FRANCE - LES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN 1954

LES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN 1954

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

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

DIRECTION DES ROUTES
ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

LES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN 1954

SOMMAIRE

PRÉFACE

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

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

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

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

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

A. RUMPLER,

Directeur des Routes
et de la Circulation Routière.

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

GÉNÉRALITÉS

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

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

La qualité de ces statistiques dépend donc essentiellement du soin qu'apportent à l'établissement et à la transmission du document de base les divers Services de Police. Si le relevé des accidents survenus en rase campagne ou dans les petites agglomérations mérite qu'on en souligne l'exactitude, il n'en a pas toujours été de même dans certaines villes de province où, pour des raisons diverses, une proportion non négligable d'accidents n'était pas signalée sur le formulaire. Cet inconvénient a pu être, fort heureusement, évité en 1954 grâce à un contrôle précis et à de nombreux sondages. Il est à espérer que dans l'avenir, les Services correspondants comprendront l'intérêt de ces statistiques et la nécessité de recenser complètement et exactement les accidents corporels de leurs zones.

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

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

dont :

constatés par la Gendarmerie..... 55.239

constatés par la Préfecture de Police dans le département de la Seine.. 19.053

constatés par les Commissariats urbains 50.678

Ces accidents ont fait.. 7.539 morts

et ..... 154.394 blessés

dont.. 46.470 grièvement

soit au total..... 161.933 victimes.

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

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

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

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

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

PRINCIPAUX RÉSULTATS

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

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

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

Sur les 7.539 tués en 1954 on a recensé :

1.544 piétons ..... soit 20,5 %
1.322 cyclistes ..... soit 17,5 %
648 usagers de cycles à moteur auxiliaire ..... soit 8,6 %
1.888 usagers de vélomoteurs, motos et scooters ..... soit 25 %
1.970 conducteurs ou passagers d'automobiles ..... soit 26,1 %

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

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

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

— pour 100 véhicules automobiles impliqués on compte . 42 victimes, alors que,

— pour 100 motos ou vélomoteurs on compte..... 88 victimes,

— et pour 100 cycles ou cyclomoteurs..... 97 victimes.

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

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

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

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

Un accident est, en effet, la résultante de plusieurs facteurs ou circonstances défavorables, à tel point que l'absence de l'un d'entre eux aurait souvent suffi à éviter l'accident. Si l'élément humain existe dans tout accident — il est même, en général, prépondérant — on ne peut nier que dans certains cas un défaut du véhicule, une imperfection de la chaussée ou de la route, de mauvaises conditions atmosphériques n'augmentent les risques d'accidents. Aussi dans toute la mesure du possible, la présente étude a essayé de s'affranchir de la notion simpliste de « cause » unique qui a été remplacée, grâce au formulaire introduit en 1954, par celle de circonstances causales multiples.

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

— les fautes des conducteurs mentionnées 80 fois (dans 100 accidents);

— les fautes des piétons mentionnées 11 fois (dans 100 accidents);

— les déficiences des conducteurs ou piétons mentionnées 21 fois (dans 100 accidents).

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

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

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

— 44 % se produisent aux points singuliers du réseau routier (intersections, sommets de côtes, passages étroits, etc.);

— 19 % sur le revêtement mouillé;

— 7 % sur chaussée bombée ou défectueuse.

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

INDEX ALPHABÉTIQUE

GÉNÉRALITÉS
SUR LES ACCIDENTS CORPORELS
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

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

NOTA. — Parcours effectué sur route en France :

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

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

Taux de mortalité :

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

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

VICTIMES DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

TABLEAU N° 1

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

G. 1

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

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

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

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

NATURE DES ACCIDENTS

Nature des accidents	Nombre d'accidents			Nombre de victimes		
	Mortels	Non mortels	Total	Tués	Blessés	Total
1. Collision entre véhicules en marche (y compris les véhicules momentanément arrêtés en pleine circulation)..	3.228	74.490	77.718	**3.643**	**99.303**	**102.946**
2. Collision entre un véhicule et un obstacle (y compris un véhicule en stationnement)	700	7.059	7.759	**848**	**10.147**	**10.995**
3. Collision entre un véhicule et un piéton	1.452	23.083	24.535	**1.514**	**26.412**	**27.926**
4. Accidents ne comportant pas de collision	979	7.474	8.453	**1.083**	**10.738**	**11.821**
5. Autres accidents	396	6.109	6.505	**451**	**7.794**	**8.245**
TOTAL	**6.755**	**118.215**	**124 970**	**7 539**	**154.394**	**161.933**

G. 4

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

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

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

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

100,0 %

CLASSIFICATION DES ACCIDENTS

suivant le nombre de véhicules impliqués.

Classification	Nombre de véhicules par accident	Nombre d'accidents		Nombre de véhicules	
A. **Province.**					
Accidents ne comportant qu'un seul véhicule	1		36.341		36.341
Accidents comportant 2 véhicules	2	67.464	69.576	134.928	141.475
Accidents comportant plus de 2 véhicules	3 ou plus	2.112		6.547	
TOTAUX **PROVINCE**			**105.917** accidents		**177.816** véhicules
B. **Agglomération parisienne.**					
Accidents ne comportant qu'un seul véhicule	1		7.889		7.889
Accidents comportant 2 véhicules	2	10.695	11.164	21.390	22.844
Accidents comportant plus de 2 véhicules	3 ou plus	469		1.454	
TOTAUX **PARIS**			**19.053**		**30.733**
C. **Ensemble du territoire métropolitain.**					
Accidents ne comportant qu'un seul véhicule	1		44.230		44.230
Accidents comportant 2 véhicules	2	78.159	80.740	156.318	164.319
Accidents comportant plus de 2 véhicules	3 ou plus	2.581		8.001	
TOTAUX **FRANCE**			**124.970** accidents		**208.549** véhicules

NOTA. — Nombre de piétons impliqués : **27.188.**

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

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE

des accidents et des victimes.

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

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

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

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

(*) Préfecture de Police de la Seine.

PREMIÈRE PARTIE

LES VICTIMES
ET LES VÉHICULES IMPLIQUÉS

TABLEAUX N°s 11 A 14

REPARTITION DES VICTIMES SUIVANT

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

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

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

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

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

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

LES CATÉGORIES D'USAGERS

TABLEAU N° 11

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

G. 2

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

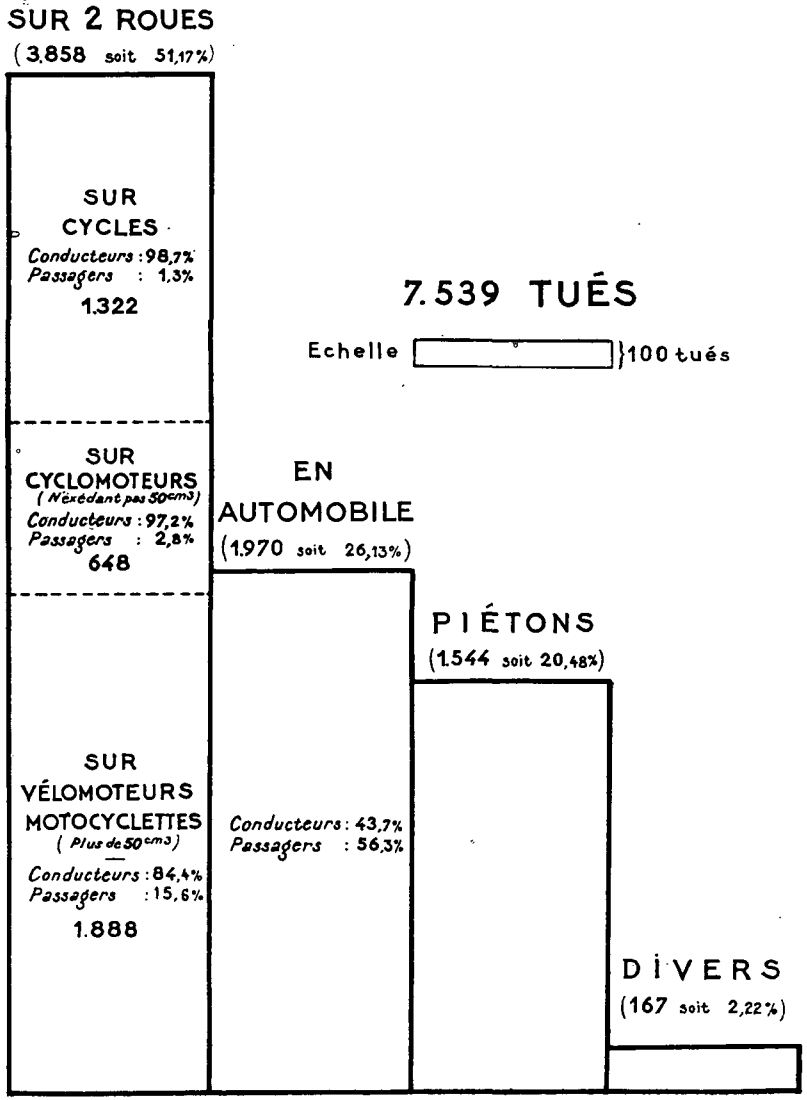
Si on tient compte de ce que le kilométrage parcouru et les personnes transportées par l'ensemble des *2 roues* sont très inférieurs à ceux des autres véhicules, le risque d'être tué (ou blessé), pour un conducteur ou un passager d'engin à 2 roues, est en moyenne 6 fois plus élevé que pour un conducteur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

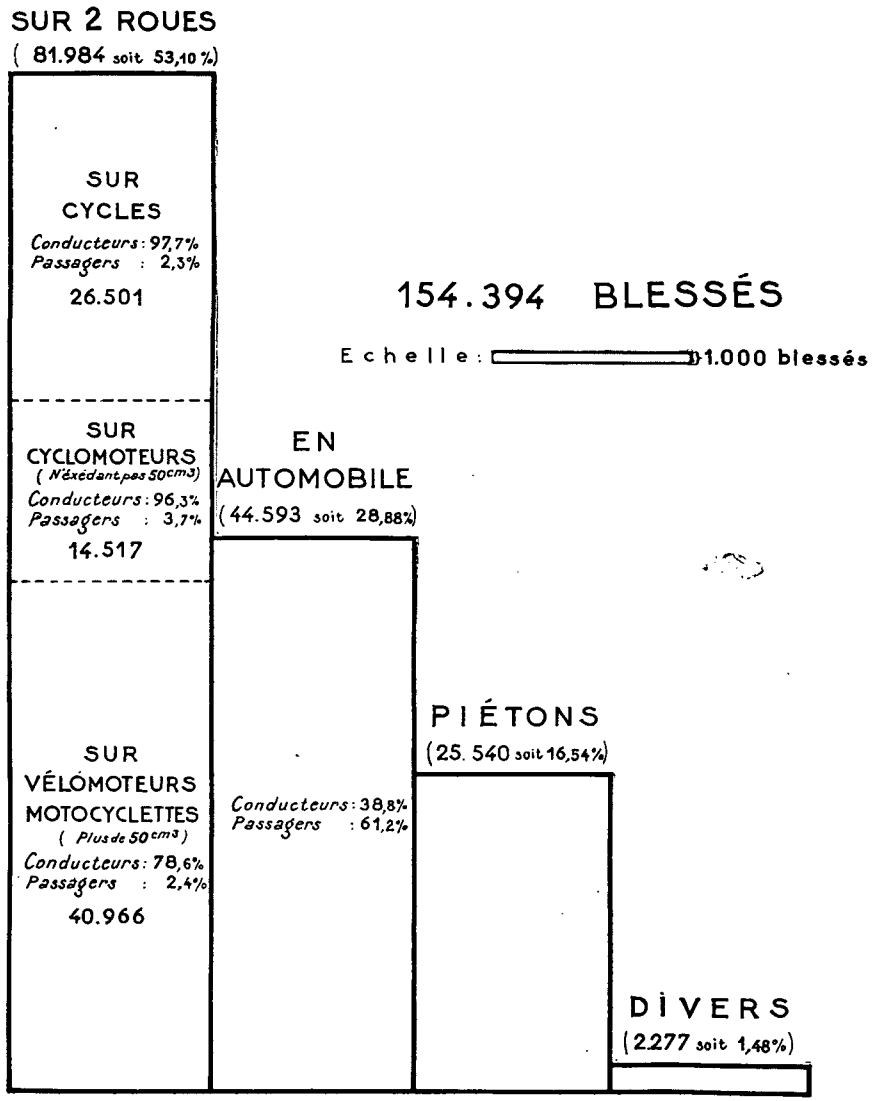
ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1954

RÉPARTITION DES VICTIMES

ANNEXE
AU TABLEAU 11



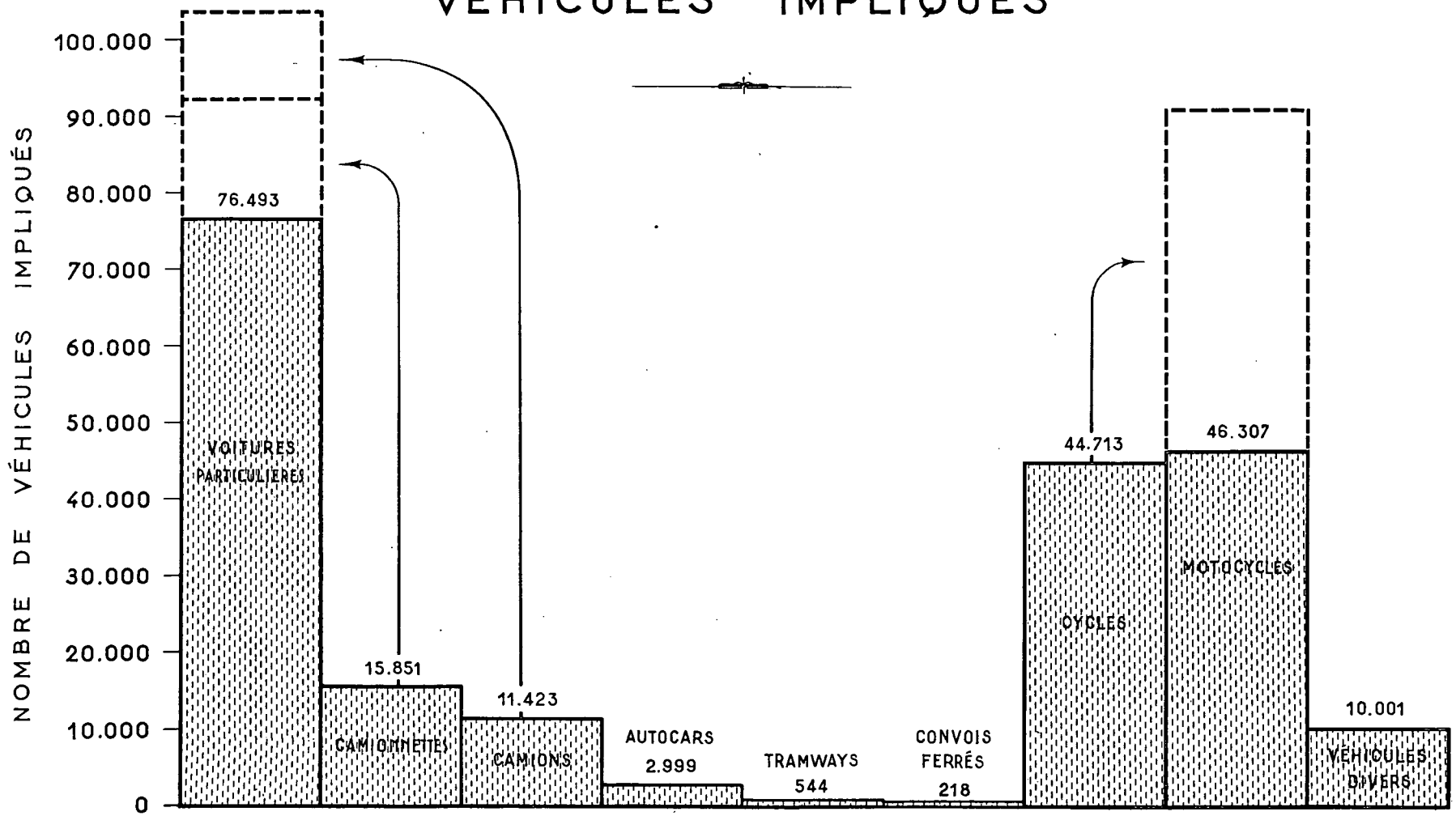


ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1954

ANNEXE
AU TABLEAU 12

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

NOTA. — Rappelons que le nombre de piétons victimes est de **27.084**, alors que le nombre de piétons impliqués est de 27.188 (Tableau nº 11). La catégorie « Motocyclettes et cycles à moteur de + de 50 cm³ » comprend la plupart des véhicules du type « scooter ».

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

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

G. 3

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

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

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

pour 200 piétons impliqués, il y a **199** victimes.

NATURE DES

ACCIDENTS COMPORTANT 2 VÉHICULES (OU PLUS DE 2)

Type du véhicule A (1er ou 2e véhicule)									
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
8.494	3.056	2.869	642	15.306	18.425	91	57	706	928
	407	599	134	3.747	4.161	29	19	162	140
		327	125	2.456	2.535	23	19	142	102
			15	712	761	2	3	25	23
				2.232	5.989	54	30	485	452
					2.426	61	18	265	236
						10	2	8	129
							0	4	35
								72	31
									959

80.740 accidents

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

Voiture particulière contre cycle ou cyclomoteur	18.425	accidents
Voiture particulière contre motocyclette ou vélomoteur	15.306	—
Voiture particulière contre piéton	10.930	—
Voiture particulière contre voiture particulière	8.494	—
Motocyclette ou vélomoteur contre piéton	5.959	—

ACCIDENTS

ACCIDENTS NE COMPORTANT QU'UN VÉHICULE

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

44.230 accidents

RÉCAPITULATION

	Accidents	Tués	Blessés
Accidents comportant 2 ou plusieurs véhicules	80.740	**3.786**	**102.656**
Accidents ne comportant qu'un seul véhicule	44.230	**3.753**	**51.738**
	124.970 accidents	**7.539 tués**	**154.394 blessés**

ACCIDENTS COMPORTANT CERTAINS FACTEURS

au moins une fois

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

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

TOTAL ..... 27.188 piétons impliqués.

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

TOTAL..... **27.084** piétons victimes.

DEUXIÈME PARTIE

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

TABLEAUX Nos 21 A 26

ACCIDENTS CLASSÉS

Répartition en fonction du

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

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

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

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

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

TABLEAU N° 21

PAR MOIS

lieu de l'accident.

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

G. 5

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

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

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

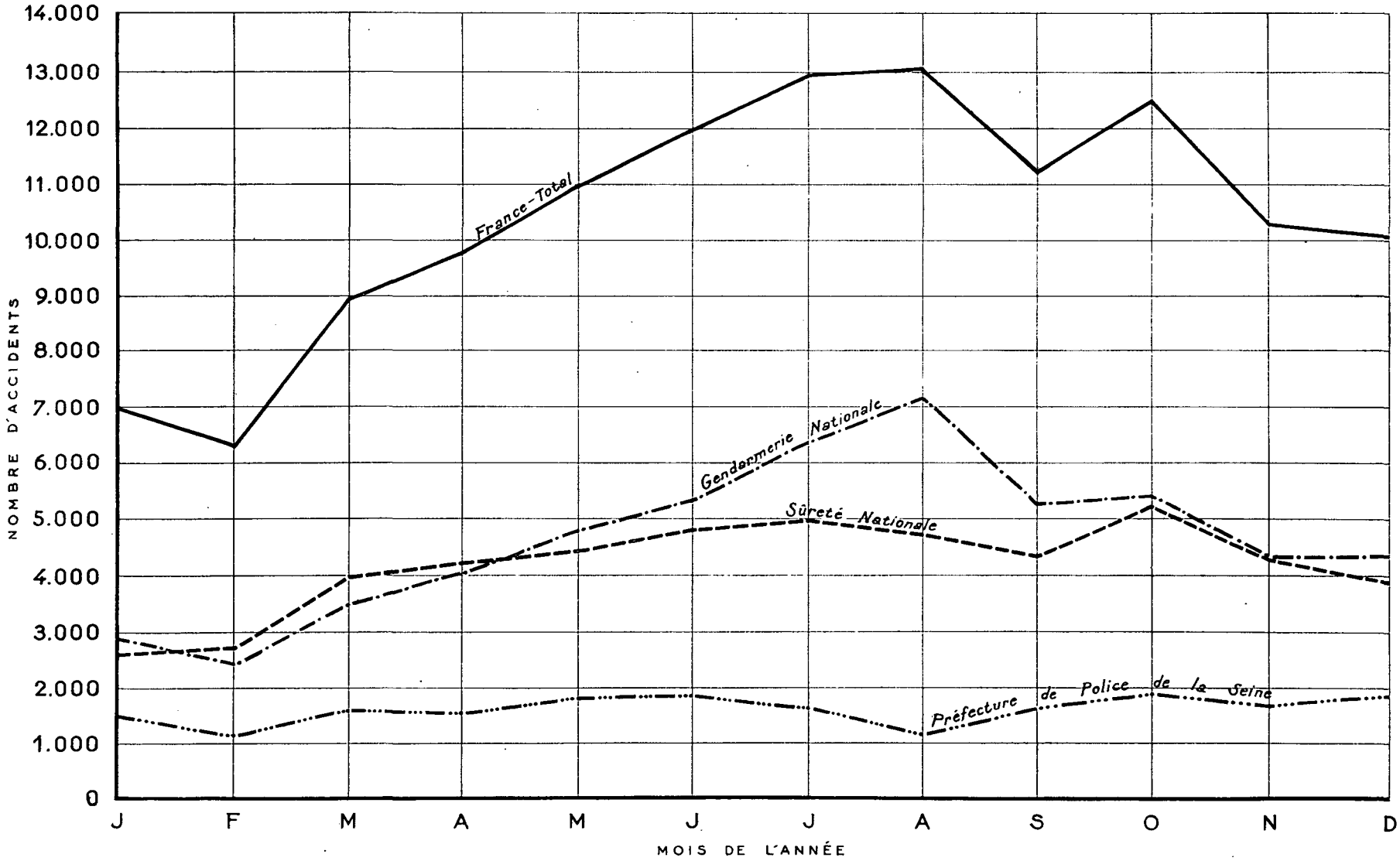
$\frac{230}{88} = 2{,}61$ en rase campagne, $\frac{169}{84} = 2{,}01$ dans les centres urbains de province, $\frac{62}{37} = 1{,}68$ à PARIS.

ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIERE

FRANCE
1954

RÉPARTITION DES ACCIDENTS PAR MOIS

ANNEXE
AU TABLEAU 21

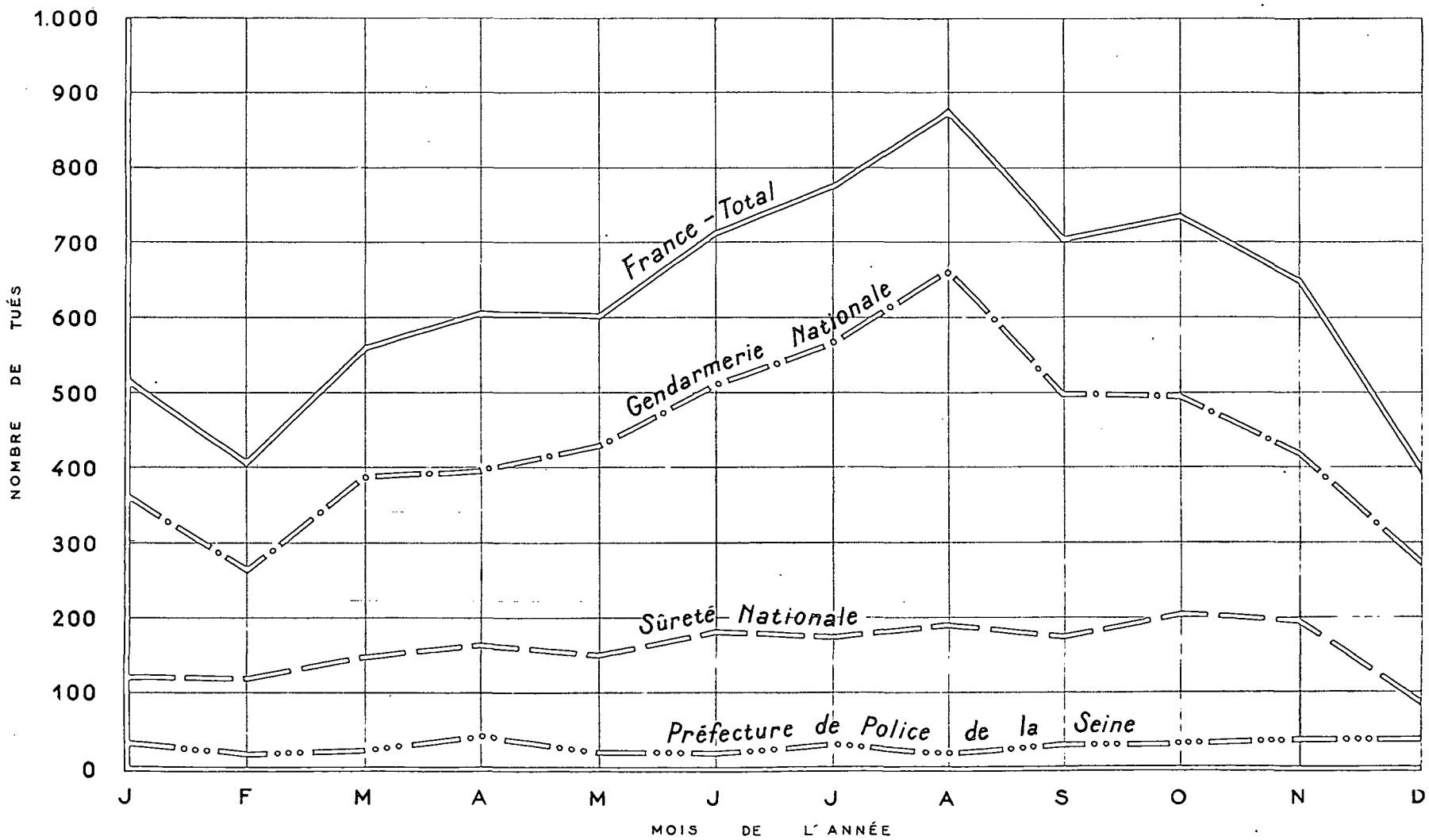


ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1954

RÉPARTITION DES TUÉS PAR MOIS

ANNEXE
AU TABLEAU 22



VICTIMES CLASSÉES

Répartition en fonction

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— en rase campagne, maximum d'accidents corporels, de tués et de blessés en **août**.

— à PARIS, le maximum d'accidents corporels en **juin** correspond au **minimum** de tués.

ACCIDENTS CLASSÉS

Répartition en fonction du nombre de

Mois		Accidents suivant le nombre de véhicules impliqués					
		Accidents comportant 1 seul véhicule		Accidents comportant 2 ou plusieurs véhicules		Total des accidents	
		Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net
Janvier	a	2.771	6,16	4.191	5,12	6.962	5,48
Février	b	2.453	6,03	3.861	5,22	6.314	5,50
Mars	c	3.224	7,16	5.742	7,02	8.966	7,06
Avril	d	3.496	8,03	6.274	7,92	9.770	7,94
Mai	e	3.757	8,35	7.220	8,83	10.977	8,64
Juin	f	4.088	9,39	7.871	9,94	11.959	9,72
Juillet	g	4.136	9,19	8.815	10,78	12.951	10,19
Août	h	4.187	9,30	8.833	10,80	13.020	10,24
Septembre	i	3.803	8,73	7.427	9.38	11.230	9,13
Octobre	j	4.392	9,76	8.099	9,90	12.491	9,83
Novembre	k	3.976	9,13	6.316	7,64	10.292	8,37
Décembre	l	3.947	8,77	6.091	7,45	10.038	7,90
TOTAUX	m	**44.230**	**100,00**	**80.740**	**100,00**	**124 970**	**100,00**
Moyenne journalière	n	**121**	—	**221**	—	**342**	—

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

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

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

PAR MOIS

véhicules impliqués ou de l'éclairement.

	Accidents comportant des piétons ou cyclistes		Accidents suivant les conditions d'éclairement							
			Pendant le jour		En dehors des heures de jour (crépuscule, aube et nuit)		Éclairement non précisé		Total	
	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net	Nombre	% net
a	3.718	5,68	3.362	3,85	3.450	9,40	150	5,04	6.962	5,48
b	3.288	5,56	3.612	4,57	2.585	7,80	117	4,35	6.314	5,50
c	4.816	7,36	6.245	7,14	2.507	6,83	214	7,19	8.966	7,06
d	5.156	8,14	7.575	8,95	1.978	5,57	217	7,53	9.770	7,94
e	5.451	8,33	9.080	10,39	1.665	4,54	232	7,80	10.977	8,64
f	5.977	9,43	10.064	11,90	1.492	4,21	403	13,99	11.959	9,72
g	6.209	9,49	10.765	12,31	1.793	4,89	393	13,20	12.951	10,19
h	5.943	9,08	10.547	12,07	2.170	5,91	303	10,18	13.020	10,24
i	5.832	9,20	8.125	9,60	2.868	8,08	237	8,23	11.230	9,13
j	6.624	10,12	7.444	8,52	4.778	13,02	269	9,04	12.491	9,83
k	5.734	9,05	5.029	5,94	5.072	14,28	191	6,63	10.292	8,37
l	5.606	8,56	4.158	4,76	5.677	15,47	203	6,82	10.038	7,90
m	**64.354**	**100,00**	**86.006**	**100,00**	**36.035**	**100.00**	**2.929**	**100,00**	**124.970**	**100,00**
n	**176**	—	**235**	—	**99**	—	**8**	—	**342**	—

P 1 a

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

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

VICTIMES CLASSÉES

Répartition selon les

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

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

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

TABLEAU N° 24

PAR MOIS

catégories d'usagers.

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

P. 1 b.

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

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

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

ACCIDENTS CLASSÉS

Répartition en fonction

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

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

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

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

PAR JOUR

du lieu de l'accident

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

G 6

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

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

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

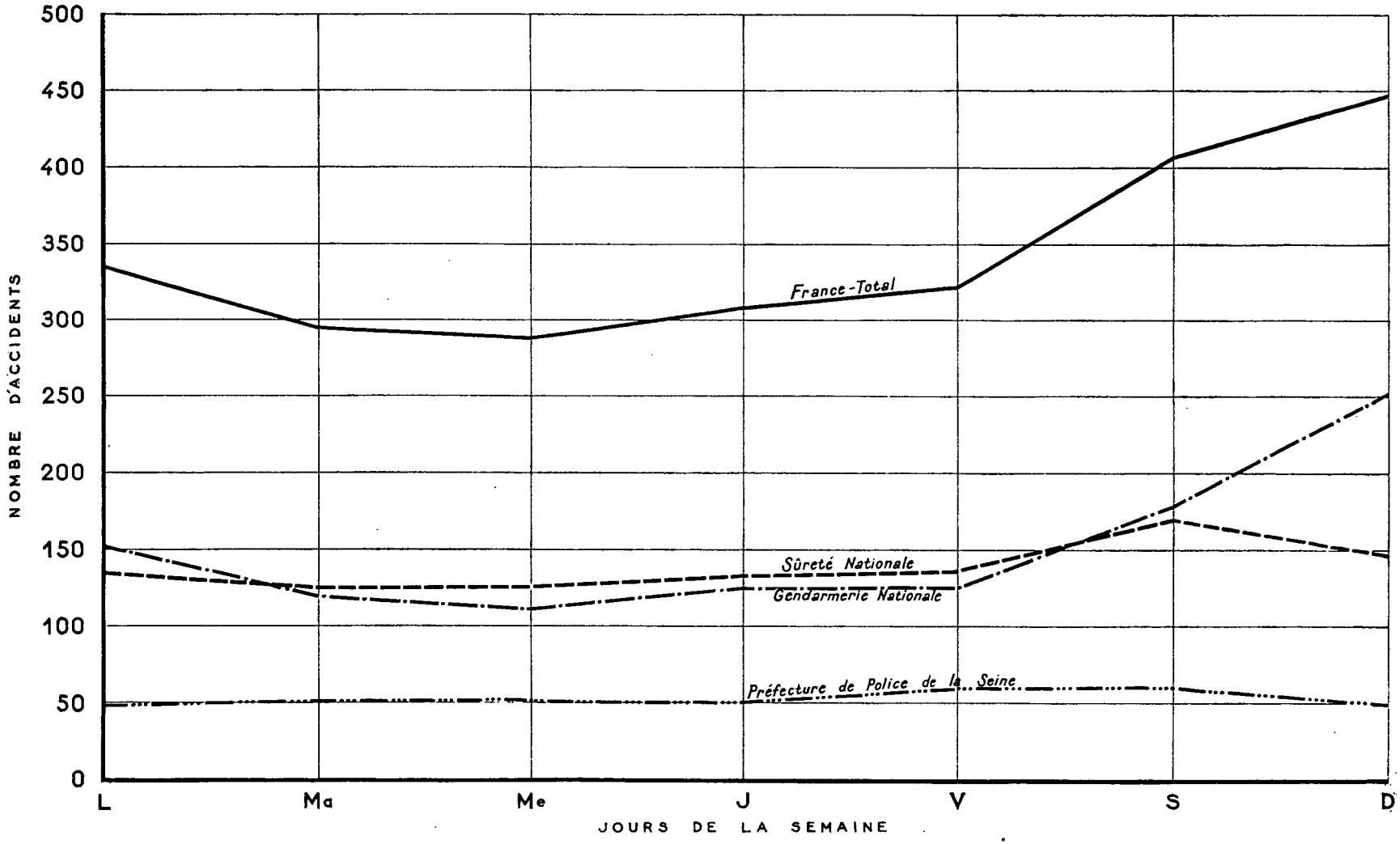
En Province, il y a moins d'accidents les jours ouvrables que les jours fériés et les dimanches ; à Paris, c'est le contraire

ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1954

ANNEXE
AU TABLEAU 25

RÉPARTITION DES ACCIDENTS PAR JOUR

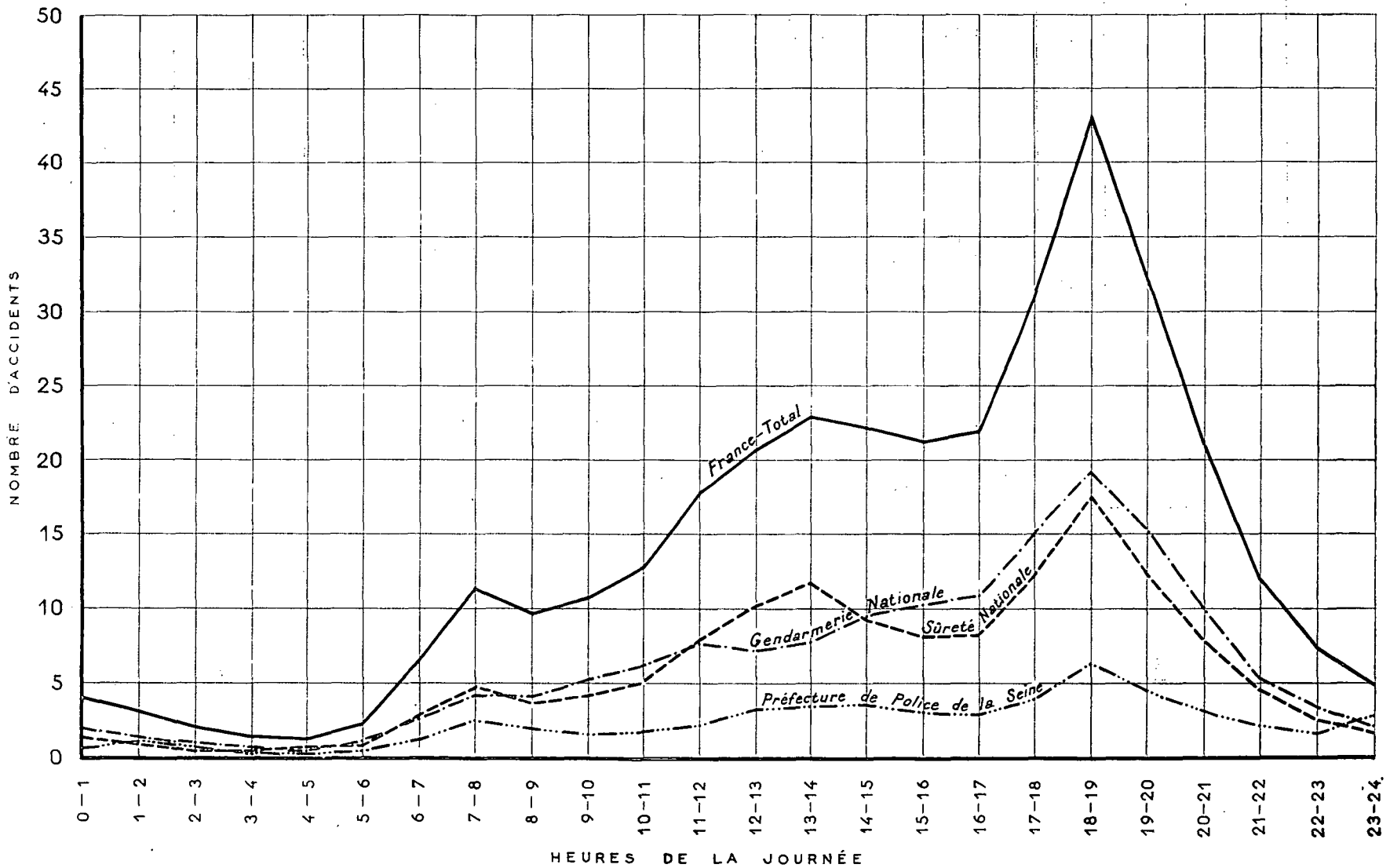


ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1954

RÉPARTITION DES ACCIDENTS PAR HEURE

ANNEXE
AU TABLEAU 26



ACCIDENTS CLASSÉS

Répartition en fonction

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

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

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

PAR HEURE

du lieu de l'accident

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

G 7.

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

— de 11 heures à 21 heures en province,

— de 12 heures à 21 heures dans l'agglomération parisienne.

TROISIÈME PARTIE

AGE ET SEXE DES PARTICIPANTS ET DES VICTIMES

TABLEAUX Nos 31 A 34

FRANCE 1954

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	2.937	0	163	51	1.867	3	143	1	23
15-24 ans	c	42.054	441	10.700	313	10.861	90	1.871	3	92
25-59 ans	d	141.836	1.090	19.919	1.133	22.521	678	13.479	47	705
60 ans et plus....	e	12.141	51	666	422	3.985	77	1.122	11	129
Age non précisé par les enquêteurs	f	9.581	12	742	17	648	13	697	0	25
TOTAUX ...	g	**208.549 véhicules**	**1.594**	**32.190**	**1.936**	**39.882**	**861**	**17.312**	**62**	**974**

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

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

FRANCE 1954

SEXE DES CONDUCTEURS
directement impliqués

Sexe		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
Hommes	a	183.512	1.526	30.066	1.649	30.119	814	15.583	62	840
Femmes	b	16.198	39	1.320	252	8.834	34	1.388	0	110
Sexe non précisé par les enquêteurs	c	8.839	29	804	35	929	13	341	0	24
TOTAUX ...	d	**208.549 véhicules**	**1.594**	**32.190**	**1.936**	**39.882**	**861**	**17.312**	**62**	**974**

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

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

ET DES PIÉTONS
dans les accidents.

TABLEAU N° 31

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

G. 8

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

Pourcentage de conducteurs âgés de moins de 25 ans :

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

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

ET DES PIÉTONS
dans les accidents

TABLEAU N° 32

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

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

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

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

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

FRANCE 1954

AGE DES

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

NOTA. — (1) Vélomoteurs et motocyclettes (cylindrée supérieure à 50 cm³). Cette catégorie comprend la plupart des véhicules du type « scooter ».
(2) Cycles et cyclomoteurs (cylindrée maximum de 50 cm³).

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

FRANCE 1954

SEXE DES

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

NOTA. — (1) Vélomoteurs et motocyclettes (cylindrée supérieure à 50 cm³). Cette catégorie comprend la plupart des véhicules du type « scooter ».
(2) Cycles et cyclomoteurs (cylindrée maximum de 50 cm³).

COMMENTAIRES. — Sur **5** tués dans les accidents de la circulation routière, il y a en moyenne **4** hommes et **1** femme.
Les proportions rapportées aux différentes catégories d'usagers sont les suivantes :
— piétons ..... sur **3** tués : **2** hommes et **1** femme.
— usagers d'automobiles..... sur **4** tués : **3** hommes et **1** femme.
— usagers de cycles et cyclomoteurs..... sur **7** tués : **6** hommes et **1** femme.
— usagers de vélomoteurs et motocyclettes. sur **14** tués : **13** hommes et **1** femme,

VICTIMES

TABLEAU N° 33

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

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

VICTIMES

TABLEAU N° 34

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

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

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

— piétons ..... sur **7** blessés : **4** hommes et **3** femmes.

— usagers d'automobiles. sur **3** blessés : **2** hommes et **1** femme.

— usagers de cycles..... sur **4** blessés : **3** hommes et **1** femme.

— usagers de motocycles. sur **7** blessés : **6** hommes et **1** femme.

QUATRIÈME PARTIE

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

TABLEAUX N°s 41 et 42

NATURE DES

Répartition en fonction de

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

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

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	Accidents ne comportant pas de collision	Autres accidents	
a	54.085	3.977	19.871	2.753	3.506	87.073
b	20.405	3.082	3.212	4.721	2.603	37.897
c	**74.490**	**7.059**	**23.083**	**7.474**	**6.109**	**124.970**
d	8.390	1.309	1.497	2.138	843	15.510
e	24.479	426	3.323	531	774	30.344
f	5.491	133	412	113	290	6.713
g	61	60	12	6	9	177
h	57	3	1	1	6	79
i	106	20	15	19	5	179
j	186	12	25	14	14	265
k	253	61	141	146	49	728
l	277	35	126	25	35	529
m	35.190	5.000	17.531	4.481	4.084	70.446
n	**74.490**	**7.059**	**23.083**	**7.474**	**6.109**	**124.970**

G. 9 a

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

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	Accidents ne comportant pas de collision	Autres accidents
Régime de circulation :						
1. Route ou rue avec chaussée unique à double sens de circulation, sans séparation centrale et **sans** piste cyclable	a	2.993	647	1.312	934	377
2. Même définition que le **1.** ci-dessus mais **avec** piste cyclable	b	137	32	67	19	8
3. Route ou rue à double chaussée **sans** piste cyclable	c	43	7	24	7	7
4. Route ou rue à double chaussée **avec** piste cyclable	d	10	1	7	1	0
5. Route ou rue à sens unique	e	45	13	42	18	4
TOTAL	f	**3.228**	**700**	**1.452**	**979**	**396**
Nature du revêtement :						
1. Empierrement simple .	g	226	42	141	91	27
2. Revêtement goudronné ou bitumineux.....	h	2.699	601	1.124	856	348
3. Béton	i	34	5	15	7	2
4. Pavés de pierre	j	267	50	172	24	19
5. Pavés de bois	k	2	2	0	1	0
TOTAL	l	**3.228**	**700**	**1.452**	**979**	**396**

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

ACCIDENTS

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	Accidents ne comportant pas de collision	Autres accidents	
a	68.958	6.452	20.829	7.032	5.634	115.168
b	2.352	224	473	139	191	3.642
c	1.293	98	279	82	113	1.953
d	242	15	45	13	12	346
e	1.645	270	1.457	208	159	3.861
f	**74.490**	**7.059**	**23.083**	**7.474**	**6.109**	**124.970**
g	8.736	798	3.497	1.035	292	14.885
h	54.413	5.381	15.080	5.777	5.231	91.510
i	729	73	259	44	55	1.223
j	10.560	802	4.232	608	525	17.259
k	52	5	15	10	6	93
l	**74.490**	**7.059**	**23.083**	**7.474**	**6.109**	**124.970**

G. 9 b.

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

CINQUIÈME PARTIE

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS CORPORELS

RÉPARTITION EN FONCTION DU LIEU DE L'ACCIDENT OU DE LA GRAVITÉ

TABLEAUX N°s 50 A 59

FRANCE 1954

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

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

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

soit 112 facteurs directement imputables à l'élément humain.

DES ACCIDENTS CORPORELS

TABLEAU N° 50

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

tableaux nos 51 à 59

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

G. 10 et 11 a

Sur 100 accidents corporels :

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

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

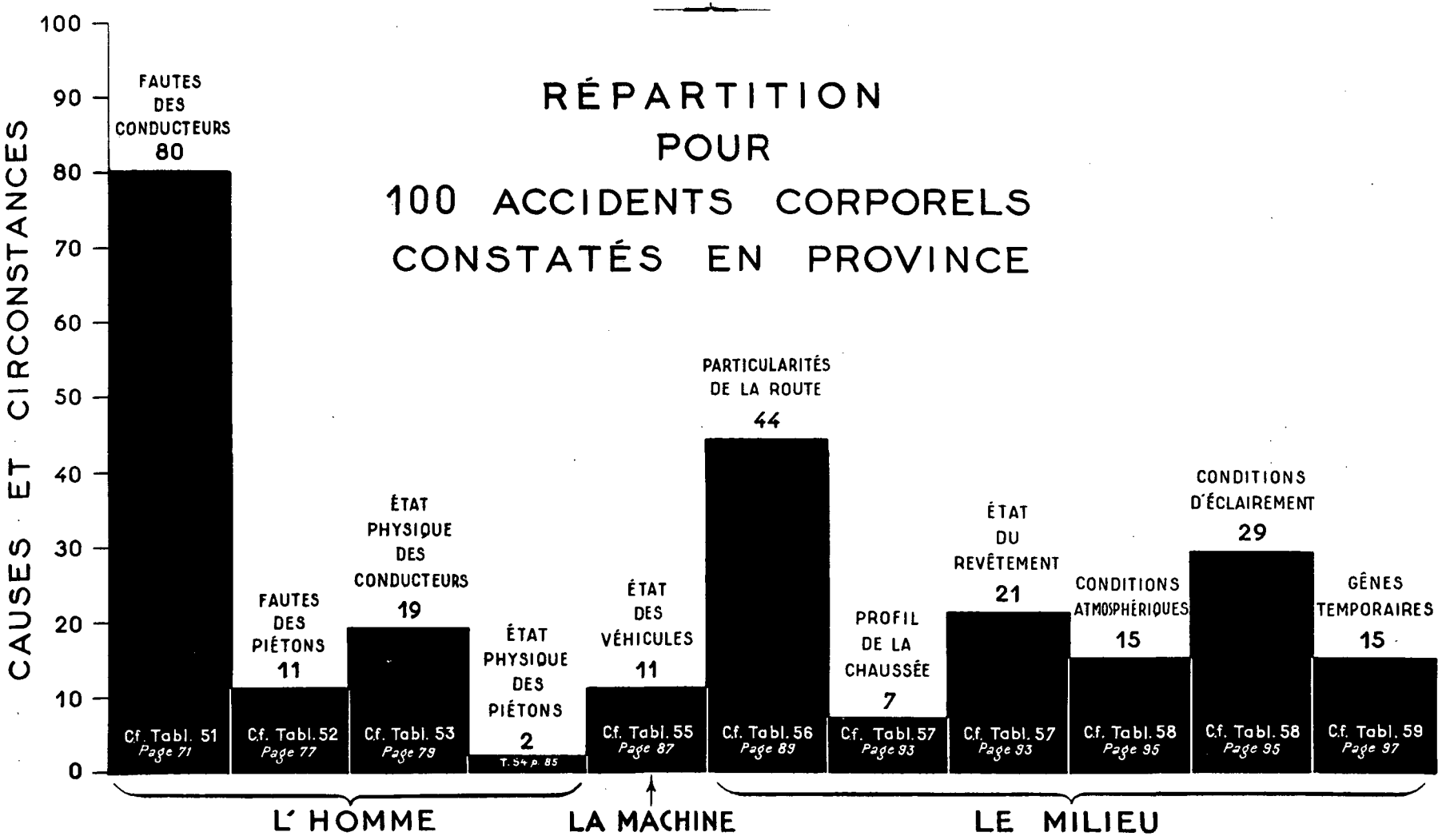
ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1954

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

ANNEXE
AU TABLEAU 50

RÉPARTITION POUR 100 ACCIDENTS CORPORELS CONSTATÉS EN PROVINCE



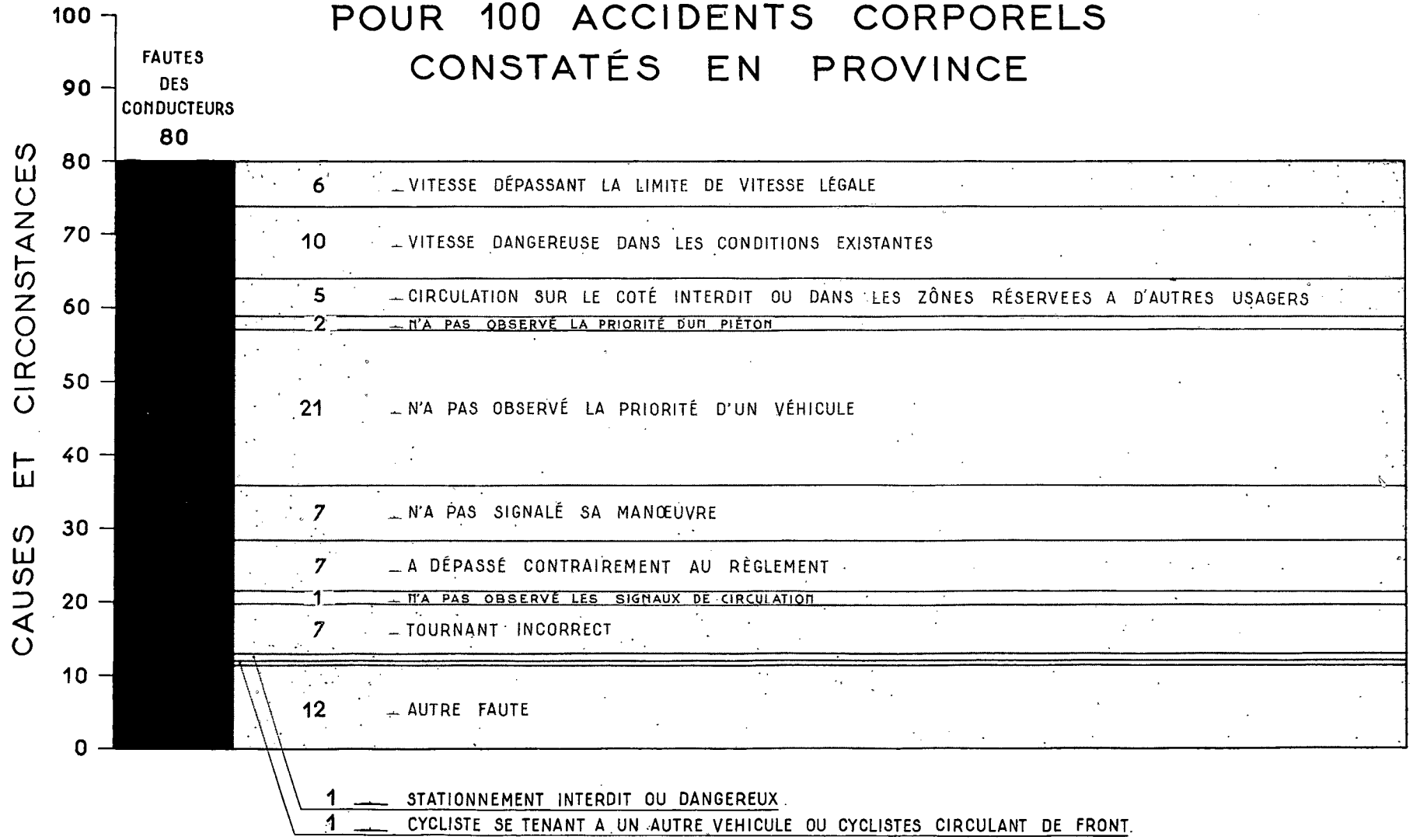
ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1954

FAUTES DES CONDUCTEURS

ANNEXE
AU TABLEAU 51

RÉPARTITION
POUR 100 ACCIDENTS CORPORELS CONSTATÉS EN PROVINCE



FRANCE 1954

(Sauf dépt de la Seine)

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

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

	Pour 100 accidents corporels
Non-observation de la priorité d'un véhicule	21 fautes
Vitesse dangereuse	10 —
Manœuvre mal ou non signalée	7 —
Doublement irrégulier	7 —
Tournant incorrect	7 —
Vitesse dépassant la limite légale	6 —
Circulation en zone interdite	5 —
Non-observation de la priorité d'un piéton	2 —
Non-observation des signaux de circulation	1 —
Stationnement interdit ou dangereux	1 —
Cyclistes circulant de front / Cycliste se tenant à un autre véhicule	1 —
Faute non précisée	12 —
	80 fautes

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

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

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

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

ACCIDENTS - FAUTES DES CONDUCTEURS

TABLEAU N° 51

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

nos 51-A (139.763 véhicules) et 51-B (38.053 cycles).

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

G. 10 b

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

Cet excédent de fautes concerne surtout :

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

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

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

FRANCE 1954

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

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

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

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

DES ACCIDENTS CORPORELS AUTRES QUE LES CYCLISTES

TABLEAU N° 51-A

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

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

G. 10 c

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

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

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

FRANCE 1954

(Sauf dépt de la Seine)

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du lieu de l'accident

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

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

TABLEAU N° 51-B

ACCIDENTS - FAUTES DES CYCLISTES

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

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

G. 10 d

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

FRANCE 1954

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

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

ACCIDENTS - FAUTES DES PIÉTONS

TABLEAU N° 52

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

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

G. 10 e

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

FRANCE 1954 **CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS**

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

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

- ÉTAT PHYSIQUE DES CONDUCTEURS

TABLEAU N° 53

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

nos 53-A (139.763 véhicules) et 53-B (38.053 cycles).

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

G. 10 f

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

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

FRANCE 1954

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

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

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

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

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

DES ACCIDENTS

TABLEAU N° 53-A

AUTRES QUE LES CYCLISTES

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

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

G 10 g

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

Si le quotient des indices $\frac{53\text{-}A}{53\text{-}B}$ est supérieur à 4, il s'agit d'une déficience plus fréquente chez les conducteurs de véhicules " non cyclistes " impliqués que chez les conducteurs de cycles et cyclomoteurs.

C'est le cas des déficiences ci-après :

— fatigué,

— endormi.

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

Répartition en fonction du lieu de l'accident

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

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

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

- ÉTAT PHYSIQUE DES CYCLISTES

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

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

G. 10 h

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

FRANCE 1954

(Sauf dépt de la Seine)

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

Répartition en fonction du lieu de l'accident

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

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

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

- ÉTAT PHYSIQUE DES PIÉTONS

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

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

G. 10 i

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

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

FRANCE 1954

(Sauf dépt de la Seine)

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du lieu de l'accident

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

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

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

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

ACCIDENTS - ÉTAT DES VÉHICULES

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

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

G. 11 b

Défauts relevés sur les véhicules impliqués :

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

FRANCE 1954

(Sauf dépt de la Seine)

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du lieu de l'accident

Particularités de la route		Rase campagne et petites agglomérations — Gendarmerie Nationale		Centres urbains de province — Sûreté Nationale		Total Province	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Courbe	a	11.813	21,39	3.685	7,27	15.498	14,63
2. Croisement (carrefours)	b	6.574	11,90	16.414	32,39	22.988	21,70
3. Bifurcation (carrefours)	c	3.586	6,49	3.127	6,17	6.713	6,34
4. Passage à niveau gardé	d	110	0,20	67	0,13	177	0,17
5. Passage à niveau non gardé	e	55	0,10	22	0,04	77	0,07
6. Cassis ou dos d'âne	f	162	0,29	17	0,03	179	0,17
7. Sommet d'une côte	g	196	0,35	69	0,14	265	0,25
8. Descente rapide	h	475	0,86	253	0,50	728	0,69
9. Pont étroit	i	208	0,38	321	0,64	529	0,50
TOTAL des particularités de la route	j	**23.179**	**41,96**	**23.975**	**47,31**	**47.154**	**44,52**
10. Route en ligne droite	k	32.060	58,04	26.703	52,69	58.763	55,48
Nombre d'accidents	l	**55.239**	**100,00**	**50.678**	**100,00**	**105.917**	**100,00**

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

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

TABLEAU N° 56

ACCIDENTS - PARTICULARITÉS DE LA ROUTE

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

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

G. 11 c

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

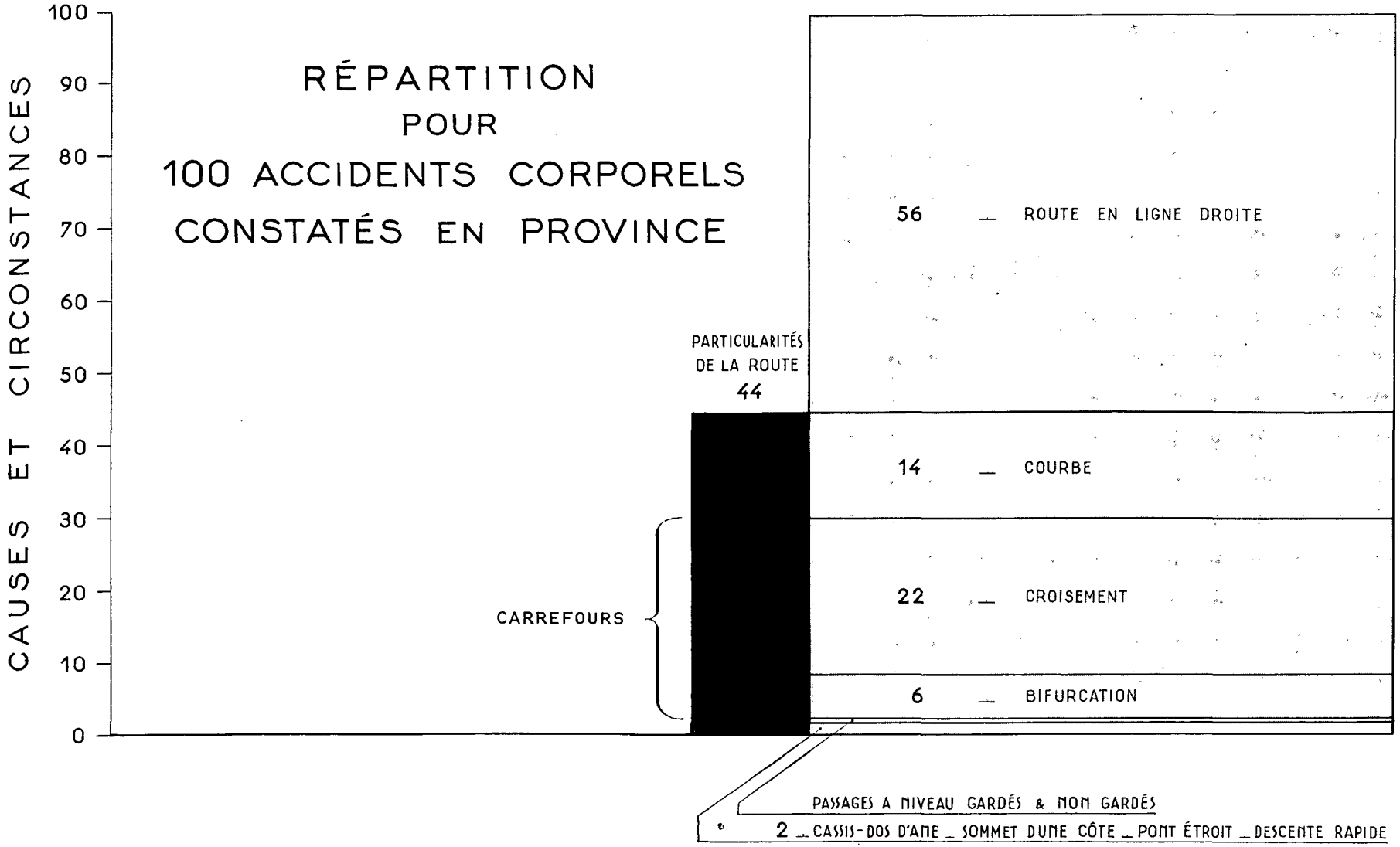
Il y a 4 fois plus d'accidents mortels sur les routes en ligne droite que dans les carrefours (3911 contre 983).

ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

FRANCE
1954

PARTICULARITÉS DE LA ROUTE

ANNEXE
AU TABLEAU 56



CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du lieu de l'accident

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

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

ACCIDENTS - ÉTAT DE LA CHAUSSÉE

TABLEAU N° 57

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

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

G. 11 d

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

FRANCE 1954

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

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

DES ACCIDENTS
ÉCLAIREMENT

TABLEAU N° 58

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

		Causes et circonstances relevées dans des accidents ayant entraîné				Total Province	
		la mort		des lésions corporelles			
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
Conditions atmosphériques :							
1. Brouillard	a	149	2,33	2.129	2,14	2.278	2,15
2. Pluie forte	b	289	4,51	3.948	3,96	4.237	4,00
3. Pluie légère	c	530	8,28	7.511	7,55	8.041	7,59
4. Vent fort	d	59	0,92	478	0,48	537	0,51
5. Neige ou grêle	e	28	0,44	477	0,48	505	0,48
TOTAL des particularités des conditions atmosphériques	f	**1.055**	**16,48**	**14.543**	**14,61**	**15.598**	**14,73**
6. Temps clair	g	5.348	83,52	84.971	85,39	90.319	85,27
Nombre d'accidents	h	**6.403**	**100,00**	**99.514**	**100,00**	**105.917**	**100,00**
Conditions d'éclairement :							
1. Crépuscule, aube, mi-obscurité	i	387	6,05	5.062	5,09	5.449	5,14
2. Obscurité, route éclairée	j	767	11,98	13.200	13,26	13.967	13,19
3. Obscurité, route non éclairée	k	1.261	19,69	9.720	9,77	10.981	10,37
TOTAL des particularités de l'éclairement	l	**2.415**	**37,72**	**27.982**	**28,12**	**30,397**	**28,70**
4. Éclairement non précisé	m	161	2,51	2.768	2,78	2.929	2,76
5. Plein jour	n	3.827	59,77	68.764	69,10	72.591	68,54
Nombre d'accidents	o	**6.403**	**100,00**	**99.514**	**100,00**	**105.917**	**100,00**

G. 11 e

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

FRANCE 1954

(Sauf dépt de la Seine)

CAUSES ET CIRCONS AUTRES FAC

Répartition en fonction du lieu de l'accident

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

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

— à l'élément humain : conducteurs et piétons ayant directement participé à l'accident (tableaux nos 51 à 54).

— à la machine : véhicules impliqués (tableau no 55).

— au milieu : état de la route et de l'atmosphère en général (tableaux nos 56 à 58).

TANCES DES ACCIDENTS
TEURS EXTERNES

Répartition en fonction de la gravité de l'accident

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

G. 11 f

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

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

SIXIÈME PARTIE

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS CORPORELS

RÉPARTITION EN FONCTION DU NOMBRE DE VÉHICULES IMPLIQUÉS ET DE L'ÉCLAIREMENT

TABLEAUX N°s 60 A 69

FRANCE 1954

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

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

40 fautes des conducteurs ; } infractions au Code de la Route ;
29 fautes des piétons ; }

15 déficiences physiques des conducteurs ;

6 déficiences physiques des piétons.

DES ACCIDENTS CORPORELS

véhicules impliqués et de l'éclairement

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

P. 12-12 bis

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

101 fautes des conducteurs ; } infractions au Code de la Route ;
1 faute de piéton ; }

22 déficiences physiques des conducteurs ou des piétons.

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

ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

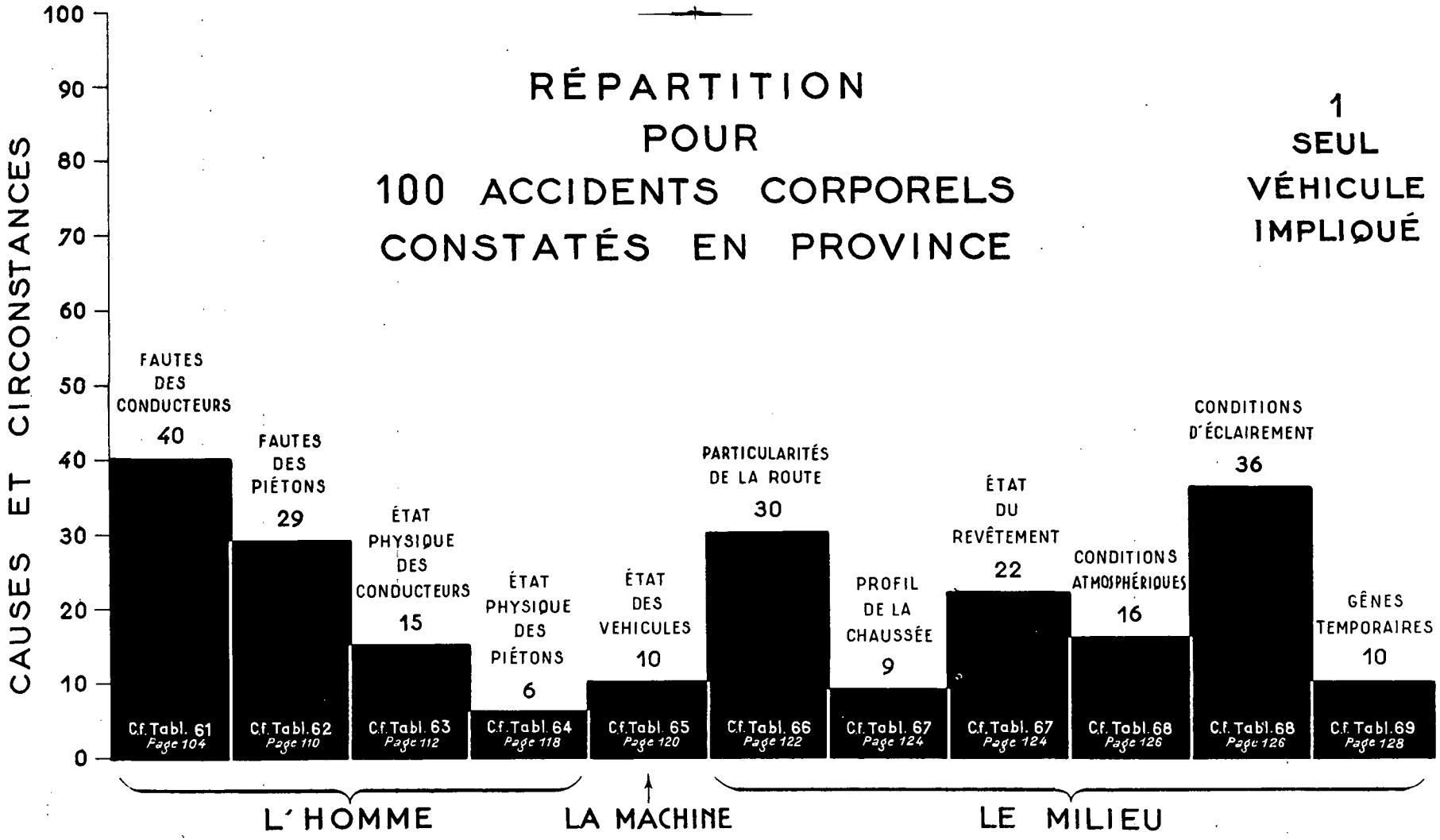
FRANCE
1954

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

1e ANNEXE
AU TABLEAU 60

RÉPARTITION POUR 100 ACCIDENTS CORPORELS CONSTATÉS EN PROVINCE

1 SEUL VÉHICULE IMPLIQUÉ



ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

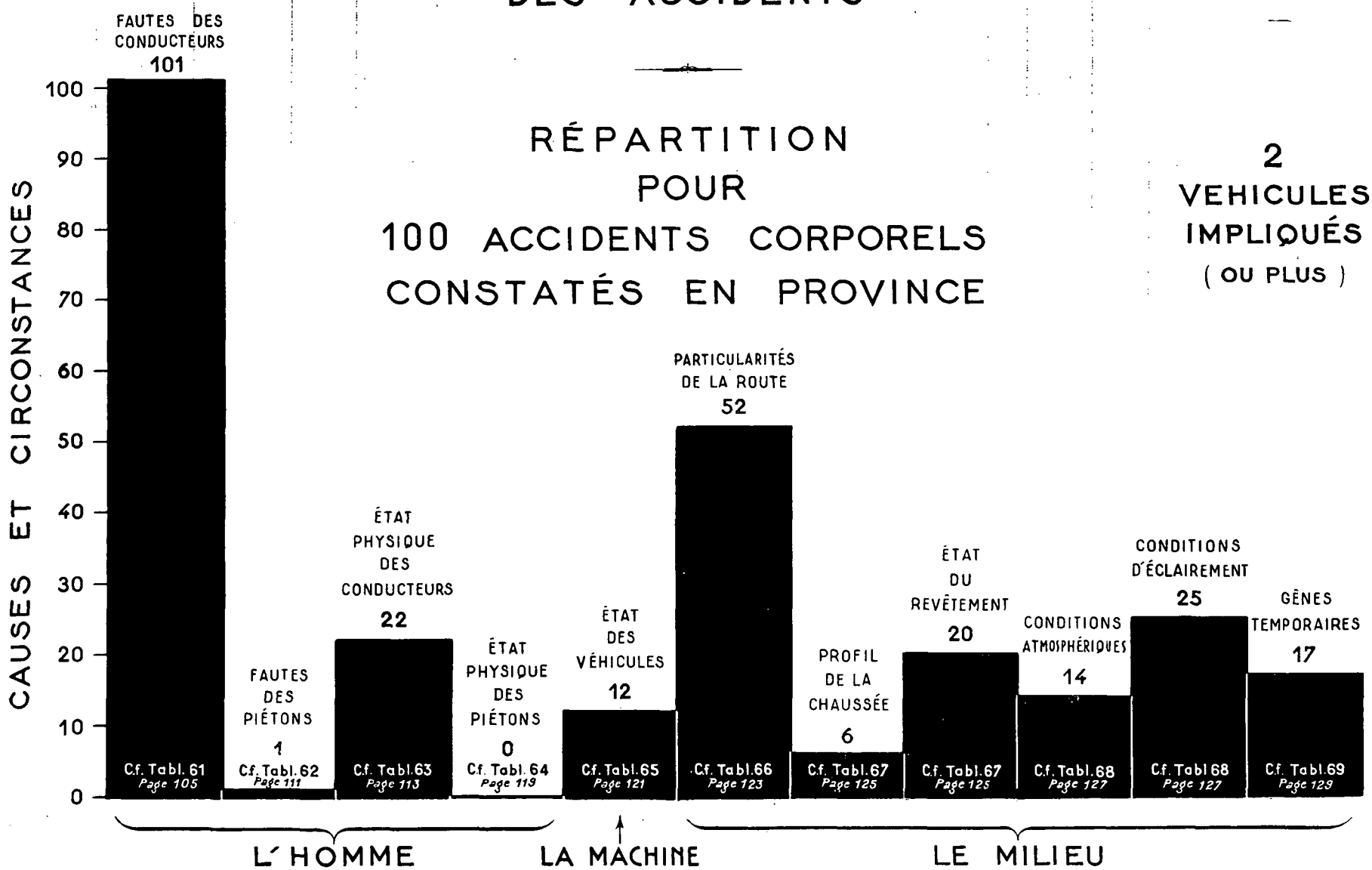
FRANCE
1954

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

2e ANNEXE
AU TABLEAU 60

RÉPARTITION POUR 100 ACCIDENTS CORPORELS CONSTATÉS EN PROVINCE

2
VEHICULES
IMPLIQUÉS
(OU PLUS)



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

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

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

ACCIDENTS - FAUTES DES CONDUCTEURS

véhicules impliqués et de l'éclairement

nos 61-A (139.763 véhicules et 61-B (38.053 cycles)

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

P 15 - 15 bis.

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

Influence de l'éclairement, pour 100 accidents :

Accidents où 1 seul véhicule est impliqué : 43 fautes la nuit contre 39 fautes le jour (maximum de fautes : la nuit).
Accidents où 2 véhicules (ou +) sont impliqués : 104 fautes le jour contre 92 fautes la nuit (maximum de fautes : le jour).

FRANCE 1954

(Sauf dépt de la Seine)

CAUSES ET CIRCONSTANCES
FAUTES DES CONDUCTEURS

Répartition en fonction du nombre de

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

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

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

DES ACCIDENTS CORPORELS AUTRES QUE LES CYCLISTES

TABLEAU N° 61-A

véhicules impliqués et de l'éclairement

(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		Éclairement non précisé		Total causes-circonstances			
	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
a	1.712	4,71	3.385	6,68	1.184	6,83	105	6,58	4.674	6,72	6.386	6,03
b	3.113	8,56	4.333	8,56	1.428	8,24	124	7,77	5.885	8,46	8,998	8,50
c	0	0,00	19	0,04	3	0,02	0	0,00	22	0,03	22	0,02
d	15	0,04	404	0,80	65	0,37	12	0,75	481	0,69	496	0,47
e	382	1,05	1.490	2,94	1.040	6,00	41	2,57	2.571	3,70	2.953	2,79
f	0	0,00	5	0,01	0	0,00	0	0,00	5	0,01	5	0,01
g	1	0,01	28	0,05	1	0,01	0	0,00	29	0,04	30	0,02
h	107	0,29	373	0,74	146	0,84	15	0,94	534	0,77	641	0,61
i	1.060	2,91	241	0,48	77	0,44	9	0,57	327	0,47	1.387	1,31
j	371	1,02	13.887	27,43	3.004	17,32	412	25,82	17.303	24,87	17.674	16,69
k	562	1,55	3.417	6,75	837	4,82	111	6,95	4.365	6,27	4.927	4,65
l	934	2,57	3.897	7,70	1.216	7,01	107	6,70	5.220	7,50	6.154	5,81
m	37	0,10	133	0,26	46	0,26	3	0,19	182	0,26	219	0,20
n	162	0,45	746	1,47	187	1,08	17	1,07	950	1,37	1.112	1,05
o	364	1,00	1.562	3,08	300	1,73	39	2,44	1.901	2,73	2.265	2,14
p	264	0,73	541	1,07	107	0,62	13	0,81	661	0,95	925	0,87
q	579	1,59	1.405	2,77	299	1,72	47	2,94	1.751	2,52	2.330	2,20
r	36	0,10	259	0,51	397	2,29	11	0,69	667	0,96	703	0,66
s	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
t	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
u	2.671	7,35	3.993	7,89	2.199	12,68	129	8,08	6.321	9,08	8.992	8,49
v	**12.370**	**34,03**	**40.118**	**79,23**	**12.536**	**72,28**	**1.195**	**74,87**	**53.849**	**77,40**	**66.219**	**62,52**
w	18.377	—	39.036	—	14.811	—	1.320	—	55.167	—	73.544	—
x	**30.747**	—	**79.154**	—	**27.347**	—	**2.515**	—	**109.016**	—	**139.763**	—
y	**36.341**	—	**50.637**	—	**17.343**	—	**1.596**	—	**69.576**	—	**105.917**	—

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

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

FRANCE 1954

(Sauf dépt de la Seine)

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du nombre de

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

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

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

ACCIDENTS - FAUTES DES CYCLISTES

véhicules impliqués et de l'éclairement

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

P. 17-17 bis

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

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

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

FRANCE 1954

(Sauf dépt de la Seine)

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		Eclairement non précisé	
		Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents	Nombre	Dans 100 accidents
1. Traversait à un carrefour :							
— contrairement au signal lumineux	a	150	0,68	48	0,37	9	0,67
— en diagonale	b	483	2,20	187	1,43	16	1,20
2. A surgi sur la route	c	1,669	7,60	291	2,23	51	3,82
3. Marchait ou se tenait sur la chaussée sans précaution	d	2.010	9,15	3.276	25,10	132	9,90
4. Jouait ou travaillait sur la chaussée sans précaution	e	439	2,00	56	0,43	9	0,68
5. A glissé ou est tombé	f	154	0,70	88	0,67	9	0,68
6. Montait ou descendait d'un tramway sans précaution	g	1.202	5,48	341	2,61	30	2,25
7. Montait ou descendait d'autres véhicules sans précaution	h	37	0,17	6	0,05	1	0,08
TOTAL des fautes	i	**6.144**	**27.98**	**4.293**	**32,89**	**257**	**19,28**
Autres actions des piétons, ne comportant pas faute :							
8. Traversait à un carrefour :							
— conformément au signal lumineux	j	260	1,18	118	0,90	15	1,12
— sans signal lumineux	k	893	4,07	351	2,69	20	1,50
9. Traversait ailleurs qu'à un carrefour	l	3.580	16,31	1.156	8,85	143	10,73
10. Marchait ou se tenait sur le trottoir, l'accotement ou un refuge	m	1.075	4,90	621	4,76	56	4,20
11. Position ou déplacement non précisé	n	206	0,94	132	1,01	16	1,20
TOTAL des piétons impliqués	o	**12.158**	**55,38**	**6.671**	**51,10**	**507**	**38,03**
Nombre d'accidents	p	**21.954**	—	**13.054**	—	**1.333**	—

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

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

ACCIDENTS - FAUTES DES PIÉTONS

véhicules impliqués et de l'éclairement

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

P. 18-18 bis

Le jour la proportion est plus faible : 28 piétons sur 55 piétons impliqués dans 100 accidents corporels ont commis une faute (51 %).
La nuit la proportion est plus forte : 33 sur 51 (65 %).
Il est très rare que des piétons soient impliqués dans des collisions entre 2 véhicules (2 piétons pour 100 accidents corporels).

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

Répartition en fonction du nombre de

Ce tableau est obtenu par addition des tableaux

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

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

- ÉTAT PHYSIQUE DES CONDUCTEURS

véhicules impliqués et de l'éclairement

nos 63-A (139.763 véhicules) et 63-B (38.053 cycles et cyclomoteurs)

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

P. 13-13 bis

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

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

CAUSES ET CIRCONSTANCES
ÉTAT PHYSIQUE DES CONDUCTEURS

Répartition en fonction du nombre de

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

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

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

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

1 conducteur déficient sur 10, d'une manière générale (14.322 sur 139.763) ;
1 conducteur déficient sur 11, dans les accidents à 2 véhicules (9.983 sur 109.016) ;
1 conducteur déficient sur 7, dans les accidents ou l'unique véhicule impliqué n'est pas un cycle (4.339 sur 30.747).

DES ACCIDENTS - AUTRES QUE LES CYCLISTES

véhicules impliqués et de l'éclairement

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

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

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

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

Répartition en fonction du nombre de véhicules

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

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

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

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

- ÉTAT PHYSIQUE DES CYCLISTES

impliqués et de l'éclairement

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

P. 17-17 bis

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

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

Répartition en fonction du nombre de

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

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

En province, dans 100 de ces accidents :

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

- ÉTAT PHYSIQUE DES PIETONS

véhicules impliqués et de l'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	258	0,71	9	0,02	16	0,09	8	0,50	33	0,05	291	0,28
b	856	2,36	12	0,02	67	0,39	2	0,12	81	0,11	937	0,89
c	454	1,25	73	0,14	44	0,25	3	0,19	120	0,03	574	0,54
d	556	1,53	8	0,02	9	0,05	3	0,19	20	0,17	576	0,54
e	**2.124**	**5,85**	**102**	**0,20**	**136**	**0,78**	**16**	**1,00**	**254**	**0,36**	**2.378**	**2,25**
f	17.212	47,36	791	1,56	477	2,75	58	3,63	1.326	1,91	18.538	17,50
g	**19.336**	**53,21**	**893**	**1,76**	**613**	**3,53**	**74**	**4,63**	**1.580**	**2,27**	**20.916**	**19,75**
h	**36.341**	—	**50.637**	—	**17.343**	—	**1.596**	—	**69.576**	—	**105.917**	—

P. 18-18 bis

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

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

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

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du nombre de

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

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

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

ACCIDENTS - ÉTAT DES VÉHICULES

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

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

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

(Sauf dépt de la Seine)

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

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

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

- PARTICULARITÉS DE LA ROUTE

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	165	0,46	930	1,84	74	0,43	21	1,32	1.025	1,47	1.190	1,12
b	266	0,73	1.021	2,02	121	0,70	22	1,38	1.164	1,67	1.430	1,35
c	85	0,23	355	0,70	33	0,19	8	0,50	396	0,57	481	0,45
d	5.946	16,36	4.708	9,30	1.595	9,20	148	9,27	6.451	9,27	12.397	11,71
e	55	0,15	1.021	2,02	84	0,48	20	1,25	1.125	1,62	1.180	1,11
f	198	0,55	3.813	7,53	622	3,59	88	5,51	4.523	6,50	4.721	4,46
g	11	0,03	209	0,41	24	0,14	5	0,31	238	0,34	249	0,23
h	2.264	6,23	11.225	22,17	3.008	17,34	341	21,36	14.574	20,95	16.838	15,90
i	26	0,07	425	0,84	23	0,13	19	1,19	467	0,67	493	0,47
j	91	0,25	1.056	2,08	120	0,69	21	1,31	1.197	1,72	1.288	1,22
k	8	0,02	116	0,23	7	0,04	1	0,06	124	0,18	132	0,12
l	869	2,39	3.041	6,00	805	4,64	85	5,33	3.931	5,65	4.800	4,53
m	104	0,29	35	0,07	38	0,22	0	0,00	73	0,10	177	0,17
n	11	0,03	53	0,10	10	0,06	3	0,19	66	0,09	77	0,07
o	63	0,17	84	0,17	30	0,17	2	0,13	116	0,17	179	0,17
p	1	0,00	4	0,01	1	0,01	0	0,00	5	0,01	6	0,01
q	1	0,00	3	0,01	4	0,02	2	0,13	9	0,01	10	0,01
r	0	0,00	4	0,01	1	0,01	0	0,00	5	0,01	5	0,00
s	66	0,18	109	0,21	66	0,38	3	0,19	178	0,26	244	0,23
t	438	1,21	201	0,40	87	0,50	2	0,13	290	0,42	728	0,69
u	238	0,66	215	0,42	61	0,35	15	0,94	291	0,42	529	0,50
v	**10.906**	**30,01**	**28.628**	**56,54**	**6.814**	**39,29**	**806**	**50,50**	**36.248**	**52,10**	**47.154**	**44,52**
w	25.435	69,99	22.009	43,46	10.529	60,71	790	49,50	33.328	47,90	58.763	55,48
x	**36.341**	**100,00**	**50.637**	**100,00**	**17.343**	**100.00**	**1.596**	**100,00**	**69.576**	**100,00**	**105.917**	**100,00**

P. 16-16 bis

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

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

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du nombre de

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

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

ACCIDENTS - ÉTAT DE LA CHAUSSÉE

véhicules impliqués et de l'éclairement

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

P 16 - 16 bis

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

FRANCE 1954

(Sauf dépt de la Seine)

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

Répartition en fonction du nombre de

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

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

- CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES, ÉCLAIREMENT

véhicules impliqués et de l'éclairement

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

P. 16-16 bis

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

FRANCE 1954

(Sauf dépt de la Seine)

CAUSES ET CIRCONSTANCES DES

Répartition en fonction du nombre de

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

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

— à l'élément humain : (conducteurs et piétons ayant directement participé à l'accident (tableaux nos 61 à 64) ;

— à la machine : véhicules impliqués (tableau no 65) ;

— au milieu : état de la route et conditions atmosphériques en général (tableaux nos 66 à 68).

ACCIDENTS - AUTRES FACTEURS EXTERNES

véhicules impliqués et de l'éclairement

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

P 16-16 bis

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

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

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