

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Vie de la Société

Journal de la société statistique de Paris, tome 72 (1931), p. 229-232

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1931__72__229_0

© Société de statistique de Paris, 1931, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
<http://www.numdam.org/>

JOURNAL

DE LA

SOCIÉTÉ DE STATISTIQUE DE PARIS

N^{os} 7-8-9-10. — JUILLET-AOUT-SEPTEMBRE
et exceptionnellement OCTOBRE 1931

I

PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 17 JUIN 1931

SOMMAIRE

OUVERTURE DE LA SÉANCE PAR M. ALBERT AUPETIT, PRÉSIDENT.
PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 20 MAI 1931.
NOMINATION DE MEMBRES TITULAIRES.
COMMUNICATION DE M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL ET PRÉSENTATION D'OUVRAGES.
COMMUNICATION DE M. LÉON DE RIEDMATTEN « DU RÔLE DE LA STATISTIQUE EN CE QUI CONCERNE
L'ASSURANCE DES ACCIDENTS D'AUTOMOBILES ».

OUVERTURE DE LA SÉANCE PAR M. ALBERT AUPETIT, PRÉSIDENT.

La séance est ouverte à 21 heures, sous la présidence de M. Albert Aupetit, président.

PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 20 MAI 1931.

M. le Président fait connaître qu'il n'a pas été possible de faire paraître pour la séance, le Journal de juin.

En conséquence, le procès-verbal de la séance du 20 mai, inséré dans ledit Journal, ne pourra être soumis à l'approbation de la Société qu'à la prochaine réunion.

NOMINATION DE MEMBRES TITULAIRES.

M. le Président annonce que les candidatures présentées à la dernière séance n'ont pas soulevé d'objection. En conséquence, MM. Henry-Edmond PEYRET, E. PROMPT, Auguste REY, le Dr THÉVENIN et Pierre VIGREUX, sont nommés membres titulaires.

COMMUNICATION DE M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL ET PRÉSENTATION D'OUVRAGES.

M. le Secrétaire général annonce qu'il a reçu pour la Société un certain nombre d'ouvrages dont il donne l'énumération et dont la liste complète sera insérée dans un prochain numéro du Journal.

Il fait une mention spéciale des ouvrages suivants :

« Le mouvement de la population dans les départements des Landes et de Seine-et-Oise » par M. G. CALLON.

« La population du Japon », par M. ANDREADÈS.

COMMUNICATION DE M. LÉON DE RIEDMATTEN « DU RÔLE DE LA STATISTIQUE EN CE QUI CONCERNE L'ASSURANCE DES ACCIDENTS D'AUTOMOBILES ».

M. le Président donne ensuite la parole à M. LÉON DE RIEDMATTEN pour le développement de sa communication, dont le texte est inséré dans le numéro du Journal de Juin.

M. le Président remercie M. DE RIEDMATTEN de sa très intéressante communication, nourrie de chiffres, de renseignements et de documents vécus et humoristiques par quelques côtés et déclare la discussion ouverte.

M. PROMPT désire discuter l'opinion, trop commune, que la vitesse est une cause d'accidents. Ceci n'est exact que dans certaines conditions, sur une route à visibilité restreinte, par exemple. C'est ainsi qu'à un croisement, la vitesse de 60 kilomètres est excessive, alors que la vitesse de 100 kilomètres ne présente aucun danger dans certains endroits.

M. le Président dit que la communication de M. DE RIEDMATTEN confirme cette constatation, puisqu'elle fait ressortir la moindre fréquence des accidents imputables aux grosses voitures.

M. le général RAYNAL demande à M. DE RIEDMATTEN si le rapport du nombre des automobiles au chiffre de la population permet, dans tous les cas, une appréciation exacte de l'intensité de la circulation. Certains pays, dont l'outillage économique est encore à ses débuts, tel le Maroc, peuvent posséder un nombre de véhicules faible par rapport à la population totale et néanmoins relativement élevé par rapport à la longueur des routes praticables. Ne serait-il pas préférable de considérer le nombre d'automobiles existant, par kilomètre de route ?

En outre, quand il s'agit de contrées aussi vastes et aussi hétérogènes que le Canada, une moyenne générale, quelle que soit sa base, donnera forcément une idée fautive de la circulation. En effet, cette moyenne s'obtiendra en mélangeant des régions totalement différentes, depuis les déserts absolus du Nord et du Nord-Ouest jusqu'à la presqu'île sud de l'Ontario qui, limitrophe des plus grandes agglomérations industrielles des États-Unis (Buffalo, Détroit), possède à la fois une population dense et un réseau serré de routes.

Par ailleurs, M. DE RIEDMATTEN a signalé que la proportion des accidents était moins forte en France et aux États-Unis qu'en Allemagne et en Angleterre. Le général RAYNAL rappelle que ces deux derniers pays accusent un pourcentage de motocyclettes notablement plus fort qu'en Amérique ou que chez nous. Aussi demande-t-il à M. DE RIEDMATTEN, si les statistiques ne permettraient pas d'imputer pour tout ou partie l'augmentation des accidents à cette plus grande proportion de motocyclistes.

M. REY demande à M. DE RIEDMATTEN ce qu'il faut penser de l'influence qu'aura sur le risque automobile, la création des autostrades.

M. le Président fait remarquer que M. DE RIEDMATTEN a traité la question du double point de vue du nombre des accidents et de la responsabilité; ces deux facteurs influant sur le coût de l'assurance, mais dans des conditions distinctes.

En ce qui concerne la première question, M. DE RIEDMATTEN a envisagé diverses solutions sur lesquelles on peut toujours discuter. Sur la deuxième question, la jurisprudence a mis le fardeau de la preuve à la charge de l'automobiliste. Dans cette question de l'appréciation de la faute, la jurisprudence actuelle paraît être purement arbitraire. Les tribunaux apprécient d'ailleurs différemment et même contradictoirement.

M. DE RIEDMATTEN a donné à ce sujet des exemples typiques. La révision du code de la route pourrait apporter des éléments d'ordre sur ce point.

A Paris, la question est réglée : il existe des règlements pour les automobilistes et les piétons. Il suffit que la victime ne les ait pas observés pour que, par là même, la faute lui incombe. Les tribunaux n'ont donc pas à intervenir.

La méthode pourrait être étendue, avec les ménagements voulus, au reste de la France. S'il y a des accidents dans certains endroits, cela provient souvent d'un manque de discipline. Nombre d'habitants considèrent la route comme une cour supplémentaire; ceux-ci, comme les cyclistes qui circulent sans éclairage, ou comme certains piétons imprudents, auraient besoin d'être dirigés par le code de la route.

Obliger les piétons à circuler à gauche, les troupes et les voitures à chevaux à être éclairées à l'avant et à l'arrière, tout cet ensemble de règles devrait prendre place dans le code et l'automobiliste se trouverait ainsi souvent déchargé du fardeau de la preuve.

Si les compagnies d'assurances s'en préoccupaient, elles auraient peut-être quelques chances de faire aboutir un tel projet. Déjà un avant-projet du code est paru. Nous sommes peut-être à la onzième heure pour faire effectuer cette modification.

M. MOINE remarque que le code est certainement perfectible, mais si son aménagement peut diminuer la fréquence des accidents, il n'en reste pas moins que ceux-ci sont inéluctables. Pour en diminuer la gravité et les conséquences, la création de nombreux postes de secours, mesure qui s'est déjà montrée efficace, devrait être intensifiée.

M. DE RIEDMATTEN répond aux questions et aux objections qui lui ont été posées :

En ce qui concerne la limitation de la vitesse, M. PROMPT estime que cette mesure n'aurait pas d'influence sur la fréquence des accidents. La théorie qu'il soutient a été exposée par M. BAUDRY DE SAUNIER dans *l'Illustration* où il a dit que la vitesse n'est pas dangereuse par elle-même et que tout dépendait des circonstances. Nous sommes bien d'accord sur ce dernier point, cependant la vitesse est dangereuse en elle-même, quand elle dépasse un certain chiffre.

M. DE RIEDMATTEN rappelle à nouveau que la visibilité diminue avec la vitesse. Une personne est vue nettement à 75 mètres à une vitesse de 25 kilomètres-heure; à 30 mètres à une vitesse de 60 kilomètres-heure. Dans ces conditions les reflexes ne peuvent plus jouer en temps voulu. Le D^r Simonin dit que pour les conducteurs de tramways, la moyenne du temps de perception est de 5/10^e de seconde et de 6/10^e pour l'action sur les freins, soit 11/10^e pour l'ensemble. A 60 kilomètres à l'heure, la voiture parcourt 16 mètres en une seconde; à 100 kilomètres, elle parcourt 25 mètres. Un obstacle non prévu surgissant à cette distance ne pourra être évité, même sur une ligne droite.

C'est ainsi que d'après les journaux, CAMPBELL était obligé dans sa course en vue du record du monde, de se diriger vers un phare lointain. Il était incapable de conduire en repérant les objets situés à droite ou à gauche du parcours. A 100 kilomètres à l'heure, on devient dangereux, car on ne peut connaître certaines circonstances imprévues et l'on n'a pas le temps matériel de percevoir, puis d'agir.

Par ailleurs, on a demandé la raison du grand nombre d'accidents qui se produisent en Allemagne. Peut-être est-ce la densité de la population qui joue dans ce cas. Peut-être aussi l'adaptation de la population à la circulation automobile n'est-elle pas encore réalisée. Ce dernier facteur est important. M. le général RAYNAL dit qu'en effet, en Pologne, la population perd la tête devant une voiture rapide.

C'est ainsi qu'en France, on prétendait autrefois que la circulation automobile en montagne serait impossible et créerait des accidents à chaque rencontre

avec des chevaux. En fait, ceux-ci se sont habitués. Il en est de même des populations.

M. le Président a parlé de la jurisprudence. M. DE RIEDMATTEN dit n'avoir pas étudié ce qu'il y aurait à faire pour changer la jurisprudence actuelle. Il sera peut-être plus facile de réduire le nombre des accidents. De toute façon les Compagnies d'assurances auront toujours à payer.

En ce qui concerne les modifications à apporter au code de la route, M. DE RIEDMATTEN croit que le nécessaire va être fait prochainement, des projets de réforme étant à l'étude.

M. le Président remercie les membres de la Société qui ont bien voulu prendre part à la discussion et lève la séance à 23 heures.

Le Secrétaire général,
A. BARRIOL.

Le Président,
A. AUPETIT.
