

## E. — LES TRANSPORTS

## LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION AU MAROC FRANÇAIS

Les statistiques des accidents de la circulation ne sont publiées annuellement au Maroc que depuis 1933. Il faut, pour les années antérieures, recourir aux données fournies par le parquet général du Maroc (1). On obtient ainsi les résultats ci-après :

	1929	1930	1931	1932	1933
Personnes tuées ou écrasées par :					
Voitures, chevaux, tramways, etc. ....	4	7	5	7	4
Des automobiles .....	199	254	242	232	205
Des accidents de vélocipèdes .....	»	2	4	4	2
Des accidents de chemins de fer .....	39	39	25	22	20
Autres morts accidentelles (explosion, chutes, noyades, éboulements, asphyxie, suicides, etc.) .....	153	180	166	111	122
Total des morts accidentelles .....	395	482	442	426	353

On aperçoit les insuffisances d'une pareille documentation. Les chiffres ne concernent en effet que le nombre des individus tués ou écrasés sans indiquer le nombre des accidents survenus.

Si, d'autre part, on trouve dans ces annuaires des renseignements détaillés sur le mode de perpétration et les motifs des suicides, l'état civil et le domicile des suicidés, il reste impossible de connaître les causes des accidents de la route, les voies sur lesquelles ils se sont produits, ni le moment où ils ont eu lieu. Lacune d'autant plus regrettable que les données fournies paraissent très inférieures à la réalité. Un simple rapprochement des chiffres publiés pour l'année 1933, dans le même

annuaire et à quelques pages de distance, suffit pour s'en convaincre : tandis que la statistique du parquet général donne 205 « personnes tuées ou écrasées par des automobiles », le total des morts indiqué pour la même année par la légion de gendarmerie sous la rubrique « accidents d'automobiles », au chapitre « route », s'élève pour l'ensemble des sections de Fès, Rabat, Casablanca, Meknès, Mazagan, Marrakech et Oujda à 401 et celui des blessés à 1.716.

Pour l'année 1935, la légion de gendarmerie a fourni des données qui portent, pour la première fois, sur l'ensemble de la circulation routière.

Statistique des accidents de la circulation constatés en 1935, par la gendarmerie, en zone française du Maroc.

MOIS	NOMBRE DES ACCIDENTS		NOMBRE DE MORTS		NOMBRE DE BLESSÉS		DÉGATS matériels
	Constatés	Mortels	Européens	Indigènes	Européens	Indigènes	
Janvier .....	112	13	2	11	33	76	44
Février .....	80	10	3	7	27	39	37
Mars .....	93	7	2	5	19	60	45
Avril .....	114	13	2	13	34	59	47
Mai .....	91	14	2	15	22	58	32
Juin .....	114	16	2	26	38	91	43
Juillet .....	99	9	1	15	8	80	32
Août .....	113	14	2	18	16	78	39
Septembre .....	97	10	1	10	25	74	28
Octobre .....	101	14	1	14	22	72	36
Novembre .....	81	7	»	8	15	60	23
Décembre .....	97	12	6	6	30	48	40
Totaux ....	1.200	139	24	148	289	795	446
			172		1.084		

(1) Chapitre « Justice française », rubrique « morts accidentelles et suicides ».

En outre, pour la même année, on a réparti les accidents par catégories de véhicules de la façon suivante :

Répartition des accidents par catégories de véhicules (1)

CATÉGORIES DE VÉHICULES	VEHICULES		CONDUCTEURS civils		CONDUCTEURS militaires (2)		PERSONNES TUÉES				PERSONNES BLESSEES			
	Assurés	Non assurés	Européens	Indigènes	Européens	Indigènes	TRANSPORTÉES (3)		NON TRANSPORTÉES		TRANSPORTÉES (3)		NON TRANSPORTÉES	
							Européens	Indigènes	Européens	Indigènes	Européens	Indigènes	Européens	Indigènes
Automobiles de tourisme .....	586	85	490	139	33	11	15	14	4	16	145	69	41	214
Camionnettes (de 1.500 kg. de charge au plus).	118	13	65	57	4	6	2	5	»	9	19	43	2	32
Camions sans remorque.	107	5	61	37	4	11	3	2	3	3	9	64	»	15
Camions avec remorque.	36	7	22	20	»	»	»	»	»	3	24	17	2	6
Transports en commun :														
Voyageurs .....	263	3	106	136	»	»	»	21	1	35	9	137	1	70
Mixtes .....	75	4	32	46	»	»	»	5	1	4	9	77	»	8
Marchandises .....	34	»	17	18	»	»	»	»	»	13	17	11	2	2
Motocyclettes .....	17	7	20	2	3	1	»	»	»	»	8	4	»	7
Moteurs, cylindres, etc.	1	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Véhicules à traction animale .....	16	18	3	22	»	5	»	»	1	»	»	2	»	8
Véhicules à bras .....	»	1	»	1	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»
Autres genres de véhicules .....	5	19	5	15	»	5	»	»	»	»	4	10	1	2
Totaux.....	1.258	162	821	496	44	39	20	47	10	84	240	434	49	364

(1) Plusieurs véhicules de même catégorie ou de catégories différentes peuvent être une cause dans un même accident. Tous figurent dans un tableau à la catégorie à laquelle ils appartiennent.

(2) Par conducteurs militaires, il faut entendre les militaires en service conduisant une voiture (militaire ou non) de service. Les militaires conduisant en dehors du service des voitures personnelles ou appartenant à des particuliers sont confondus avec les conducteurs civils sous cette dernière rubrique.

(3) Y compris le conducteur.

On peut ainsi constater que le plus grand nombre d'accidents est dû aux automobiles de tourisme qui fournissent aussi le plus fort contingent de victimes européennes. Ce qui ne peut surprendre dans un pays où la plupart des véhicules individuels appartiennent aux Européens.

Contrairement à l'opinion générale, il faut noter encore que le nombre d'accidents dus aux véhicules de transport en commun est relativement faible. Les plus dangereux de ces véhicules restent naturellement les cars de voyageurs, plus rapides, et parmi ceux-ci les véhicules conduits par les indigènes et spécialisés dans les transports des indigènes, puisque dans le groupe des « personnes transportées » on relève 137 blessés indigènes et 21 morts contre 9 blessés européens. Ce sont les indigènes aussi qui donnent la plus forte proportion de victimes parmi les « personnes non transportées ».

qu'il s'agisse d'ailleurs de véhicules de tourisme ou de voitures de transport en commun. Ce qui s'explique par la plus grande proportion de « piétons » indigènes utilisant les routes marocaines, par leur imprudence bien connue et surtout par leur inexpérience des règlements routiers.

Quoi qu'il en soit, en raison de la différence du mode d'établissement des statistiques des accidents de la circulation en 1933, 1934 et 1935, il est impossible de suivre l'évolution du nombre des accidents de la circulation automobile au Maroc. La seule comparaison qu'il soit permis de faire est celle du nombre des victimes par suite d'accidents d'automobiles. Encore y a-t-il lieu de faire des réserves sur la valeur des chiffres obtenus pour l'année 1935 puisque les résultats des tableaux 1 et 2 ci-dessus ne concordent pas.

Ce rapprochement donne les résultats suivants :

Nombre des victimes des accidents de la circulation automobile au Maroc en 1933, 1934 et 1935.

ANNÉES	NOMBRE d'accidents d'auto		NOMBRE DE MORTS			NOMBRE DE BLESSÉS			TOTAL des victimes
	Constatés	Mortels	Européens	Indigènes	Total	Européens	Indigènes	Total	
1933 .....	»	»	96	305	401	515	1.201	1.716	2.117
1934 .....	1.199	157	24	141	165	238	728	966	1.131
1935 .....	»	»	29	130	159	290	776	1.066	1.225
Total ....	»	»	149	576	725	1.043	2.705	3.748	4.473

Ainsi, dans l'ensemble, le nombre des victimes de la route, indigènes pour la plupart, a fortement diminué de 1933 à 1934 pour accuser, en 1935, une augmentation qui porte d'ailleurs seulement sur le nombre des blessés.

En définitive, on peut constater que 242 vies humaines ont été préservées de 1933 à 1935.

Ces résultats ne peuvent cependant pas satisfaire encore, et il faut bien reconnaître que le nombre des victimes de la route marocaine reste toujours élevé.

A cet égard, la supériorité des chemins de fer est incontestable puisqu'on ne compte, pour l'ensemble des années 1933, 1934 et 1935, que 63 tués et 29 blessés, contre 725 morts et 3.748 blessés par suite d'accidents d'automobiles pendant les années correspondantes.

Victimes d'accidents de chemins de fer au Maroc en 1933, 1934 et 1935

ANNÉES	VOYAGEURS				AGENTS DES COMPAGNIES				TOTAL par nature d'accident				Total général	
	Victimes d'accidents de causes diverses autres que les accidents de trains		Victimes de leur imprudence		Victimes d'accidents de causes diverses autres que les accidents de trains		Victimes de leur imprudence		Victimes d'accidents de causes diverses autres que les accidents de trains		Victimes de leur imprudence			
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés		
1933 .....	3	»	16	8	»	2	1	1	3	2	17	9	20	11
1934 .....	»	»	23	8	1	2	2	1	1	2	25	9	26	11
1935 .....	»	2	17	5	»	»	»	»	»	2	17	5	17	7
Total .....	3	2	56	21	1	4	3	2	4	6	59	23	63	29

Pendant toute cette période, il n'y a donc pas eu un seul accident de train au Maroc, et le nombre des victimes d'accidents dus à des faits divers d'exploitation est des plus réduits puisque, en trois années, on n'a eu à déplorer pour les seuls voyageurs que 3 tués et 2 blessés ; la plus forte proportion de tués et de blessés étant d'ailleurs fournie par des voyageurs imprudents et pour la plupart indigènes.

Compte tenu des réserves qu'impose la différence qui existe entre les documents fournis en 1934 et en 1935, on constate encore que les périodes les plus fertiles en accidents restent à peu près les mêmes pour chacune des deux années. Les chiffres les plus élevés sont atteints en janvier, avril, mai, juin, juillet, août et octobre, c'est-à-dire au moment des vacances de Noël et de Pâques et aux époques de départ en congé ou de retour de la métropole.

Le jour le plus meurtrier reste, en 1935, comme en 1934, le dimanche, encore qu'on constate une diminution très sensible du nombre d'accidents survenus le dimanche en 1935 : 199 contre 224 en 1934. Par contre, le samedi les accidents ont été plus nombreux en 1935 : 186 au lieu de 158.

Dans la journée, les accidents ont été particulièrement fréquents, en 1934 et en 1935, le matin entre 9 heures et 11 heures, et surtout le soir entre 16 et 19 heures.

Répartis par voies de communications, les accidents constatés, en 1935 comme en 1934, sont plus nombreux sur les routes que sur les pistes et dans les centres urbains.

Répartition des accidents par voie de communications

ANNÉES	ROUTES			PISTES centres urbains (1)	TOTAL général
	Routes voies principales	Routes secondaires	Total		
1934	766	184	950	249	1.199
1935	790	204	994	206	1.200

Des voies principales, la route de Casablanca à Rabat, qui est la plus fréquentée, est aussi celle où l'on constate le plus grand nombre d'accidents en 1935 (121) comme en 1934 (96). Après elle, la route de Casablanca à Marrakech (69 accidents en 1935, 77 en 1934), celle de Casablanca à Mazagan (59 en 1935, 40 en 1934); celle de Meknès à Midelt, qui est très accidentée et souvent bloquée par les neiges en hiver (43 en 1935, 32 en 1934), celle de Salé à Meknès (32 en 1935, 46 en 1934), restent les plus sanglantes. Parmi les voies secondaires, la route de Marrakech à Taroudant, très accidentée, tient encore la tête, en 1935, avec 35 accidents contre 21 en 1934. Il est malaisé de comparer les statistiques fournies en 1934 et en 1935 en ce qui concerne les causes de ces accidents.

Causes des accidents en 1935

Dus aux conducteurs : 585 ; aux voyageurs : 38 ; aux animaux : 239 ; aux autres usagers de la route : 336 ; à des causes mécaniques : 97 ; à la route ou aux éléments : 41 ; autres causes : 26. Total : 1.362.

Causes des accidents en 1934

Dus aux conducteurs : 502 ; à des causes mécaniques : 75 ; aux animaux : 195 ; aux personnes autres que les conducteurs : 375 ; à des causes diverses : 52. Total : 1.199.

ACCIDENTS DUS :	1934		1935	
	Nombre	Proportion %	Nombre	Proportion %
Aux conducteurs .....	502	41,9	585	42,9
A des causes mécaniques.....	75	6,2	97	7,2
Aux animaux .....	195	16,3	239	17,5
A des personnes autres que les conducteurs (voyageurs, piétons, cyclistes, etc.).....	375	31,3	374	27,5
A des causes diverses (routes, éléments) .....	52	4,3	87	4,9
Total.....	1.199	100	1.362	100

Le rapprochement des résultats ainsi obtenus sur des bases de calcul différentes ne permet pas de faire des observations précises. On peut toutefois, en groupant pour l'année 1935 les accidents dus « aux voyageurs » et aux « autres usagers de la route » (374), d'une part, et ceux « dus à la route ou aux éléments » et aux « autres causes » (67), d'autre part, établir des proportions plus facilement comparables.

On enregistre ainsi en 1935 une légère augmentation du nombre d'accidents dus aux conducteurs de véhicules, aux causes mécaniques et aux animaux, alors qu'une baisse sensible peut être constatée dans le nombre d'accidents dus à l'imprudence ou à l'inexpérience des usagers de la route autres que les conducteurs.

Si l'on peut ainsi se féliciter d'une plus grande prudence des piétons ou des cyclistes, il est difficile cependant de tirer des conclusions précises des résultats obtenus, et, par exemple, de parler de l'imprudence accrue des automobilistes en 1935 puisque les données pour cette période portent sur tous les véhicules et non pas seulement sur les voitures automobiles, comme en 1934.

L'examen détaillé des diverses causes des accidents de la route permet toutefois de remarquer que, contrairement à l'opinion généralement admise, ce n'est pas à la vitesse excessive à laquelle peuvent rouler la plupart des automobilistes et les conducteurs de cars qu'il faut imputer le plus grand nombre d'accidents dus « aux conducteurs », mais aux croisements et aux dépassements défectueux, c'est-à-dire, en définitive, à l'observation des règlements routiers.

ACCIDENTS DUS :	1934		1935	
	Nombre	Proportion %	Nombre	Proportion %
A des excès de vitesse.....	64	5,3	96	7
A des croisements défectueux..	145	12	101	7,3
A des dépassements défectueux.	104	8,6	146	10,6
A d'autres causes .....	189	16	243	18
Total.....	502	41,9	585	42,9

Remarquons encore, à l'avantage des routes marocaines, de construction récente et spécialement faites pour des automobilistes, le nombre relativement faible, en 1934 et en 1935, des accidents dus « à l'état de la route » ou « aux éléments ». Les cas les plus fréquents étant d'ailleurs imputables à la « route glissante » : 22 en 1934, 20 en 1935.

Enfin, si l'on examine plus spécialement les accidents dus aux conducteurs, ce ne sont pas les débutants qu'il faut surtout incriminer, comme on le fait d'ordinaire, mais plutôt ceux qui possèdent leur permis de conduire depuis longtemps et qui semblent ainsi manquer le plus de prudence.

C'est du moins ce qui ressort de la statistique établie pour l'année 1935 :

Conducteurs ayant leur permis de conduire depuis :	Nombre d'accidents constatés :
Moins d'un an .....	118
1 à 2 ans .....	113
2 à 3 ans .....	168
Plus de 3 ans .....	683
Conducteurs n'ayant pas de permis .....	7

Il faut bien dire cependant que les conducteurs qui possèdent leur permis de conduire depuis plus de trois ans sont certainement les plus nombreux.

Plus nombreux aussi sont les conducteurs âgés de 20 à 50 ans auxquels sont imputables les accidents les plus fréquents, d'après les données suivantes qui concernent l'année 1935 :

Conducteurs Agés de :	Nombre d'accidents :
18 à 19 ans .....	1
19 à 20 ans .....	20
20 à 21 ans .....	16
21 à 25 ans .....	153
25 à 30 ans .....	301
30 à 50 ans .....	549
Au-dessus de 50 ans ..	53

Le rapprochement du nombre des victimes et des accidents de la circulation au Maroc et dans d'autres pays, en particulier en Tunisie et en Algérie, serait sans doute suggestif. Mais là aussi les bases de calcul et le mode d'établissement des statistiques ont été différents. La comparaison, d'autre part, ne peut porter que sur les années 1933 et 1934 et seulement en ce qui concerne l'Algérie (1).

	NOMBRE DE MORTS			NOMBRE DE BLESSES			TOTAL DES VICTIMES	
	1933	1934	Total	1933	1934	Total	1933	1934
Algérie .....	520	343	863	2.848	3.740	6.588	3.368	4.083
Tunisie .....	567	»	»	84	»	»	651	»
Maroc .....	401	165	567	1.716	966	2.682	2.117	1.031

Le rapprochement apparaît ainsi nettement à l'avantage du Maroc pour les deux années considérées et tandis que l'on enregistre, dans ce pays, une baisse sensible du nombre de victimes de 1933 à 1934, en Algérie, on constate au contraire un accroissement qui porte d'ailleurs sur le nombre de blessés seulement.

Mais pour établir une comparaison légitime, encore faudrait-il tenir compte de la longueur respective des réseaux routiers et de l'importance de la population de

chacun de ces deux pays. Il faudrait aussi considérer le nombre de véhicules en circulation (qui n'est indiqué que pour l'Algérie) (2), le nombre de voyageurs kilométriques transportés (ce qu'il est malheureusement impossible d'apprécier), l'importance numérique des localités traversées, l'état et la qualité des routes. Peut-être alors l'avantage du Maroc apparaîtrait-il moins certain.

	LONGUEUR du réseau routier (2)		VÉHICULES en circulation		POPULATION		
	1933	1934	1933	1934	Européens	Indigènes	Totale
Algérie .....	70.347	71.410	10.141	10.703	920.788	5.632.663	6.553.451
Tunisie .....	6.249	»	»	»	195.293	2.215.399	2.410.692
Maroc .....	6.377	6.611	(1) 41.173	(1) 51.826	128.177	5.192.328	5.404.860

Il convient aussi d'observer que les données algériennes portent sur l'ensemble de la circulation routière et urbaine, alors qu'il ne s'agit, au Maroc, que de la circulation routière automobile.

Enfin, les statistiques de l'Algérie ne permettent pas de distinguer parmi les victimes les Européens des indigènes et, par suite, de conclure à une plus grande accoutumance de ces derniers.

Quant aux causes des accidents, sur 3.866 accidents survenus en Algérie en 1934, 963 sont imputables aux « piétons », 2.246 aux conducteurs, 141 aux animaux, 63 à des causes mécaniques, 453 à des causes diverses (brouillard, dérapage, état défectueux de la chaussée, etc.). Ce qui donne le pourcentage suivant :

*Causes des accidents de la circulation  
en Algérie et au Maroc en 1934*

ACCIDENTS DUS :	MAROC	ALGÉRIE
Aux conducteurs .....	41,9 %	58 %
Aux piétons .....	31,3 %	25 %
Aux animaux .....	16,3 %	3,7 %
A des causes mécaniques.	6,2 %	1,6 %
A des causes diverses :		
Brouillard, état de la chaussée, etc. ....	4,3 %	11,8 %

On enregistre donc un avantage sensible en faveur du Maroc en ce qui concerne la prudence des conducteurs, l'état des routes (qui ne comportent d'ailleurs pas de passages à niveaux), et des véhicules. Par contre,

(1) Ces données sont publiées dans l'« Annuaire statistique de l'Algérie », dont le dernier numéro consacré à l'année 1934 n'a paru qu'en novembre 1935. Elles portent sur l'ensemble de la circulation routière et urbaine.

L'Annuaire de statistique générale de la Tunisie n'a jamais fourni ces renseignements. Les chiffres que nous reproduisons ici pour l'année 1933 ont été reproduits d'après la « Chronique des transports », qui les a elle-même puisés dans le numéro de mai-juin 1934 du « Bulletin officiel de l'Union nationale des associations de tourisme ». Leur insuffisance ne permet pas d'en tenir compte.

(2) Seul l'« Annuaire statistique de l'Algérie », fournit le nombre de véhicules en circulation. Les chiffres publiés pour le Maroc ne portent que sur le nombre de véhicules immatriculés au 31 décembre de l'année. Cette lacune a été déjà maintes fois signalée (Cf. Bousser, op. cit.).

(3) Y compris les pistes.

le nombre d'accidents dus à l'inexpérience ou à l'imprudence des piétons, aux divagations d'animaux est beaucoup plus faible en Algérie.

Mais ici encore il faut faire des réserves et l'on ne peut tenir ces conclusions comme absolument précises, car les différentes causes d'accidents n'ont pas été groupées de façon identique dans les statistiques algérienne et marocaine. Tandis que l'on trouve, par exemple, dans la liste algérienne, classés parmi les « conducteurs », tous les conducteurs de toutes sortes de véhicules, au Maroc, en 1934, on ne comprend sous cette rubrique que les conducteurs d'automobiles, les autres étant groupés parmi « les personnes autres que les conducteurs » que nous avons placés dans le tableau ci-dessus sous le titre « piétons », alors qu'en Algérie cette rubrique ne comprend véritablement que les seuls piétons.

Le rapprochement des données marocaines de celles de la métropole est aussi difficile et d'autant plus délicat que la composition, les tempéraments, et les habitudes des usagers de la route dans chacun de ces deux pays se différencient nettement.

Cette comparaison a cependant déjà été faite pour l'année 1934, et l'on a ainsi pu remarquer (1) que, proportionnellement au nombre de véhicules en circulation, le nombre des morts au Maroc, avait été très supérieur à celui constaté en France où il s'était élevé, à cette époque, à un total de 4.737, en augmentation de 232 sur celui de 1933. On a compté en effet, en 1934, pour la France, 184 morts pour 100.000 véhicules en circulation contre 310 au Maroc (2).

Différence qui apparaît d'autant plus grande que la longueur du réseau routier au 1<sup>er</sup> janvier 1935 n'était

(1) Chronique des transports, numéro du 25 novembre 1935.

(2) Ces chiffres sont reproduits ici sous toutes réserves. Le même article indique en effet, que le nombre des véhicules en circulation au Maroc, en 1934, s'élevait à 53.082. On a déjà vu que l'« Annuaire de statistique générale du Maroc », n'indique, cette année, que le nombre de véhicules immatriculés qui était de 51.826. De ce nombre il faut extraire 10 % de véhicules hors d'usage pour obtenir le chiffre approximatif de 46.700 véhicules automobiles en circulation en 1934.

Remarquons, toutefois, que cette observation ne fait que renforcer la différence à l'avantage de la France.

Le nombre relativement élevé des accidents de la circulation automobile au Maroc apparaîtrait encore plus clairement s'il était comparé à celui constaté la même année dans d'autres pays, et il n'est peut être pas inutile d'indiquer ici qu'en 1934, 7.273 accidents mortels ont été constatés en Angleterre et 35.769 aux Etats-Unis d'Amérique. La « Chronique des transports » du 10 février 1936 a établi ainsi la proportion du nombre d'accidents par 1.000 véhicules en circulation en Angleterre, en France et aux Etats-Unis, pendant cette année 1934 :

	NOMBRE D'ACCIDENTS par 1.000 voitures	LONGUEUR du réseau routier
Angleterre .....	3,86	375.000 kms.
France .....	2,37	630.000 kms.
Etats-Unis .....	1,44	5.000.000 kms.

que de 6.611 kilomètres au Maroc, alors qu'elle atteignait 630.000 kilomètres en France.

Il est aussi malaisé de comparer les causes des accidents survenus en France et au Maroc, qu'en Algérie. On trouve par exemple dans les statistiques marocaines, « l'éblouissement » classé parmi les causes dues à l'état de la route ou aux conditions atmosphériques, « l'insuffisance ou le défaut d'éclairage » porté dans les causes mécaniques, alors qu'ils figurent dans les documents français parmi les causes dues « aux conducteurs ».

Compte tenu de ces réserves le rapprochement donne les résultats approximatifs suivants :

	NOMBRE		PROPORTIONS pour 100	
	France	Maroc	France	Maroc
1° Accidents dus aux conducteurs .....	2.512	502	58,	41,9
dont : excès de vitesse.....	838	64	17	5,3
imprudence ou inexpérience des chauffeurs.	520	97	11	8,6
2° Accidents dus aux personnes autres que les conducteurs..	1.321	375	27,9	31,3
3° Accidents dus à des causes mécaniques (matériel) .....	107	75	2,3	6,2
4° Accidents dus aux animaux (3) .....	"	195	"	16,3
5° Accidents dus à l'état de la route ou aux conditions atmosphériques .....	480	52	10,1	4,3
6° Accidents dus à des causes imprécises (4) .....	317	"	6,7	"

Là encore l'avantage du Maroc est nettement marqué en ce qui concerne la route et les conducteurs, tandis qu'on constate son infériorité en ce qui concerne les « personnes autres que les conducteurs ».

L'imprécision de ces diverses observations, le manque d'uniformité des statistiques dont nous disposons ne permettent pas de tirer des conclusions générales.

On nous permettra de souhaiter simplement qu'on arrête une fois pour toute, un modèle définitif d'établissement des statistiques des accidents de la circulation au Maroc. Il conviendrait en particulier de relever ces accidents par mois et par jour, de les répartir par catégories de véhicules comme on l'a fait en 1935, de discriminer nettement ceux de la circulation automobile, et de grouper, en les distinguant clairement, les accidents de la circulation routière et ceux de la circulation urbaine. La liste des causes d'accidents surtout devrait être arrêtée définitivement.

M.B.

(3) Ne sont mentionnés que dans les statistiques marocaines.

(4) Ne sont portés que dans les statistiques françaises.