



**PRÉFÈTE  
DE LA GIRONDE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Cabinet de la Préfète  
Direction des Sécurités  
Bureau de la Sécurité Routière**

# **Bilan de l'accidentalité 2020**

## **Département de la Gironde**

**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**



# Table des matières

<b>Préambule .....</b>	<b>4</b>
<b>Les chiffres clés 2020 .....</b>	<b>5</b>
<b>1.Évolution globale des indicateurs.....</b>	<b>6</b>
<b>2. Carte des accidents corporels 2020.....</b>	<b>7</b>
<b>3. Les Auteurs Présumés responsables des Accidents Mortels (APAM).....</b>	<b>8</b>
<b>4. Analyses thématiques.....</b>	<b>9</b>
4.1. Les accidents selon la période.....	9
4.2. Les accidents selon le réseau routier.....	11
4.3. Les usagers impliqués.....	12
4.4. Les circonstances.....	13
<b>5. Fiches de suivi par type d’usagers ou de véhicules et/ou par enjeux du DGO.....</b>	<b>14</b>
5.1. Les usagers vulnérables.....	14
5.2. Les conduites addictives.....	16
5.3. Le Risque Routier Professionnel.....	17
5.4. Les Seniors et les Jeunes.....	18
<b>Glossaire .....</b>	<b>19</b>

# Préambule

Le bilan d'accidentologie 2020 a été réalisé par l'Observatoire Technique de Sécurité Routières (OTSR), pôle rattaché au Bureau de la Sécurité Routière de la Préfecture de Gironde.

Ce document a pour but de faire connaître l'accidentalité du département de la Gironde et d'en comprendre les mécanismes.

Les données proviennent du fichier national des bulletins d'accidents corporels de la circulation routière (BAAC), établis par les forces de l'ordre suite à tout accident corporel.

Les bilans départementaux dépendent de la base nationale 2020 des « accidents corporels » qui a été arrêtée le 31 mai 2020 par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR).

L'année 2020 a été marquée par la pandémie mondiale de la Covid-19. Des mesures de protection pour lutter contre le virus ont été mises en place avec deux confinements du 16 mars au 10 mai et du 30 octobre au 13 décembre ainsi que des couvre-feux.

Cette pandémie explique en grande partie une accidentalité particulière en 2020 et difficilement comparable aux années précédentes. Il convient donc de conserver une certaine prudence quant à l'analyse des données 2020.

## Références :

- Loi du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique et l'arrêté du 27 mars 2007.
- Arrêté du 27 mars 2007 relatifs aux conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation.
- Instruction du 24 août 2014 relative au suivi des résultats de l'accidentalité routière.

## Définitions :

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- implique au moins une victime ;
- survient sur une voie publique ou privée, ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les personnes indemnes : impliquées non décédées et dont l'état ne nécessite aucun soin médical du fait de l'accident ;
- les victimes : impliquées non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les personnes tuées : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- les personnes blessées : victimes non décédées.

Parmi les personnes blessées, il convient de différencier :

- les blessés dits « hospitalisés » (BH) : victimes hospitalisées plus de 24 heures ;
- les blessés légers (BL) : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais non admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

## Présentation du département

- Superficie : 9 975 km<sup>2</sup>, soit le plus étendu de la France Métropole.
- Population (source INSEE 2018) : 1 601 845 habitants dont 50 % sont recensés sur Bordeaux Métropole.
- 20 964 km de routes dont 650 km de voies cyclables, réparties comme suit :
  - 68 % de voies communales.
  - 30 % de routes départementales.
  - 2 % d'autoroutes et routes nationales.

## Les chiffres clés 2020

L'année 2020 a comptabilisé en Gironde **1 206 accidents corporels** :

- dont **62 accidents mortels**, qui ont occasionné le décès de **65 personnes**,
- **1 513 blessés**, dont **360 blessés hospitalisés** (24 % des blessés), et **1 153 blessés légers**.

Ces indicateurs évoluent fortement à la baisse par rapport aux moyennes des 5 dernières années (1 392 accidents corporels pour 82 tués et 1784 blessés).

	Accidents corporels	Tués	Blessés
2020	1206	65	1513
Moyenne 2015-2019	1392	82	1784

Quelques éléments d'analyse :

➤ Les victimes d'accidents mortels :

- Les victimes d'accidents mortels sont principalement les 45-64 ans (38 % des tués), suivis des 30-44 ans (18 % des tués).
- Plus de la moitié des personnes décédées sur les routes sont des deux-roues motorisés (32 % des tués), des piétons (11 % des tués) ou cyclistes (9 % des tués).

➤ Les facteurs d'accidents : La « vitesse excessive ou inadaptée » est la principale cause des accidents mortels. Ce comportement à risque lié à l'alcool et/ou l'inattention se retrouve dans l'augmentation des accidents mortels «en solo» sans tiers impliqué (38 % des tués).

➤ Le profil majoritaire de l'auteur d'accidents mortels des 5 dernières années en Gironde est un conducteur homme domicilié en Gironde, âgé entre 30 et 64 ans, circulant avec sa voiture en promenade – loisirs à moins de 10 km de son domicile.

Ce conducteur dispose généralement de 12 points sur son permis, et cause un accident mortel en raison de plusieurs facteurs combinés parmi lesquels la vitesse excessive ou inadaptée, la présence d'alcool et/ou de stupéfiants, le refus de priorité ou encore l'inattention du conducteur.

➤ Le risque professionnel : 35 % des accidents corporels et 40 % des mortels impliquent au moins un conducteur en déplacement domicile-travail ou professionnel.

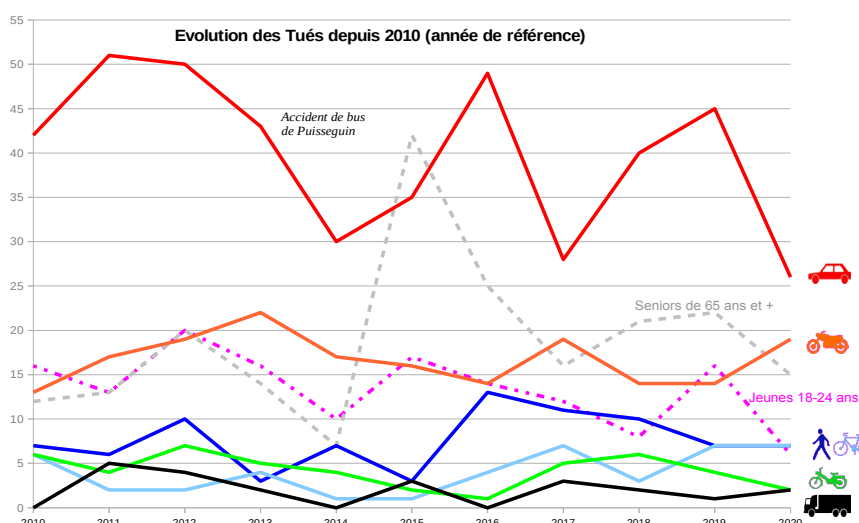
➤ La localisation de l'accident : Si la majorité des accidents corporels (60%) est localisée en agglomération, les accidents survenus hors agglomération enregistrent le plus de personnes décédées avec 60 % des accidents mortels.

54 % des accidents corporels et 74 % des mortels sont localisés hors intersection.

➤ La journée du samedi a enregistré le plus de personnes décédées sur les routes avec 14 tués, contre 10 le vendredi et 9 le jeudi.

L'interprétation des impacts de la pandémie de la Covid-19 sur l'accidentalité routière est complexe car, au-delà de la baisse du volume de déplacements, les confinements et dé-confinements ont fortement influencé les comportements de déplacement des usagers.

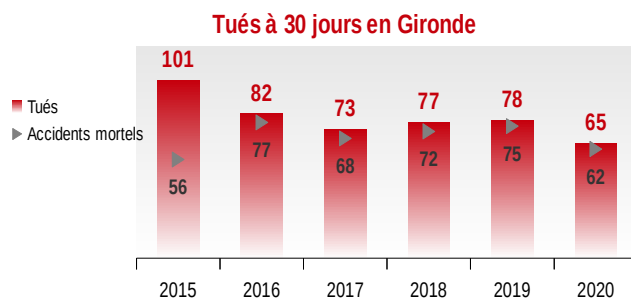
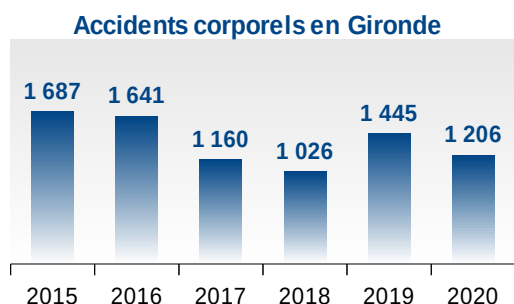
Beaucoup d'usagers ont changé de modes de déplacement, notamment en zone urbaine où les modes individuels : marche, vélos, deux-roues motorisés ont été privilégiés.



	Jeunes 18-24 ans	Seniors 65 ans et +	VL & VU	Moto	Piétons	Vélos	Cyclos	PL
Variation des tués 2020 / 2010	-10	+3	-16	+6	0	+1	-4	+2

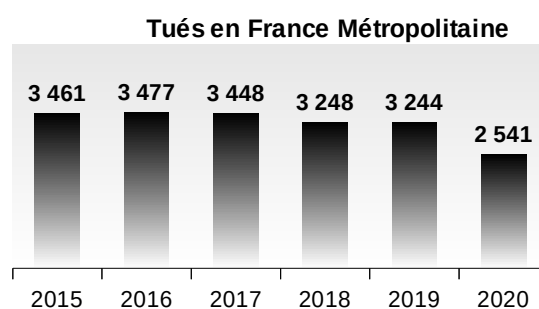
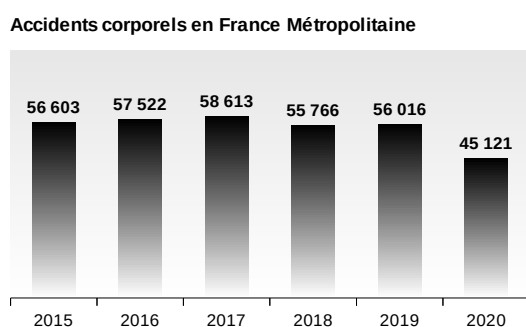
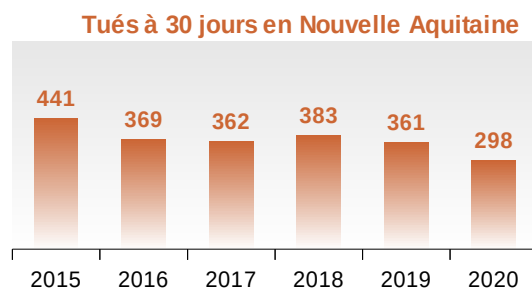
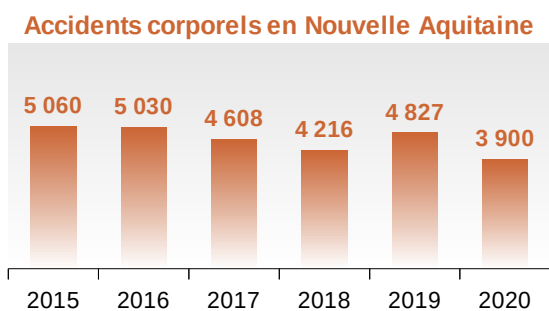
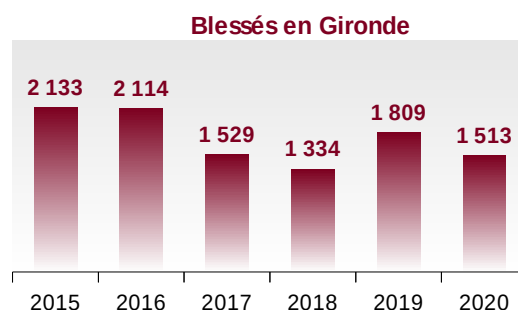
# 1.Évolution globale des indicateurs

L'année 2020 comptabilise 1 206 accidents corporels, soit une diminution de 13 % par rapport à la moyenne des cinq dernières années. Cette baisse est en partie expliquée par les mesures de confinement liées à la Covid-19.

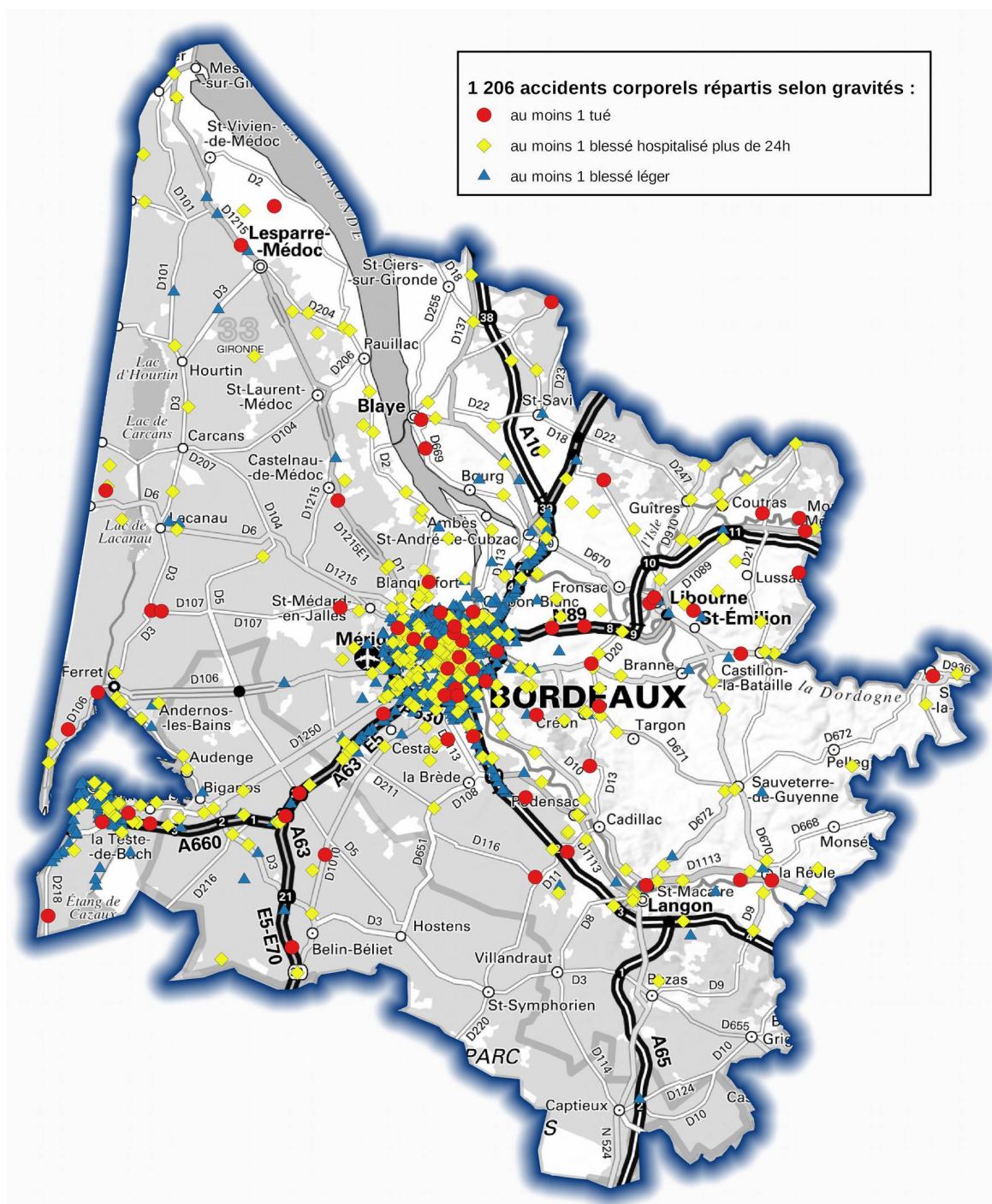


Le nombre d'accidents mortels a moins diminué sur les cinq dernières années que l'accidentalité globale :  
 -13 % d'accidents corporels en 2020  
 -11 % d'accidents mortels en 2020

Le département de la Gironde représente 31 % de l'accidentalité de la région Nouvelle Aquitaine et 3 % de la France Métropolitaine. Une diminution de 19 % des accidents est enregistrée à l'échelle nationale.



## 2. Carte des accidents corporels 2020

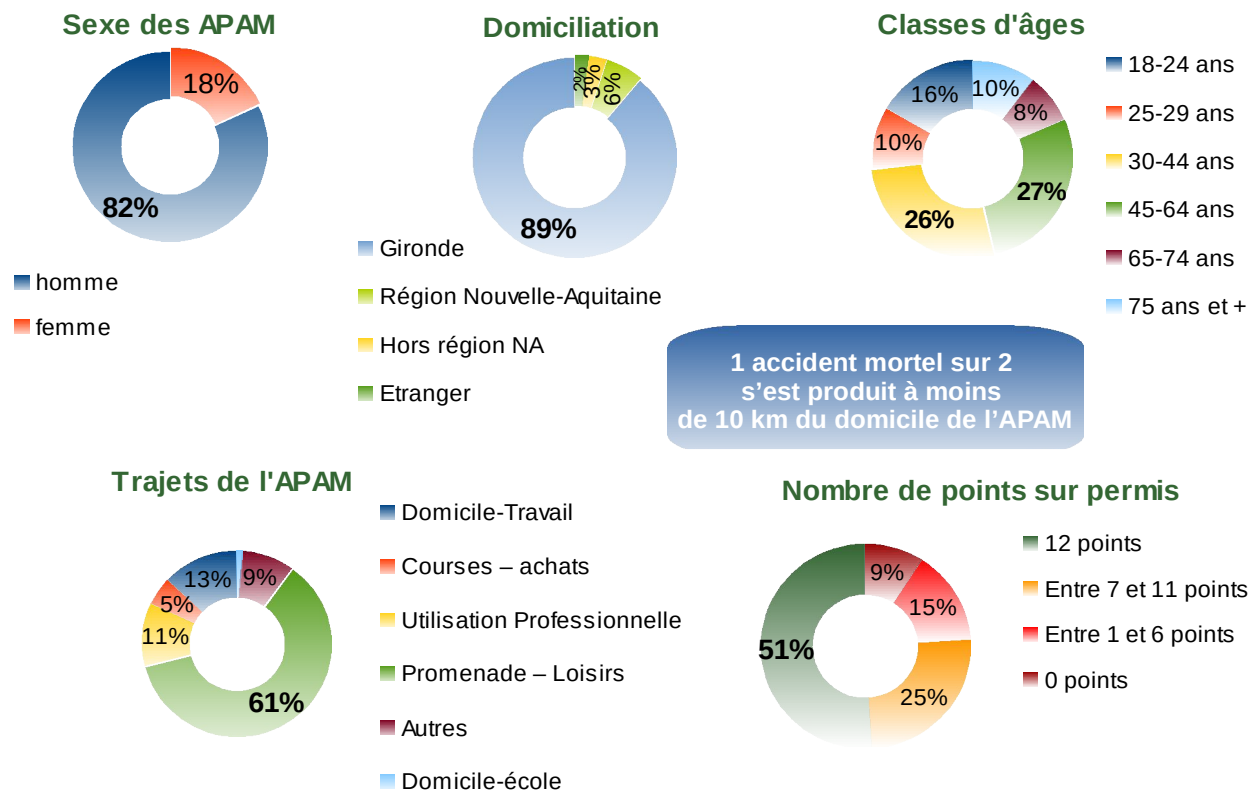


Arrondissements	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
Arr. Bordeaux	861	27	190	875
Arr. Arcachon	173	10	47	167
Arr. Libourne	48	9	41	25
Arr. Blaye	36	4	17	32
Arr. Lesparre-Médoc	41	7	29	30
Arr. Langon	47	8	36	24

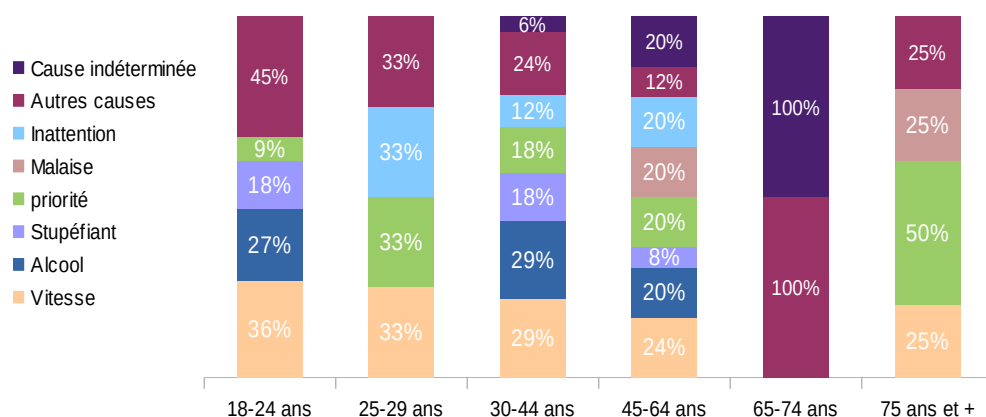
Les trois arrondissements de Blaye, Lesparre-Médoc et Langon ont vu leur indice de gravité pour l'année 2020 (nombre de tués pour 100 accidents) supérieur à leur moyenne des 5 dernières années.

### 3. Les Auteurs Présumés responsables des Accidents Mortels (APAM)

Les données suivantes sont issues des informations relevées dans les 353 fiches APAM des accidents mortels survenus en Gironde sur la période 2016-2020.



#### Principales causes intervenant dans un même accident mortel selon l'âge de l'APAM



Concernant l'analyse des facteurs mortels en 2020, on constate que la vitesse excessive constitue la principale cause d'accidents mortels. Elle est majoritairement relevée chez les jeunes (36 % des accidents), mais reste un facteur élevé sur l'ensemble des tranches d'âge.

On observe également que les addictions (alcool et stupéfiants) représentent un facteur important d'accidents mortels jusqu'à 65 ans, et principalement entre 18 et 24 ans et entre 30 et 44 ans.

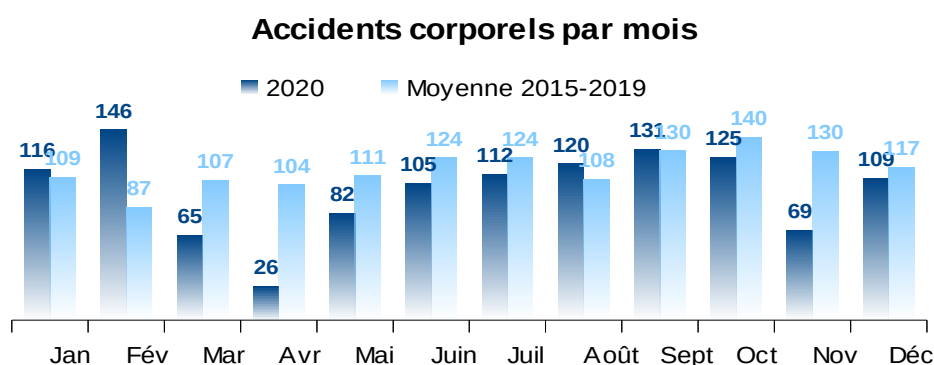
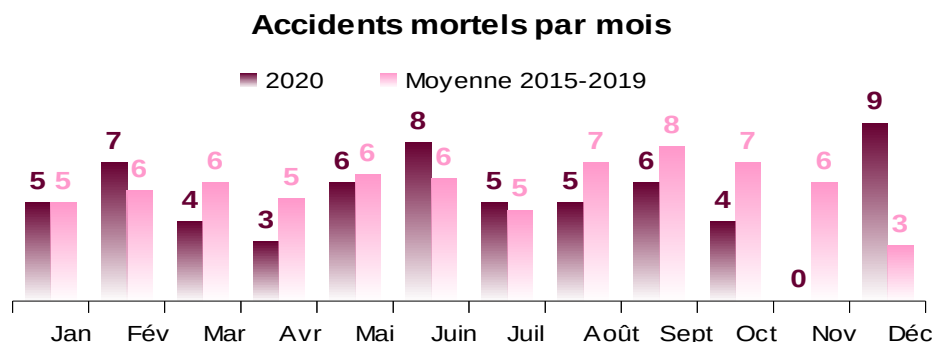


## 4. Analyses thématiques

### 4.1. Les accidents selon la période

#### a. Selon le mois

La situation sanitaire en 2020 rend complexe les analyses mensuelles. Logiquement, on observe un fort recul de l'accidentalité lors des périodes de confinement. **On remarque également que les accidents mortels ont été particulièrement plus élevés en juin et en décembre, mois qui ont suivi les confinements.**



#### b. Selon le jour de la semaine

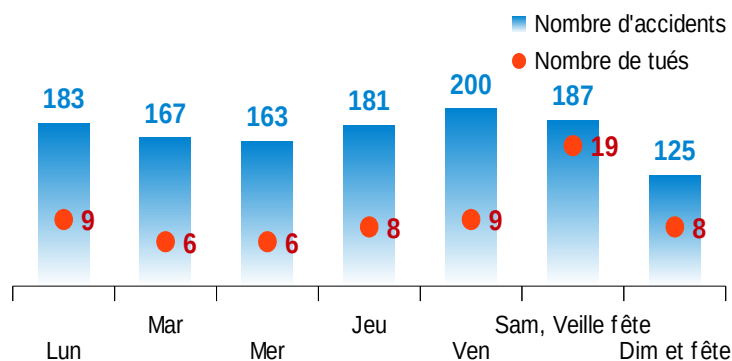
Si la journée du vendredi reste en 2020 la journée comptabilisant le plus d'accidents corporels, les samedis continuent d'enregistrer le plus grand nombre de décès sur les routes avec 19 tués soit 29 %.

Le week-end comptabilise 42 % des tués.

La répartition des accidents corporels est identique aux années précédentes :

- 75 % des accidents corporels du lundi au vendredi ;
- 25 % les week-ends ainsi que les veilles et jours de fêtes ;

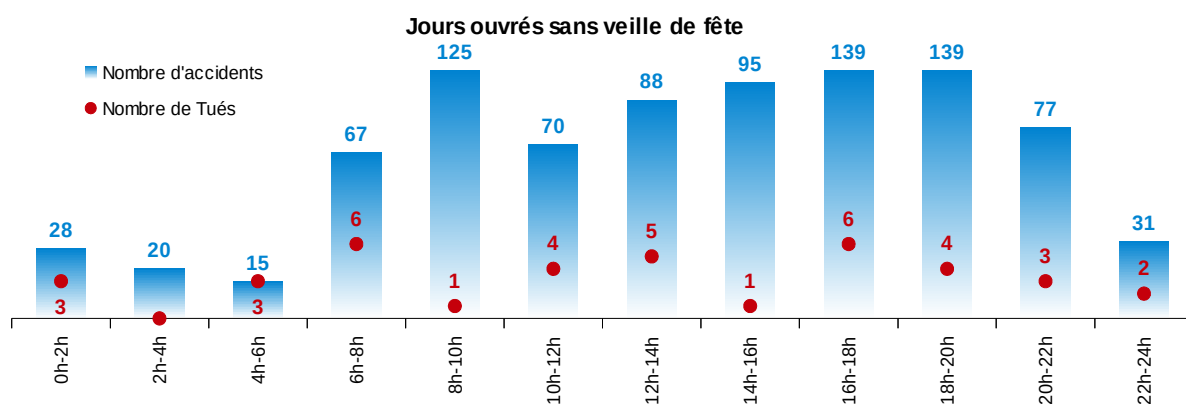
#### Accidents et tués 2020 selon la catégorie de jours



### c. Selon l'heure

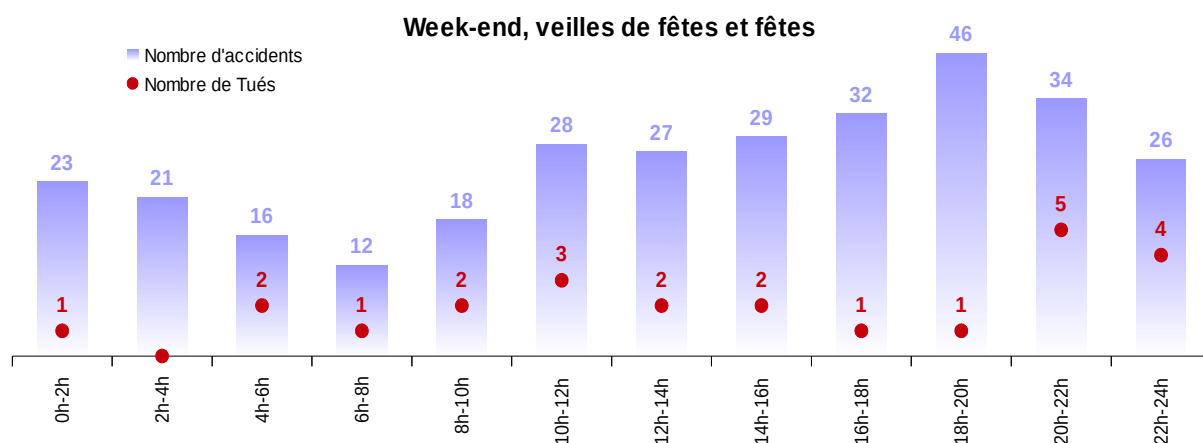
En jours ouvrés, le nombre d'accidents corporels évolue logiquement selon le trafic. On retrouve donc les valeurs maximales d'accidentalité durant les périodes d'heures de pointe soit entre 8 et 10h puis entre 16 et 20h.

Pour ce qui concerne les accidents mortels, ils ont été plus nombreux entre 6h et 8h ainsi qu'entre 16h et 18h.



Durant les week-ends, veilles de fêtes et fêtes, on dénombre plus d'accidents corporels les après-midi avec un pic de 18h à 20h.

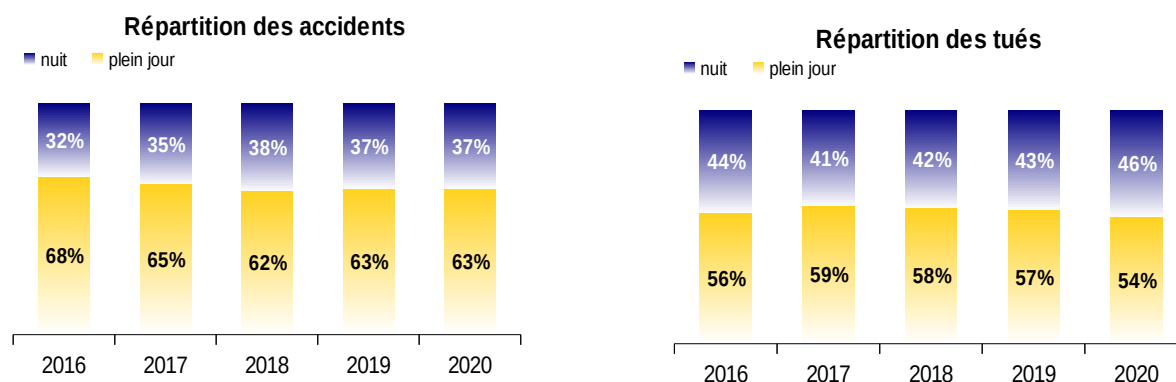
Concernant le nombre de personnes décédées, la tranche horaire 20h-24h comptabilise 14 % des tués de l'année 2020.



### d. Selon le jour et la nuit

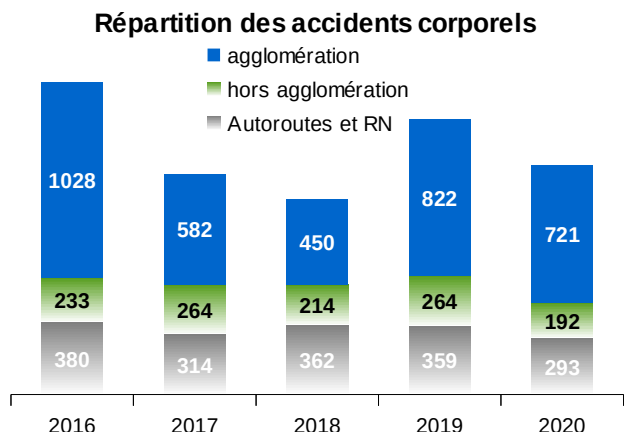
De la même façon que les années précédentes, les accidents corporels et les accidents mortels se produisent majoritairement de jour.

*Nota : La notion de nuit comprend également « aube ou crépuscule » et « éclairage public allumé ou non ».*



## 4.2. Les accidents selon le réseau routier

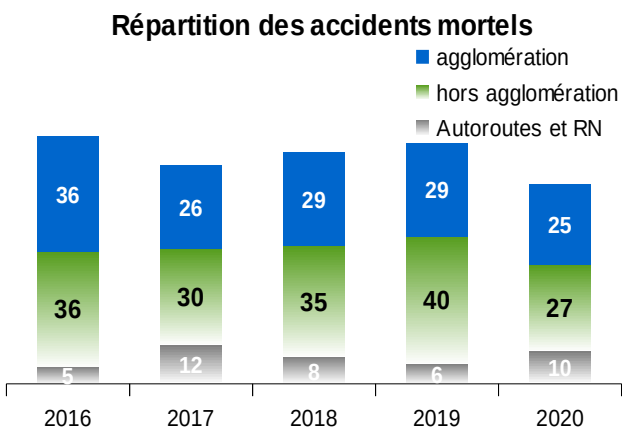
### a. Selon le milieu : agglomération, hors agglomération



La majorité des accidents corporels reste localisée en agglomération (59 % en 2020).

73 % de ces accidents corporels en agglomération sont localisés sur les communes de Bordeaux Métropole.

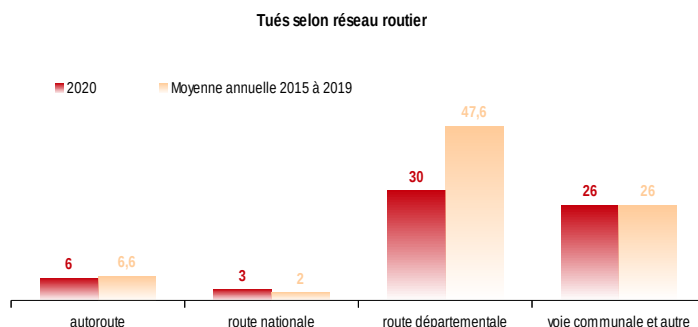
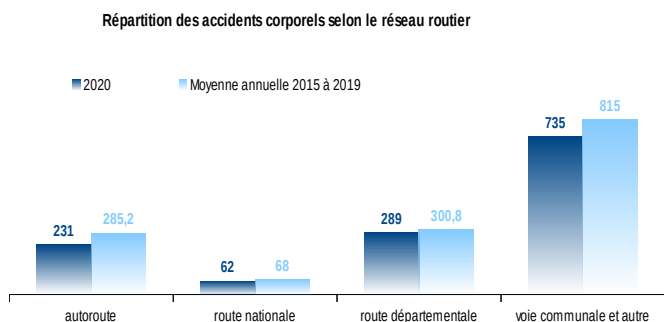
À noter que les données « en agglomération » 2017 et 2018 présentent des particularités en raison de la saisie des BAAC différentes en zone police sur Bordeaux Métropole.



L'année 2020 enregistre le plus petit nombre d'accidents mortels en et hors agglomération (hors autoroutes et RN) des 5 dernières années.

### b. Selon le type de réseau routier

Par rapport aux moyennes annuelles 2015-2019, on note en 2020 une baisse de 19 % des accidents corporels sur les autoroutes et de 12 % sur les voies communales



Nota : Des accidents peuvent être comptés sur plusieurs réseaux routiers (intersections,...).

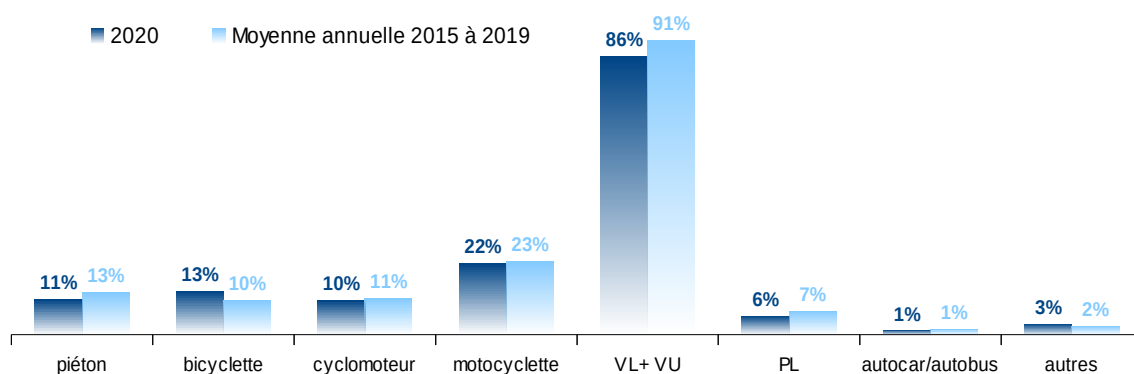
46% des personnes décédées sur les routes de Gironde au cours de l'année 2020 ont été victimes d'un accident localisé sur les routes départementales et 40 % sur voies communales (dont 28 % sur Bordeaux Métropole).

### 4.3. Les usagers impliqués

#### a. Catégories des véhicules impliqués dans les accidents corporels

De façon générale, on constate depuis 5 ans une stabilité dans la répartition des modes de déplacement impliqués dans les accidents corporels, même si les cyclistes ont été plus impliqués en 2020 (+ 3 points par rapport à la moyenne 2015-2019). Les véhicules légers et utilitaires ont quant à eux été moins impliqués (- 5 points).

Répartition des accidents corporels selon le mode de déplacement



*Nota : Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs modes de déplacement.*

#### b. Conflits d'usagers dans les accidents mortels 2020 et répartition des tués

En 2020, on constate que la proportion de tués en moto et en bicyclette a respectivement augmenté de 10 points et de 4 points par rapport 2015-2019. La part des personnes décédées en véhicules légers a quant à elle diminué de 10 points.

Les tués « en solo » sans tiers impliqués représentent 41 % des personnes décédées en 2020, soit 9 points de plus que la moyenne 2015-2019.

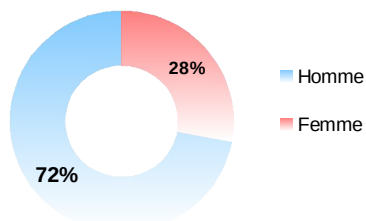
Conflits 2020	Qui est tué ?								
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL	Bus	Autre (EDP, tram...)
Piéton	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vélo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cyclo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Moto	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VL	5	4	1	4	5	1	-	-	1
VU	2	-	-	1	-	-	-	-	-
PL	-	-	-	1	3	1	-	-	-
Bus	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autre (EDP, tram...)	-	1	-	1	1	-	-	-	-
Solo	-	1	1	6	12	-	2	-	3
Multicollision	-	-	-	6	2	-	-	-	-
<b>Total</b>	7	6	2	19	23	2	2	0	4
<b>Répartition 2020</b>	11%	9%	3%	29%	35%	3%	3%	0%	6%
<b>Moyenne 2015-2019</b>	11%	5%	4%	19%	45%	3%	2%	10%	1%

Pour mémoire : Les 10 % de tués en autocars / autobus représentent l'accident de Puisseguin de 2015.

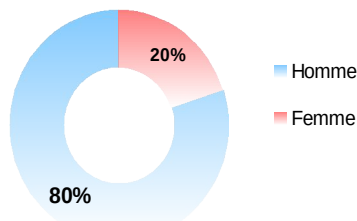
### c. Selon le sexe

Les conducteurs hommes sont majoritairement représentés dans les accidents corporels et parmi les tués. Ils représentent la majorité des auteurs responsables des accidents corporels et mortels.

Répartition des usagers impliqués dans les accidents corporels 2020

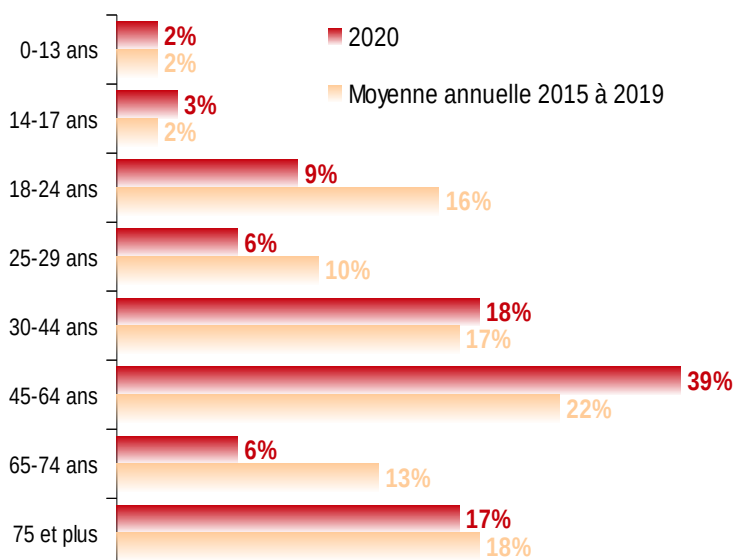


Répartition des tués 2020



### d. Selon la classe d'âge

Répartition des tués 2020 selon classe d'âge



En 2020, les tranches d'âge les plus représentées parmi les victimes décédées dans un accident de la circulation sont :

- les 45-64 ans (25 tués) ;
- les 30-44 ans ( 12 tués)
- les 75 ans et plus (11 tués)

La tranche d'âge 45-64 ans dépasse de 17 points la moyenne annuelle 2015-2019.

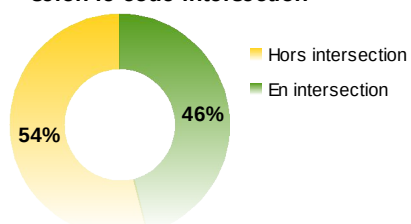
La tranche 18-24 ans quant à elle a baissée de 7 points.

## 4.4. Les circonstances

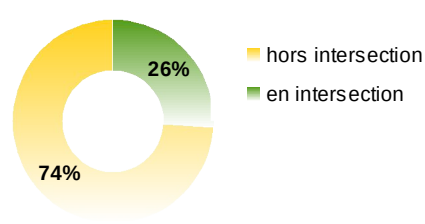
### a. Les accidents en intersection

Environ 54 % des accidents corporels et 74 % des accidents mortels se produisent hors intersection.

Répartition des accidents corporels 2020 selon le code intersection



Répartition des accidents mortels 2020 selon le code intersection



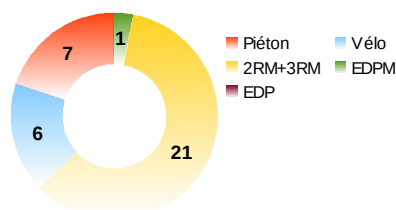
## 5. Fiches de suivi par type d'usagers ou de véhicules et/ou par enjeux du DGO

### 5.1. Les usagers vulnérables

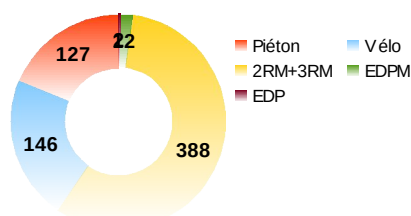
Les usagers vulnérables sont physiquement moins protégés en cas de collision et de chute au sol.

Ils regroupent les utilisateurs de deux roues motorisés 2RM et 3RM, les cyclistes, les piétons et les engins de déplacement personnel motorisé ou non (EDPM/EDP).

Les usagers vulnérables tués



Les usagers vulnérables blessés

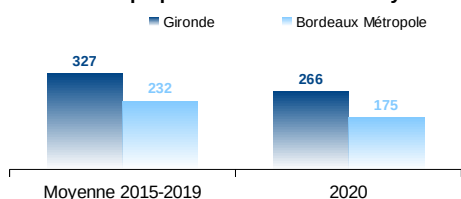


#### a. Les deux et trois roues motorisés

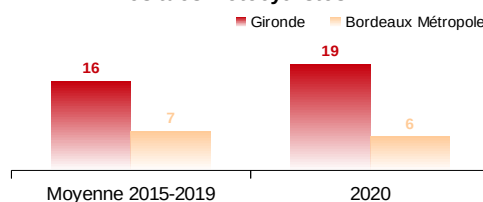
En 2020, 389 accidents ont impliqué des 2RM, faisant 388 blessés usagers de 2RM et 33 autres usagers (piétons, véhicules légers,...) ainsi que 21 décès.

##### ➤ Les motos

Accidents impliquant au moins un motocycliste



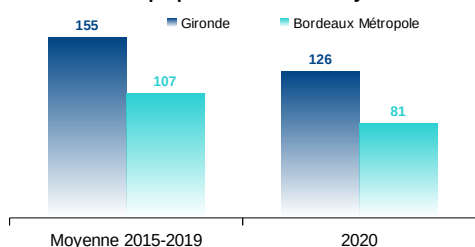
Les tués motocyclistes



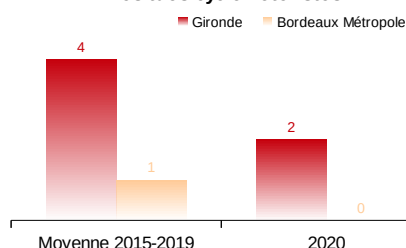
Avec 19 tués en 2020, le nombre de tués en moto augmente à nouveau en Gironde (16 tués en moyenne sur les 5 dernières années). On constate que 66 % des accidents corporels impliquant un motocycliste se situent dans le secteur de Bordeaux Métropole. Pour autant, les accidents survenus dans ce périmètre ne représentent que 29 % des accidents mortels.

##### ➤ Les cyclomoteurs

Accidents impliquant au moins un cyclomoteur



Les tués cyclomotoristes



En 2020, on enregistre 2 tués cyclomotoristes. Sur les 126 accidents corporels en 2020 impliquant un cyclomoteur, et sur la même tendance que pour les accidents impliquant les motos, on constate que 64 % des accidents se sont produits dans le secteur de Bordeaux Métropole

### **b. Les cyclistes, piétons et EDP/EDPM**

- 146 cyclistes ont été blessés en 2020 et 6 sont décédés contre respectivement 127 blessés (+15 %) et 4 victimes décédées en moyenne entre 2015 et 2019.
- 127 piétons ont été blessés en 2020 et 7 sont décédés contre respectivement 180 blessés (-19 %) et 9 victimes décédées en moyenne entre 2015 et 2019.
- 14 conducteurs d'engin de déplacement personnel (à moteur ou non – EDP/EDPM) ont été blessés en 2020 et 1 est décédé. Les statistiques ne prenaient pas en compte ces usagers avant 2018.

## 5.2. Les conduites addictives

Les analyses ci-dessous n'exploitent que les données relatives aux accidents corporels pour lesquels les BAAC présentent des éléments en matière de consommation d'alcool ou usage de stupéfiants. Il convient de préciser que pour 70 % des conducteurs impliqués dans des accidents corporels, dont 17 % dans des accidents mortels, les BAAC présentent des données non déterminées en matière d'alcool ou de stupéfiant.

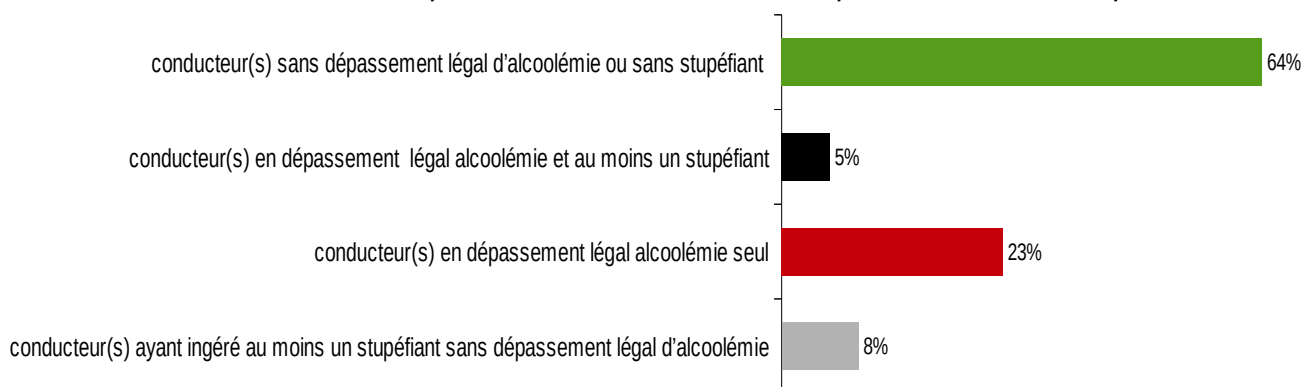
### a. Répartitions des conduites addictives dans les accidents mortels

Parmi les 62 accidents mortels de 2020, il est à noter que :

- dans 54 accidents mortels les conducteurs présentaient des résultats alcool / stupéfiants « connus ».
- dans 40 accidents mortels les conducteurs ne présentaient pas un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal, et n'avaient pas fait usage de stupéfiants.

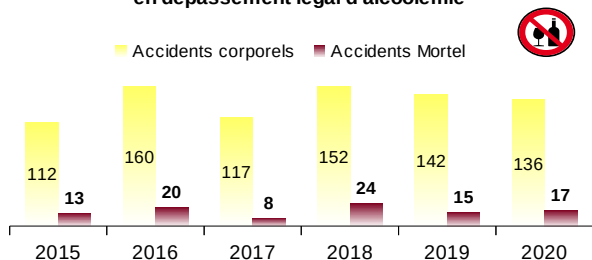
Pour 2020, la répartition globale des conducteurs impliqués dans un accident mortel est représentée comme il suit :

Répartition des accidents mortels suivant comportements avec alcool et stupéfiants

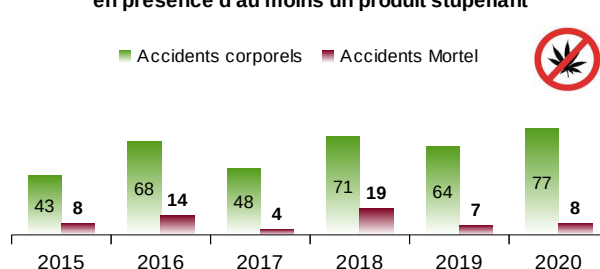


### b. Evolution des accidents impliquant les conducteurs avec alcool ou stupéfiants

Accidents impliquant au moins un conducteur en dépassement légal d'alcoolémie



Accidents impliquant au moins un conducteur en présence d'au moins un produit stupéfiant



Les accidents avec dépassement légal du taux d'alcoolémie représentent 11 % des accidents corporels (+1 point par rapport à 2019) et 27 % des mortels en 2020 (+7 points par rapport à 2019).

77 % de ces conducteurs étaient en situation de délit (taux supérieur à 0,8 g/L de sang).

Les accidents impliquant un conducteur en présence d'au moins un produit stupéfiant représentent 6 % des accidents corporels (+2 points par rapport à 2019) et 13 % des accidents mortels en 2020 (+4 points par rapport à 2019).

À noter également que 47 accidents corporels, dont 3 accidents mortels, impliquaient des conducteurs ayant consommé de l'alcool au-delà du taux légal et fait usage de stupéfiant.



### 5.3. Le Risque Routier Professionnel

Selon la définition de l'ONISR, le risque routier professionnel est mesuré par le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un conducteur, auteur ou victime, sur un trajet « domicile-travail » ou en trajet « utilisation professionnelle ». Il est identifié comme l'un des cinq enjeux du DGO 2018-2022.

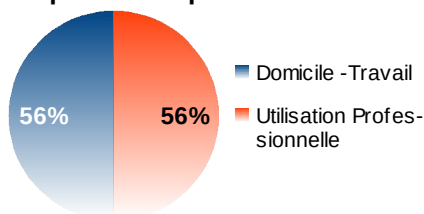
En 2020, parmi les BAAC dont le trajet est renseigné, le risque routier professionnel est présent dans :

- 424 accidents corporels sur 1 206 (35 %) et faisant 527 blessés.
- 25 accidents mortels sur 62 (40 %)

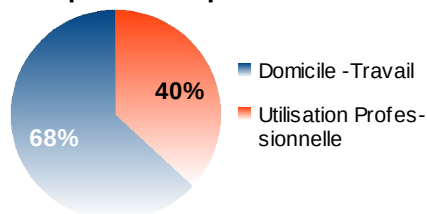
En comparaison, sur la période, 2015-2019, le risque routier professionnel a été présent en moyenne dans 496 accidents corporels sur 1392 (36 %) et dans 25 accidents mortels sur 70 (36 %).

#### Proportion des trajets « domicile-travail » et « utilisation professionnelle »

Répartition des accidents mortels en risque routier professionnel



Répartition des accidents corporels en risque routier professionnel



## 5.4. Les Seniors et les Jeunes

Les analyses thématiques suivantes distinguent ces deux enjeux du document général d'orientations (DGO) 2018-2022.

Définitions :

Les « Seniors » sont représentés par les deux classes d'âge : 65-74 ans et 75 ans et plus.

Les « Jeunes » sont représentés par les trois classes d'âge : 14-17 ans, 18-24 ans et 25-29 ans.

### a. Les tués par modes de déplacement

Tués 2020	Jeunes				Seniors				Total	
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans	30-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +		
VL ou VU	1	1	2	1	6	8	-	7	26	
Moto (ou 3RM)	-	2	4	2	4	7	-	-	19	
Piéton	-	-	-	-	-	2	2	3	7	
Vélo	-	-	-	-	-	4	1	1	6	
Cyclo	-	-	-	-	2	-	-	-	2	
PL	-	-	-	-	-	2	-	-	2	
EDP à moteur	-	-	-	-	-	-	1	-	1	
Autre	-	-	-	-	-	2	-	-	2	
<b>Total 2020</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>25</b>	<b>4</b>	<b>11</b>		
<b>Par enjeux DGO</b>		<b>12</b>				<b>15</b>				
Total 2019	0	2	16	9	13	16	8	14		

Les jeunes et les seniors représentent 42 % des personnes tuées en 2020.

Plus précisément :

- les « Jeunes » représentent 18 % des personnes tuées en 2020. Ils enregistrent une diminution de 15 tués par rapport à 2019, dont 10 sur la classe d'âge 18-24 ans et 6 sur celle des 25-29 ans.
  - Les « Seniors », représentent 23 % des personnes tuées en 2020. On comptabilise 7 tués de moins par rapport à 2019, soit 4 tués de moins sur la première classe d'âges 65-74 ans, et 3 tués de moins chez les « 75 ans et plus ».
- Les tués « Seniors » sont principalement des usagers de VL et des usagers vulnérables « piétons et vélo ».

### b. Les blessés par modes de déplacement

Blessés 2020	Jeunes				Seniors				Total	
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans	30-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +		
VL ou VU	48	21	203	88	219	152	40	37	808	
Moto (ou 3RM)	1	4	42	34	86	83	4	-	254	
Piéton	14	6	17	8	30	23	14	17	129	
Vélo	14	5	19	19	33	38	12	6	146	
Cyclo	-	41	50	16	18	8	-	1	134	
PL	-	-	-	2	4	3	-	-	9	
EDP à moteur	-	1	4	-	3	2	2	-	12	
Autobus-Autocar	-	-	1	-	1	3	-	-	5	
Autre	-	-	-	1	4	7	4	-	16	
<b>Total 2020</b>	<b>77</b>	<b>78</b>	<b>336</b>	<b>168</b>	<b>398</b>	<b>319</b>	<b>76</b>	<b>61</b>		
<b>Par enjeux DGO</b>		<b>582</b>				<b>137</b>				
Total 2019	96	100	398	224	440	378	111	62		

On observe qu'en 2020, les blessés « Jeunes » sont nettement plus nombreux que les blessés « Seniors ». En effet, les 14-29 ans représentent 38 % des 1 513 blessés tandis que les blessés âgés de 65 ans et plus ne représentent que 9 %.

Pour chacun de ces publics cibles, on constate que :

- Parmi les « Jeunes », les blessés des classes d'âge comprises entre 18 et 29 ans sont principalement des usagers de VL / VU, suivi des 2RM et vélos.
- Parmi les « Seniors », les blessés l'ont principalement été au volant de VL /VU, puis en tant que piétons.

## Glossaire et sigles

**Engin de déplacement personnel (EDP)** : il peut être non motorisé (roller, planche à roulette, trottinette) et se déplace comme un piéton ; ou motorisé (trottinette électrique, gyropode, segway...) et se déplace comme un vélo. Pour l'année 2018, année de transition pour le fichier BAAC, il est intégré dans la catégorie « autres ».

**Bicyclette** : Vélo y compris vélo électrique

**Vélo à assistance électrique (VAE)** : vélo équipé d'un moteur et d'une batterie rechargeable. Le moteur se déclenche automatiquement quand l'utilisateur pédale, et s'arrête lorsqu'il s'arrête de pédaler ou au-delà de 25 km/h. Un vélo électrique sans pédalage est considéré comme un cyclomoteur

**Deux-roues motorisé (2RM)** : Cyclomoteur ou motocyclette, y compris à 3 roues, y compris les scooters.

**Scooter** : Motocycle à 2 roues de petit diamètre, caréné, à cadre ouvert et à plancher plat

**Cyclomoteur** : Deux-roues motorisé de moins de 50 cm<sup>3</sup> et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters

**Motocyclette** : Deux-roues motorisé de plus de 50 cm<sup>3</sup>, y compris les scooters.

**Voiturette** : Voiture légère de faible encombrement et d'une cylindrée de 50 cm<sup>3</sup> au maximum et dont la vitesse n'excède pas 45 km/h

**Véhicule Légers (VL)** ou véhicule de tourisme : Véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et ne comportant pas, outre le conducteur, plus de huit places assises

**Véhicule utilitaire (VU)** : Voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises de PTAC inférieur à 3,5 t

**Poids lourd (PL)** : Véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3,5 t

**Transport en commun (TC)** : Autobus ou autocar : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et comportant, outre le conducteur, plus de huit places assises

**Conducteur novice** : conducteur dont le permis a moins de 2 ans (le fichier BAAC n'ayant jusqu'en 2018 pas l'information « permis probatoire »)

**Senior** – modification Bilan 2015 : personne âgée de 65 ans ou plus, sauf mention contraire

**Taux légal d'alcool** : < 0,5 g/l de sang et < 0,2 g/l pour les conducteurs novices et les conducteurs de transport en commun

**Taux délictuel d'alcool** : ≥ 0,8 g/l de sang

\* \* \*