre d'accidents	h	7.367	—	116.949	—	124.316 accidents	—

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 11 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.

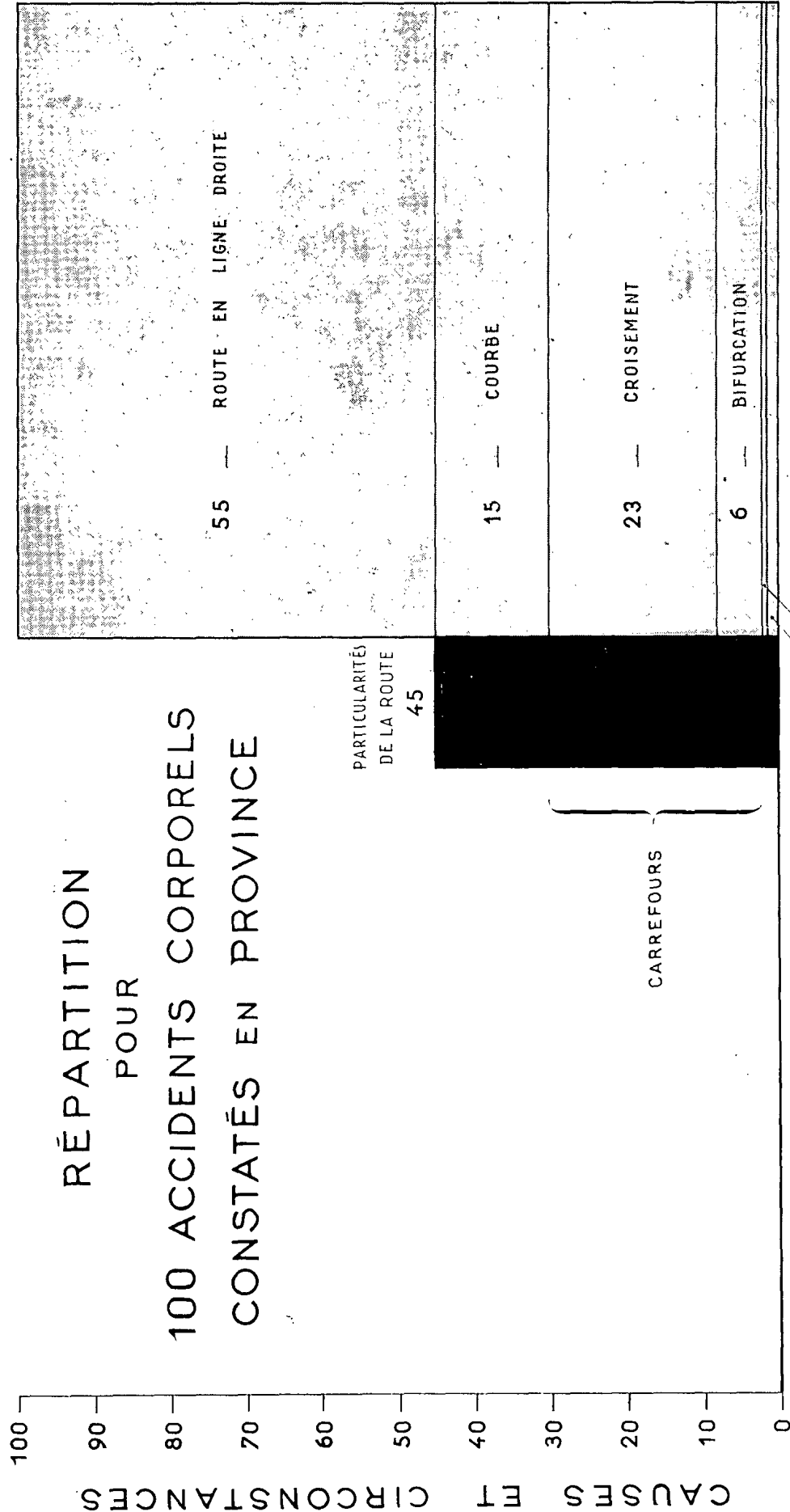
FRANCE

1956

PARTICULARITÉS DE LA ROUTE

ANNEXE

AU TABLEAU 56



PASSAGES A NIVEAU GARDÉS & NON GARDÉS

→ CASSIS DOS D'ANE → SOMMET DE CÔTE → PONT ÉTROIT → DESCENTE RAPIDE

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

FRANCE 1956

(Sauf dépt de la Seine)

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	9.571	40	7.038	48	287	42
Fautes des piétons	Tab. 62	b	5.274	22	4.811	33	186	27
État physique des conducteurs	Tab. 63	c	3.301	14	2.938	20	91	13
État physique des piétons	Tab. 64	d	988	4	1.334	9	33	5
LA MACHINE								
État des véhicules	Tab. 65	e	2.124	9	1.307	9	57	8
LE MILIEU								
Particularités de la route	Tab. 66	f	7.120	30	4.270	29	192	28
Profil de la chaussée	Tab. 67	g	2.380	10	1.561	11	154	23
État du revêtement.....	Tab. 67	h	4.183	18	4.556	31	137	20
Conditions atmosphériques	Tab. 68	i	2.436	10	3.615	24	86	13
Conditions d'éclairement	Tab. 68	j	0	0	14.665	100	0	0
Autres facteurs externes.....	Tab. 69	k	2.020	9	1.459	10	58	9
TOTAL des causes et circonstances élémentaires		l	39.397	166	47.554	324	1.281	188
Nombre d'accidents		m	23.728	—	14.665	—	681	—

REMARQUES. — Pour 100 accidents corporels survenus en dehors du département de la Seine et impliquant un seul véhicule, on a constaté en moyenne 226 circonstances causales, parmi lesquelles :

43 fautes des conducteurs ;	} infractions au Code de la Route ;
26 fautes des piétons ;	
16 déficiences physiques des conducteurs ;	
6 déficiences physiques des piétons.	

TABLEAU N° 60

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	16.896	43	67.482	108	21.663	101	1.286	101	90.431	106	107.327	86
b	10.271	26	416	1	431	2	12	1	859	1	11.130	9
c	6.330	16	11.557	18	5.129	24	239	19	16.925	20	23.255	19
d	2.355	6	51	—	80	—	2	—	133	—	2.488	2
e	3.488	9	4.086	7	3.458	16	101	8	7.645	9	11.133	9
f	11.582	30	35.411	57	8.624	41	602	47	44.637	52	56.219	45
g	4.095	10	4.041	6	1.332	6	189	15	5.562	7	9.657	8
h	8.876	23	10.543	17	6.286	30	221	17	17.050	20	25.926	21
i	6.137	16	6.450	10	4.921	23	145	11	11.516	14	17.653	14
j	14.665	38	0	0	21.374	100	0	0	21.374	25	36.039	29
k	3.537	9	7.579	12	3.627	17	194	15	11.400	13	14.937	12
l	88.232	226	147.616	236	76.925	360	2.991	234	227.532	267	315.764	254
m	39.074 accidents	—	62.589	—	21.374	—	1.279	—	85.242 accidents	—	124.316 accidents	—

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 267 circonstances causales, parmi lesquelles :

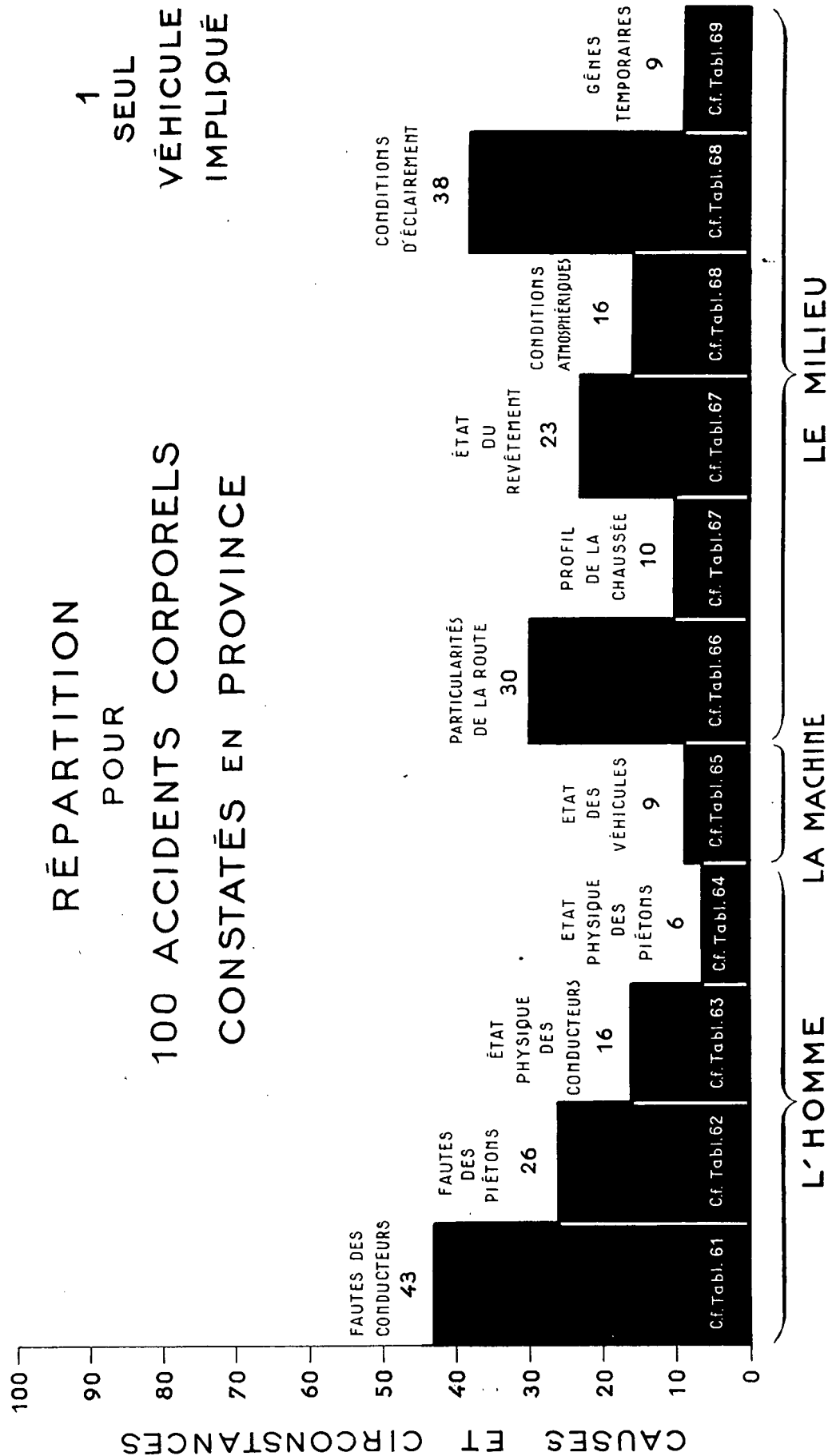
106 fautes des conducteurs ;
 1 faute de piéton ;
 20 déficiences physiques des conducteurs ou des piétons.

Les collisions enregistrées entre véhicules, sur des sections de route en ligne droite constituent 33 % des accidents corporels $\left(\frac{40.605}{124.316} \right)$.

FRANCE
1956

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

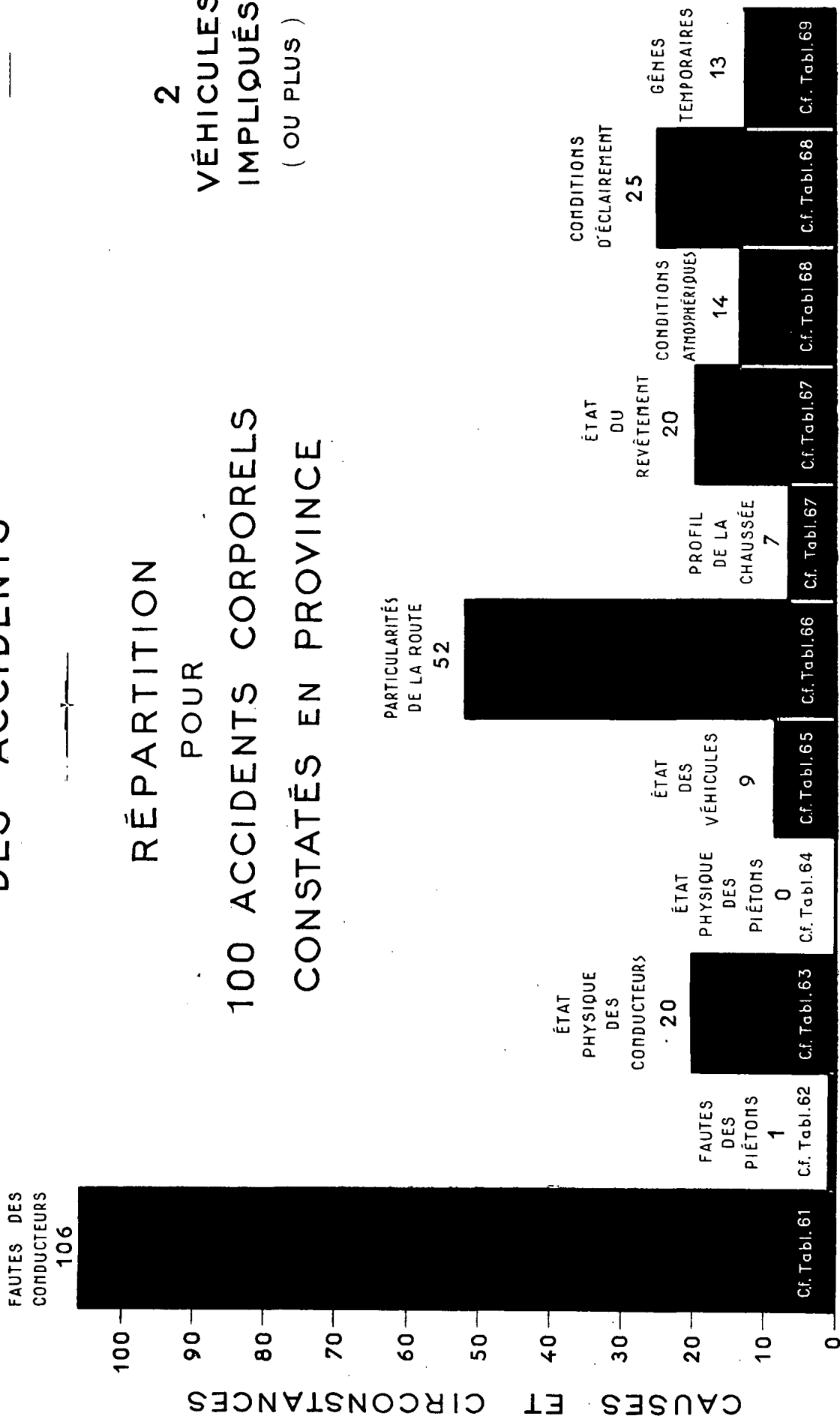
1^{re} ANNEXE
AU TABLEAU 60



FRANCE
1956

CAUSES ET CIRCONSTANCES
DES ACCIDENTS

2^e ANNEXE
AU TABLEAU 60



RÉPARTITION
POUR
100 ACCIDENTS CORPORELS
CONSTATÉS EN PROVINCE

2
VÉHICULES
IMPLIQUÉS
(OU PLUS)

FRANCE 1956

(Sauf dép^t de la Seine)

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		Éclaircissement non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Vitesse dépassant la limite de vitesse légale	a	970	4,09	663	4,52	38	5,58
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphériques, etc.)	b	2.953	12,44	2.178	14,85	80	11,75
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	16	0,07	7	0,05	0	0,00
Visibilité habituellement non gênée	e	351	1,48	238	1,62	13	1,91
Avec dépassement { Sommet de côte	f	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Autres gênes permanentes pour visibilité	g	3	0,01	0	0,00	0	0,00
Visibilité habituellement non gênée	h	79	0,33	75	0,51	2	0,29
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton	i	955	4,02	399	2,72	34	4,99
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule	j	27	0,11	10	0,07	1	0,15
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	k	259	1,09	62	0,42	6	0,88
7. A dépassé contrairement au règlement :							
— A gauche	l	463	1,95	694	4,73	13	1,91
— A droite	m	22	0,09	13	0,09	0	0,00
8. N'a pas observé les signaux de circulation	n	98	0,41	64	0,44	2	0,29
9. Tournant incorrect :							
— Tournant à gauche ou demi-tour	o	226	0,95	123	0,84	8	1,17
— Tournant à droite	p	154	0,65	89	0,61	2	0,29
— Non précisé	q	391	1,65	314	2,14	11	1,61
10. Stationnement interdit ou dangereux	r	4	0,02	3	0,02	1	0,15
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule	s	2	0,01	1	0,01	0	0,00
12. Cyclistes circulant de front	t	10	0,04	11	0,07	0	0,00
13. Autre faute	u	2.588	10,91	2.094	14,28	76	11,16
TOTAL des fautes des conducteurs	v	9.571	40,32	7.038	47,99	287	42,13
14. Aucune faute	w	14.157	—	7.627	—	394	—
TOTAL des véhicules	x	23.728	—	14.665	—	681	—
Nombre d'accidents	y	23.728	—	14.665	—	681	—

REMARQUES. — Dans les accidents où 1 seul véhicule est impliqué, 43 conducteurs sur 100 conducteurs impliqués ont commis une faute.

Dans les accidents où 2 véhicules (ou plus de 2) sont impliqués, 52 conducteurs sur 100 conducteurs ont commis une faute $\left(\frac{90.431}{173.254}\right)$

ACCIDENTS - FAUTES DES CONDUCTEURS

véhicules impliqués et de l'éclairage

n°s 61-A (163.274 véhicules) et 61-B (49.054 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	1.671	4,28	3.732	5,96	1.364	6,38	74	5,78	5.170	6,06	6.841	5,50
b	5.211	13,33	7.989	12,76	2.579	12,07	140	10,95	10.708	12,56	15.919	12,80
c	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
d	23	0,06	1.022	1,63	156	0,73	18	1,41	1.196	1,40	1.219	0,98
e	602	1,54	3.004	4,80	2.088	9,77	67	5,24	5.159	6,05	5.761	4,64
f	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
g	3	0,01	70	0,11	5	0,02	0	0,00	75	0,09	78	0,06
h	156	0,40	604	0,96	303	1,42	18	1,41	925	1,08	1.081	0,87
i	1.388	3,55	148	0,24	74	0,35	5	0,39	227	0,27	1.615	1,30
j	38	0,10	23.206	37,08	5.259	24,60	458	35,81	28.923	33,93	28.961	23,30
k	327	0,84	6.309	10,08	1.384	6,47	111	8,68	7.804	9,15	8.131	6,54
l	1.170	2,99	5.688	9,09	1.856	8,68	95	7,43	7.639	8,96	8.809	7,08
m	35	0,09	219	0,35	53	0,25	2	0,16	274	0,32	309	0,25
n	164	0,42	1.144	1,83	280	1,31	20	1,56	1.444	1,69	1.608	1,29
o	357	0,91	2.786	4,45	593	2,77	45	3,52	3.424	4,02	3.781	3,04
p	245	0,63	809	1,29	136	0,64	18	1,41	963	1,13	1.208	0,97
q	716	1,83	1.894	3,03	401	1,88	22	1,72	2.317	2,72	3.033	2,44
r	8	0,02	390	0,62	811	3,79	19	1,48	1.220	1,43	1.228	0,99
s	3	0,01	44	0,07	18	0,08	0	0,00	62	0,07	65	0,05
t	21	0,05	284	0,45	144	0,67	12	0,94	440	0,52	461	0,37
u	4.758	12,18	8.140	13,00	4.159	19,46	162	12,67	12.461	14,62	17.219	13,85
v	16.896	43,24	67.482	107,80	21.663	101,34	1.286	100,56	90.431	106,07	107.327	86,32
w	22.178	—	59.694	—	21.809	—	1.320	—	82.823	—	105.001	—
x	39.074	—	127.176	—	43.472	—	2.606	—	173.254	—	212.328	—
y	39.074 accidents	—	62.589	—	21.374	—	1.279	—	85.242 accidents	—	124.316 accidents	—

P 15 - 15 bis

Dans ces mêmes accidents à 2 véhicules (ou plus de 2), on relève 106 fautes de conducteurs pour 100 accidents (90.431 fautes pour 85.242 accidents).

Influence de l'éclairage, pour 100 accidents :

Accidents où 1 seul véhicule est impliqué : 48 fautes la nuit contre 40 fautes le jour (maximum de fautes : la nuit).

Accidents où 2 véhicules (ou plus de 2) sont impliqués : 108 fautes le jour contre 101 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		Éclairage non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Vitesse dépassant la limite de vitesse légale.....	a	933	3,93	643	4,38	37	5,43
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphériques, etc.)	b	2.664	11,23	1.981	13,51	70	10,28
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers :							
Sans	c	0	0,00	0	0,00	0	0,00
dépassement { Autres gênes permanentes pour visibilité..	d	14	0,06	5	0,04	0	0,00
Visibilité habituellement non gênée	e	276	1,16	187	1,27	10	1,47
Avec	f	0	0,00	0	0,00	0	0,00
dépassement { Autres gênes permanentes pour visibilité..	g	2	0,01	0	0,00	0	0,00
Visibilité habituellement non gênée	h	56	0,23	61	0,41	2	0,29
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton	i	723	3,05	327	2,23	29	4,26
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule	j	23	0,10	9	0,06	1	0,15
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	k	230	0,97	52	0,35	4	0,59
7. A dépassé contrairement au règlement :							
— A gauche.....	l	353	1,49	509	3,47	7	1,03
— A droite	m	15	0,06	7	0,05	0	0,00
8. N'a pas observé les signaux de circulation	n	68	0,29	58	0,40	1	0,15
9. Tournant incorrect :							
— Tournant à gauche ou demi-tour	o	191	0,80	108	0,74	8	1,17
— Tournant à droite.....	p	123	0,52	85	0,58	2	0,29
— Non précisé.....	q	354	1,49	298	2,03	11	1,61
10. Stationnement interdit ou dangereux	r	4	0,02	3	0,02	1	0,15
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule	s	0	0,00	0	0,00	0	0,00
12. Cyclistes circulant de front.....	t	0	0,00	0	0,00	0	0,00
13. Autre faute	u	2.039	8,59	1.546	10,54	54	7,93
TOTAL des fautes des conducteurs autres que les cyclistes (*)	v	8.068	34,00	5.879	40,08	237	34,80
14. Aucune faute	w	11.622	—	6.006	—	316	—
TOTAL des véhicules autres que les cycles (*)	x	19.690	—	11.885	—	553	—
Nombre d'accidents	y	23.728	—	14.665	—	681	—

(*) **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, 44 conducteurs sur 100 conducteurs non cyclistes ont commis une faute $\left(\frac{14.184}{32.128}\right)$.

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	Nombre	Dans 100 accidents
a	1.613	4,13	3.562	5,69	1.244	5,82	72	5,63	4.878	5,72	6.491	5,22	
b	4.715	12,06	6.675	10,66	2.301	10,77	108	8,45	9.084	10,66	13.799	11,10	
c	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
d	19	0,05	759	1,21	121	0,57	15	1,17	895	1,05	914	0,74	
e	473	1,21	2.039	3,26	1.529	7,15	45	3,52	3.613	4,24	4.086	3,29	
f	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	
g	2	0,01	68	0,11	5	0,02	0	0,00	73	0,09	75	0,06	
h	119	0,30	484	0,77	245	1,15	13	1,02	742	0,87	861	0,69	
i	1.079	2,76	123	0,20	51	0,24	3	0,23	177	0,21	1.256	1,01	
j	33	0,09	17.306	27,65	3.860	18,06	338	26,43	21.504	25,23	21.537	17,33	
k	286	0,73	3.449	5,51	823	3,85	59	4,61	4.331	5,08	4.617	3,71	
l	869	2,22	4.980	7,96	1.605	7,51	81	6,33	6.666	7,82	7.535	6,06	
m	22	0,06	171	0,27	44	0,21	1	0,08	216	0,25	238	0,19	
n	127	0,33	844	1,35	216	1,01	16	1,25	1.076	1,26	1.203	0,97	
o	307	0,78	1.703	2,72	377	1,76	29	2,27	2.109	2,48	2.416	1,95	
p	210	0,54	521	0,83	106	0,50	11	0,86	638	0,75	848	0,68	
q	663	1,70	1.399	2,24	324	1,52	16	1,25	1.739	2,04	2.402	1,93	
r	8	0,02	363	0,58	582	2,72	19	1,48	964	1,13	972	0,78	
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	3.639	9,31	5.777	9,23	2.998	14,03	123	9,62	8.898	10,44	12.537	10,08	
v	14.184	36,30	50.223	80,24	16.431	76,89	949	74,20	67.603	79,32	81.787	65,79	
w	17.944	—	45.952	—	16.560	—	1.031	—	63.543	—	81.487	—	
x	32.128	—	96.175	—	32.991	—	1.980	—	131.146	—	163.274	—	
y	39.074 accidents	—	62.589	—	21.374	—	1.279	—	85.242 accidents	—	124.316 accidents	—	

Dans les accidents où 2 véhicules (ou plus de 2) sont impliqués, 52 conducteurs sur 100 conducteurs non cyclistes ont commis une faute $\left(\frac{67.603}{131.146}\right)$.

Dans ces mêmes accidents à 2 véhicules (ou plus de 2), on relève 79 fautes de conducteurs autres que cyclistes ou cyclo-motoristes pour 100 accidents (67.603 fautes pour 85.242 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		Éclairage non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Vitesse dépassant la limite de vitesse légale	a	37	0,16	20	0,14	1	0,15
2. Vitesse dangereuse dans les conditions existantes (route, conditions atmosphériques, etc.)	b	289	1,21	197	1,34	10	1,47
3. Circulation sur le côté interdit ou dans les zones réservées à d'autres usagers :							
Sans dépassement { Sommet de côte	c	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Autres gênes permanentes pour visibilité	d	2	0,01	2	0,01	0	0,00
Visibilité habituellement non gênée	e	75	0,32	51	0,35	3	0,44
Avec dépassement { Sommet de côte	f	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Autres gênes permanentes pour visibilité ..	g	1	—	0	0,00	0	0,00
Visibilité habituellement non gênée	h	23	0,10	14	0,10	0	0,00
4. N'a pas observé la priorité d'un piéton	i	232	0,97	72	0,49	5	0,73
5. N'a pas observé la priorité d'un véhicule	j	4	0,01	1	0,01	0	0,00
6. N'a pas signalé sa manœuvre (ou signal confus ou incorrect)	k	29	0,12	10	0,07	2	0,29
7. A dépassé contrairement au règlement :							
— A gauche	l	110	0,46	185	1,26	6	0,88
— A droite	m	7	0,03	6	0,04	0	0,00
8. N'a pas observé les signaux de circulation	n	30	0,12	6	0,04	1	0,14
9. Tournant incorrect :							
— Tournant à gauche ou demi-tour	o	35	0,15	15	0,10	0	0,00
— Tournant à droite	p	31	0,13	4	0,03	0	0,00
— Non précisé	q	37	0,16	16	0,11	0	0,00
10. Stationnement interdit ou dangereux	r	0	0,00	0	0,00	0	0,00
11. Cycliste se tenant à un autre véhicule	s	2	0,01	1	0,01	0	0,00
12. Cyclistes circulant de front	t	10	0,04	11	0,07	0	0,00
13. Autre faute	u	549	2,32	548	3,74	22	3,23
TOTAL des fautes des conducteurs de cycles (*)	v	1.503	6,32	1.159	7,91	50	7,33
14. Aucune faute	w	2.535	—	1.611	—	78	—
TOTAL des cycles (*)	x	4.038	—	2.780	—	128	—
Nombre d'accidents	y	23.728	—	14.665	—	681	—

(*) **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 3 véhicules automobiles (49.054 c. 163.274). Dans les accidents à 2 véhicules (ou plus de 2), il y a 1 cycle impliqué pour 3 véhicules automobiles (42.108 c. 131.146) mais dans les accidents à 1 seul véhicule, les cycles n'apparaissent que rarement : 1 cycle n'est impliqué, en moyenne, que pour 5 véhicules automobiles (6.946 c. 32.128).

TABLEAU N° 61-B

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	58	0,15	170	0,27	120	0,56	2	0,15	292	0,34	350	0,28
b	496	1,27	1.314	2,10	278	1,30	32	2,50	1.624	1,90	2.120	1,70
c	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
d	4	0,01	263	0,42	35	0,16	3	0,24	301	0,35	305	0,24
e	129	0,33	965	1,54	559	2,62	22	1,72	1.546	1,81	1.675	1,35
f	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
g	1	—	2	—	0	0,00	0	0,00	2	—	3	—
h	37	0,10	120	0,19	58	0,27	5	0,39	183	0,21	220	0,18
i	309	0,79	25	0,04	23	0,11	2	0,16	50	0,06	359	0,29
j	5	0,01	5.900	9,43	1.399	6,54	120	9,38	7.419	8,70	7.424	5,97
k	41	0,11	2.860	4,57	561	2,62	52	4,07	3.473	4,07	3.514	2,83
l	301	0,77	708	1,13	251	1,17	14	1,10	973	1,14	1.274	1,02
m	13	0,03	48	0,08	9	0,04	1	0,08	58	0,07	71	0,06
n	37	0,09	300	0,48	64	0,30	4	0,31	368	0,43	405	0,32
o	50	0,13	1.083	1,73	216	1,01	16	1,25	1.315	1,54	1.365	1,10
p	35	0,09	288	0,46	30	0,14	7	0,55	325	0,38	360	0,29
q	53	0,13	495	0,79	77	0,36	6	0,47	578	0,68	631	0,50
r	0	0,00	27	0,04	229	1,07	0	0,00	256	0,30	256	0,21
s	3	0,01	44	0,07	18	0,08	0	0,00	62	0,07	65	0,05
t	21	0,05	284	0,45	144	0,67	12	0,94	440	0,52	461	0,37
u	1.119	2,87	2.363	3,77	1.161	5,43	39	3,05	3.563	4,18	4.682	3,77
v	2.712	6,94	17.259	27,56	5.232	24,45	337	26,36	22.828	26,75	25.540	20,53
w	4.234	—	13.742	—	5.249	—	289	—	19.280	—	23.514	—
x	6.946	—	31.001	—	10.481	—	626	—	42.108	—	49.054	—
y	39.074 accidents	—	62.589	—	21.374	—	1.279	—	85.242 accidents	—	124.316 accidents	—

P. 17-17 bis

Dans les accidents où 1 seul véhicule (cycle ou cyclomoteur) est impliqué, 39 conducteurs sur 100 impliqués ont commis une faute $\left(\frac{2.712}{6.946}\right)$.

Dans les accidents où 2 véhicules (ou plus de 2) sont impliqués, 54 conducteurs de cycles ou cyclomoteurs sur 100 impliqués ont commis une faute $\left(\frac{22.828}{42.108}\right)$.

Dans ces mêmes accidents à 2 véhicules (ou plus de 2), on relève 27 fautes de cyclistes ou cyclomotoristes pour 100 accidents (22.828 fautes pour 85.242 accidents).

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du nombre de

Fautes commises par les piétons		Dans les accidents comportant 1 seul					
		Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Eclaircissement non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Traversait à un carrefour :							
— contrairement au signal lumineux	a	232	0,98	38	0,26	0	0,00
— en diagonale	b	453	1,91	232	1,58	9	1,32
2. A surgi sur la route	c	1.785	7,52	295	2,01	34	4,99
3. Marchait ou se tenait sur la chaussée sans précaution ..	d	2.084	8,78	3.998	27,26	115	16,89
4. Jouait ou travaillait sur la chaussée sans précaution	e	434	1,83	49	0,34	9	1,32
5. A glissé ou est tombé	f	185	0,78	168	1,15	12	1,76
6. Montait ou descendait d'un tramway sans précaution ...	g	51	0,22	19	0,13	5	0,73
7. Montait ou descendait d'autres véhicules sans précaution	h	50	0,21	12	0,08	2	0,29
TOTAL des fautes des piétons	i	5.274	22,23	4.811	32,81	186	27,30
Autres actions des piétons, ne comportant pas de faute :							
8. Traversait à un carrefour :							
— conformément au signal lumineux	j	325	1,37	117	0,80	7	1,03
— sans signal lumineux	k	1.166	4,91	456	3,11	33	4,85
9. Traversait ailleurs qu'à un carrefour	l	5.621	23,69	1.813	12,36	139	20,41
10. Marchait ou se tenait sur le trottoir, l'accotement ou un refuge	m	1.144	4,82	603	4,11	26	3,82
11. Position ou déplacement non précisé	n	451	1,90	329	2,24	36	5,29
TOTAL des piétons impliqués	o	13.981	58,92	8.129	55,43	427	62,70
Nombre d'accidents	p	23.728	—	14.665	—	681	—

REMARQUES. — En dehors du département de la Seine :

- dans 100 accidents corporels comportant 1 seul véhicule, il y a 58 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).

TABLEAU N° 62

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		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	270	0,69	7	0,01	1	0,01	0	0,00	8	0,01	278	0,22	
b	694	1,78	30	0,05	11	0,05	1	0,08	42	0,05	736	0,59	
c	2.114	5,41	107	0,17	28	0,13	1	0,08	136	0,16	2.250	1,81	
d	6.197	15,86	210	0,33	365	1,71	8	0,62	583	0,68	6.780	5,45	
e	492	1,26	29	0,05	12	0,06	1	0,08	42	0,05	534	0,43	
f	365	0,93	11	0,02	7	0,03	0	0,00	18	0,02	383	0,31	
g	75	0,19	6	0,01	0	0,00	0	0,00	6	0,01	81	0,07	
h	64	0,16	16	0,02	7	0,03	1	0,08	24	0,03	88	0,07	
i	10.271	26,28	416	0,66	431	2,02	12	0,94	859	1,01	11.130	8,95	
j	449	1,15	24	0,04	2	0,01	0	0,00	26	0,03	475	0,38	
k	1.655	4,24	42	0,07	21	0,10	2	0,16	65	0,08	1.720	1,39	
l	7.573	19,38	174	0,28	50	0,23	2	0,16	226	0,26	7.799	6,27	
m	1.773	4,54	258	0,41	88	0,41	2	0,16	348	0,41	2.121	1,71	
n	816	2,09	55	0,09	29	0,13	5	0,39	89	0,10	905	0,73	
o	22.537	57,68	969	1,55	621	2,90	23	1,80	1.613	1,89	24.150	19,43	
p	39.074 accidents	—	62.589	—	21.374	—	1.279	—	85.242 accidents	—	124.316 accidents	—	

P. 18-18 bis

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

- en moyenne, 26 piétons sur 58 piétons impliqués ont commis une faute (46 %) ;
- le jour, la proportion est plus faible : 22 piétons sur 59 piétons impliqués ont commis une faute (38 %) ;
- la nuit, la proportion est plus forte : 33 sur 55 (59 %).

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		Éclairage non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Fatigué.....	a	222	0,93	297	2,02	6	0,88
2. Endormi	b	72	0,30	142	0,97	5	0,73
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants	c	553	2,33	881	6,01	25	3,67
4. Infirmité ou malaise soudain	d	509	2,14	250	1,70	8	1,17
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule.	e	756	3,19	288	1,96	16	2,35
6. Inattention, distraction	f	1.189	5,01	1.080	7,36	31	4,55
TOTAL des déficiences des conducteurs.....	g	3.301	13,90	2.938	20,02	91	13,35
7. Semblait normal	h	20.427	—	11.727	—	590	—
TOTAL des véhicules.....	i	23.728	—	14.665	—	681	—
Nombre d'accidents.....	j	23.728	—	14.665	—	681	—

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'éclairement

n° 63-A (163.274 véhicules) et 63-B (49.054 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		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	525	1,34	231	0,37	246	1,15	3	0,23	480	0,56	1.005	0,81
b	219	0,56	49	0,08	40	0,19	3	0,23	92	0,11	311	0,25
c	1.459	3,73	1.181	1,89	1.763	8,25	39	3,05	2.983	3,50	4.442	3,57
d	767	1,96	474	0,76	168	0,79	6	0,47	648	0,76	1.415	1,14
e	1.060	2,71	1.788	2,86	376	1,76	35	2,74	2.199	2,58	3.259	2,62
f	2.300	5,89	7.834	12,52	2.536	11,86	153	11,96	10.523	12,34	12.823	10,31
g	6.330	16,19	11.557	18,48	5.129	24,00	239	18,68	16.925	19,85	23.255	18,70
h	32.744	—	115.619	—	38.343	—	2.367	—	156.329	—	189.073	—
i	39.074	—	127.176	—	43.472	—	2.606	—	173.254	—	212.328	—
j	39.074 accidents	—	62.589	—	21.374	—	1.279	—	85.242 accidents	—	124.316 accidents	—

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'éclairement.

FRANCE 1956

(Sauf dép^t de la Seine)

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		Éclairement non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Fatigué.....	a	186	0,78	251	1,71	5	0,73
2. Endormi	b	70	0,29	139	0,95	4	0,59
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants	c	349	1,47	614	4,19	19	2,79
4. Infirmité ou malaise soudain	d	312	1,31	157	1,07	4	0,59
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule.	e	609	2,57	245	1,67	9	1,32
6. Inattention, distraction	f	911	3,84	797	5,43	23	3,38
TOTAL des déficiences des conducteurs autres que les cyclistes (*).....	g	2.437	10,26	2.203	15,02	64	9,40
7. Semblait normal	h	17.253	—	9.682	—	489	—
TOTAL des véhicules autres que les cycles (*).....	i	19.690	—	11.885	—	553	—
Nombre d'accidents	j	23.728	—	14.665	—	681	—

(*) **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 11, d'une manière générale (15.246 sur 163.274) ;

1 conducteur déficient sur 12, dans les accidents à 2 véhicules (10.542 sur 131.146) ;

1 conducteur déficient sur 7, dans les accidents où l'unique véhicule impliqué n'est pas un cycle (4.704 sur 32.138).

TABLEAU N° 63-A

DES ACCIDENTS - AUTRES QUE LES CYCLISTES (*)

véhicules impliqués et de l'éclaircissement

(non cycle)			Dans les accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2)								Total Province	
Total causes-circonstances			Pendant les heures de jour		En dehors des heures de jour		Éclaircissement non précisé		Total causes-circonstances			
Nombre	Dans 100 accidents		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
a	442	1,13	167	0,27	187	0,87	3	0,23	357	0,42	799	0,64
b	213	0,54	41	0,07	36	0,17	3	0,23	80	0,09	293	0,24
c	982	2,51	660	1,06	1.131	5,29	30	2,35	1.821	2,14	2.803	2,25
d	473	1,21	236	0,38	95	0,45	5	0,39	336	0,39	809	0,65
e	863	2,21	1.118	1,79	264	1,24	24	1,88	1.406	1,65	2.269	1,82
f	1.731	4,43	4.737	7,57	1.703	7,97	102	7,97	6.542	7,67	8.273	6,65
g	4.704	12,03	6.959	11,14	3.416	15,99	167	13,05	10.542	12,36	15.246	12,25
h	27.424	—	89.216	—	29.575	—	1.813	—	120.504	—	148.028	—
i	32.128	—	96.175	—	32.991	—	1.980	—	131.146	—	163.274	—
j	39.074 accidents	—	62.589	—	21.374	—	1.279	—	85.242 accidents	—	124.316 accidents	—

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'éclaircissement } 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 11).

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		Éclairage non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Fatigué.....	a	36	0,15	46	0,31	1	0,15
2. Endormi	b	2	0,01	3	0,02	1	0,14
3. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants	c	204	0,86	267	1,82	6	0,88
4. Infirmité ou malaise soudain	d	197	0,83	93	0,63	4	0,58
5. Manquant d'expérience ou inhabitué au type de véhicule..	e	147	0,62	43	0,29	7	1,03
6. Inattention, distraction	f	278	1,17	283	1,93	8	1,17
TOTAL des déficiences des conducteurs de cycles (*)	g	864	3,64	735	5,00	27	3,95
7. Semblait normal	h	3.174	—	2.045	—	101	—
TOTAL des cycles (*)	i	4.038	—	2.780	—	128	—
Nombre d'accidents.....	j	23.728	—	14.665	—	681	—

(*) **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 11).

- ÉTAT PHYSIQUE DES CYCLISTES (*)

impliqués et de l'éclairage

(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	83 0,21	64 0,10	59 0,28	0 0,00	123 0,14	206 0,17					
b	6 0,02	8 0,01	4 0,02	0 0,00	12 0,02	18 0,01					
c	477 1,22	521 0,83	632 2,96	9 0,70	1.162 1,36	1.639 1,32					
d	294 0,75	238 0,38	73 0,34	1 0,08	312 0,37	606 0,49					
e	197 0,50	670 1,07	112 0,52	11 0,86	793 0,93	990 0,80					
f	569 1,46	3.097 4,95	833 3,89	51 3,99	3.981 4,67	4.550 3,66					
g	1.626 4,16	4.598 7,34	1.713 8,01	72 5,63	6.383 7,49	8.009 6,45					
h	5.320 —	26.403 —	8.768 —	554 —	35.725 —	41.045 —					
i	6.946 —	31.001 —	10.481 —	626 —	42.108 —	49.054 —					
j	39.074 accidents	62.589 —	21.374 —	1.279 —	85.242 accidents	124.316 accidents					

P. 17-17 bis

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

} 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	117	0,49	105	0,72	5	0,74
2. Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiants	b	191	0,81	857	5,84	15	2,20
3. Infirmes	c	276	1,16	183	1,25	3	0,44
4. Défaillance physique ou malaise soudain	d	404	1,70	189	1,29	10	1,47
TOTAL des déficiences des piétons.....	e	988	4,16	1.334	9,10	33	4,85
5. Semblait normal	f	12.993	54,76	6.795	46,33	394	57,85
TOTAL des piétons impliqués	g	13.981	58,92	8.129	55,43	427	62,70
Nombre d'accidents.....	h	23.728	—	14.665	—	681	—

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 (22.537 sur 24.150, soit 93 %) se rencontre dans les accidents comportant un seul véhicule.

Dans 100 de ces accidents :

Sur 58 piétons impliqués, on en trouve 6 qui présentent une déficience physique (10 %).

- 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		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	227	0,58	7	0,01	11	0,05	1	0,08	19	0,02	246	0,20
b	1.063	2,72	13	0,02	46	0,22	0	0,00	59	0,07	1.122	0,90
c	462	1,18	13	0,02	14	0,06	1	0,08	28	0,03	490	0,39
d	603	1,55	18	0,03	9	0,04	0	0,00	27	0,03	630	0,51
e	2.355	6,03	51	0,08	80	0,37	2	0,16	133	0,15	2.488	2,00
f	20.182	51,65	918	1,47	541	2,53	21	1,64	1.480	1,74	21.662	17,43
g	22.537	57,68	969	1,55	621	2,90	23	1,80	1.613	1,89	24.150	19,43
h	39.074 accidents	—	62.589	—	21.374	—	1.279	—	85.242 accidents	—	124.316 accidents	—

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 59, soit 7 %, et plus élevée, la nuit : 9 sur 55, soit 16 %, c'est-à-dire plus du double ;
- le jour, sur les 4 piétons déficients, 1 seul est en état d'ivresse (19 % exactement) ;
- la nuit, sur les 9 piétons déficients, 6 sont en état d'ivresse (64 % exactement).

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du nombre de

Etat 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	619	2,61	246	1,68	15	2,20
2. Pneu crevé ou éclaté.....	b	699	2,94	295	2,01	16	2,35
3. Perte d'une roue.....	c	57	0,24	19	0,13	3	0,44
4. Direction rompue ou défectueuse	d	225	0,95	91	0,62	5	0,73
5. Absence de feux avant	e	0	0,00	147	1,00	3	0,44
6. Feux avant insuffisants	f	0	0,00	255	1,74	3	0,44
7. Feux arrière insuffisants ou manquants	g	0	0,00	22	0,15	0	0,00
8. Autres feux ou réflecteurs défectueux	h	0	0,00	16	0,11	0	0,00
9. Mal chargé ou chargement déplacé	i	107	0,45	51	0,35	1	0,15
10. Tout autre défaut du véhicule (feux éblouissants, etc.) ..		417	1,76	165	1,12	11	1,62
TOTAL des défauts relevés	k	2.124	8,95	1.307	8,91	57	8,37
TOTAL des véhicules	l	23.728	—	14.665	—	681	—
Nombre d'accidents	m	23.728	—	14.665	—	681	—

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		
a	880	2,25	2.486	3,97	433	2,02	44	3,44	2.963	3,48	3.843	3,09
b	1.010	2,59	579	0,93	259	1,21	6	0,47	844	0,99	1.854	1,49
c	79	0,20	27	0,04	12	0,06	0	0,00	39	0,05	118	0,10
d	321	0,82	124	0,20	48	0,23	1	0,08	173	0,20	494	0,40
e	150	0,38	0	0,00	706	3,30	17	1,33	723	0,85	873	0,70
f	258	0,66	0	0,00	661	3,09	5	0,39	666	0,78	924	0,74
g	22	0,06	0	0,00	934	4,37	8	0,63	942	1,10	964	0,78
h	16	0,04	0	0,00	144	0,67	4	0,31	148	0,17	164	0,13
i	159	0,41	186	0,30	48	0,23	1	0,08	235	0,28	394	0,32
j	593	1,52	684	1,09	213	1,00	15	1,17	912	1,07	1.505	1,21
k	3.488	8,93	4.086	6,53	3.458	16,18	101	7,90	7.645	8,97	11.133	8,96
l	39.074	—	127.176	—	43.472	—	2.606	—	173.254	—	212.328	—
m	39.074 accidents	—	62.589	—	21.374	—	1.279	—	85.242 accidents	—	124.316 accidents	—

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	145	0,61	54	0,37	2	0,29
Visibilité gênée par construction	b	205	0,86	80	0,55	2	0,29
Visibilité gênée par talus	c	68	0,29	41	0,28	0	0,00
Visibilité non gênée aux abords	d	3.983	16,79	2.729	18,61	120	17,62
2. Croisement :							
Visibilité gênée par arbres ou végétation	e	6	0,02	3	0,02	0	0,00
Visibilité gênée par construction	f	83	0,35	20	0,14	0	0,00
Visibilité gênée par talus	g	5	0,02	2	0,01	0	0,00
Visibilité non gênée aux abords	h	1.559	6,57	704	4,80	42	6,17
3. Bifurcation :							
Visibilité gênée par arbres ou végétation	i	5	0,02	4	0,03	1	0,15
Visibilité gênée par construction	j	37	0,16	11	0,07	1	0,15
Visibilité gênée par talus	k	1	0,01	1	0,01	0	0,00
Visibilité non gênée aux abords	l	489	2,06	288	1,96	9	1,32
4. Passage à niveau gardé	m	48	0,20	59	0,40	2	0,29
5. Passage à niveau non gardé	n	11	0,05	1	0,01	1	0,15
6. Cassis ou dos d'âne	o	27	0,11	21	0,14	2	0,29
7. Sommet d'une côte :							
Visibilité gênée par arbres ou végétation	p	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Visibilité gênée par construction	q	1	0,01	0	0,00	0	0,00
Visibilité gênée par talus	r	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Visibilité non gênée aux abords	s	37	0,16	35	0,24	1	0,15
8. Descende rapide	t	269	1,13	154	1,05	6	0,88
9. Pont étroit	u	141	0,59	63	0,43	3	0,44
TOTAL des particularités de la route	v	7.120	30,01	4.270	29,12	192	28,19
10. Route en ligne droite	w	16.608	69,99	10.395	70,88	489	71,81
Nombre d'accidents	x	23.728	100,00	14.665	100,00	681	100,00

REMARQUES. — Exception faite des accidents survenus dans le département de la Seine, dans les accidents à 1 véhicule, on note que 70 % 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).

TABLEAU N° 66

- 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
a	201	0,51	1.236	1,98	97	0,45	18	1,41	1.351	1,58	1.552	1,25
b	287	0,73	1.295	2,07	183	0,86	21	1,64	1.499	1,76	1.786	1,44
c	109	0,28	536	0,86	69	0,32	5	0,39	610	0,71	719	0,58
d	6.832	17,48	5.460	8,72	1.827	8,55	94	7,35	7.381	8,66	14.213	11,43
e	9	0,02	1.177	1,88	107	0,50	13	1,02	1.297	1,52	1.306	1,05
f	103	0,26	4.890	7,81	870	4,07	59	4,61	5.819	6,83	5.922	4,76
g	7	0,02	278	0,45	36	0,17	1	0,08	315	0,37	322	0,26
h	2.305	5,90	14.069	22,48	3.919	18,34	293	22,91	18.281	21,45	20.586	16,56
i	10	0,03	555	0,89	37	0,17	7	0,55	599	0,70	609	0,49
j	49	0,13	1.233	1,97	161	0,75	17	1,33	1.411	1,65	1.460	1,17
k	2	0,01	107	0,17	13	0,06	0	0,00	120	0,14	122	0,10
l	786	2,01	3.795	6,06	961	4,50	58	4,53	4.814	5,65	5.600	4,51
m	109	0,28	63	0,10	34	0,16	3	0,23	100	0,12	209	0,17
n	13	0,03	37	0,06	15	0,07	1	0,08	53	0,06	66	0,05
o	50	0,13	103	0,16	41	0,19	0	0,00	144	0,17	194	0,16
p	0	0,00	1	—	0	0,00	0	0,00	1	—	1	—
q	1	—	5	0,01	1	0,01	0	0,00	6	0,01	7	0,01
r	0	0,00	3	—	0	0,00	0	0,00	3	—	3	—
s	73	0,19	114	0,18	54	0,25	2	0,16	170	0,20	243	0,19
t	429	1,10	226	0,36	101	0,47	5	0,39	332	0,39	761	0,61
u	207	0,53	228	0,37	98	0,46	5	0,39	331	0,39	538	0,43
v	11.582	29,64	35.411	56,58	8.624	40,35	602	47,07	44.637	52,36	56.219	45,22
w	27.492	70,36	27.178	43,42	12.750	59,65	677	52,93	40.605	47,64	68.097	54,78
x	39.074 accidents	100,00	62.589	100,00	21.374	100,00	1.279	100,00	85.242 accidents	100,00	124.316 accidents	100,00

P. 16-16 bis

Par contre, pour les accidents à 2 ou plusieurs véhicules, l'influence des particularités de la route est plus importante le jour que la nuit (57 le jour 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	1.231	5,19	708	4,83	35	5,14
2. Trous ou ornières profonds	b	277	1,17	162	1,11	6	0,88
3. Accotements défectueux	c	190	0,80	147	1,00	7	1,03
4. Obstacle sur chaussée non éclairé (nuit).....	d	0	0,00	194	1,32	3	0,44
5. Obstacle sur chaussée non signalé (jour).....	e	67	0,28	0	0,00	1	0,15
6. Autre cas.....	f	615	2,59	350	2,39	102	14,98
TOTAL des particularités du profil	g	2.380	10,03	1.561	10,65	154	22,62
7. Profil normal et dégagé	h	21.348	89,97	13.104	89,35	527	77,38
Nombre d'accidents.....	i	23.728	100,00	14.665	100,00	681	100,00
Revêtement :							
1. Mouillé	j	3.342	14,09	3.956	26,97	113	16,59
2. Verglacé	k	419	1,77	281	1,92	10	1,47
3. Couvert de neige	l	174	0,73	136	0,93	5	0,74
4. Route glissante (autre cause)	m	193	0,81	152	1,04	8	1,17
5. Route en réparation ou construction	n	55	0,23	31	0,21	1	0,15
TOTAL des particularités du revêtement.....	o	4.183	17,63	4.556	31,07	137	20,12
6. Revêtement sec.....	p	19.545	82,37	10.109	68,93	544	79,88
Nombre d'accidents.....	q	23.728	100,00	14.665	100,00	681	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 6). Cette influence ne varie pas avec l'éclairage.

TABLEAU N° 67

ACCIDENTS - ETAT DE LA CHAUSSEE

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	1.974	5,05	2.272	3,63	781	3,65	35	2,74	3.088	3,62	5.062	4,07
b	445	1,14	443	0,71	89	0,42	11	0,86	543	0,64	988	0,80
c	344	0,88	287	0,46	91	0,43	7	0,55	385	0,45	729	0,59
d	197	0,51	0	0,00	82	0,38	0	0,00	82	0,10	279	0,22
e	68	0,17	56	0,09	0	0,00	0	0,00	56	0,07	124	0,10
f	1.067	2,73	983	1,57	289	1,35	136	10,63	1.408	1,65	2.475	1,99
g	4.095	10,48	4.041	6,46	1.332	6,23	189	14,78	5.562	6,53	9.657	7,77
h	34.979	89,52	58.548	93,54	20.042	93,77	1.090	85,22	79.680	93,47	114.659	92,23
i	39.074 accidents	100,00	62.589	100,00	21.374	100,00	1.279	100,00	85.242 accidents	100,00	124.316 accidents	100,00
j	7.411	18,97	9.042	14,45	5.592	26,16	190	14,86	14.824	17,39	22.235	17,89
k	710	1,82	818	1,31	402	1,88	16	1,25	1.236	1,45	1.946	1,56
l	315	0,81	370	0,59	152	0,71	5	0,39	527	0,62	842	0,68
m	353	0,90	270	0,43	124	0,58	9	0,70	403	0,47	756	0,61
n	87	0,22	43	0,07	16	0,08	1	0,08	60	0,07	147	0,12
o	8.876	22,72	10.543	16,85	6.286	29,41	221	17,28	17.050	20,00	25.926	20,86
p	30.198	77,28	52.046	83,15	15.088	70,59	1.058	82,72	68.192	80,00	98.390	79,14
q	39.074 accidents	100,00	62.589	100,00	21.374	100,00	1.279	100,00	85.242 accidents	100,00	124.316 accidents	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 (23 contre 20). 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		Éclairement non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
Conditions atmosphériques :							
1. Brouillard	a	210	0,89	904	6,16	15	2,20
2. Pluie forte	b	666	2,81	759	5,18	23	3,38
3. Pluie légère	c	1.354	5,71	1.664	11,35	43	6,31
4. Vent fort	d	84	0,35	116	0,79	4	0,59
5. Neige ou grêle	e	122	0,51	172	1,17	1	0,15
TOTAL des particularités des conditions atmosphé- riques	f	2.436	10,27	3.615	24,65	86	12,63
6. Temps clair	g	21.292	89,73	11.050	75,35	595	87,37
Nombre d'accidents	h	23.728	100,00	14.665	100,00	681	100,00
Conditions d'éclairement :							
1. Crépuscule, ou mi-obscurité	i	0	0,00	2.083	14,21	0	0,00
2. Obscurité, route éclairée	j	0	0,00	6.233	42,50	0	0,00
3. Obscurité, route non éclairée	k	0	0,00	6.349	43,29	0	0,00
TOTAL des particularités de l'éclairement	l	0	0,00	14.665	100,00	0	0,00
4. Éclairement non précisé	m	0	0,00	0	0,00	681	100,00
5. Plein jour	n	23.728	100,00	0	0,00	0	0,00
Nombre d'accidents	o	23.728	100,00	14.665	100,00	681	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 (15 contre 13). 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		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	1.129	2,90	777	1,24	1.250	5,85	37	2,89	2.064	2,42	3.193	2,57
b	1.448	3,71	1.637	2,62	967	4,52	39	3,05	2.643	3,10	4.091	3,29
c	3.061	7,83	3.585	5,73	2.353	11,01	63	4,93	6.001	7,04	9.062	7,29
d	204	0,52	131	0,21	154	0,72	3	0,24	288	0,34	492	0,40
e	295	0,75	320	0,51	197	0,92	3	0,23	520	0,61	815	0,65
f	6.137	15,71	6.450	10,31	4.921	23,02	145	11,34	11.516	13,51	17.653	14,20
g	32.937	84,29	56.139	89,69	16.453	76,98	1.134	88,66	73.726	86,49	106.663	85,80
h	39.074 accidents	100,00	62.589	100,00	21.374	100,00	1.279	100,00	85.242 accidents	100,00	124.316 accidents	100,00
i	2.083	5,33	0	0,00	3.776	17,67	0	0,00	3.776	4,43	5.859	4,71
j	6.233	15,95	0	0,00	10.123	47,36	0	0,00	10.123	11,88	16.356	13,16
k	6.349	16,25	0	0,00	7.475	34,97	0	0,00	7.475	8,77	13.824	11,12
l	14.665	37,53	0	0,00	21.374	100,00	0	0,00	21.374	25,08	36.039	28,99
m	681	1,74	0	0,00	0	0,00	1.279	100,00	1.279	1,50	1.960	1,58
n	23.728	60,73	62.589	100,00	0	0,00	0	0,00	62.589	73,42	86.317	69,43
o	39.074 accidents	100,00	62.589	100,00	21.374	100,00	1.279	100,00	85.242 accidents	100,00	124.316 accidents	100,00

P. 16-16 bis

En dehors du département de la Seine, 38 % 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 de

Gênes ou déficiences temporaires des 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. Gêné par véhicule arrêté non heurté	a	1.338	5,64	212	1,44	22	3,23
2. Gêné par véhicule en mouvement non heurté	b	479	2,02	259	1,77	18	2,64
3. Ébloui par un véhicule non heurté.....	c	42	0,18	988	6,74	13	1,91
4. Ébloui par le soleil.....	d	161	0,68	0	0,00	5	0,73
TOTAL.....	e	2.020	8,52	1.459	9,95	58	8,51
5. Aucune gêne temporaire	f	21.708	—	13.206	—	623	—
TOTAL des véhicules	g	23.728	—	14.665	—	681	—
Nombre d'accidents.....	h	23.728	—	14.665	—	681	—
	o						

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'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		
a	1.572	4,02	2.800	4,47	857	4,01	71	5,55	3.728	4,38	5.300	4,26
b	756	1,93	3.845	6,14	1.117	5,22	88	6,88	5.050	5,94	5.806	4,67
c	1.043	2,67	167	0,27	1.653	7,73	23	1,80	1.843	2,17	2.886	2,32
d	166	0,42	767	1,22	0	0,00	12	0,94	779	0,92	945	0,76
e	3.537	9,04	7.579	12,10	3.627	16,96	194	15,17	11.400	13,41	14.937	12,01
f	35.537	—	119.597	—	39.845	—	2.412	—	161.854	—	197.391	—
g	39.074	—	127.176	—	43.472	—	2.606	—	173.254	—	212.328	—
h	39.074 accidents	—	62.589	—	21.374	—	1.279	—	85.242 accidents	—	124.316 accidents	—

P 16-16 bis

Dans les accidents corporels constatés en dehors du département de la Seine et ne comportant qu'un véhicule, 9 % 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 1956, plus de 2.800 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
27.975	9.702	1.824	992	290	2.981	16.075	695	1.423	1.528	1.583	301
	1.138	332	132	26	525	4.929	341	342	1.023	1.184	93
		76	20	15	73	834	73	55	143	112	14
			5	23	29	28	6	6	15	37	0
				10	81	38	11	22	34	30	8
					191	1.410	4	11	34	29	8
						376	6	30	48	40	7
							0	3	4	4	0
								53	28	8	2
									0	0	21
										0	16
											2

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

- 1 véhicule au moins allait tout droit sans dépasser, est de : 80 % ;
- 1 véhicule au moins tournait à gauche, est de : 25 % ;
- 1 véhicule au moins allait tout droit et dépassait, est de : 23 %.

Lorsqu'un véhicule allant tout droit heurte un véhicule qui tourne, il y a 6 fois plus d'accidents dans le cas où ce véhicule tourne à gauche que lorsqu'il tourne à droite (21.004 accidents contre 3.506).

Près du 1/3 des accidents comportant 2 véhicules surviennent entre véhicules allant tous les 2 tout droit sans dépasser (27.975 accidents sur 94.913).

NOTA. — Le présent tableau résulte de la somme des tableaux composants nos 71 à 77.

2 VÉHICULES (OU PLUS DE 2)

TABLEAU N° 70

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
1.060	1.632	620	5.463	1.848	1. Allait tout droit (sans dépasser)	75.992
326	540	85	297	716	2. Allait tout droit (et dépassait)	12.029
38	116	12	47	105	3. Se dégageait à gauche pour doubler.....	1.703
11	43	6	13	83	4. Se rabattait à droite après doublement	305
6	20	4	12	22	5. Doublait sur la droite	298
6	38	18	29	63	6. Tournait à droite.....	1.841
16	148	38	39	148	7. Tournait à gauche	896
4	18	1	2	11	8. Faisait demi-tour	47
3	56	15	7	56	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	228
4	65	47	7	94	10. Momentanément arrêté.....	238
9	87	44	6	54	11. Stationnait sur la route	216
2	8	2	2	12	12. Reculait	28
7	25	4	3	33	13. Sortait d'un emplacement de stationnement....	72
	70	17	73	169	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle) ou manœuvre imprévue	329
		23	11	102	15. A dérapé	136
			158	64	16. Sortait d'une route latérale (ou entrée particulière)	222
				333	17. Manœuvre indéterminée.....	333
TOTAL général des accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2)....						94.913

Manœuvre du véhicule B

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
569	400	56	154	52	303	991	22	224	99	2	10
	26	32	32	4	110	1.473	23	109	72	1	1
		4	2	0	8	251	0	5	4	2	0
			0	3	2	4	0	0	2	0	0
				1	27	7	2	1	3	0	0
					26	44	0	1	0	0	0
						50	0	5	3	0	1
							0	0	0	0	0
								1	1	0	0
									0	0	0
										0	0
											0

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

- 1 véhicule au moins allait tout droit sans dépasser, est de : 55 % ;
- 1 véhicule au moins tournait à gauche, est de : 50 %
- 1 véhicule au moins allait tout droit et dépassait, est de : 42 %.

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 : 25 % ;
- Véhicule allant tout droit sans dépasser, contre véhicule tournant à gauche : 17 % ;
- Véhicule allant tout droit sans dépasser, contre véhicule allant tout droit, sans dépasser : 10 %.

NOTA. — Rappel du nombre total d'accidents à 2 véhicules (ou plus de 2)..... 94.913

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

TABLEAU N° 71

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		
27	87	27	92	55	1. Allait tout droit (sans dépasser)	3.170
17	49	3	11	60	2. Allait tout droit (et dépassait)	2.023
1	17	0	1	3	3. Se dégageait à gauche pour doubler	298
0	0	0	0	4	4. Se rabattait à droite après doublement	15
0	1	0	2	2	5. Doublait sur la droite	46
0	3	0	0	3	6. Tournait à droite.....	77
4	18	7	0	13	7. Tournait à gauche	101
0	2	0	0	2	8. Faisait demi-tour	4
0	7	4	1	8	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	22
0	0	7	0	6	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	1	0	1	13. Sortait d'un emplacement de stationnement ...	3
	0	0	1	4	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle) ou manœuvre imprévue	5
		0	0	0	15. A dérapé	0
			6	0	16. Sortait d'une route latérale (ou entrée particulière)	6
				4	17. Manœuvre indéterminée	4
					Manœuvre du véhicule B	
En carrefour. Véhicules sur même route. Même sens. TOTAL accidents à 2 véhicules (ou plus de 2)						5.788

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
797	76	63	10	3	248	3.388	26	6	8	4	15
	9	8	3	0	19	193	2	0	1	1	4
		1	0	1	8	11	3	0	1	0	1
			0	0	2	1	0	0	0	0	0
				0	2	5	0	0	0	0	0
					24	169	0	1	3	0	0
						2	1	2	4	1	1
							0	0	1	0	0
								0	0	0	0
									0	0	0
										0	1
											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 : 87 % ;
- 1 véhicule au moins tournait à gauche
est de : 68 %.

La combinaison de manœuvres la plus fréquente
est la suivante :

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

NOTA. — Rappel du nombre total d'accidents à 2 véhicules
(ou plus de 2)..... 94.913

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 Manœuvre définie	1.804
1.477	215	112	11. Stationnait sur la route ..	8
	0	8	17. Manœuvre indéterminée ..	12
		12		
TOTAL accidents à 2 véhicules (ou plus de 2)				1 824

TABLEAU N° 73

**EN CARREFOUR
SENS DE
DÉPLACEMENT
NON PRÉCISÉ**

2 VÉHICULES (OU PLUS DE 2) MÊME 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		
25	119	21	154	23	1. Allait tout droit (sans dépasser)	4.986
3	44	7	6	7	2. Allait tout droit (et dépassait)	307
0	0	0	4	3	3. Se dégageait à gauche pour doubler	33
0	2	0	1	0	4. Se rabattait à droite après doublement	6
0	0	0	0	0	5. Doublait sur la droite	7
1	3	1	1	5	6. Tournait à droite.....	208
1	24	7	2	23	7. Tournait à gauche	118
0	2	1	0	0	8. Faisait demi-tour	4
0	2	0	0	0	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	2
1	4	0	1	0	10. Momentanément arrêté	6
0	0	0	0	0	11. Stationnait sur la route	1
0	0	0	0	0	12. Reculait	0
1	2	0	0	0	13. Sortait d'un emplacement de stationnement ...	3
	4	1	0	3	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle) ou manœuvre imprévue	8
		0	1	0	15. A dérapé	1
			3	2	16. Sortait d'une route latérale (ou entrée particulière)	5
				11	17. Manœuvre indéterminée	11
					Manœuvre du véhicule B	
En carrefour. Véhicules sur même route. Sens inverse TOTAL accidents à 2 véhicules (ou plus de 2)						5.706

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
11.802	628	35	21	31	1.402	5.536	35	38	54	10	34
	68	0	1	3	154	412	1	3	8	2	6
		1	1	0	24	22	1	1	3	0	0
			0	0	12	7	0	0	0	0	0
				0	4	7	0	0	0	0	1
					86	526	1	7	8	1	7
						194	5	12	6	1	3
							0	0	0	0	0
								0	0	0	0
									0	0	0
										0	0
											0

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

Les combinaisons de manœuvres les plus fréquentes sont les suivantes :

- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule allant tout droit (sans dépasser) : 47 %;
- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule tournant à gauche : 22 %;
- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule sortant d'une route latérale : 12 %;
- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule tournant à droite : 6 %.

NOTA. — Rappel du nombre total d'accidents à 2 véhicules (ou plus de 2) 94.913

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

TABLEAU N° 74

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		
39	85	33	2.931	152	1. Allait tout droit (sans dépasser)	22.866
0	30	6	102	21	2. Allait tout droit (et dépassait)	817
0	5	0	9	1	3. Se dégageait à gauche pour doubler	68
0	3	0	7	0	4. Se rabattait à droite après doublement	29
0	0	0	3	1	5. Doublait sur la droite	16
2	17	11	20	10	6. Tournait à droite.....	696
3	39	10	30	33	7. Tournait à gauche	336
0	2	0	1	0	8. Faisait demi-tour	3
0	5	0	4	2	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	11
0	5	1	1	1	10. Momentanément arrêté	8
0	0	0	1	0	11. Stationnait sur la route	1
0	0	0	0	2	12. Reculait	2
0	0	0	1	2	13. Sortait d'un emplacement de stationnement ...	3
	4	3	34	6	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle) ou manœuvre imprévue	47
		1	6	2	15. A dérapé	9
			131	25	16. Sortait d'une route latérale (ou entrée particulière)	156
				93	17. Manœuvre indéterminée	93
					Manœuvre du véhicule B	
En carrefour. Véhicules venant de 2 routes différentes. TOTAL accidents à 2 véhicules (ou plus de 2) ...						25 161

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
3.174	5.952	609	560	163	288	1.218	283	959	365	63	66
	526	202	59	10	152	2.449	251	197	151	53	37
		44	5	11	12	504	60	33	13	5	4
			2	16	2	5	6	6	2	2	0
				2	42	12	9	10	8	2	1
					13	18	0	0	1	0	0
						15	0	2	3	0	0
							0	2	1	0	0
								17	8	1	0
									0	0	0
										0	0
											0

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

- 1 véhicule au moins allait tout droit sans dépasser est de : 70 % ;
- 1 véhicule au moins allait tout droit et dépassait est de : 51 %.

Les combinaisons de manœuvres les plus fréquentes sont les suivantes :

- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule allant tout droit (et dépassant) : 28 % ;
- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule allant tout droit (sans dépasser) : 15 % ;
- Véhicule allant tout droit (et dépassant) contre véhicule tournant à gauche : 11 %.

Voir Remarque du tableau n° 77.

NOTA. — Rappel du nombre total d'accidents à 2 véhicules (ou plus de 2) 94.913

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

TABLEAU N° 75

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		
377	281	80	235	373	1. Allait tout droit (sans dépasser)	15.046
222	313	36	58	319	2. Allait tout droit (et dépassait)	5.035
17	61	8	8	46	3. Se dégageait à gauche pour doubler.....	831
9	15	3	0	45	4. Se rabattait à droite après doublement	113
4	16	1	5	9	5. Doublait sur la droite	121
1	2	1	0	4	6. Tournait à droite.....	40
1	21	1	1	18	7. Tournait à gauche	62
0	6	0	0	4	8. Faisait demi-tour	13
1	28	4	1	32	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	92
0	7	4	0	12	10. Momentanément arrêté	23
2	1	1	0	2	11. Stationnait sur la route	6
0	2	1	0	2	12. Reculait	5
1	10	1	0	13	13. Sortait d'un emplacement de stationnement ...	25
	5	1	4	14	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle) ou manœuvre imprévue	24
		6	0	9	15. A dérapé	15
			0	1	16. Sortait d'une entrée particulière	1
				35	17. Manœuvre indéterminée	35
					Manœuvre du véhicule B	
Hors carrefour. Véhicules se déplaçant dans le même sens. TOTAL accidents à 2 véhicules (ou plus de 2).						21.487

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
8.721	1.650	859	174	16	330	3.118	237	38	65	24	78
	350	53	22	2	26	108	38	6	15	23	24
		13	10	2	7	19	5	1	9	9	5
			2	2	5	6	0	0	0	0	0
				6	3	3	0	1	0	0	3
					25	581	2	2	3	1	0
						36	0	2	2	2	1
							0	0	0	0	0
								1	0	0	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 : 88 %;
- 1 véhicule au moins tournait à gauche, est de 20 %;
- 1 véhicule au moins allait tout droit et dépassait, est de : 13 %.

Les combinaisons de manœuvres les plus fréquentes sont les suivantes :

- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule allant tout droit (sans dépasser), 43 %;
- Véhicule allant tout droit (sans dépasser) contre véhicule tournant à gauche : 16 %;
- 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) 94.913

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

TABLEAU N° 76

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		
365	920	412	307	388	1. Allait tout droit (sans dépasser)	17.702
54	69	20	20	82	2. Allait tout droit (et dépassait)	912
16	22	4	7	25	3. Se dégageait à gauche pour doubler	154
1	19	3	2	11	4. Se rabattait à droite après doublement	51
0	0	3	0	2	5. Doublait sur la droite	21
1	10	4	3	10	6. Tournait à droite.....	642
6	30	6	1	25	7. Tournait à gauche	111
1	3	0	1	4	8. Faisait demi-tour	9
0	6	6	1	8	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	22
1	10	5	1	4	10. Momentanément arrêté	22
1	1	1	0	1	11. Stationnait sur la route	4
1	1	1	2	2	12. Reculait	9
4	11	1	1	6	13. Sortait d'un emplacement de stationnement ...	23
	52	9	15	96	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle) ou manœuvre imprévue	172
		9	2	64	15. A dérapé	75
			4	4	16. Sortait d'une entrée particulière	8
				128	17. Manœuvre indéterminée	128
					Manœuvre du véhicule B	

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

20.065

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	Doubleait 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
2.528	937	173	62	17	332	1.470	89	138	853	1.391	81
	144	31	13	6	53	224	24	23	753	1.054	14
		10	2	1	9	22	3	14	75	92	4
			1	2	4	4	0	0	10	32	0
				0	2	3	0	2	19	11	1
					12	62	1	0	8	11	1
						21	0	5	13	18	1
							0	1	1	2	0
								32	17	6	2
									0	0	13
										0	13
											0

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 nos 75 et 76.

NOTA. — Rappel du nombre total d'accidents à 2 véhicules (ou plus de 2) 94.913

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

TABLEAU N° 77

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		
202	111	45	1.665	814	1. Allait tout droit (sans dépasser)	10.908
30	28	13	98	218	2. Allait tout droit (et dépassait)	2.726
4	8	0	15	17	3. Se dégageait à gauche pour doubler	276
1	4	0	3	18	4. Se rabattait à droite après doublement	79
0	1	0	1	7	5. Doublait sur la droite	47
0	3	1	5	21	6. Tournait à droite	125
0	13	7	5	22	7. Tournait à gauche	105
0	3	0	0	0	8. Faisait demi-tour	7
1	8	1	0	6	9. Ralentissait ou s'arrêtait brusquement	73
2	34	28	2	67	10. Momentanément arrêté	146
5	76	40	4	43	11. Stationnait sur la route	181
1	3	0	0	6	12. Reculait	10
1	1	1	1	6	13. Sortait d'un emplacement de stationnement ...	10
	5	2	19	41	14. A fait un écart (pour éviter un obstacle) ou manœuvre imprévue	67
		6	2	25	15. A dérapé	33
			10	29	16. Sortait d'une entrée particulière	39
				50	17. Manœuvre indéterminée	50
					Manœuvre du véhicule B	
Hors carrefour. Sens de déplacement des véhicules non précisé. TOTAL accidents à 2 véhicules (ou plus de 2) .						14.882

HUITIÈME PARTIE

NATURE DES ACCIDENTS

RÉPARTITION EN FONCTION

DE LA LARGEUR DE LA CHAUSSÉE

AVEC INDICATION DU NOMBRE DE VICTIMES

TABLEAUX N^{os} 81 A 85

NATURE DES ACCIDENTS COMPORTANT

Répartition en fonction de la largeur de la

Nature des accidents			Nombre d'accidents						
			Sur chaussées à 2 sens						
			à 2 voies			à 3 voies			
			Moins de 5 m	5-5,99 m	6-7,99 m	8-8,99 m	9-9,99 m	10-10,99 m	11-11,99 m
Type du véhicule A	Type du véhicule B								
contre									
Voiture particulière	Voiture particulière	a	575	1.071	3.968	1.007	1.062	491	197
	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	b	234	335	1.142	316	327	169	57
	Camion (plus de 3,5 tonnes)	c	206	376	1.414	277	380	121	40
	Autobus, autocar ou trolley	d	34	66	233	63	71	38	21
	Motocyclette, vélomoteur	e	1.292	2.069	6.396	2.219	1.801	1.153	674
	Cyclomoteur, cycle	f	1.542	2.649	7.535	2.376	1.948	1.353	439
	Tramway, convoi ferré	g	20	4	18	8	7	6	2
	Autre ou non précisé	h	99	196	581	96	77	35	10
Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	i	51	36	112	24	28	4	7
	Camion (plus de 3,5 tonnes)	j	51	92	225	55	50	19	11
	Autobus, autocar ou trolley	k	10	20	47	13	10	3	0
	Motocyclette, vélomoteur	l	365	493	1.260	413	316	207	79
	Cyclomoteur, cycle	m	449	589	1.471	424	335	197	78
	Tramway, convoi ferré	n	3	3	7	2	4	2	0
Camion (plus de 3,5 tonnes.)	Autre ou non précisé	o	25	44	76	16	19	5	4
	Camion (plus de 3,5 tonnes)	p	20	56	202	28	51	5	11
	Autobus, autocar ou trolley	q	11	12	52	15	11	6	3
	Motocyclette, vélomoteur	r	254	340	975	298	232	128	64
	Cyclomoteur, cycle	s	252	404	1.071	339	234	137	65
Autobus, autocar, trolleybus.	Tramway, convoi ferré	t	7	5	7	3	9	6	0
	Autre ou non précisé	u	43	42	67	10	13	2	0
	Autobus, autocar ou trolley	v	3	8	3	0	0	0	1
	Motocyclette, vélomoteur	w	34	45	168	74	57	44	5
	Cyclomoteur, cycle	x	26	67	216	58	60	62	22
Motocyclette vélomoteur.	Tramway, convoi ferré	y	1	0	1	1	0	1	1
	Autre ou non précisé	z	6	7	14	4	1	3	1
	Motocyclette, vélomoteur	a	306	342	841	258	217	116	44
	Cyclomoteur, cycle	b	669	912	2.575	869	611	471	190
Cyclomoteur, cycle.	Tramway, convoi ferré	c	10	4	20	4	6	1	1
	Autre ou non précisé	d	239	258	422	69	45	17	5
	Cyclomoteur, cycle	e	515	445	998	323	211	144	61
	Tramway, convoi ferré	f	7	2	13	7	2	3	1
Tramway, convoi ferré.	Autre ou non précisé	g	150	125	197	35	23	14	1
	Tramway, convoi ferré	h	0	1	1	0	0	0	0
	Autre ou non précisé	i	1	1	0	1	0	0	0
Autre ou non précisé.	Autre ou non précisé	j	4	2	8	1	1	0	0
TOTAUX			7.514	11.121	32.336	9.706	8.219	4.963	2.095

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

2 VEHICULES (OU PLUS DE 2)

TABLEAU N° 81

chaussée avec indication du nombre de victimes

						Nombre de victimes							
	à 4 voies		Sur chaus- sées à sens unique	Total des accidents		Nombre de tués				Nombre de blessés			
	Plus de 12 ml	De largeur indé- terminée		Nombre	Pour- centage	Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	Total	Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	Total
a	643	970	499	10.483	7,40	365	37	3	405	20.355	755	70	21 180
b	152	210	173	3.115	2,20	90	13	2	105	5.308	220	36	5 564
c	166	219	168	3.367	2,38	296	16	2	314	5.393	165	29	5 587
d	56	59	49	690	0,49	62	5	0	67	1.305	57	26	1 388
e	1.554	2.004	813	19.975	14,09	20	453	0	473	1.358	22.488	24	23 870
f	1.662	1.984	1.235	22.723	16,03	13	911	3	927	754	21.879	44	22.677
g	10	3	8	86	0,06	16	0	0	16	122	6	4	132
h	27	48	54	1.223	0,86	37	33	12	82	1.022	359	338	1.719
i	18	38	17	335	0,24	13	1	0	14	500	72	0	572
j	36	45	25	609	0,43	42	4	0	46	924	55	11	990
k	14	11	5	133	0,09	5	2	0	7	314	10	9	333
l	231	307	164	3.835	2,71	1	171	0	172	89	4.197	4	4.290
m	293	399	208	4.443	3,13	3	220	0	223	56	4.294	13	4.363
n	2	3	1	27	0,02	6	0	0	6	37	2	19	58
o	7	7	10	213	0,15	0	7	7	14	105	78	99	282
p	19	31	18	441	0,31	42	7	1	50	567	40	14	621
q	11	14	9	144	0,10	13	1	0	14	420	14	0	434
r	171	301	115	2.878	2,03	0	308	0	308	33	2.926	4	2.963
s	182	298	146	3.128	2,21	0	339	0	339	24	2.858	7	2.889
t	5	3	5	50	0,04	5	0	1	6	36	1	57	94
u	5	8	8	198	0,14	1	7	6	14	94	40	114	248
v	2	2	4	23	0,02	0	1	0	1	225	4	1	230
w	44	63	35	569	0,40	2	40	0	42	42	673	2	717
x	72	55	47	685	0,48	0	63	1	64	33	624	0	657
y	0	0	0	5	—	4	0	1	5	50	0	30	80
z	2	2	0	40	0,03	0	0	0	0	75	12	17	104
a	124	187	159	2.594	1,83	0	87	1	88	24	4.320	5	4.349
b	552	519	334	7.702	5,43	0	169	0	169	14	11.232	23	11.269
c	5	0	5	56	0,04	0	22	0	22	0	43	0	43
d	21	50	30	1.156	0,82	1	46	1	48	5	1.336	77	1.418
e	192	232	171	3.292	2,32	0	87	1	88	4	4.337	11	4 352
f	6	8	5	54	0,04	0	19	0	19	0	40	1	41
g	16	27	24	612	0,43	0	31	0	31	1	621	31	653
h	0	0	0	2	—	0	0	0	0	0	2	0	2
i	2	1	0	6	—	0	0	2	2	0	1	3	4
j	1	4	0	21	0,01	1	1	2	4	5	9	5	19
	6.303	8.112	4.544	94.913 accidents	66,96	1.038	3.101	46	4.185 tués	39.294	83.770	1.128	124 192 blessés

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	579	1.105	3.647	1.441	1.084	624	338
	Obstacle ou animal en liberté	b	257	447	1.214	241	231	68	22
	Sans collision	c	361	540	1.373	212	236	45	17
	Accident non défini	d	71	107	339	82	50	26	6
Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	Piéton	e	224	239	600	182	116	98	43
	Obstacle ou animal en liberté	f	55	39	124	21	22	5	2
	Sans collision	g	101	108	162	13	15	2	5
	Accident non défini	h	13	18	38	5	4	4	1
Camion (plus de 3,5 tonnes)	Piéton	i	99	118	386	111	95	39	39
	Obstacle ou animal en liberté	j	23	35	106	21	16	6	2
	Sans collision	k	90	67	127	19	14	2	4
	Accident non défini	l	15	9	30	2	2	1	1
Autobus, autocar, trolleybus.	Piéton	m	18	21	94	32	29	35	14
	Obstacle ou animal en liberté	n	5	8	18	1	2	1	1
	Sans collision	o	7	30	38	16	23	3	3
	Accident non défini	p	1	0	4	1	1	1	1
Motocyclette, vélomoteur.	Piéton	q	457	845	2.286	821	607	461	252
	Obstacle ou animal en liberté	r	245	255	483	109	86	29	36
	Sans collision	s	606	802	1.330	246	241	79	19
	Accident non défini	t	139	182	299	62	52	21	5
Cyclomoteur cycle.	Piéton	u	411	528	1.355	424	305	212	84
	Obstacle ou animal en liberté	v	93	86	209	53	34	20	9
	Sans collision	w	461	517	765	162	101	58	13
	Accident non défini	x	128	108	178	43	32	17	3
Tramway, convoi ferré.	Piéton	y	5	4	14	7	6	11	2
	Obstacle ou animal en liberté	z	0	0	0	0	0	0	0
	Sans collision	a	0	0	1	0	0	0	0
	Accident non défini	b	0	0	1	0	0	0	0
Autre ou non précisé	Piéton	c	33	24	49	16	15	5	0
	Obstacle ou animal en liberté	d	1	1	2	0	0	2	0
	Sans collision	e	19	12	12	2	2	0	0
	Accident non défini	f	3	2	4	1	0	0	0
TOTAUX		g	4.520	6.257	15.288	4.346	3.421	1.875	922

TABLEAU N° 82

COMPORTANT UN SEUL VÉHICULE

chaussée avec indication du nombre de victimes

						Nombre de victimes							
à 4 voies			Sur chaus- sées à sens unique	Total des accidents		Nombre de tués				Nombre de blessés			
Plus de 12 m	De largeur Indé- terminée	Nombre		Pour- centage	Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	Total	Conducteurs et passagers de véhicules automobiles	Piétons et usagers des « 2 roues »	Autres et non indiqués	Total	
a	1.031	1.552	684	12.085	8,53	5	884	5	894	227	11.786	41	12.054
b	78	165	69	2.792	1,97	443	0	2	445	4.767	0	30	4.797
c	26	132	77	3.019	2,13	341	0	1	342	5.376	0	34	5.410
d	15	49	18	763	0,54	88	9	1	98	1.156	106	12	1.274
e	104	177	160	1.943	1,37	0	160	2	162	18	1.869	4	1.891
f	5	20	6	299	0,21	36	0	0	36	452	0	2	454
g	3	20	10	439	0,31	82	0	11	93	696	0	8	704
h	2	3	1	89	0,06	11	2	1	14	110	16	3	129
i	72	150	116	1.225	0,86	2	193	4	199	8	1.056	5	1.069
j	7	18	8	242	0,17	27	0	2	29	292	0	28	320
k	1	13	7	344	0,24	70	0	7	77	463	0	33	496
l	1	5	0	66	0,05	18	2	1	21	46	9	7	62
m	46	75	41	405	0,29	0	56	0	56	29	380	4	413
n	0	3	0	39	0,03	3	0	0	3	236	0	14	250
o	39	103	15	277	0,20	2	0	1	3	403	0	5	408
p	1	1	1	12	0,01	0	0	0	0	28	2	1	31
q	624	771	522	7.646	5,39	0	267	0	267	0	10.181	18	10.199
r	50	127	55	1.475	1,04	0	245	0	245	0	1.632	5	1.637
s	71	556	159	4.109	2,90	0	412	1	413	0	4.643	5	4.648
t	14	47	17	838	0,59	0	66	0	66	0	950	3	953
u	310	474	258	4.361	3,08	0	152	1	153	0	5.254	9	5.263
v	25	61	13	603	0,42	0	54	0	54	0	549	2	551
w	76	556	79	2.788	1,97	0	313	0	313	0	2.482	3	2.485
x	11	48	19	587	0,41	0	45	0	45	0	556	2	558
y	13	21	11	94	0,07	0	25	1	26	0	65	4	69
z	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0
a	0	0	0	1	—	0	0	1	1	0	0	2	2
b	1	0	0	2	—	0	0	0	0	0	0	3	3
c	7	30	12	191	0,13	0	20	2	22	1	187	7	195
d	1	15	0	22	0,02	0	0	1	1	0	1	21	22
e	0	5	1	53	0,04	2	2	12	16	30	12	15	57
f	2	2	1	15	0,01	0	0	4	4	6	5	7	18
				46.824 accidents	33,04	1.130	2.907	61	4.098 tués	14.344	41.741	337	56.422 blessés

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	3.446	5.361	17.038	5.060	4.613	2.504	1.214
	Cyclomoteur, cycle	b	2.938	4.621	12.868	4.066	3.188	2.220	794
	Tramway	c	3	1	16	11	25	15	3
	Convoi ferré	d	38	15	37	7	1	1	1
	Véhicule sans plaque d'immatriculation	e	305	367	662	112	74	38	12
	Véhicule de type non précisé	f	107	180	498	83	81	24	8
	Piéton	g	1.377	2.328	7.013	2.587	1.931	1.257	686
	Obstacle ou animal	h	585	784	1.945	393	357	109	63
Sans collision (Véhicule à plaque d'immatriculation)		i	1.165	1.547	3.030	506	529	131	48
Accident non défini (Véhicule à plaque d'immatriculation) .		j	239	316	710	152	109	53	14
Accident ne comportant pas de véhicule à plaque d'im- matriculation		k	1.831	1.858	3.807	1.075	732	486	174
TOTAUX		l	12.034	17.378	47.624	14.052	11.640	6.838	3.017

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							
	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	3.241	4.461	2.253	49.191	34,72	951	1.146	9	2.106	36.857	35.996	235	73.088
b	2.761	3.255	1.970	38.681	27,28	16	1.702	4	1.722	881	40.887	87	41.855
c	16	5	15	110	0,08	1	3	1	5	105	28	101	234
d	6	4	4	114	0,08	30	19	1	50	140	24	5	169
e	39	70	59	1.738	1,23	7	53	24	84	570	1.084	624	2.278
f	23	45	43	1.092	0,77	32	40	2	74	731	741	25	1.497
g	1.877	2.725	1.523	23.304	16,44	7	1.560	11	1.578	282	25.272	72	25.626
h	140	333	138	4.847	3,42	509	245	4	758	5.747	1.632	79	7.458
i	140	824	268	8.188	5,78	495	412	21	928	6.938	4.643	85	11.666
j	33	105	37	1.768	1,25	117	79	3	199	1.340	1.083	26	2.449
k	663	1.484	594	12.704	8,95	3	749	27	779	47	14.121	126	14.294
l	8.939	13.311	6.904	141.737 accidents	100,00	2.168	6.008	107	8.283 tués	53.638	125.511	1.465	180.614 blessés

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 VEHICULES

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				
Type du véhicule A	Type du véhicule B		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
Quelle que soit l'orientation relative des véhicules. contre									
Voiture particulière.	Voiture particulière	a	164	427	1.354	418	316	235	93
	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	b	64	114	368	125	104	78	28
	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	c	25	102	361	86	105	55	29
	Motocyclette, vélomoteur	d	358	848	2.618	1.097	721	622	350
	Autre ou non précisé	e	607	1.151	3.210	1.107	827	702	243
Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	f	11	16	29	5	7	2	4
	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	g	10	23	47	13	10	6	6
	Motocyclette, vélomoteur	h	87	161	483	176	136	102	42
	Autre ou non précisé	i	162	225	612	187	128	98	41
Camion (plus de 3,5 tonnes, autocar.)	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	j	2	9	34	16	13	6	9
	Motocyclette, vélomoteur	k	56	107	441	163	105	81	35
	Autre ou non précisé	l	67	174	429	145	105	101	36
Motocyclette, vélomoteur.	Motocyclette, vélomoteur	m	43	105	343	99	88	52	22
	Autre ou non précisé	n	189	307	978	389	272	253	92
Autre ou non précisé.	Autre ou non précisé	o	115	157	377	141	96	59	29
TOTAUX		p	1.960	3.926	11.684	4.167	3.033	2.452	1.059

RÉCAPITULATION DES ACCIDENTS comportant 2 véhicules (ou plus de 2)								
I. En carrefour (tableau n° 84) :								
Report	q	1.960	3.926	11.684	4.167	3.033	2.452	1.059
II. Hors carrefour (tableau n° 85) :								
Véhicules allant dans la même direction	r	994	2.147	7.788	2.287	2.327	1.136	589
Véhicules allant à la rencontre l'un de l'autre	s	3.293	3.106	7.409	1.796	1.440	691	242
Sens de déplacement des véhicules non précisés	t	1.267	1.942	5.455	1.456	1.419	684	205
TOTAUX	u	7.514	11.121	32.336	9.706	8.219	4.963	2.095

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

TABLEAU N° 84

(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	353	603	189	4.152	2,93	77	8	0	85	7.484	208	10	7.702
b	94	131	72	1.178	0,83	20	5	0	25	1.883	69	7	1.959
c	138	162	74	1.137	0,80	57	2	0	59	1.857	34	4	1.895
d	959	1.077	376	9.026	6,37	1	152	0	153	485	10.005	6	10.496
e	997	1.099	639	10.582	7,47	1	286	2	289	337	10.235	66	10.638
f	9	17	10	110	0,08	3	0	0	3	151	32	0	183
g	21	19	11	166	0,12	5	0	0	5	292	14	5	311
h	124	169	78	1.558	1,10	1	42	0	43	21	1.703	1	1.725
i	177	237	109	1.976	1,39	0	82	0	82	27	1.894	15	1.936
j	19	18	12	138	0,10	4	0	0	4	342	10	0	352
k	126	185	74	1.373	0,97	0	112	0	112	28	1.442	2	1.472
l	144	191	95	1.487	1,05	0	140	0	140	43	1.352	48	1.443
m	68	99	80	999	0,70	0	25	0	25	5	1.594	1	1.600
n	308	326	179	3.293	2,32	0	41	0	41	9	4.513	19	4.541
o	113	125	92	1.304	0,92	0	22	0	22	3	1.657	5	1.665
p	3.650	4.458	2.090	38.479 accidents	27,15	169	917	2	1.088 tués	12.967	34.762	189	47.918 blessés

P. 7 a

q	3.650	4.458	2.090	38.479	27,15	169	917	2	1.088	12.967	34.762	189	47.918
r	1.222	1.754	1.243	21.487	15,16	161	720	15	896	6.532	19.983	413	26.928
s	703	853	532	20.065	14,15	484	846	11	1.341	12.778	16.595	264	29.637
t	728	1.047	679	14.882	10,50	224	618	18	860	7.017	12.430	262	19.709
u	6.303	8.112	4.544	94.913 accidents	66,96	1.038	3.101	46	4.185 tués	39.294	83.770	1.128	124.192 blessés

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			
Type du véhicule A	Type du véhicule B		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
A. Véhicules allant dans la même direction.									
	contre								
Voiture particulière.	Voiture particulière	a	36	105	656	140	199	85	45
	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	b	12	41	215	57	81	26	8
	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	c	12	58	287	59	104	31	14
	Motocyclette, vélomoteur	d	137	308	1.376	440	530	227	204
	Autre ou non précisé	e	206	609	2.175	672	630	345	115
Camionnette (moins de 3,5 tonnes.)	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	f	6	4	19	2	5	1	1
	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	g	4	16	53	13	15	8	1
	Motocyclette, vélomoteur	h	46	93	299	103	86	42	19
	Autre ou non précisé	i	73	150	390	130	112	49	24
Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar.	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	j	1	13	61	8	10		4
	Motocyclette, vélomoteur	k	23	71	243	77	93	43	19
	Autre ou non précisé	l	65	116	459	138	121	63	37
Motocyclette, vélomoteur.	Motocyclette, vélomoteur	m	50	72	190	67	51	25	12
	Autre ou non précisé	n	196	339	995	282	208	130	64
Autre ou non précisé.	Autre ou non précisé	o	127	152	370	99	82	61	22
B. Véhicules allant à la rencontre l'un de l'autre.									
	contre								
Voiture particulière.	Voiture particulière	p	299	359	1.220	268	270	76	29
	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	q	125	120	347	80	80	31	11
	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	r	172	219	662	111	129	33	5
	Motocyclette, vélomoteur	s	629	651	1.534	404	305	173	70
	Autre ou non précisé	t	539	574	1.399	380	266	192	53
Camionnette (moins de 3,5 tonnes.)	Camionnette (moins de 3,5 tonnes)	u	31	7	40	8	7		1
	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	v	42	53	111	21	20	4	1
	Motocyclette, vélomoteur	w	183	147	275	66	52	25	11
	Autre ou non précisé	x	174	141	263	64	62	25	9
Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar.	Camion (plus de 3,5 tonnes), autocar	y	26	33	115	13	15	2	1
	Motocyclette, vélomoteur	z	167	141	249	62	41	18	8
	Autre ou non précisé	a	131	130	234	56	23	17	7
Motocyclette, vélomoteur.	Motocyclette, vélomoteur	b	176	123	197	55	40	25	6
	Autre ou non précisé	c	311	274	528	144	98	54	24
Autre ou non précisé.	Autre ou non précisé	d	288	134	235	64	32	16	6
C. Véhicules dont le sens de déplacement n'est pas précisé									
Nombre d'accidents		e	1.267	1.942	5.455	1.456	1.419	684	205
TOTAUX		f	5.554	7.195	20.652	5.539	5.186	2.511	1.036

(OU PLUS DE 2) - HORS CARREFOUR

de la chaussée avec indication du nombre de victimes

TABLEAU N° 85

						Nombre de victimes							
		à 4 voies	Sur chaus- sées à sens unique	Total des accidents		Nombre de tués				Nombre de blessés			
				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	73	160	192	1.691	1,19	45	9	0	54	2.852	110	10	2.972
b	16	18	53	527	0,37	16	0	2	18	900	14	6	920
c	28	42	83	718	0,51	50	1	1	52	1.227	22	3	1.252
d	254	503	175	4.154	2,93	5	62	0	67	313	4.753	7	5.073
e	379	478	343	5.952	4,20	24	251	3	278	584	5.430	182	6.196
f	3	10	0	51	0,04	1	0	0	1	86	2	0	88
g	9	16	5	140	0,10	5	1	0	6	194	7	2	203
h	51	65	44	848	0,60	0	21	0	21	14	969	1	984
i	68	88	58	1.142	0,80	0	58	6	64	44	1.029	67	1.140
j	6	12	12	127	0,09	14	2	0	16	250	11	5	266
k	51	83	43	746	0,53	0	53	0	53	11	798	0	809
l	73	95	57	1.224	0,86	10	114	2	117	48	1.031	65	1.144
m	19	37	34	557	0,39	0	16	1	17	6	889	1	896
n	141	96	95	2.546	1,80	0	85	0	85	1	3.633	46	3.680
o	51	51	49	1.064	0,75	0	47	0	47	2	1.285	18	1.305
p	92	115	58	2.786	1,97	182	3	2	187	6.630	97	23	6.750
q	25	34	20	873	0,62	35	2	0	37	1.752	36	12	1.800
r	26	38	22	1.417	1,00	180	2	1	183	2.374	49	26	2.449
s	198	190	114	4.268	3,01	14	160	0	174	342	4.947	7	5.296
t	150	167	131	3.851	2,72	6	236	3	245	338	3.496	56	3.890
u	2	7	2	105	0,07	3	0	0	3	175	9	0	184
v	7	8	7	274	0,19	30	1	0	31	535	7	5	547
w	29	41	16	845	0,60	0	64	0	54	39	922	0	961
x	26	36	22	822	0,58	2	50	0	52	54	757	21	832
y	3	7	3	218	0,15	29	3	0	32	402	16	6	424
z	20	47	15	768	0,54	2	116	0	118	28	775	3	806
a	14	29	18	659	0,46	0	85	4	89	94	541	70	705
b	24	18	22	686	0,48	0	34	0	34	8	1.263	3	1.274
c	59	78	50	1.620	1,14	1	56	0	57	5	2.500	20	2.525
d	28	38	32	873	0,62	0	34	1	35	2	1.180	12	1.194
e	728	1.047	679	14 882	10,50	224	618	18	860	7.017	12.430	262	19.709
f	2.653	3.654	2.454	56 434 accidents	39,81	869	2.184	44	3.097 tués	26.327	49.008	939	76.274 blessés

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'éclairage

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	1.140	34.735	35.875	648
	Cyclomoteur, cycle	b	1.129	27.919	29.048	561
	Tramway	c	3	72	75	2
	Convoi ferré	d	24	47	71	12
	Véhicule sans plaque d'immatriculation	e	34	890	924	48
	Véhicule de type non précisé	f	39	660	699	26
	Piéton	g	809	14.417	15.226	724
	Obstacle ou animal	h	322	2.107	2.429	300
Sans collision (Véhicule à plaque d'immatriculation)		i	523	4.565	5.088	339
Accident non défini (Véhicule à plaque d'immatriculation)		j	101	878	979	84
Accident ne comportant pas de véhicule à plaque d'immatriculation		k	396	7.532	7.928	358
TOTAUX		l	4.520	93.822	98.342	3.102

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)			Eclaircement non précisé			Total (quel que soit l'éclaircement)		
	Non mortels	Total	Mortels	Non mortels	Total	Mortels	Non mortels	Total
a	12.000	12.648	23	645	668	1.811	47.380	49.191
b	8.528	9.089	20	524	544	1.710	36.971	38.681
c	33	35	0	0	0	5	105	110
d	31	43	0	0	0	36	78	114
e	759	807	1	6	7	83	1.655	1.738
f	357	383	2	8	10	67	1.025	1.092
g	7.042	7.766	22	290	312	1.555	21.749	23.304
h	2.025	2.325	14	79	93	636	4.211	4.847
i	2.666	3.005	11	84	95	873	7.315	8.188
j	670	754	3	32	35	188	1.580	1.768
k	4.222	4.580	22	174	196	776	11.928	12.704
l	38.333	41.435	118	1.842	1.960	7.740	133.997	141.737 accidents

P. 8

REMARQUE. — Sur l'ensemble de l'année, $\frac{41.435}{141.737 - 1.960} \times 100 = 30 \%$ des accidents ont eu lieu en dehors des heures du jour. Ils ont causé :

$$\frac{3.320}{8.283 - 135} \times 100 = 41 \% \text{ des tués et } \frac{54.312}{180.614 - 2.397} \times 100 = 30 \% \text{ des blessés.}$$

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	591	717	5	26.116	26.493	169	350	408	3
	Cyclomoteur, cycle	b	10	1.120	3	645	30.501	68	6	561	1
	Tramway	c	0	3	0	53	19	45	1	0	1
	Convoi ferré	d	20	12	0	99	10	5	10	7	1
	Véhicule sans plaque d'immatricul. ...	e	5	13	17	297	516	404	2	39	7
	Véhicule de type non précisé	f	22	18	1	576	396	16	10	21	
	Piéton	g	4	800	8	191	15.848	53	2	738	3
	Obstacle ou animal	h	301	95	3	3.130	674	61	198	143	1
Sans collision (Véhicule à plaque d'immatriculation).....		i	339	199	17	4.614	2.699	76	151	207	4
Accident non défini (Véhicule à plaque d'immatriculation).....		j	68	39	2	757	590	14	46	40	1
Accident ne comportant pas de véhicule à plaqué d'immatriculation		k	2	376	18	27	8.655	88	0	354	4
TOTAUX			1.362	3.392	74	36.505	86.401	999	776	2.518	26
			4.828			123.905			3.320		

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).

TABLEAU N° 92

DES VICTIMES

l'accident et de l'éclairement

Nombre de victimes															
heures de jour aube et nuit)				Éclairement non précisé						Total (quel que soit l'éclairement)					
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	10.309	9.043	54	10	21	1	432	460	12	951	1.146	9	36.857	35.996	235
b	217	9.867	17	0	21	0	19	519	2	16	1.702	4	881	40.887	87
c	52	9	56	0	0	0	0	0	0	1	3	1	105	28	101
d	41	14	0	0	0	0	0	0	0	30	19	1	140	24	5
e	267	555	204	0	1	0	6	13	16	7	53	24	570	1.084	624
f	150	327	8	0	1	1	5	18	1	32	40	2	731	741	25
g	88	9.093	18	1	22	0	3	331	1	7	1.560	11	282	25.272	72
h	2.522	926	16	10	7	0	95	32	2	509	245	4	5.747	1.632	79
i	2.196	1.891	9	5	6	0	128	53	0	495	412	21	6.938	4.643	85
j	556	479	10	3	0	0	27	14	2	117	79	3	1.340	1.083	26
k	20	5.261	37	1	19	5	0	205	1	3	749	27	47	14.121	126
l	16.418	37.465	429	30	98	7	715	1.645	37	2.168	6.008	107	53.638	125.511	1.465
54.312				135			2.397			8.283 tués			180.614 blessés		

P. 10

REMARQUE. — Sur l'ensemble de l'année, $\frac{3.320}{8.283-135} \times 100 = 41 \%$ des tués ont été victimes d'accidents ayant eu lieu en dehors des heures de jour (30 % du nombre total des accidents corporels).

1. 100

2. 100

3. 100

4. 100

5. 100

6. 100

7. 100

8. 100

9. 100

10. 100

11. 100

12. 100

13. 100

14. 100

15. 100

16. 100

17. 100

18. 100

19. 100

20. 100

LES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE PENDANT LE PREMIER TRIMESTRE DE L'ANNÉE 1957

RAPPEL DU NOMBRE DES ACCIDENTS CORPORELS
ET DES VICTIMES DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
PENDANT LE PREMIER TRIMESTRE DE L'ANNÉE 1956

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 ..	10.917	1.024	14.903	15.927
Centres urbains de province	Sûreté nationale	11.392	427	13.091	13.518
Agglomération parisienne ..	Préfecture de Police de la Seine	4.044	93	4.503	4.596
FRANCE - 1^{er} premier trimestre 1956		26.353	1.544	32.497	34.041

Au moment de mettre sous presse, le dépouillement du résultat s'établit comme suit, **pour le premier trimestre de 1957** 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 ..	10.808	963	14.481	15.444
Centres urbains de province	Sûreté nationale	13.034	463	14.708	15.171
Agglomération parisienne ..	Préfecture de Police de la Seine	3.671	88	4.073	4.161
FRANCE - 1^{er} premier trimestre 1957.....		27.513	1.514	33.262	34.776

La comparaison de ces deux tableaux fait apparaître les variations ci-après :

FRANCE — PREMIER TRIMESTRE 1957-1956 — VARIATIONS

	Nombre	Pourcentage
Accidents corporels	+ 1.160	+ 3,6
Tués	— 30	— 1,9
Blessés	+ 765	+ 2,4

IMPRIMERIE CHAIX
20, rue Bergère, Paris (9^e)
1608-S 52-5-57.

LISTE DES TABLEAUX ET DIAGRAMMES

	Pages
GÉNÉRALITÉS	25
Tableau n° 1. — Nombre d'accidents corporels et de victimes	26-27
Tableau n° 2. — Nature des accidents	28
Tableau n° 3. — Classification des accidents suivant le nombre de véhicules impliqués.	29
Tableau n° 4. — Répartition géographique des accidents et des victimes	30 à 33
 PREMIÈRE PARTIE. — Les victimes et les véhicules impliqués	 35
Tableau n° 11. — Répartition des victimes suivant les catégories d'usagers	36-37
Diagramme annexe du tableau n° 11	38
Diagramme annexe du tableau n° 12	39
Tableau n° 12. — Classification des véhicules impliqués.....	40-41
Tableau n° 13. — Nature des accidents, par types de véhicules	42-43
Tableau n° 14. — Accidents comportant certains facteurs	44
 DEUXIÈME PARTIE. — Répartition des accidents corporels et des victimes par mois, par jour et par heure.....	 45
Tableau n° 21. — Accidents classés par mois en fonction du lieu	46-47
Diagramme annexe du tableau n° 21	48
Diagramme annexe du tableau n° 22	49
Tableau n° 22. — Victimes classées par mois en fonction du lieu.....	50-51
Tableau n° 23. — Accidents classés par mois en fonction du nombre de véhicules impli- qués ou de l'éclairage	52-53
Tableau n° 24. — Victimes classées par mois en fonction des catégories d'usagers.....	54-55
Tableau n° 25. — Accidents et victimes classés par date	56 à 63
Diagramme annexe du tableau n° 25	64-65
Tableau n° 26. — Accidents classés par jour en fonction du lieu	66-67
Diagramme annexe du tableau n° 26	68
Diagramme annexe du tableau n° 27	69
Tableau n° 27. — Accidents classés par heure en fonction du lieu.....	70-71
 TROISIÈME PARTIE. — Age et sexe des participants et des victimes.....	 73
Tableau n° 31. — Age des participants	74-75
Tableau n° 32. — Sexe des participants	74-75
Tableau n° 33. — Age des victimes	76-77
Tableau n° 34. — Sexe des victimes	76-77

	Pages
QUATRIÈME PARTIE. — Répartition des accidents corporels en fonction de la disposition des lieux et des caractéristiques de la route.....	79
Tableau n° 41. — Nature des accidents en fonction de la disposition des lieux	80-81
Tableau n° 42. — Nature des accidents en fonction des caractéristiques de la route.....	82-83

CINQUIÈME PARTIE. — Causes et circonstances des accidents corporels. Répartition en fonction du lieu de l'accident ou de la gravité.....	85
Tableau n° 50. — Ensemble des causes et circonstances	86-87
Diagramme annexe du tableau n° 50	88
Diagramme annexe du tableau n° 51	89
Tableau n° 51. — Fautes des conducteurs	90-91
Tableau n° 51 A. — Fautes des conducteurs autres que les cyclistes	92-93
Tableau n° 51 B. — Fautes des cyclistes	94-95
Tableau n° 52. — Fautes des piétons	96-97
Tableau n° 53. — État physique des conducteurs	98-99
Tableau n° 53 A. — État physique des conducteurs autres que les cyclistes	100-101
Tableau n° 53 B. — État physique des cyclistes	102-103
Tableau n° 54. — État physique des piétons	104-105
Tableau n° 55. — État des véhicules	106-107
Tableau n° 56. — Particularités de la route	108-109
Tableau n° 57. — État de la chaussée	110-111
Tableau n° 58. — Conditions atmosphériques et éclairement.....	112-113
Tableau n° 59. — Autres facteurs externes	114-115
Diagramme annexe du tableau n° 56	116

SIXIÈME PARTIE. — Causes et circonstances des accidents corporels. Répartition en fonction du nombre de véhicules impliqués et de l'éclairage ...	117
Tableau n° 60. — Ensemble des causes et circonstances	118-119
Diagrammes annexes du tableau n° 60	120-121
Tableau n° 61. — Fautes des conducteurs	122-123
Tableau n° 61 A. — Fautes des conducteurs autres que les cyclistes.....	124-125
Tableau n° 61 B. — Fautes des cyclistes	126-127
Tableau n° 62. — Fautes des piétons	128-129
Tableau n° 63. — État physique des conducteurs	130-131
Tableau n° 63 A. — État physique des conducteurs autres que les cyclistes	132-133
Tableau n° 63 B. — État physique des cyclistes	134-135
Tableau n° 64. — État physique des piétons	136-137
Tableau n° 65. — État des véhicules	138-139
Tableau n° 66. — Particularités de la route	140-141
Tableau n° 67. — État de la chaussée	142-143
Tableau n° 68. — Conditions atmosphériques et éclairement.....	144-145
Tableau n° 69. — Autres facteurs externes.....	146-147

	Pages
SEPTIÈME PARTIE. — Accidents comportant 2 véhicules (ou plus de 2). Répartition en fonction des manœuvres relatives des véhicules	149
Tableau n° 70. — Ensemble des accidents à 2 véhicules (ou plus de 2)	150-151
Tableau n° 71. — En carrefour. Véhicules sur même route, même sens de déplacement.	152-153
Tableau n° 72. — En carrefour. Véhicules sur même route, sens inverse de déplacement.	154-155
Tableau n° 73. — En carrefour. Véhicules sur même route, sens de déplacement non précisé.	154
Tableau n° 74. — En carrefour. Véhicules venant de 2 routes différentes	156-157
Tableau n° 75. — Hors carrefour. Véhicules se déplaçant dans le même sens.....	158-159
Tableau n° 76. — Hors carrefour. Véhicules se déplaçant en sens inverse	160-161
Tableau n° 77. — Hors carrefour. Sens de déplacement des véhicules non précisé.....	162-163
 HUITIÈME PARTIE. — Nature des accidents. Répartition en fonction de la largeur de la chaussée avec indication du nombre de victimes	 165
Tableau n° 81. — Accidents à 2 véhicules (ou plus de 2).	166-167
Tableau n° 82. — Accidents à 1 véhicule	168-169
Tableau n° 83. — Tous accidents corporels	170-171
Tableau n° 84. — Accidents à 2 véhicules (ou plus de 2). En carrefour	172-173
Tableau n° 85. — Accidents à 2 véhicules (ou plus de 2). Hors carrefour	174-175
 NEUVIÈME PARTIE. — Nature des accidents. Répartition en fonction de l'éclairage et de la gravité.....	 177
Tableau n° 91. — Récapitulation des collisions	178-179
Tableau n° 92. — Répartition des victimes	180-181
 ANNEXE. — Résultats du premier trimestre de 1957.....	 183

