



# Tableau de bord

## Édition 2024

### L'accidentalité des modes actifs

OBSERVATOIRE  
MOBILITÉS  
Mai 2024

**50**

accidents corporels impliquent au moins un mode actif en 2022 à Caen la mer

**35 %**

des accidents corporels de Caen la mer impliquent un mode actif en 2022

**52**

victimes se déplaçant en mode actif sont recensées dans les accidents corporels de Caen la mer en 2022

**4**

piétons sont décédés en 2022 sur les routes de Caen la mer

#### Sources des données :

- Base de données des accidents corporels de la circulation 2019-2022, Ministère de l'Intérieur, ONISR



**AUCAME**  
Caen Normandie

Agence d'urbanisme  
de Caen Normandie  
Métropole

21 rue de la Miséricorde  
14000 CAEN

02 31 86 94 00  
[contact@aucame.fr](mailto:contact@aucame.fr)  
[www.aucame.fr](http://www.aucame.fr)

Réalisation & mise en page :  
AUCAME 2024

Contact :  
[xavier.lepetit@aucame.fr](mailto:xavier.lepetit@aucame.fr)

Directeur de publication :  
Patrice DUNY

L'article L1214-2 du Code des transports stipule que le plan de mobilité (anciennement plan de déplacements urbains) vise à assurer « l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel [EDP] » (version du 1<sup>er</sup> janvier 2021).

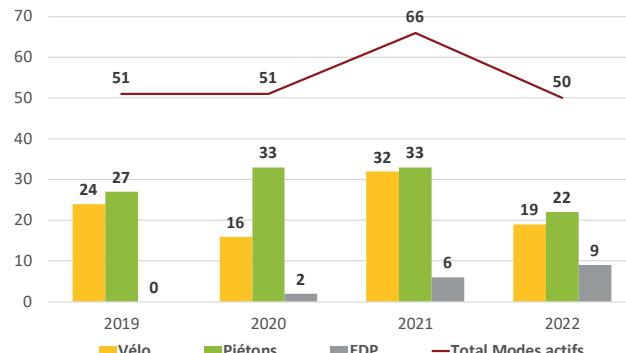
Le Plan de déplacements urbains de Caen la mer, approuvé le 19 novembre 2013, prévoyait dans les modalités de suivi du document la mise en place d'un observatoire des mobilités qui aura en charge « de suivre les statistiques de la sécurité routière, notamment les accidents des piétons et des cycles afin d'étudier les améliorations envisageables ».

La présente fiche est donc la déclinaison opérationnelle de ce suivi des accidents des modes actifs (vélos, piétons et EDP), à l'échelle de Caen la mer. Elle fait dorénavant partie intégrante du tableau de bord des mobilités, produit par l'AUCAME depuis 2016, qui met en exergue les chiffres clés et principales tendances de mobilité de la région caennaise.

### Nombre d'accidents et de victimes



Évolution du nombre d'accidents impliquant un mode actif entre 2019 et 2022 sur Caen la mer

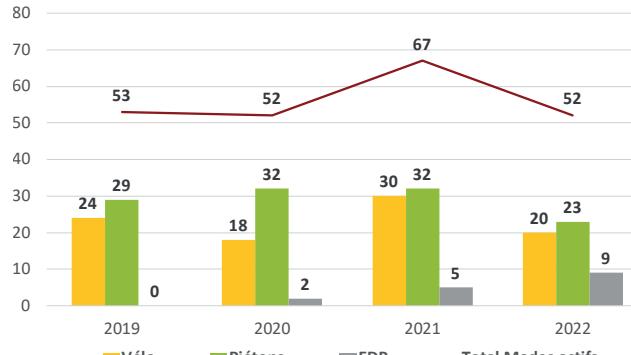


Excepté 2021 où le nombre d'accidents impliquant un mode actif a connu une hausse marquée, l'accidentalité des routes de Caen la mer pour les modes actifs est restée relativement stable ces quatre dernières années, soit une cinquantaine d'accidents par an. L'année 2020 peut être vue comme une année potentiellement accidentogène pour les modes actifs au regard des restrictions de circulation et de la baisse consécutive de l'accidentalité générale observée cette année-là.

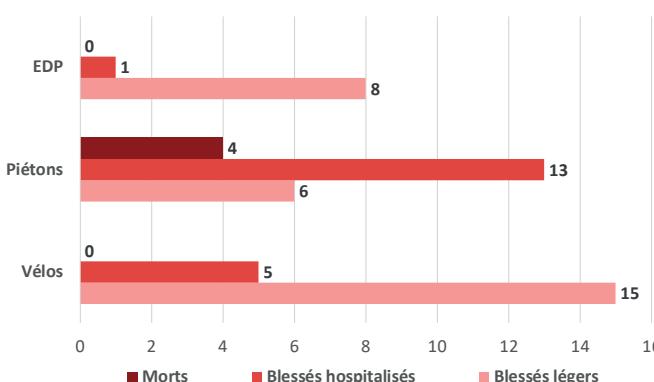
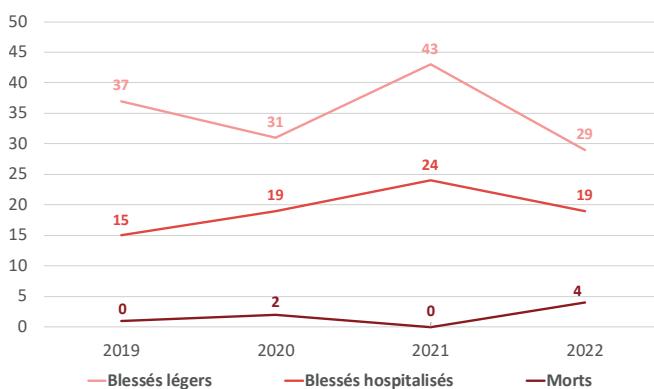
Bien qu'encore faible en volume, l'évolution la plus marquée ces dernières années est celle du nombre d'accidents liés aux EDP dont la hausse est constante et semble correspondre à celle de la pratique. Pour la marche et le vélo, les évolutions semblent plus aléatoires. Le nombre d'accidents vélo est plus conséquent durant les années COVID où une forte progression de l'usage avait été constatée avec de nombreux néocyclistes.

Le nombre de cyclistes, piétons ou utilisateurs d'EDP victimes d'un accident corporel suit logiquement la même évolution que celle du nombre d'accidents, ces modes de déplacements étant par nature individuels.

Évolution du nombre de victimes d'accidents corporels entre 2019 et 2022 selon le mode actif utilisé



## Gravité des accidents



### Répartition des piétons, cyclistes et utilisateurs d'EDP victimes d'accidents corporels selon la gravité sur Caen la mer en 2022

La gravité des accidents corporels impliquant les modes actifs s'est accentuée sur Caen la mer ces dernières années. Si le nombre de blessés légers a baissé de plus de 20 % entre 2019 et 2022, le nombre de blessés hospitalisés a augmenté d'un quart dans le même temps. Quatre morts ont été recensés parmi les modes actifs en 2022, soit le total le plus important observé depuis 2013.

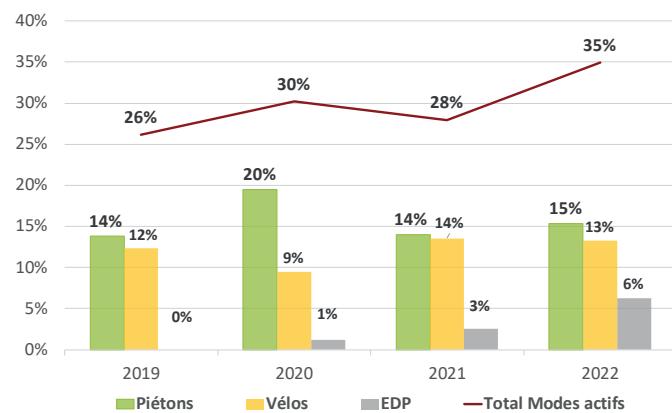
## Implication des modes



### Implication des modes actifs dans les accidents corporels de Caen la mer entre 2019 et 2022

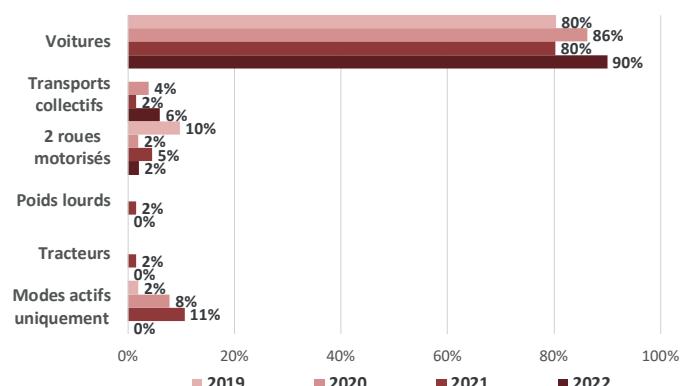
L'implication des modes actifs dans les accidents corporels de Caen la mer semble se renforcer ces dernières années. Elle culmine à 35 % en 2022.

La marche reste le principal mode actif concerné par les accidents car également le plus utilisé. En revanche, l'écart avec les autres modes semble légèrement diminuer, les utilisateurs d'EDP tendant, eux, à prendre une place de plus en plus grande.

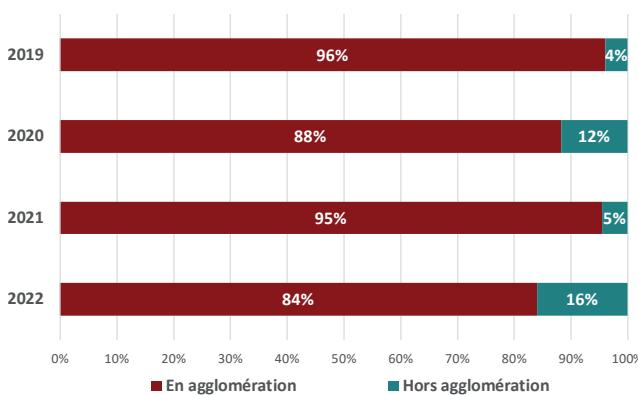


### Implication des autres modes dans les accidents concernant les modes actifs sur Caen la mer en 2019 et 2022

Dans neuf cas sur dix, les accidents corporels des usagers des modes actifs impliquent une collision avec une voiture. Les conflits entre modes actifs et voitures semblent même s'être légèrement accentués entre 2019 et 2022. Autre constat, la part des accidents n'impliquant que des modes actifs entre eux semble également fortement progresser ces dernières années. La progression de ces accidents pose la question du choix des aménagements partagés entre modes actifs, notamment piétons/vélos, dans le maillage des territoires, choix pas toujours adapté au regard de la hausse des trafics vélo, marche ou EDP constatée.



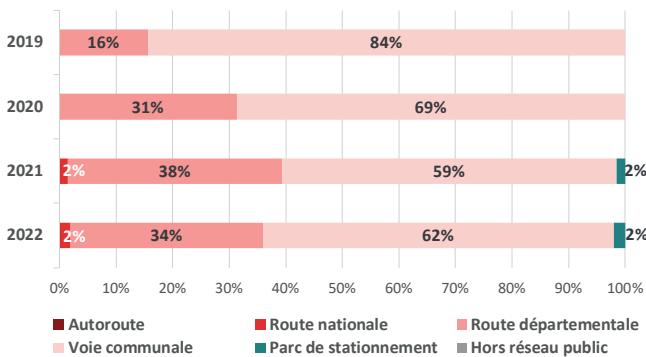
## Localisation des accidents



### Localisation des accidents corporels impliquant un mode actif dans Caen la mer

Territoire fortement urbanisé, où la densité de trafic est très importante, il est logique d'observer une grande majorité des accidents impliquant les modes actifs située au sein de l'agglomération.

La part des accidents situés hors agglomération est assez variable selon les années, elle est plus importante en cette année 2022 (16%). Les derniers résultats de l'enquête de mobilité réalisée en 2022 montrent une augmentation de l'usage du vélo dans les territoires ruraux et pourraient constituer un élément d'explication de cette hausse des accidents hors agglomération.

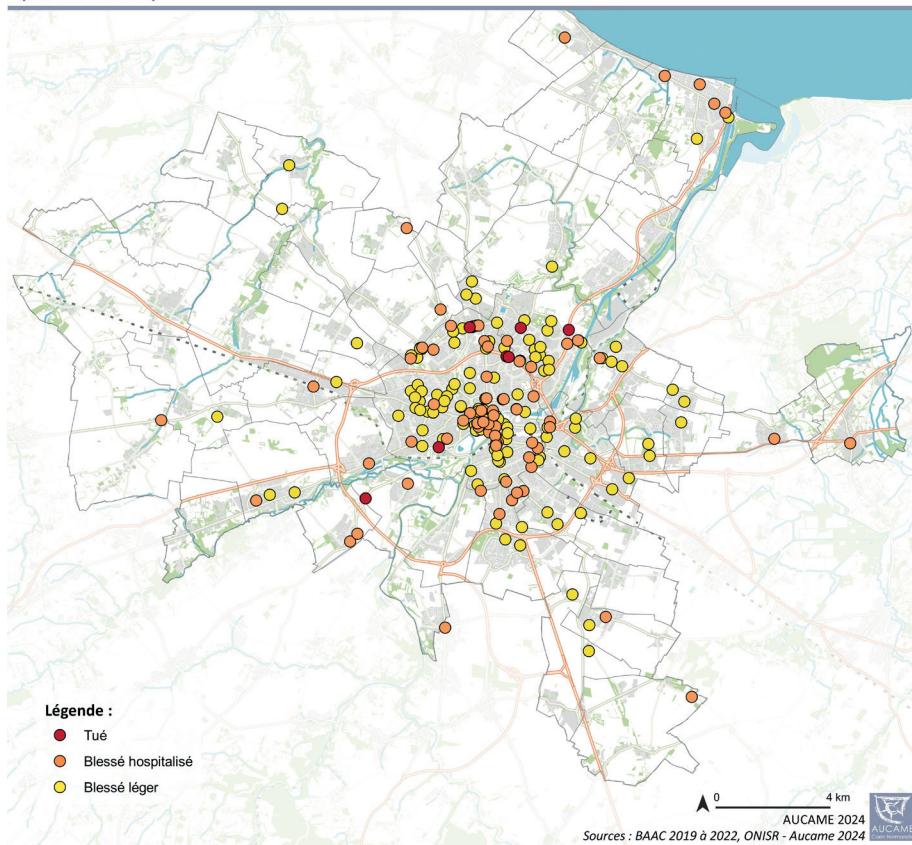


### Répartition des accidents corporels impliquant un mode actif selon le type de réseau routier dans Caen la mer

La majorité des accidents impliquant un mode actif a lieu sur la voirie communale (62 % des accidents en 2022).

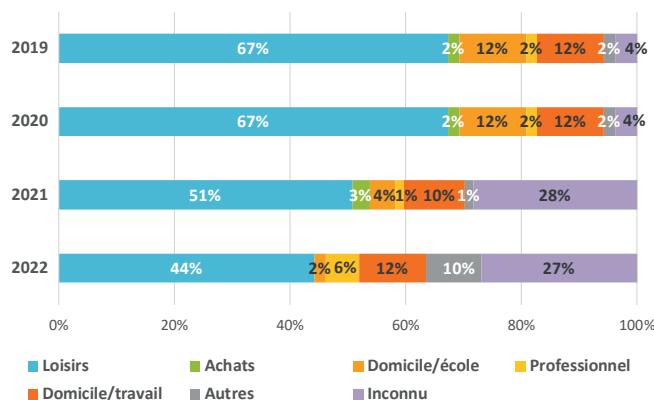
En revanche, la part des accidents ayant eu lieu sur le réseau départemental progresse ces dernières années, le différentiel de vitesse entre le trafic routier et celui des modes actifs étant de nature à rendre ce réseau particulièrement accidentogène alors même que les usages de ces modes augmentent hors agglomération..

## Accidents routiers impliquant un mode actif classés selon leur gravité (2019-2022)



Les accidents corporels liés aux modes actifs se situent en majorité dans le cœur de l'agglomération, principalement dans le centre-ville de Caen et dans une moindre mesure au nord du périphérique (Folie Couvrechef/EPOPEA/Hérouville Saint-Clair). Il s'agit de secteurs générant de nombreux flux de déplacements.

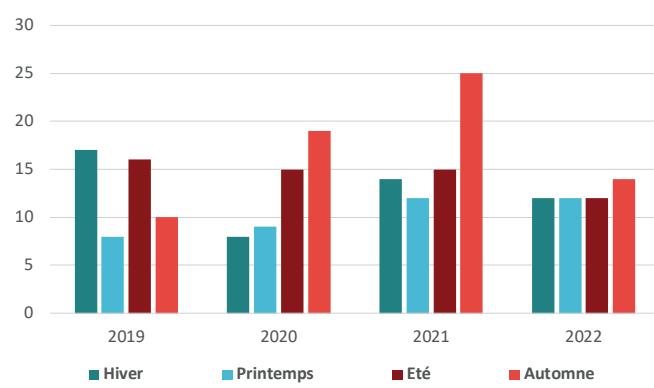
Les accidents les plus graves semblent avoir eu lieu sur les grands axes de communication du territoire, là où le trafic routier est le plus dense et là où les vitesses sont les plus importantes. C'est particulièrement le cas pour les accidents meurtriers enregistrés dans la base ces 4 dernières années. Cela pose donc la question du franchissement sécurisé de ces grandes infrastructures pour ces modes de déplacements.



## Motifs de déplacements des victimes d'accidents corporels se déplaçant en mode actif

Malheureusement, les motifs de déplacements ayant entraîné des accidents corporels pour les modes actifs semblent de moins en moins bien renseignés et donc leur analyse doit se faire avec précaution.

Le motif loisirs reste le motif majoritaire dans les accidents corporels liés aux modes actifs. Le motif domicile/travail représente une part relativement stable quelles que soient les années (de 10 à 12 %) alors que le motif domicile/école semble avoir grandement diminué. Le même constat est fait quant à l'usage des modes actifs avec un public scolaire lui aussi en baisse.



## Nombre d'accidents corporels impliquant les modes actifs répartis selon les saisons

Jusqu'à présent, l'été et l'automne semblaient être les saisons où les nombres d'accidents avec des modes actifs étaient les plus élevés, saisons où la pratique des modes actifs avait également tendance à être plus importante.

2022 semble être une année atypique où le nombre d'accidents impliquant des modes actifs est reparti de manière relativement homogène entre les saisons, l'automne présentant un bilan très légèrement supérieur aux autres saisons. Cette observation pourrait être le signe d'une pérennisation de la pratique des modes actifs au cours de l'année.

En 2022, les accidents ont encore majoritairement lieu en plein jour (66 % des accidents) et avec des conditions météorologiques sans intempéries (68 %).



## Définitions et précisions méthodologiques :

- **Accident corporel** : accident survenu sur la voie publique et impliquant au moins un véhicule, ayant entraîné la blessure ou la mort d'une des victimes.
- **Tué** : sont comptées comme « tuées » les victimes d'accidents décédées sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.
- **Blessé hospitalisé** : victime d'un accident ayant fait l'objet d'une hospitalisation de plus de 24 heures.
- **Blessé léger** : victime d'un accident ayant fait l'objet d'une hospitalisation d'une durée inférieure à 24 heures.
- **EDP** : engin de déplacement personnel défini comme un véhicule sans place assise, conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, motorisé (gyroroue, trottinette électrique, etc.) ou non (trottinette musculaire, skate, etc.) (Article R311-1 6.14 du Code de la route).
- **Agglomération** : espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde (Article R110-2 du Code de la route).