

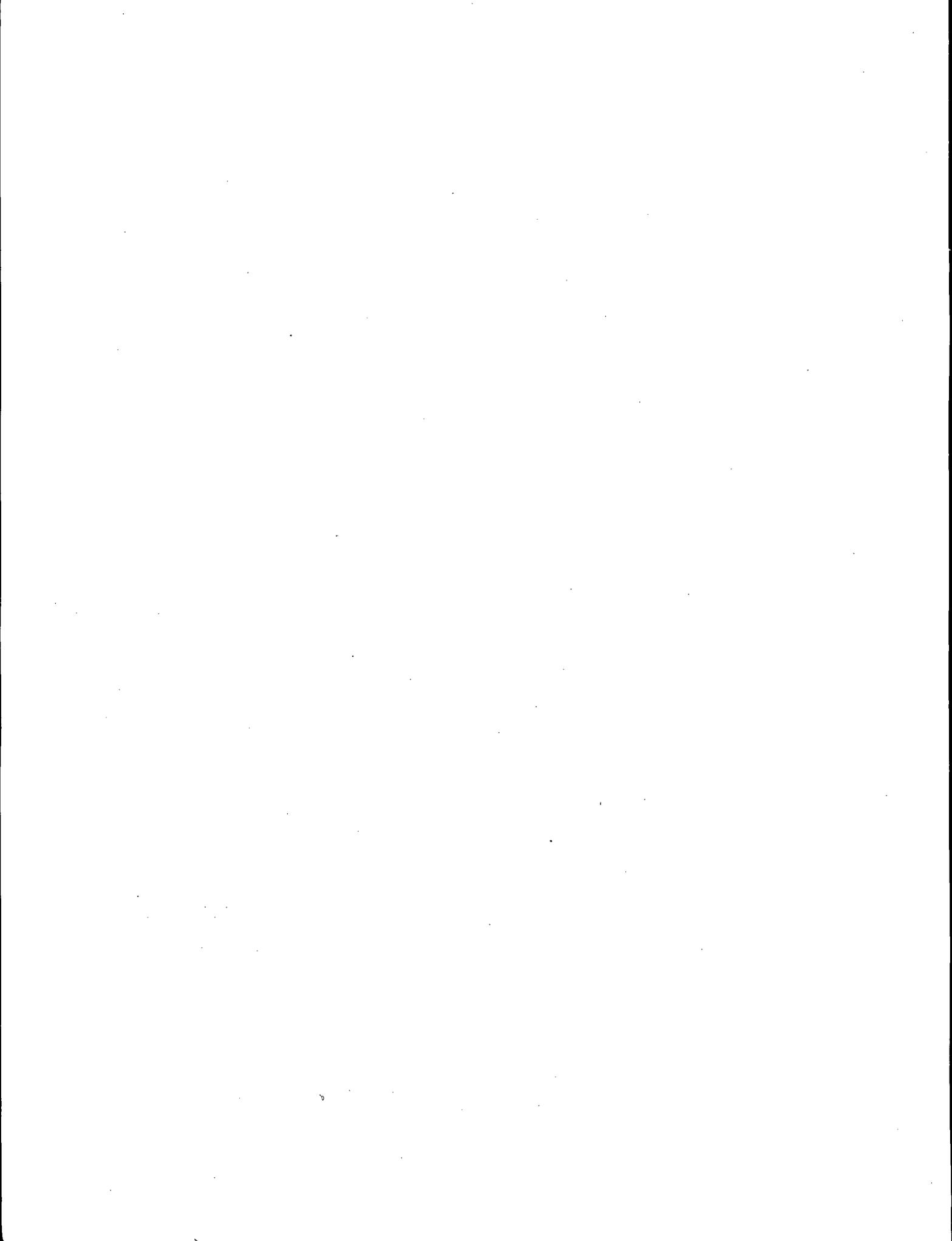
ORGANISME
NATIONAL DE
SÉCURITÉ
ROUTIÈRE

ACCIDENTS EN
FONCTION DE L'ÂGE
DES CONDUCTEURS

Cahiers d'études no 1

Bulletin N° 2
Septembre 1962

CDAT
15062



LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION EN FONCTION DE L'ÂGE DES CONDUCTEURS DE VÉHICULES AUTOMOBILES

S. GOLDBERG

RÉSUMÉ

L'étude utilise les statistiques d'accidents corporels de la circulation routière constatés en France en 1960, hors du département de la Seine. Les accidents, par groupe d'âge, sont comparés aux nombres de conducteurs non fautifs impliqués dans les accidents. Ces nombres sont considérés comme des indices valables des parcours effectués par les conducteurs.

Cette hypothèse est d'abord critiquée, les critiques énoncées étant en partie reprises d'une étude anglaise, à laquelle il est fait référence.

La méthode de calcul respecte le sens des variations du taux d'accident en fonction de l'âge, mais modifie peut-être leur amplitude.

L'examen des courbes montre que le taux d'accident est plus élevé pour les jeunes conducteurs et pour les personnes âgées que pour les groupes d'âges moyens. Il semble, en outre, que l'augmentation soit plus forte chez les jeunes, la nuit.

L'analyse des variations avec l'âge des différents types de fautes conduit à certaines conclusions qui confirment les affirmations usuelles : augmentation plus rapide des fautes dues à un excès de dynamisme chez les jeunes, à des erreurs d'appréciation chez les personnes âgées.

Mais certaines variations sont plus inattendues : la sensibilité à l'éblouissement et à la fatigue croît plus vite que d'autres déficiences ou fautes chez les jeunes.

Certaines fautes commises par les personnes âgées paraissent dénoter un manque de connaissance des règles récemment introduites dans le Code de la Route (non-respect de la signalisation, refus de priorité).

Les statistiques d'accidents corporels de la circulation routière indiquent la répartition par âge des conducteurs impliqués dans ces accidents. Toutefois cette indication ne prend tout son sens que s'il est possible de la comparer aux nombres de kilomètres parcourus par ces mêmes groupes de conducteurs. Leurs parcours varient en effet d'abord parce que les différents âges ne sont pas également représentés dans la population (rétrécissement marqué de la pyramide des âges à partir de 60 ans, classes creuses correspondant aux deux dernières guerres) et parce que les personnes âgées tendent à circuler moins souvent et moins loin que des conducteurs plus jeunes. Malheureusement l'évaluation directe des parcours est difficile, car elle exige des moyens d'enquête coûteux et gênants pour les usagers (1); il faudrait les arrêter au hasard sur les routes pour leur demander leur âge ou les obliger à tenir un carnet de bord.

Pour évaluer les variations du risque d'accident en fonction de l'âge des conducteurs, il faut donc, soit trouver une mesure indirecte des parcours, soit analyser la répartition des fautes et des fausses manœuvres commises par les conducteurs suivant leur âge.

Cette dernière analyse permet de mieux saisir le sens des modifications qui affectent les réactions des conducteurs lorsqu'ils vieillissent, mais non de

mesurer les variations du taux d'accident. Ces deux méthodes seront successivement appliquées dans le présent bulletin, qui ne concerne toutefois que les conducteurs de véhicules automobiles à l'exclusion des engins à deux roues.

Les statistiques d'accident utilisées sont relatives aux accidents corporels constatés en France en 1960, à l'exception de ceux survenus dans le département de la Seine.

I - Évaluation indirecte d'un indice relatif au nombre de kilomètres parcourus par les conducteurs suivant leur âge.

La méthode qui va être exposée ne permet pas à proprement parler d'évaluer les parcours effectués par les automobilistes d'un âge déterminé, mais d'estimer des quantités proportionnelles à ces parcours. Elle a été utilisée par F. GARWOOD et Grace

(1) Ces mesures ont cependant été effectuées en Hollande et plus récemment en Grande-Bretagne.

O. JEFFCOATE (2) qui en ont également fait la critique.

La méthode admet que dans certaines collisions entre deux ou plusieurs usagers de la route, l'un au moins des conducteurs n'a pas commis de faute. L'ensemble des conducteurs impliqués dans les accidents survenus au cours d'une année, par exemple, peut être divisé en deux classes suivant qu'ils ont ou n'ont pas commis de faute. Chacune de ces deux classes peut être subdivisée en groupes d'âges. Si les kilomètres parcourus par ces groupes d'âges au cours de l'année étaient connus, on pourrait donc calculer pour chacun d'eux un taux d'accident sans faute et un taux d'accident avec faute, la somme des deux étant le taux d'accident habituellement considéré.

Il paraît naturel de supposer, comme le font les auteurs cités, que le taux d'accident sans faute est sensiblement indépendant de l'âge du conducteur. Dans ces conditions le nombre de conducteurs impliqués dans les accidents de la circulation sans avoir commis de faute est proportionnel aux parcours effectués par ces conducteurs, et constitue l'indice recherché. Il s'ensuit que pour un groupe d'âge déterminé, le rapport du nombre de conducteurs fautifs au nombre de conducteurs non fautifs est proportionnel au taux d'accident par unité de parcours. La critique de cette méthode est celle des hypothèses sur lesquelles elle se fonde. Les chercheurs anglais qui l'ont utilisée en ont indiqué les principales faiblesses :

1^o « La division entre conducteurs innocents ou fautifs est artificielle, et il est plus réaliste de supposer une gradation continue entre les deux catégories » (2). Ce reproche peut néanmoins être fait à toute classification concernant des phénomènes humains, et la distinction envisagée est admise dans la pratique courante. On examinera plus loin les conditions dans lesquelles elle est établie par les constats d'accident;

2^o Il n'est pas sûr que le taux d'accident sans faute soit indépendant de l'âge du conducteur. Mr. GARWOOD et Mlle JEFFCOATE admettent l'existence d'automobilistes qui conduisent de manière "défensive", cette aptitude pouvant varier avec l'âge. On peut également noter qu'un conducteur non fautif ne subit pas l'accident de manière absolument passive et que la vivacité et la précision de ses réactions dépendent de son âge. D'une manière générale les auteurs cités admettent que si le taux d'accident sans faute varie, c'est dans le même sens que le taux d'accident avec faute, et avec une amplitude réduite, parce que, pour le conducteur non fautif impliqué dans un accident, les facteurs de cet accident sont principalement extérieurs et doivent tendre à réduire les différences entre conducteurs.

La méthode qui a été préconisée et qui consiste à remplacer le quotient du nombre de conducteurs fautifs d'un âge déterminé par le kilométrage parcouru par les conducteurs de cet âge, par celui du nombre de conducteurs fautifs par le nombre de conducteurs non fautifs conserverait donc le sens des variations rela-

tives entre groupes d'âges (le taux d'accidents sans faute variant peu), tout en en réduisant l'amplitude (3).

Cette réduction d'amplitude est d'ailleurs faible, si l'on en juge par les résultats obtenus en Grande-Bretagne d'une part, par la méthode qui vient d'être décrite, et d'autre part par la méthode d'estimation directe des parcours.

De cet exposé on retiendra en tous cas que la méthode proposée permet de déterminer la forme de la fonction liant le taux d'accident à l'âge des conducteurs. Mais la valeur relative des écarts trouvés entre différents groupes d'âges n'est qu'approximative (4).

(2) F. GARWOOD and Grace O. JEFFCOATE : "The influence of the age of drivers on various human factors contributing to accidents and on the severity of injury". Road Research Note n° R.N./2 522/June 1955. Non publié, cité avec l'obligeante permission de Mlle JEFFCOATE.

(3) On pourrait concevoir une autre critique, tendant aux conclusions opposées :

Si le risque d'accident varie en fonction du volume de circulation, on peut imaginer que certaines personnes s'abstiennent volontairement de circuler, dans des conditions de circulation déterminées par exemple, les personnes âgées pourraient éviter de conduire pendant les heures de forte pointe.

D'une manière plus générale, il serait possible que des personnes prudentes, ayant des réactions déficientes, évitent les épreuves les plus pénibles, de telle sorte que le taux d'accident "sans faute", diminue tandis que le taux d'accident "avec faute" augmente pour le même groupe d'âge.

Mais la base de ce raisonnement (variation du taux d'accident en fonction du volume de circulation) est en fait assez incertaine.

(4) Dans un autre rapport "The Movements of Cars in accidents and age of drivers" (Research, Note n° R.N./3 670), Mlle JEFFCOATE propose d'utiliser comme indice des parcours, le nombre de conducteurs d'un âge déterminé impliqués dans un accident diurne alors que leur véhicule est à l'arrêt. Elle compare les pourcentages obtenus à des pourcentages calculés à partir d'interviews de conducteurs effectués au cours d'une enquête de marché. On peut également ajouter à la comparaison les pourcentages calculés par la méthode décrite dans ce bulletin. Mlle JEFFCOATE n'a pas fait cette comparaison parce que les statistiques utilisées dans les deux rapports cités ne proviennent pas de la même année.

Nous donnons ci-dessous le tableau de correspondance, sous une forme d'ailleurs différente de celle utilisée par Mlle JEFFCOATE. Pour chaque série on a rapporté les indices à la série calculée à l'aide des nombres de véhicules à l'arrêt, et en prenant comme base les valeurs correspondant au groupe d'âge moyen. Autrement dit le tableau indique, pour les groupes d'âge extrêmes, le pourcentage d'erreur qu'on a peut-être commis dans l'estimation des variations relatives du taux d'accident en fonction de l'âge des conducteurs. On voit que dans le cas le plus défavorable, la marge d'erreur est inférieure aux variations trouvées pour les taux d'accidents, ce qui confirme la validité de la méthode employée.

AGE	CONDUCTEURS NON FAUTIFS	VÉHICULES A L'ARRÊT	ENQUÊTE AU PARKING
≤ 29 ans	1,14	1,00	0,80
30 à 45 ans	1,00	1,00	1,00
46 à 65 ans	0,84	1,00	0,87
au-delà	1,11	1,00	1,12

II - Définition des fautes des conducteurs.

Le formulaire rempli par les services de police ou de gendarmerie à la suite d'un accident corporel distingue plusieurs séries de contraventions au Code de la Route. Mais, en vue de l'utilisation de la méthode décrite précédemment, il faut donner aux fautes un caractère plus large en y incluant des fautes qui ne sont pas des contraventions au Code de la Route et des déficiences physiques, permanentes ou temporaires, qui peuvent être une cause d'accroissement du taux d'accident.

En définitive, on a retenu les cinq séries suivantes, qui font l'objet de rubriques distinctes sur le formulaire statistique.

1

- Franchissement interdit d'une ligne jaune continue.
- Circulait en recouvrant une ligne jaune discontinue bien qu'il n'effectuât pas un dépassement.
- Circulait en dehors de la chaussée.

2

- A dépassé à gauche contrairement au règlement.
- A obliqué sans précaution, ou a débouché sans précaution d'un parking, d'un stationnement ou d'une entrée particulière.
- N'a pas respecté la priorité d'un véhicule.
- Autres fautes de manœuvres (cette dernière rubrique comprend notamment : "tournant incorrect à un carrefour" et "ne tenait pas sa droite").

3

- Vitesse excessive dans les conditions existantes.
- N'a pas observé la signalisation routière (fixe, lumineuse ou manuelle).
- N'a pas signalé sa manœuvre (ou mal).
- Autre infraction.

4

- Infirmité, déficience physique permanente.
- Sous l'effet de la boisson ou de stupéfiant.
- Etait endormi ou fatigué, ou pris d'un malaise soudain.
- Inattention, distraction, inexpérience reconnue.

5

- Ébloui par un véhicule non heurté.

Les différentes rubriques distinguées à l'intérieur d'une même série ne sont pas logiquement exclusives l'une de l'autre, mais, pour les besoins du dépouillement mécanographique une seule d'entre elles doit être sélectionnée par priorité lorsque plusieurs sont visées. L'ordre de priorité est celui de la liste ci-dessus.

Les tableaux préparés mécaniquement ne peuvent donc au maximum retenir pour un même conducteur que cinq rubriques, une par série.

Cette limitation est sans importance pour établir la distinction entre conducteurs fautifs ou non fautifs. Il faut en tenir compte dans l'analyse de la répartition des fautes par groupe d'âge.

On notera que la plupart des fautes ou déficiences retenues dans la liste sont suffisamment précises pour ne pas dépendre de l'appréciation subjective de l'agent verbalisateur, des témoins ou des participants. Il faut toutefois classer à part les rubriques : "vitesse excessive dans les conditions existantes" et "inattention, distraction". Il est possible que ces fautes soient attribuées plus fréquemment à certains conducteurs, d'après leur âge, sous l'influence d'idées préconçues. Mais ici encore, il ne faut pas s'exagérer l'importance des distorsions possibles qui peuvent sans doute jouer sur l'amplitude des différences entre groupes d'âges mais non sur le sens de ces différences.

Les tableaux I à IV figurant en annexe résument les données numériques disponibles, et relatives à l'année 1960.

III - Variation du taux d'accident en fonction de l'âge des conducteurs.

Les figures 1 et 2 montrent que, quel que soit le sexe du conducteur, de jour ou de nuit, les courbes représentant le taux d'accident en fonction de l'âge du conducteur sont des courbes en U.

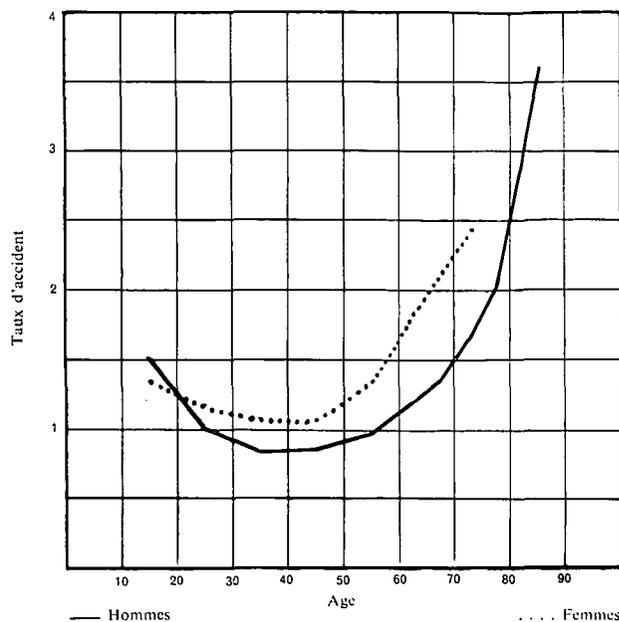


Fig. 1 — Taux d'accident diurne

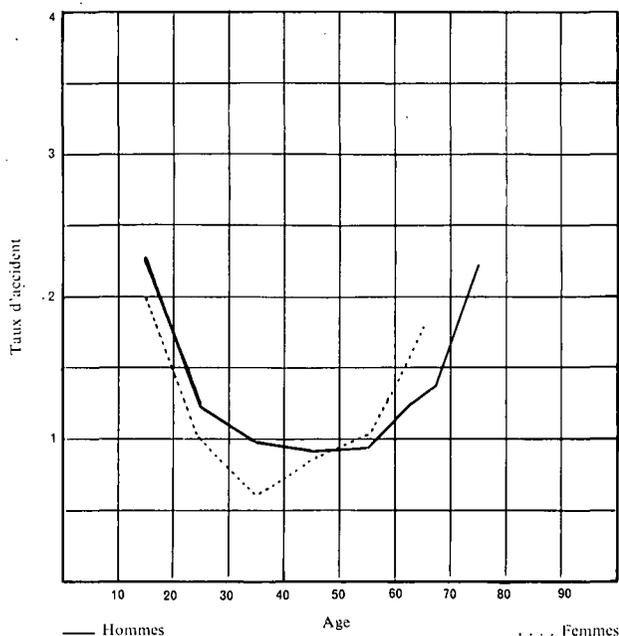


Fig. 2 — Taux d'accident nocturne

Le taux d'accident est donc plus élevé pour les conducteurs jeunes (moins de 25 ans) et pour les conducteurs âgés. L'augmentation est particulièrement sensible après 60 ans. (On notera sur les figures que le dernier point à gauche de chaque courbe ne représente pas le taux du groupe d'âge de 5 ou de 10 ans figurant en abscisse, mais le taux moyen correspondant à ce groupe et aux groupes d'âges supérieurs).

En rappelant les réserves qui ont été faites précédemment sur l'amplitude des différences entre groupes d'âges, on peut cependant faire les remarques suivantes :

- Pour les accidents de jour, l'augmentation du taux d'accident chez les personnes âgées paraît plus importante que chez les jeunes gens. Il est intéressant de comparer ce résultat avec celui qu'on a trouvé par ailleurs pour les piétons. Pour ces derniers, le risque d'accident entre 20 et 25 ans est une fois et demie à deux fois plus élevé qu'entre 30 et 50 ans. A 75 ans il est dix à douze fois plus élevé.
- Pour les accidents de nuit, les courbes sont à peu près symétriques. Il semble que le taux d'accident croît du jour à la nuit chez les jeunes conducteurs. L'analyse des différentes fautes pourrait expliquer cette augmentation par une recrudescence nocturne des excès de vitesse, particulièrement notable chez les jeunes.
- L'augmentation du taux d'accident chez les personnes âgées paraît débuter plus tôt chez les femmes que chez les hommes; vers 50 ans et vers 60 ans respectivement.

— Les conducteurs âgés de moins de 25 ans représentent 12,5% des conducteurs impliqués dans les accidents, et les conducteurs âgés de 60 ans et plus représentent 6,2% du total. En supposant que des mesures propres à réduire le taux des accidents de ces groupes puissent être envisagées (par exemple : éducation intensive, chez les jeunes, surveillance médicale chez les conducteurs âgés), on peut admettre que leur effet serait au mieux de ramener ce taux au niveau minimum. Le gain serait alors de 3% de l'ensemble des accidents constatés en France si l'amélioration concernait les jeunes gens, d'un peu plus de 1% pour les conducteurs âgés.

Sans doute ne faut-il pas attacher une valeur absolue à ces pourcentages mais on peut penser qu'ils donnent une indication satisfaisante des limites d'une action dans ce domaine.

IV - Répartition des fautes et déficiences en fonction de l'âge.

La figure 3 montre comment varient les diverses fautes et déficiences énumérées plus haut en fonction de l'âge. On n'y a pas fait figurer les fautes de la première série (franchissement ou chevauchement d'une ligne jaune, circulation hors chaussée) dont les variations avec l'âge sont faibles, et qui sont relativement peu nombreuses.

Les taux portés en ordonnées sont rapportés à cent conducteurs non fautifs. Ici, encore, les distorsions possibles que ce mode de calcul peut introduire ne permettent pas d'affirmer que toutes les courbes ont l'allure indiquée. Mais ce qui conserve un sens incontestable ce sont les différences de pente des courbes entre elles, pour un même groupe d'âge.

Les fautes qui prennent une importance plus grande chez les jeunes sont :

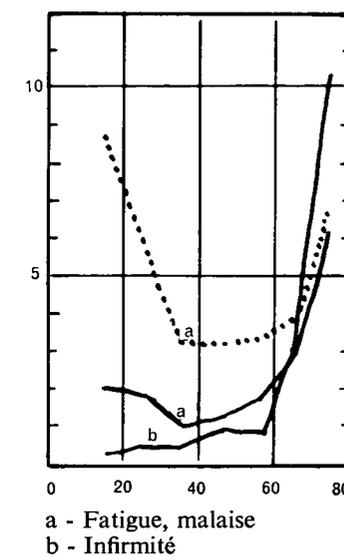
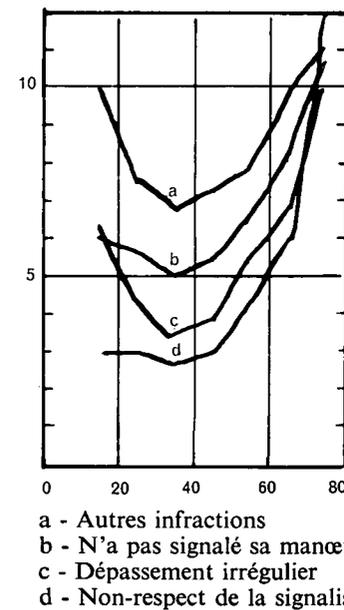
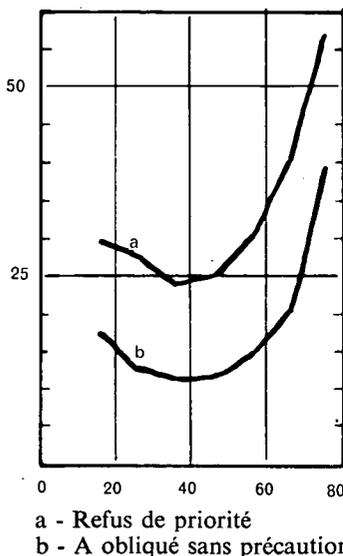
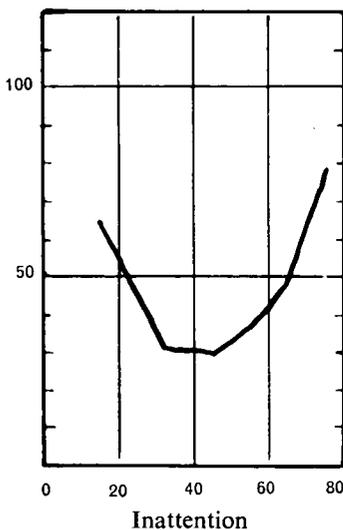
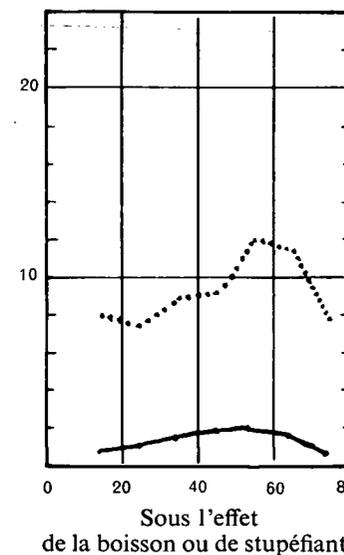
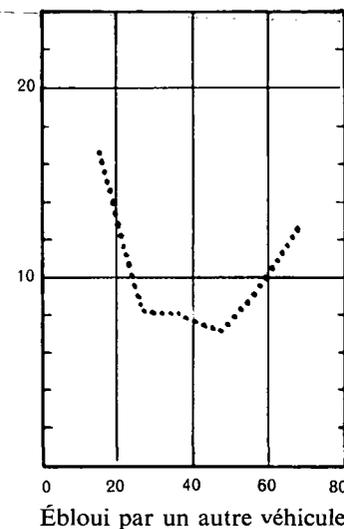
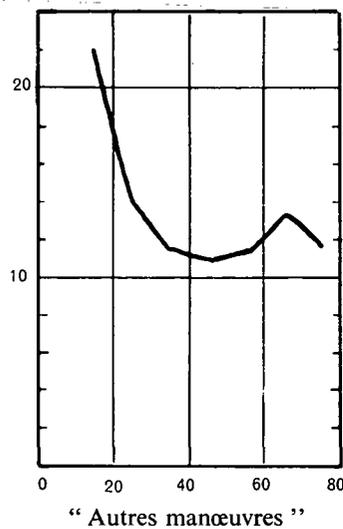
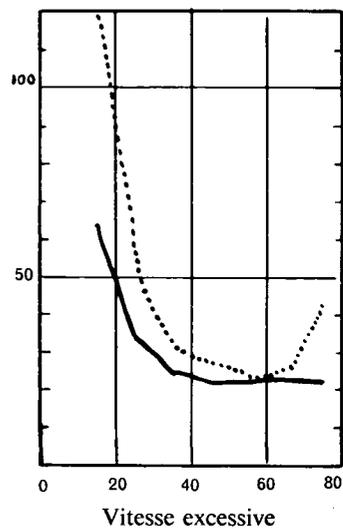
- les excès de vitesse, surtout la nuit;
- les dépassements irréguliers;
- les "autres manœuvres" qui incluent notamment "ne tenait pas sa droite";
- la fatigue, surtout la nuit;
- l'éblouissement auquel les jeunes paraissent très sensibles la nuit.

Il faut également mentionner l'inattention, mais en se défiant de l'imprécision de cette faute.

Pour les conducteurs âgés, en dehors des déficiences physiques, on remarquera l'augmentation relative des refus de priorité, du non-respect de la signalisation et de l'absence de précaution en obliquant. Il est possible que ces fautes proviennent d'erreurs d'appréciation, dont on sait qu'elles sont plus fréquentes chez les personnes âgées, mais on peut se demander si l'ignorance des règles introduites dans le Code de la Route au cours des dernières années n'est pas aussi à l'origine de ces fautes.

Fig. 3 — Répartition des fautes par âge (— Jour Nuit)

(Les chiffres verticaux indiquent les taux d'accidents et les chiffres horizontaux l'âge du conducteur)



a - Refus de priorité
b - A obliqué sans précaution

a - Autres infractions
b - N'a pas signalé sa manœuvre
c - Dépassement irrégulier
d - Non-respect de la signalisation

a - Fatigue, malaise
b - Infirmité

Enfin, la courbe relative aux excès de boisson présente un maximum vers 40-50 ans. Ce maximum étant peu accentué pour les accidents diurnes, on ne peut rien en déduire. Il suffirait, en effet, que la courbe de distribution des conducteurs non fautifs, par âge, fût légèrement en U pour expliquer cette observation, même si le taux des accidents impliquant un excès de boisson était constant. Il semble qu'on puisse être plus affirmatif pour les accidents nocturnes. Le maximum est suffisamment accentué pour qu'une distorsion introduite par le mode de calcul du taux suffise à l'expliquer.

V - Conclusions.

L'étude permet de conclure que les jeunes conducteurs et les personnes âgées ont un taux d'accident plus élevé que les personnes d'âge moyen.

L'amplitude des variations est plus douteuse. Elle

paraît plus forte pour les conducteurs âgés que pour les jeunes dans les accidents de jour, mais le taux d'accident des jeunes augmente la nuit.

Toutefois ces variations intéressent un pourcentage relativement faible des conducteurs, et on peut indiquer comme ordre de grandeur que des mesures ayant pour effet de ramener le taux de ces conducteurs à la valeur minimum pourraient diminuer de quelques pour cent le nombre des accidents constatés en France.

Parmi les fautes dont la recrudescence est notoire chez les jeunes, on note particulièrement les excès de vitesse et les dépassements irréguliers. La fatigue et l'éblouissement sont également plus fréquents chez les jeunes.

Pour les personnes âgées, les fautes dont la fréquence augmente le plus vite semblent mettre en cause des erreurs d'appréciation et peut-être une certaine ignorance des dispositions réglementaires introduites récemment dans le Code de la Route.



SUMMARY

The study is based on an analysis of accident data recorded in 1960; they pertain to the whole of France except Paris.

Accident frequency per age groupe is compared to the number of faultless drivers, considered as a measure of the mileage travelled by drivers of a given age.

This hypothesis is first examined, with reference to a similar study carried on by the British Road Research Laboratory. It does not alter the shape of curves describing the variation of accident rate various age of driver, but it may change the range of variation.

The shape of curves obtained for day and night-time accidents shows that the rate is higher for young and aged drivers than for intermediate age groups. The increase seems greater at night for young drivers.

Various kinds of faults and deficiencies are then examined. Conclusions agree with usual statements. Faults whose rate increases the fastest among young drivers seem connected with an excess of vitality and a certain lack of control, while those which mainly concern old people are related to errors of judgment.

However some conclusions are more unexpected : young roadusers seem more sensitive to glare and fatigue or sleepiness. Aged drivers are more from to accidents that could be explained by a misunderstanding or ignorance of recent rules that have been included in the Highway Code (non-observance of traffic signals, refusal of right of way).



TABEAU I
Fautes et déficiences des conducteurs impliqués dans les accidents corporels.
(Hommes - Accidents de jour.)

Groupes d'âge	Nombre de conducteurs non fautifs	Nombre de conducteurs fautifs	FAUTES															
			Franchissement ligne jaune continue	Circulait sur ligne jaune	Circulait hors chaussée	Dépassement	A oblique sans précaution	Non-respect de la priorité	Autres manœuvres	Vitesse excessive	Non-respect de la signalisation	N'a pas signalé sa manœuvre	Autres infractions	Infirmité	Boisson	Fatigue	Inattention	Ébloui
10-19	701	1 063	8	2	13	43	126	216	164	460	23	37	75	3	6	15	447	4
20-29	11 114	11 400	100	41	126	476	1 435	2 978	1 546	3 753	331	515	719	55	126	209	3 994	15
30-39	14 483	12 316	109	53	112	504	1 628	3 508	1 695	3 472	367	580	817	75	232	162	4 022	21
40-49	8 396	7 351	75	31	62	330	1 007	2 079	974	1 905	258	370	512	76	170	100	2 341	15
50-59	6 415	6 316	63	33	50	294	964	1 916	802	1 316	257	343	436	54	128	112	2 210	20
60-64	1 527	1 823	11	11	25	95	307	580	211	333	84	109	134	37	22	42	654	7
65-69	717	973	7	5	5	35	164	322	95	151	45	49	56	39	13	25	376	—
70-74	322	527	6	4	3	29	115	159	36	63	35	32	31	20	3	18	215	—
75-79	107	224	3	—	2	10	46	75	11	24	13	11	15	15	—	7	103	1
80 et +	26	94	—	1	1	6	24	27	6	9	8	4	6	14	—	5	41	—

TABEAU II
Fautes et déficiences des conducteurs impliqués dans les accidents corporels.
(Hommes - Accidents de nuit.)

Groupes d'âge	Nombre de conducteurs non fautifs	Nombre de conducteurs fautifs	FAUTES															
			Franchissement ligne jaune continue	Circulait sur ligne jaune	Circulait hors chaussée	Dépassement	A oblique sans précaution	Non-respect de la priorité	Autres manœuvres	Vitesse excessive	Non-respect de la signalisation	N'a pas signalé sa manœuvre	Autres infractions	Infirmité	Boisson	Fatigue	Inattention	Ébloui
10-19	272	619	9	4	13	13	33	90	95	334	10	14	19	2	22	23	269	46
20-29	4 375	5 342	63	24	99	189	412	922	796	2 221	153	146	236	26	329	241	1 744	372
30-39	4 752	4 661	39	36	84	174	377	832	694	1 544	140	132	298	33	430	164	1 401	380
40-49	2 440	2 238	20	21	30	91	217	430	263	670	76	74	138	16	228	80	678	181
50-59	1 540	1 445	14	8	32	58	142	260	195	345	54	44	94	24	188	53	438	133
60-64	261	327	1	1	6	13	55	68	27	66	13	13	32	4	29	5	100	31
65-69	114	157	3	4	3	9	18	32	6	31	3	6	12	8	13	9	42	16
70-74	26	65	1	1	—	1	9	9	17	12	3	3	4	1	2	5	25	6
75-79	9	18	—	—	—	1	5	7	1	4	3	1	1	2	1	1	6	1
80 et +	4	4	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	1	2	1

TABEAU III
Fautes et déficiences des conducteurs impliqués dans les accidents corporels.
(Femmes - Accidents de jour.)

Groupes d'âge	Nombre de conducteurs non fautifs	Nombre de conducteurs fautifs	FAUTES															
			Franchissement ligne jaune continue	Circulait sur ligne jaune	Circulait hors chaussée	Dépassement	A obliqué sans précaution	Non-respect de la priorité	Autres manœuvres	Vitesse excessive	Non-respect de la signalisation	N'a pas signalé sa manœuvre	Autres infractions	Infirmité	Boisson	Fatigue	Inattention	Ébloui
10-19	95	129	2	2	1	7	17	29	11	41	1	3	5	—	—	2	61	—
20-29	1 096	1 305	7	5	22	55	194	380	117	325	41	63	79	6	—	23	579	1
30-39	1 301	1 418	14	2	23	50	194	426	92	331	62	61	97	—	6	12	597	2
40-49	741	794	7	3	8	26	145	236	26	152	29	45	59	2	—	16	334	—
50-59	456	611	8	2	5	14	91	202	30	143	34	32	41	1	2	10	282	1
60-64	71	130	2	1	2	4	30	37	4	19	5	5	13	2	—	2	60	—
65-69	22	74	—	—	1	3	10	25	—	14	7	4	8	—	—	1	33	1
70-74	13	2	—	—	—	2	3	10	—	1	4	3	—	—	—	—	10	—
75-79	8	8	—	—	—	—	3	1	1	1	1	1	—	—	—	—	1	—
80 et +	1	4	—	—	—	—	—	2	1	1	—	—	—	—	—	2	—	—

TABEAU IV
Fautes et déficiences des conducteurs impliqués dans les accidents corporels.
(Femmes - Accidents de nuit.)

Groupes d'âge	Nombre de conducteurs non fautifs	Nombre de conducteurs fautifs	FAUTES															
			Franchissement ligne jaune continue	Circulait sur ligne jaune	Circulait hors chaussée	Dépassement	A obliqué sans précaution	Non-respect de la priorité	Autres manœuvres	Vitesse excessive	Non-respect de la signalisation	N'a pas signalé sa manœuvre	Autres infractions	Infirmité	Boisson	Fatigue	Inattention	Ébloui
10-19	13	26	—	—	—	1	3	7	4	7	1	1	1	—	—	2	10	1
20-29	259	261	4	1	3	10	23	67	25	81	17	15	10	3	3	12	117	13
30-39	267	164	—	1	1	2	23	34	11	45	8	8	12	1	5	2	58	16
40-49	129	112	1	1	1	5	17	30	—	29	5	6	5	—	1	5	47	4
50-59	63	65	1	—	4	5	8	19	2	12	1	3	2	—	3	2	27	10
60-64	4	8	—	—	—	—	2	1	—	1	—	1	—	—	—	1	2	—
65-69	5	6	—	—	—	—	1	3	—	1	—	—	1	—	—	—	1	1
70-74	1	4	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	2	—
75-79	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
80 et +	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—