

Annexes 1

1.1 Présentation générale du département

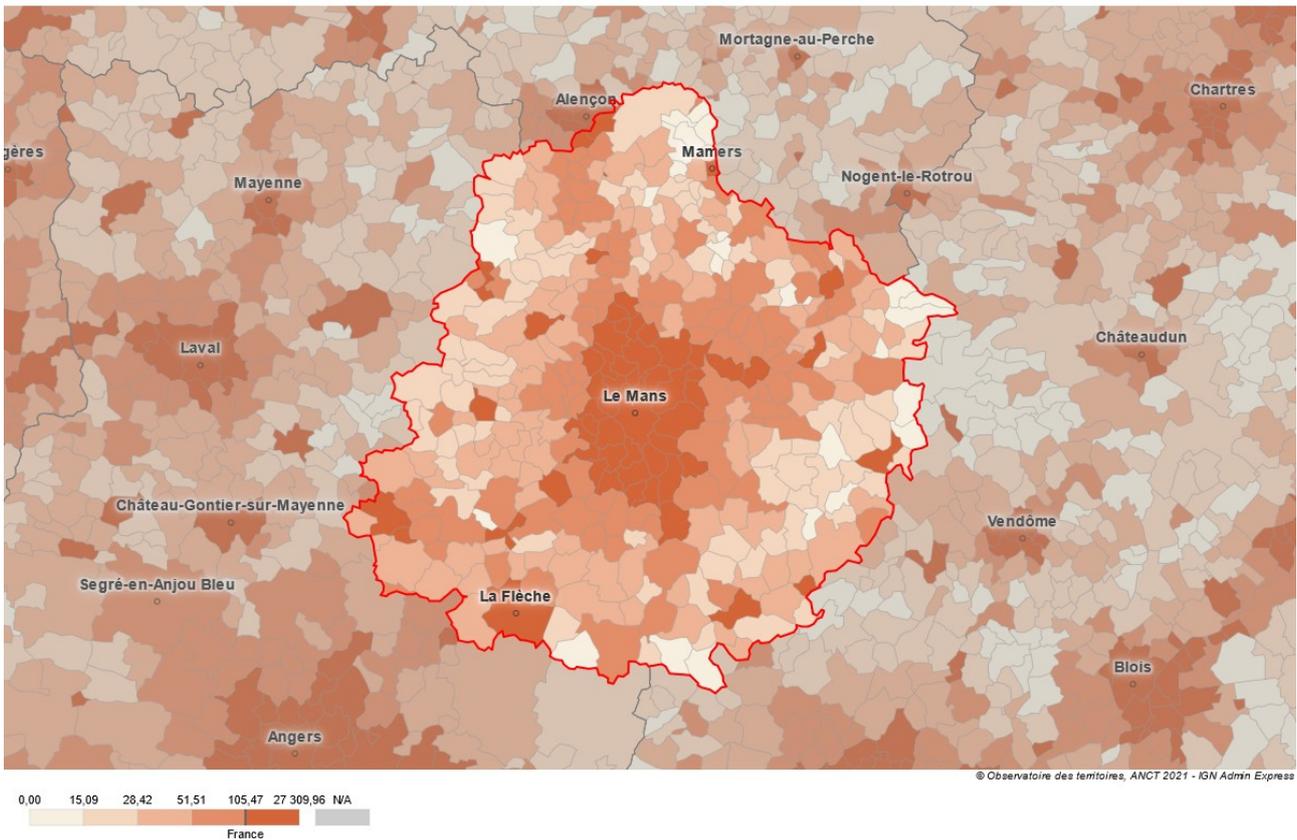
1.1.1 Géographie et démographie (Insee 2019)

Le département de la Sarthe appartient à la région des Pays-de-la-Loire avec les départements de la Mayenne (53), de la Loire-Atlantique (44), du Maine-et-Loire (49) et de la Vendée (85).

S'étendant sur 6 206 km², le département de la Sarthe est peuplé de 566 412 habitants pour une densité de 91,3 habitants/km². Le département est composé d'une grande agglomération, Le Mans (143 847 habitants) et de trois pôles urbains secondaires que sont La Flèche (14 858 habitants), Sablé/Sarthe (12 125 habitants) et La Ferté-Bernard (8 862 habitants).

| Nom de la commune | Population municipale |
|-------------------|-----------------------|
| Le Mans | 143 847 |
| La Flèche | 14 858 |
| Sablé-sur-Sarthe | 12 125 |
| Allonnes | 11 167 |
| La Ferté-Bernard | 8 862 |
| Coulaines | 7 779 |
| Changé | 6 552 |
| Montval-sur-Loir | 6 038 |
| Arnage | 5 503 |
| Parigné-l'Évêque | 5 286 |
| Mulsanne | 5 225 |
| Mamers | 5 157 |

source INSEE (recensement 2019)



Le département de la Sarthe connaît une démographie stable avec une première et deuxième couronnes de la ville centre du Mans attractives et des zones plus rurales en perte de population.

Ainsi, un peu plus de la moitié de la population sarthoise se concentre sur la Métropole, ainsi que sur 11 villes les plus peuplées du département.

Globalement La Sarthe subit une légère décroissance démographique liée à un solde migratoire apparent négatif.

Seule, la communauté de commune du Sud-Est Manceau (SEM) connaît une croissance totale de sa population

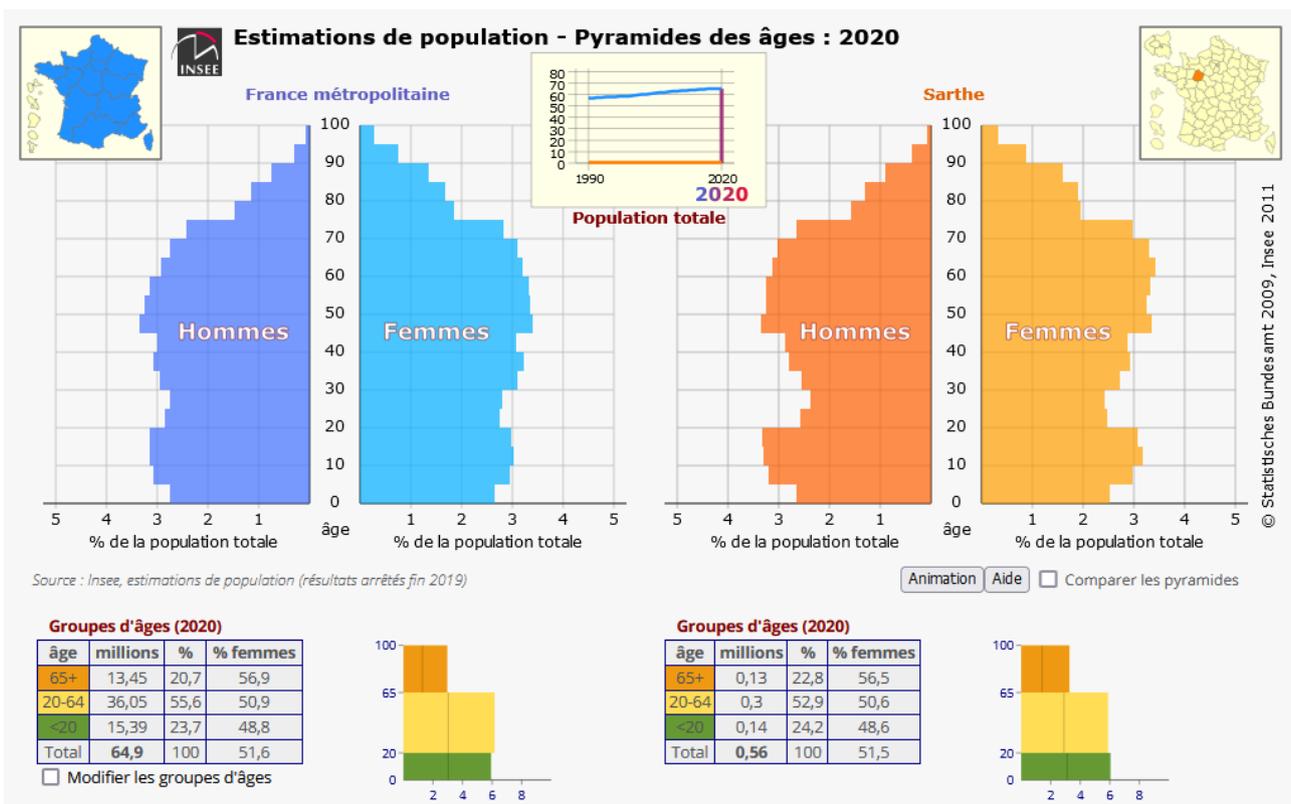
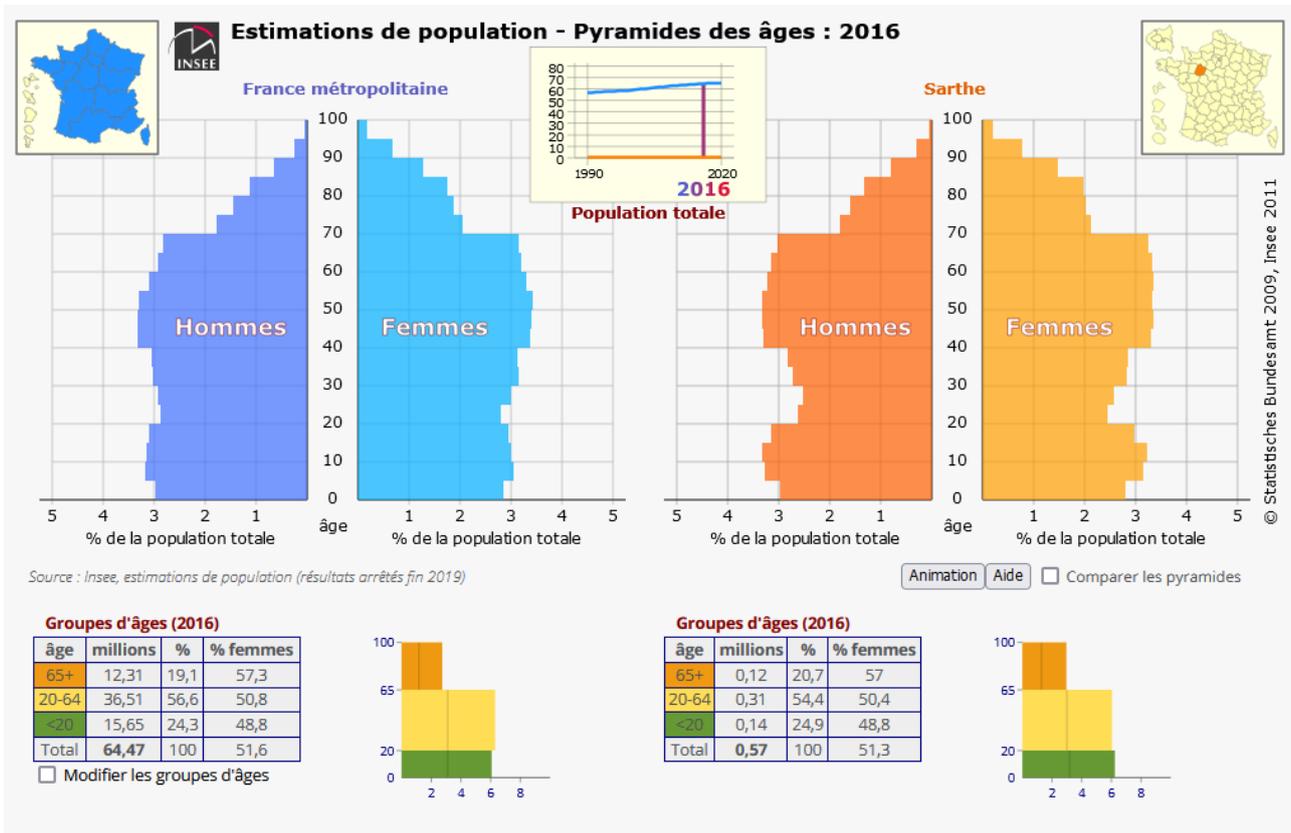
Le Mans Métropole (LMM), Maine Cœur de Sarthe (MCS), Le Gesnois Bilurien (GB), Orée de Bercé-Belinois (OBB) et Val de Sarthe connaissent une croissance liée au solde naturel positif.

Loir Lucé Bercé (LLB) connaît une décroissance principalement liée à un solde naturel négatif

Les communautés de communes de l'Huisne Sarthoise (HS), Haute Sarthe Alpes Mancelles (HSAM), Champagne Conlinoise et du Pays de Sillé (4CPS), La Belle Nature (LBN), Pays Sabolien et Pays Fléchois connaissent une décroissance principalement liée à un solde migratoire négatif

Celles de Maine Saosnois (MS), Vallées de la Braye et de l'Anille (VBA) et Sud Sarthe (CCSS) subissent une décroissance totale.

L'analyse de la pyramide des âges permet de mettre en perspective l'accidentologie avec l'évolution de la structure de la population.

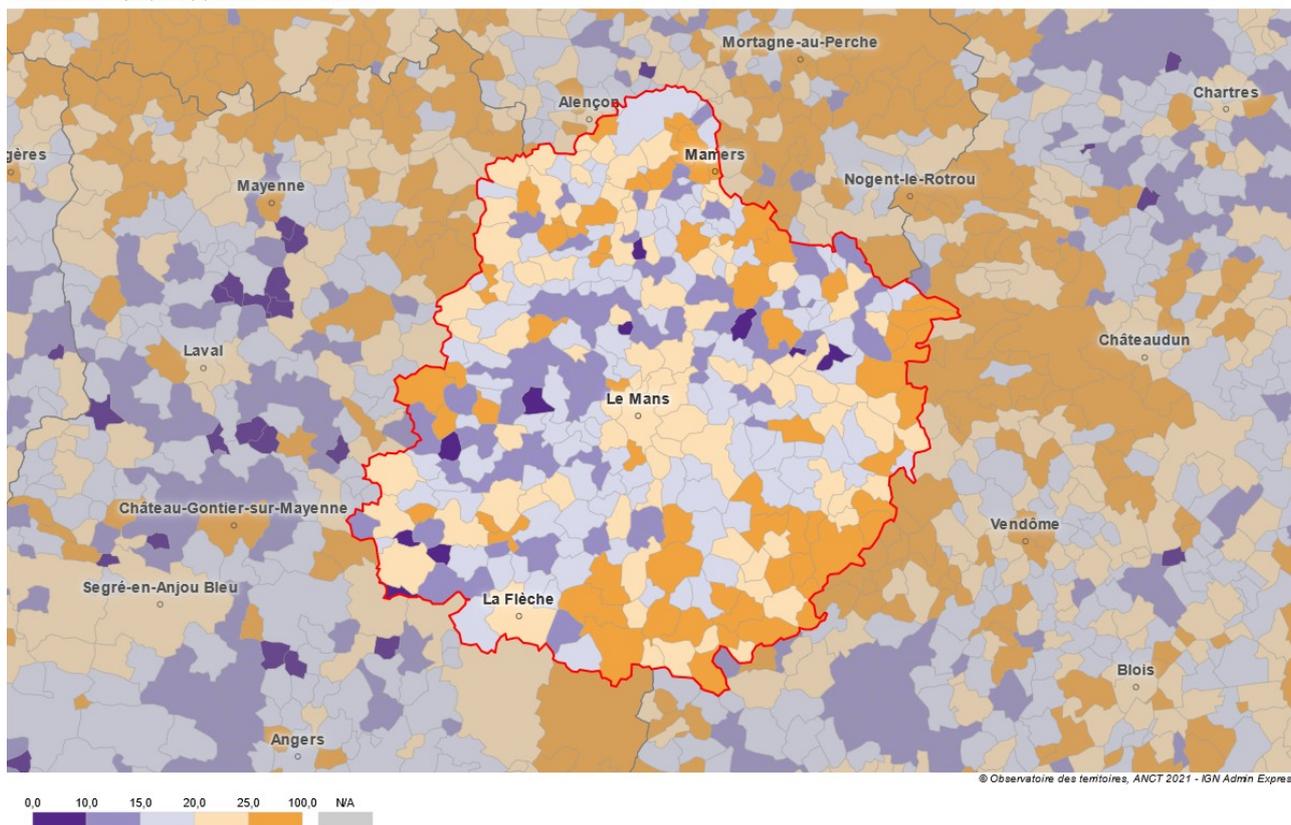


Entre 2016 et 2020, la part des 65 ans et plus est passée de 20,7 à 22,8 % de la population du département, tandis que les moins de 20 ans se sont stabilisés à 24 %. Le poids croissant des seniors, en plus des chiffres de l'accidentalité, plaide pour une meilleure prise en compte de ce public et de ses problématiques spécifiques dans les actions de sécurité routière.

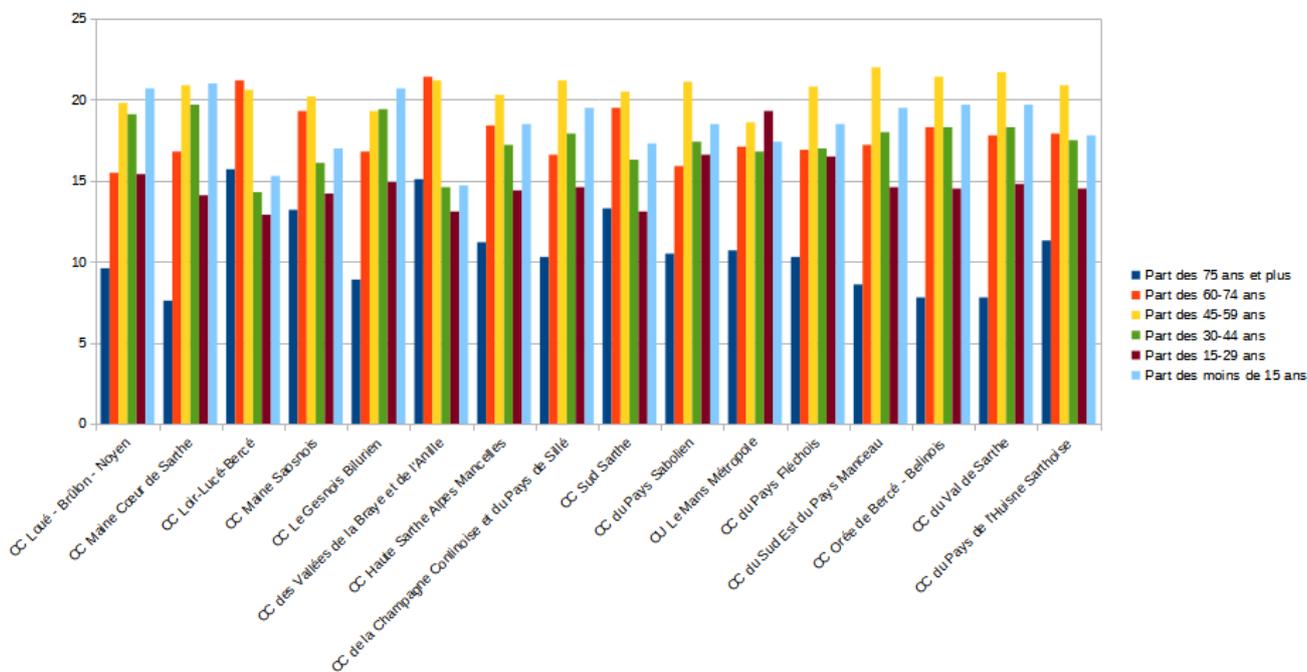
On note que les 65 ans et plus sont fortement représentés au sud-est du département.

Les populations les plus jeunes se concentrent sur l'axe La Ferté-Bernard <-> Sablé sur Sarthe

Part des 65 ans et plus, 2018 (%) - Source : Insee, RP 1998-2018



Population par tranche d'âges en % (Insee RP 2019)



Le vieillissement de la population sarthoise est pointé dans la plupart des documents stratégiques départementaux, notamment le Plan Départemental de l'Habitat 2017-2022 qui en définit un enjeu prioritaire (en lien avec la loi relative à l'adaptation de la société au vieillissement du 29/12/2015). Cette orientation se décline en enjeu majeur sur les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à dominante « rurale » qui connaissent un vieillissement de la population et ces territoires sont marqués par un maillage de pôles ruraux et de pôles secondaires qui offrent des services et des commerces de proximité. Ces pôles peuvent souffrir d'une dévitalisation des centres-bourgs et l'accès aux services et commerces s'en trouve éloigné.

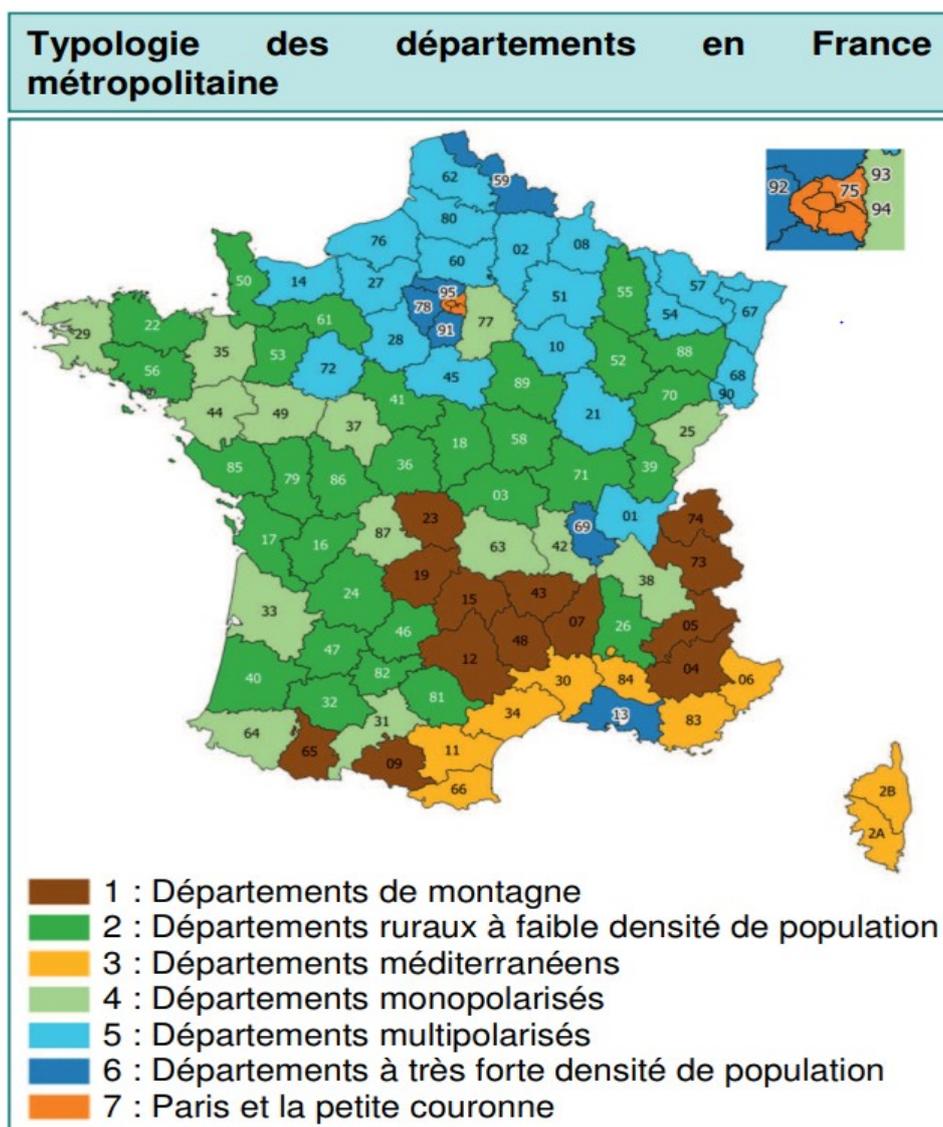
Les EPCI à dominante rurale : LBN, 4CPS, HSAM, Maine Saosnois, VBA, LLB et Sud Sarthe.

LA SARTHE UN DÉPARTEMENT MULTIPOLAIRE

Les spécificités des territoires impactent la typologie des mobilités et ainsi l'accidentalité.

Une nouvelle classification a été réalisée en 2021 pour comparer chaque département aux autres départements de sa famille de référence en tenant compte de leur dispersion.

La Sarthe intègre les 20 départements multipolarisés composés d'agglomérations de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominante rurale. Portée par une population démographiquement assez équilibrée, son économie et ses services, elle bénéficie des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes en accueillant quelques-uns des grands axes routiers.

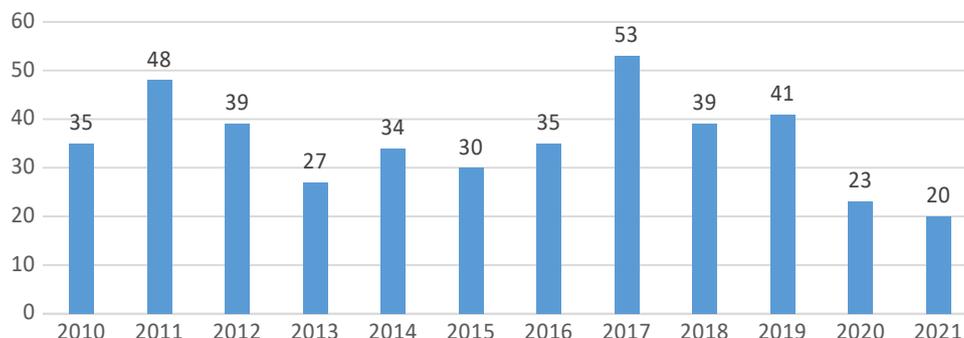


1.1.2 Mortalité routière, les victimes

Depuis plus de 13 ans, le nombre de tués dans le département de la Sarthe oscille entre 20 et 53. On recense 33 victimes en 2022. La moyenne annuelle s'établit à 35 victimes.

- Graphe d'évolution « longue » de la mortalité (2010-2021) avec une barre par année

Nombre de personnes tués par année depuis 2010



- Nombre de tués total sur 5 ans (2017-2021)

Nombre total de tués sur la période 2017-2021 : 176

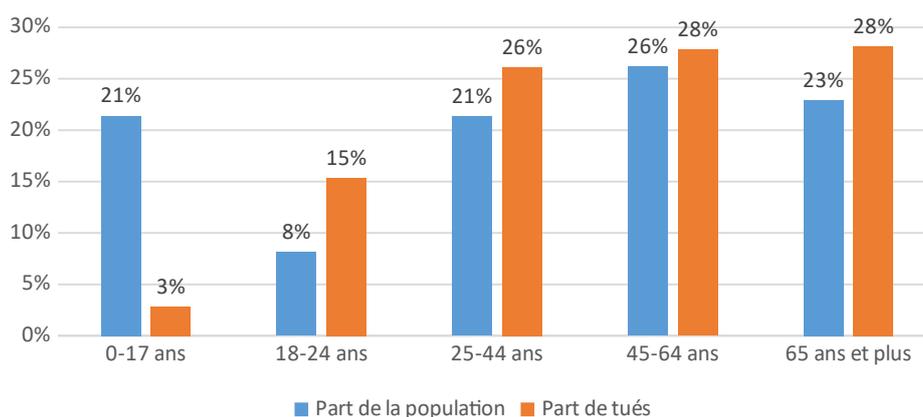
- Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants / comparaison à l'ILSR et au niveau national

| | Moyenne de tués par département par an | Moyenne tués par millions d'habitants par an |
|---|--|--|
| Mon département | 35 | 62 |
| Famille ILSR 5- Départements multipolarisés | 33 | 48 |
| France métropolitaine | 32 | 47 |

La moyenne des tués Sarthois est légèrement supérieure à celle de la famille de département ILSR et au national. Rapportée au nombre d'habitants, cette moyenne devient très largement supérieure.

- Répartition de la population par âge / Répartition des tués par âge (2017-2021)

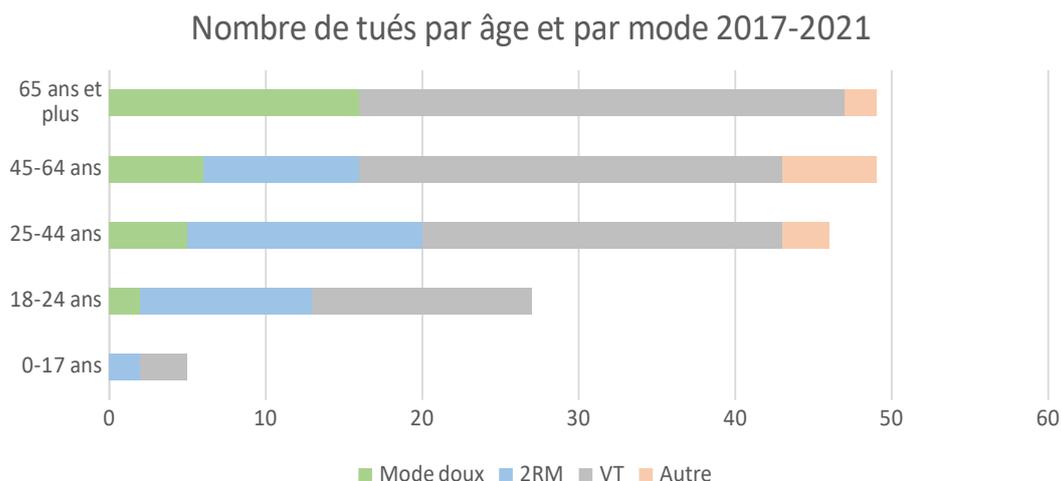
Répartition de la population 2021 et des tués 2017-2021 par âge



N.B. : les tranches d'âges sont regroupées de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : 0-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65 ans et plus.

On observe une part plus importante des tués chez les 18-24 ans, que leur représentation dans la population, ainsi qu'un écart notable pour les tranches d'âge 25-44 ans et 65 ans et plus par rapport à leur poids dans la population.

- Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)

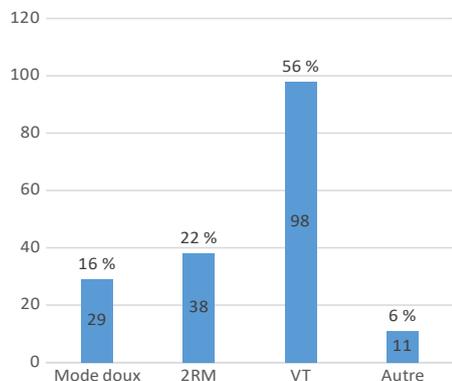


N.B. : les modes de déplacement sont regroupées de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) | 2 et 3 roues motorisés (cyclo et moto) | véhicules de tourisme | tout autre type de véhicule dont les véhicules utilitaires et les poids lourds.

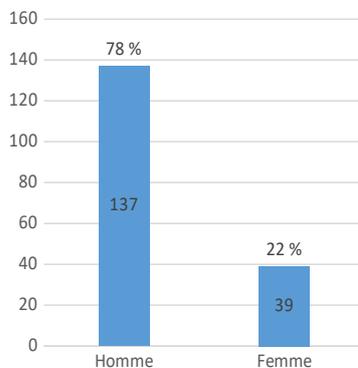
Il en ressort que les victimes d'accidents de la route sont le plus souvent des jeunes de 18-24 ans en deux roues motorisés ou un sénior de + 65 ans en mode doux. Dans 8 cas sur 10 c'est un homme, se déplaçant pour ses loisirs.

- Nombre de tués (2017-2021) par mode, valeurs et %
- Nombre de tués (2017-2021) selon le sexe, valeurs et %
- Nombre de tués (2017-2021) selon le département de résidence, valeurs et %
- Nombre de tués (2017-2021) selon le motif du trajet, valeurs et %
- Nombre de tués (2017-2021) selon la CSP, valeurs et %

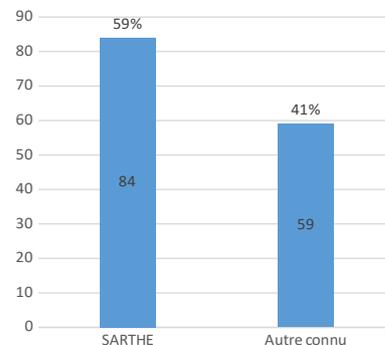
Nombre de tués par mode 2017-2021



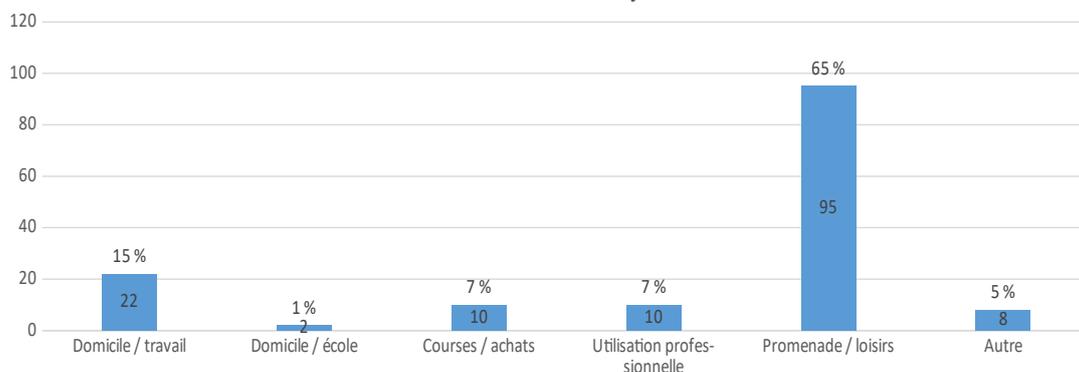
Nombre de tués par sexe 2017-2021



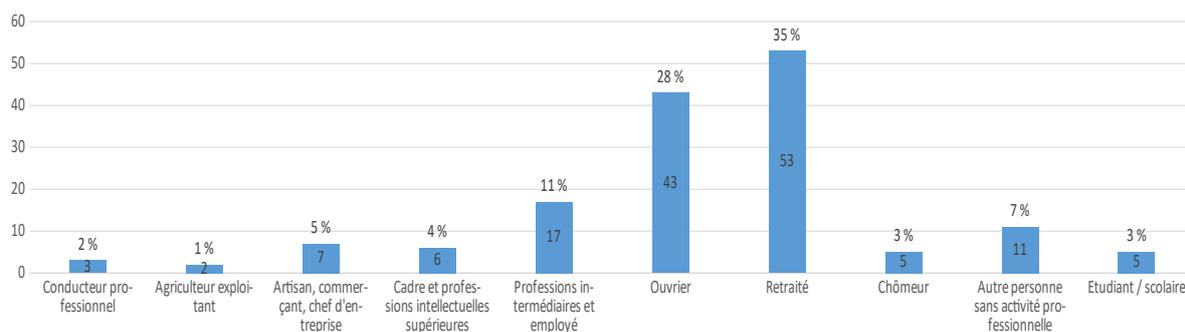
Nombre de tués par département de résidence connu 2017-2021



Nombre de tués selon le motif du trajet connu 2017-2021



Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021



% de CSP non renseignée ou inconnue : 14 %

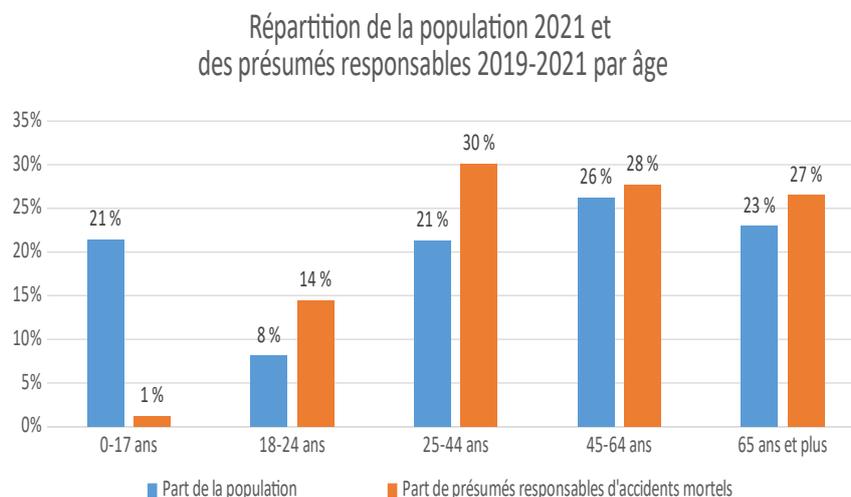
Plus de la moitié des personnes tuées utilisait un véhicule de tourisme (VT). La part des tués en mode doux et en deux-roues motorisés demeure importante au regard de leur part dans les déplacements.

8 tués sur 10 sont des hommes.

La mortalité dans les déplacements domicile-travail cumulée avec les trajets professionnels (22%) demeure notable même si les 2/3 des tués sont recensés à l'occasion d'un trajet pour les loisirs.

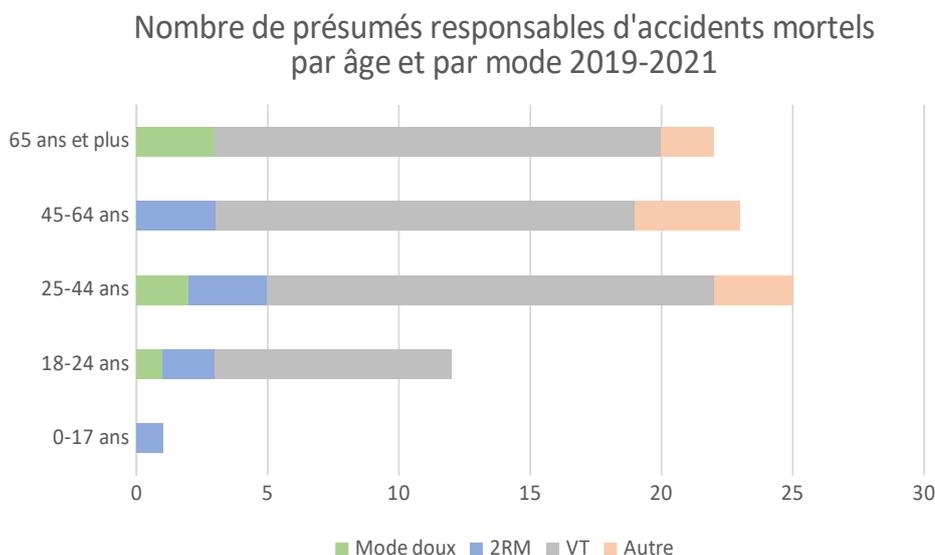
1.1.3 Mortalité routière, les présumés responsables

- Répartition de la population par âge / Répartition des présumés responsables d'accidents mortels par âge (2019-2021)



La part des présumés responsables sur la tranche d'âge des 25-44 ans est la plus importante et marque un différentiel encore plus important rapportée à son poids dans la population totale.

- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (2019-2021)

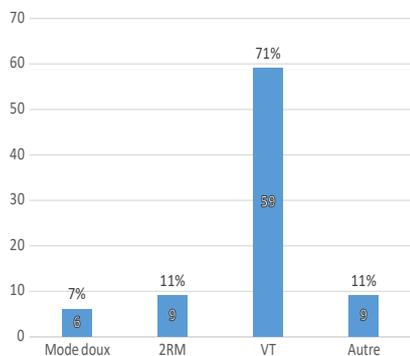


Les présumés responsables d'accident mortel sont fortement présents :

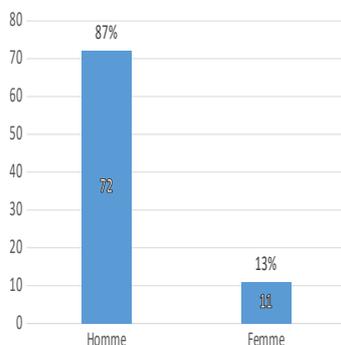
- parmi les 18-24 ans en général,
- chez les 65 ans et + pour les modes doux,
- dans toutes les catégories d'âge (excepté les 0-17 ans) et de manière relativement égale pour les véhicules de tourisme

- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) par mode, valeurs et %
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon le sexe, valeurs et %
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon le motif du trajet, valeurs et %
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon la CSP, valeurs et %

Nombre de présumés responsables par mode 2019-2021



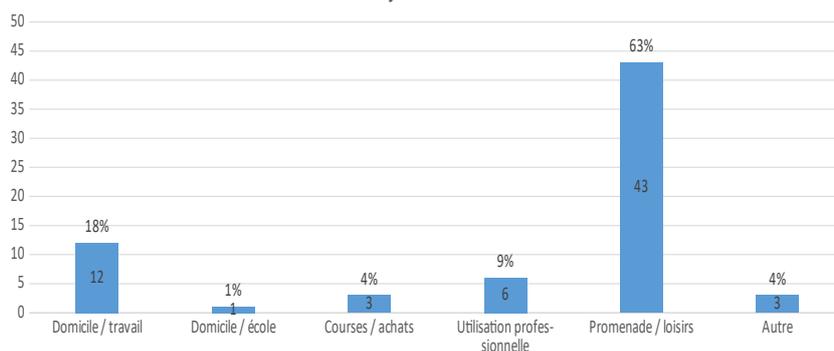
Nombre de présumés responsables par sexe 2019-2021



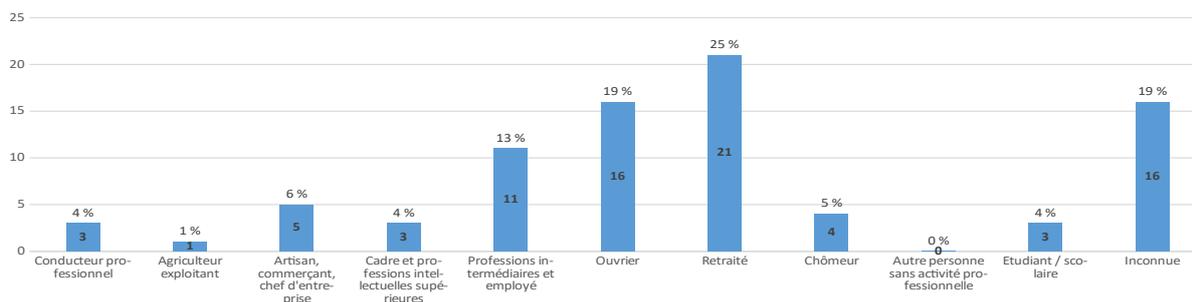
Les conducteurs de véhicules de tourisme sont présumés responsables dans 71 % des accidents mortels alors qu'il ne représente que 56 % des tués.

Les hommes sont très largement responsables dans un accident mortel (87%) alors qu'ils ne représentent que 78 % des tués

Nombre de présumés responsables par motif du trajet connu 2019-2021



Nombre de présumés responsables par CSP connue 2019-2021



Bien que les retraités soient fortement reconnus présumés responsables d'accident mortel (25%), leur tribut à la mortalité routière est encore plus important (35%).

En Sarthe, les caractéristiques des présumés responsables d'accidents mortels sont un homme (87%) de 25-45 ans se déplaçant en voiture de tourisme (71%) pour la promenade ou les loisirs (63%).

Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels :

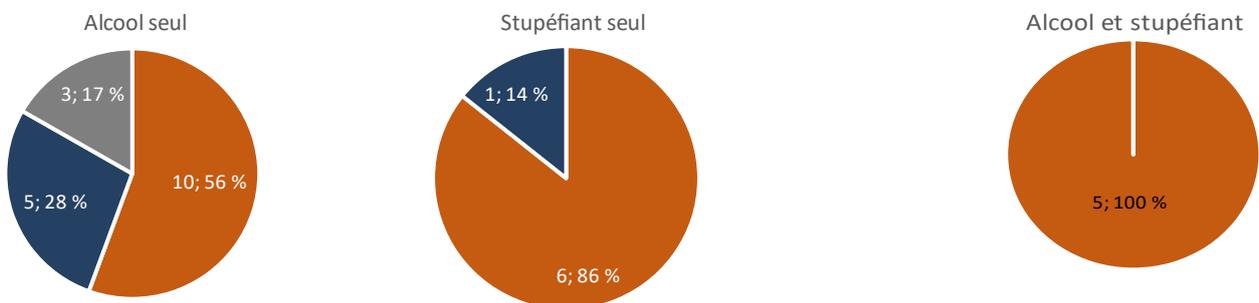
- Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) distinction homme/femme

| | Homme | Femme | Total |
|---------------------------------------|-------|-------|-------|
| Vitesse excessive ou inadaptée | 16 | 0 | 16 |
| Alcool seul | 13 | 0 | 13 |
| Stupéfiant seul | 2 | 0 | 2 |
| Alcool et stupéfiant | 5 | 0 | 5 |
| Inattention - téléphone | 5 | 2 | 7 |
| Non respect de la priorité | 7 | 1 | 8 |
| Malaise | 12 | 1 | 13 |
| Somnolence - fatigue | 2 | 1 | 3 |
| Médicaments | 0 | 0 | 0 |
| Contresens | 1 | 0 | 1 |
| Dépassement dangereux | 5 | 0 | 5 |
| Changement de file | 3 | 2 | 5 |
| Non respect des distances de sécurité | 1 | 0 | 1 |
| Eblouissement | 1 | 0 | 1 |
| Autre cause | 9 | 1 | 10 |
| Cause indéterminée | 7 | 4 | 11 |

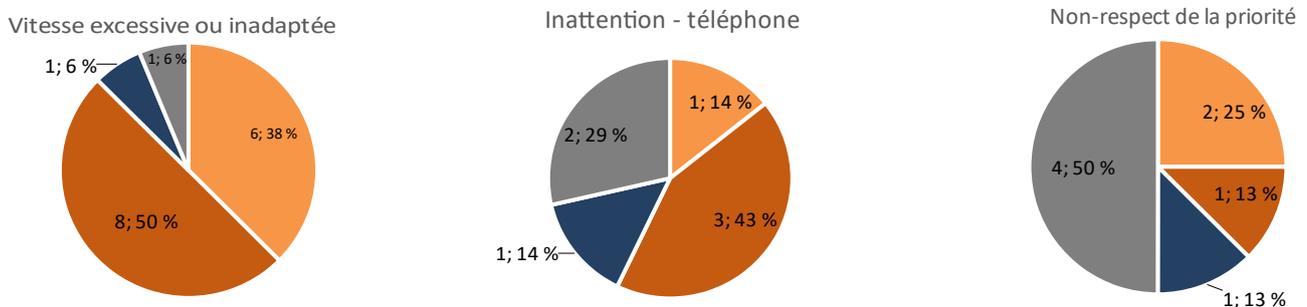
Dans la plupart des cas, la vitesse est un facteur de causalité des accidents mortels, devant l'alcool et un malaise.

| Nombre de PR avec au moins 1 facteur | 72 | 11 | 83 |
|--------------------------------------|----|----|----|
|--------------------------------------|----|----|----|

- Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) : vitesse, alcool seul, stupéfiant seul, alcool et stupéfiant, inattention - téléphone, non-respect de la priorité.



■ 18-24 ans ■ 25-44 ans ■ 45-64 ans ■ 65 ans et plus



La vitesse, le non-respect de la priorité, et l'inattention sont des facteurs d'accidentalité présents dans toutes les catégories d'âge des présumés responsables d'accident mortel. Alcool et stupéfiants sont des facteurs surtout chez les 25-44 ans.

1.1.4 Risque routier professionnel

Les déplacements domicile/travail

De manière générale, la proportion d'actifs se rendant à leur travail en voiture est en augmentation (source Insee RP 2018/2013) soit 1,6 points de % au niveau du département et de

4,1 points de % pour le Maine Saosnois,

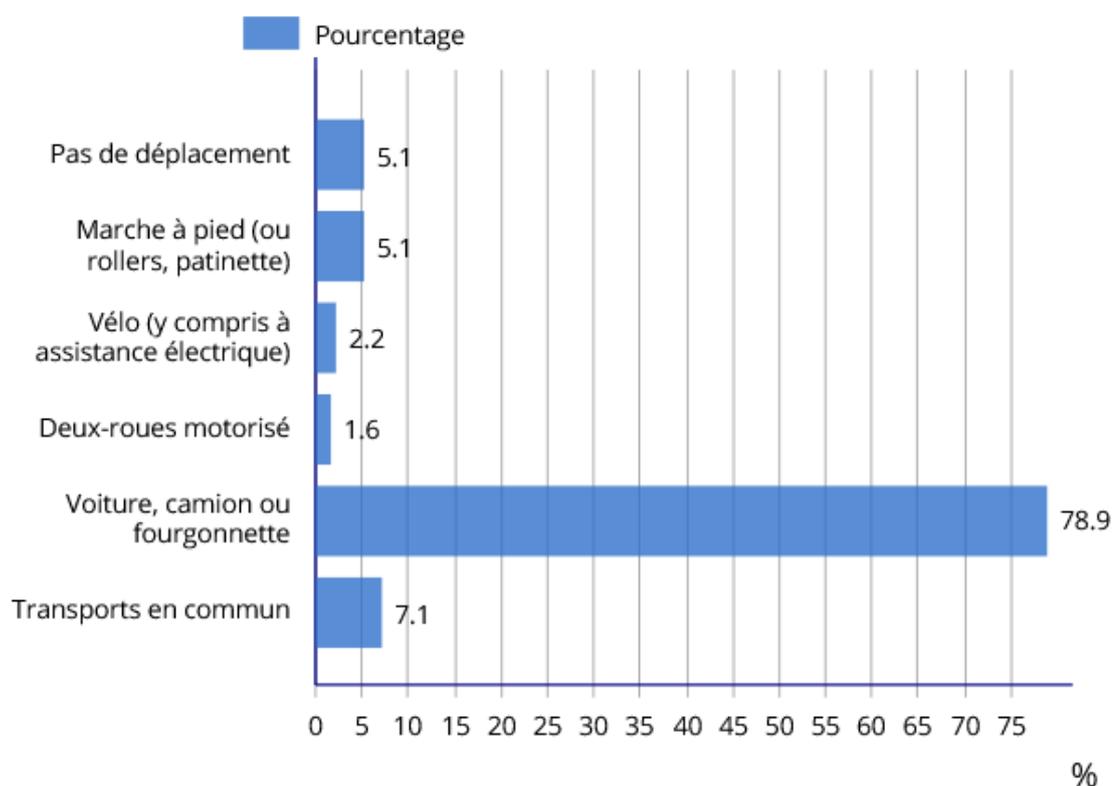
3,8 points de % pour l'Orée de Bercé Belinois,

3,3 points de % pour Maine Cœur de Sarthe,

-0,8 points de % pour Vallées de la Braye et de l'Anille, 0 pour le Sud-Est Manceau et 0,2 pour Le Mans Métropole.

Les actifs qui changent de commune pour se rendre sur leur lieu de travail est en constante augmentation depuis 2008 (61,2%) atteignant 65 % en 2018.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019

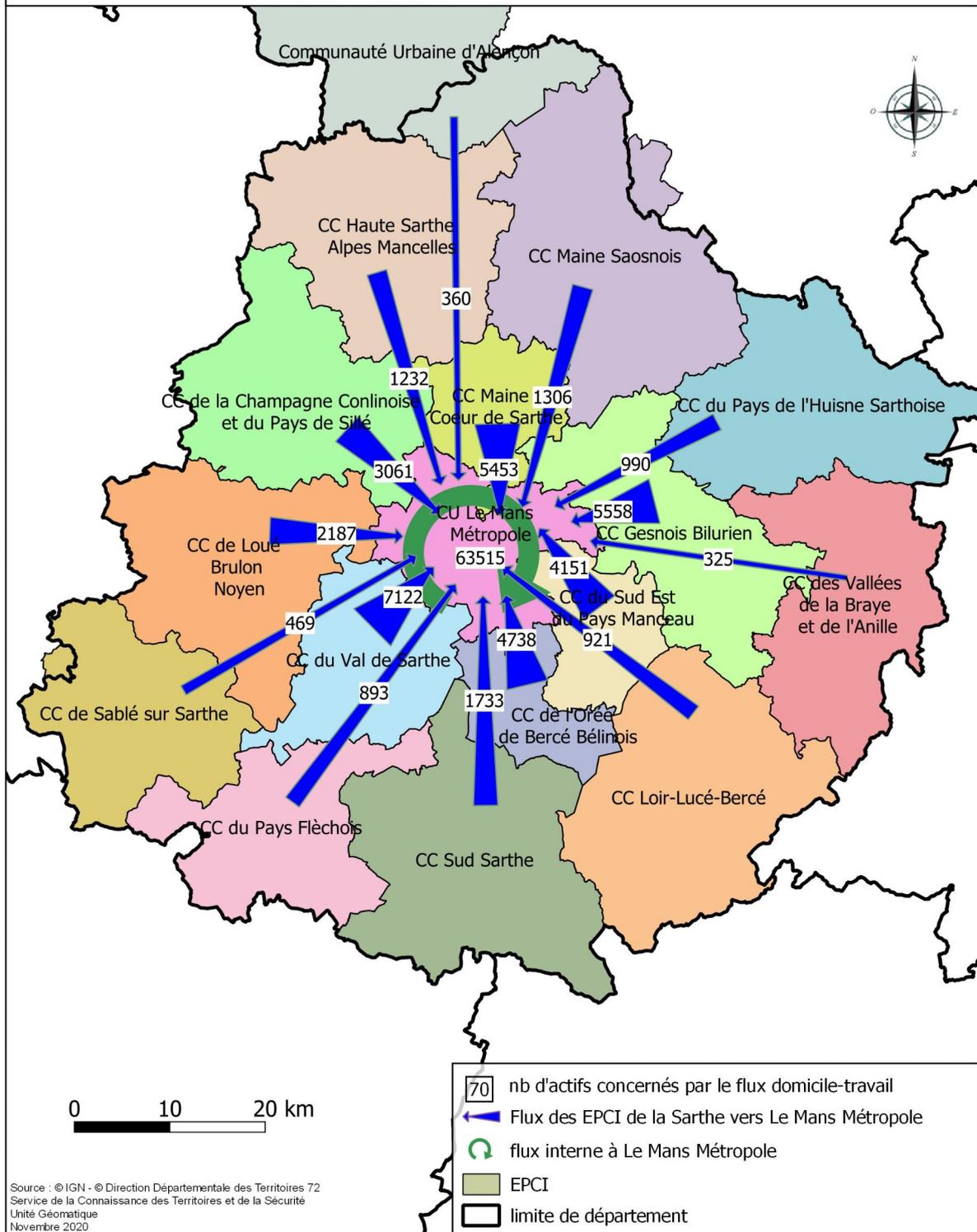


Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2019 exploitation principale, géographie au 01/01/2022.

La faible proportion des modes de transports autres que la voiture pour se rendre au travail permet de mieux se rendre compte de l'importance relative de l'accidentalité constatée pour les modes doux (piétons, cycliste, EDPm) et les deux-roues motorisés

Principaux flux domicile travail vers Le Mans Métropole en provenance des autres EPCI de la Sarthe



Rapport 2019-2020 – La France en douze portraits

Une analyse statistique à partir de vingt-deux variables a permis de réaliser une typologie des EPCI caractérisant la population et les pratiques des transports quotidiens.

Au niveau de la Sarthe, 4 typologies d'EPCI sont identifiées :

- Classe D : **Le Mans Métropole et Pays Sabolien**

EPCI des villes moyennes et du littoral méditerranéen Est

Ces EPCI de taille moyenne de 100 000 habitants voient leur **population augmenter faiblement** et **vieillir assez rapidement** (27 % de plus de 60 ans). La part des **personnes vivant seules** est importante (38 %). Ces EPCI comptent plus d'emplois que d'actifs occupés et **attirent donc des actifs des EPCI limitrophes**, néanmoins le taux de chômage reste assez important. Alors que les **temps de transport des résidents sont plus faibles** que dans le reste du territoire et les **distances au travail peu élevées** (7,6 km), **l'utilisation de la voiture** pour se rendre au travail est **forte** (82 % des ménages) et **en augmentation**.

- Classe C : **Pays Fléchois, Val de Sarthe, LBN, OBB, SEPM, Huisne Sarthoise, Maine Coeur de Sarthe et Haute Sarthe Alpes Mancelles**

Périurbain élargi et campagne autour des métropoles ou villes moyennes

La **population s'accroît** dans ces territoires et la **périurbanisation progresse** : 74 emplois pour 100 actifs occupés résidents, **part importante des personnes travaillant dans un autre EPCI en forte augmentation** sur 10 ans. C'est dans ces territoires que **l'on utilise le plus la voiture pour se rendre au travail** (83 %) et cette **part continue de s'accroître**, avec toutefois une **progression des transports en commun**. En 10 ans, le nombre de navetteurs vers les métropoles (40 % d'employés ou d'ouvriers) a augmenté de 17 % avec des **trajets toujours plus longs** (28 km).

- Classe E : **Loir-Lucé-Bercé et VBA**

EPCI de villes moyennes ou petites, du rural et du littoral méditerranéen Ouest

Ces EPCI de **taille moyenne** (30 000 habitants) comportent des **villes moyennes de petite taille et des territoires plus ruraux**. La **densité y est faible** (58 hab/km²), la **population vieillissante** (32 % de plus de 60 ans) et le **solde naturel négatif**. Ces espaces ont moins d'échanges avec le reste du territoire : 96 emplois pour 100 actifs occupés résidents et **faible part d'actifs travaillant hors de l'EPCI**. Les actifs (part importante d'agriculteurs, artisans, commerçants et non-salariés) habitent souvent près de leur travail. Le taux des personnes n'utilisant aucun mode de transport (6 %) ou se déplaçant à pied (7 %) est non négligeable. **La voiture reste le mode majeur de déplacement** (82 %).

- Classe F : **Sud Sarthe, Maine Saosnois et 4CPS**

EPCI ruraux et périurbain de villes moyennes

Ces EPCI de **faible taille** (15 000 habitants) et **peu denses** (39 hab/km²) voient leur **population augmenter faiblement** et connaissent une **moins bonne accessibilité aux services**. Les actifs (agriculteurs exploitants, artisans-commerçants et non-salariés) ont **peu de besoin de mobilité**. Un actif sur 5 n'a aucun mode de transport ou se déplace à pied. Ces territoires présentent aussi des aspects périurbains (60 emplois pour 100 actifs occupés résidents), un **important usage de la voiture**, une **faible part de personnes habitant près de leur travail et un actif sur 3 travaillant dans un EPCI voisin**. Si la moitié des actifs sont à 5 km de leur travail, un quart parcourt plus de 15 km, avec un usage marginal des transports en commun.

Développement des mobilités alternatives (concerne surtout LMM)

- Voir articles de presse augmentation du parc vélo SETRAM au Mans
- Avril 2022, France Bleu, *Retour des voyageurs sur le réseau Setram et explosion des locations de vélos au Mans*
- Août 2022, Ouest France, Le Mans. « La flotte de vélos électriques va continuer d’augmenter » pour répondre à la demande
- Plan stratégique des investissements (PSI) Le Mans Métropole 2022-2030 :

Mobilités (p 6 à 8)

– Création de Chronolignes

– Développement des mobilités douces et de leur sécurisation

Réflexion sur la location longue durée trottinette électrique / navette électrique

– Allongement des rames de tram et des quais (renforcement de 40 % la capacité voyageur)

– Développement de modes de déplacement à vélo à l’échelle de la métropole (réseau chrono vélo)

– Nouvelle halte ferroviaire (+ voir article) « Le Mans hôpital-université » et correspondance tramway

Indicateurs d’accidentalité

- Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel et part sur l’ensemble des tués (2017-2021)

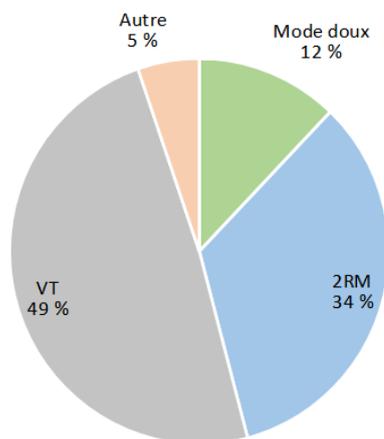
Pourcentage de personnes tuées dans un accident impliquant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel : 43 %

- Nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur l’ensemble des tués (2017-2021)

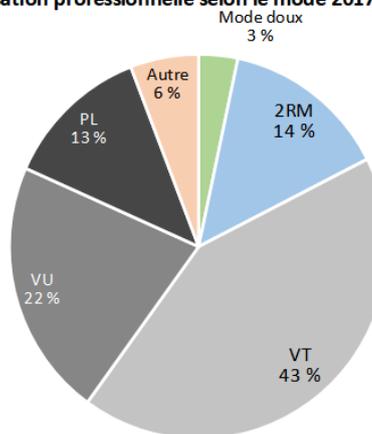
Proportion de personnes tuées ayant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel : 18 %

- Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet domicile-travail selon leur mode de déplacement (2017-2021)
- Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet professionnel selon leur mode de déplacement. (2017-2021)

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



Pour rappel : le mode 2RM représente 1,6 % des trajets domicile-travail mais 34 % des victimes

les modes doux représentent 7,3 % des trajets domicile travail mais 12 % des victimes

N.B. : pour le motif utilisation professionnelle, les véhicules utilitaires et les poids lourds sont détaillés.

1.1.5 Réseau routier

UN RÉSEAU ROUTIER DENSE

La Sarthe dispose d'un **réseau routier de 13 676 kilomètres**, se répartissant en 242 kilomètres d'autoroutes, 4 272 kilomètres de routes départementales et 9 162 kilomètres de voies communales. Son réseau routier ne comprend pas de routes nationales non concédées.

(Actualisation au 31/12/2019)

La Sarthe bénéficie d'une **étoile autoroutière** avec :

- l'A81 qui relie Le Mans à Laval (36 km / Trafic > 18 000 véhicules/jr)
- l'A11 appelée l'Océane qui relie Paris à Nantes (100 km / A11N : trafic > 27 000 véhicules/jr / A11S : trafic > 19 500 véhicules/jr)
- l'A28 qui va d'Abbeville à Tours en passant par Rouen, Alençon et Le Mans (106 km /Trafic > 8 000 véhicules/jr)

et d'un réseau routier structurant :

- RD 338 (Rouen – Alençon- Le Mans -Tours / /Trafic > 8 000 véhicules/jr)
- RD 323 (Paris – Chartres – Le Mans – Angers – Nantes / Trafic > 8 000 véhicules/jr)
- RD 357 (Orléans – Le Mans – Laval – Rennes / Trafic > 5 000 véhicules/jr dont 25 % poids Lourds)
- RD 306 (Le Mans Tours – Le Lude – La Flèche – Sablé sur Sarthe)

Selon le **schéma routier départemental** actualisé au 16/12/2016, la Sarthe dispose de **4 272 km** (4 275 km selon le site du CD) de routes départementales (0,4 % du linéaire de tous les réseaux en France) et 3,4 milliards de km sont parcourus/an sur les routes départementales.

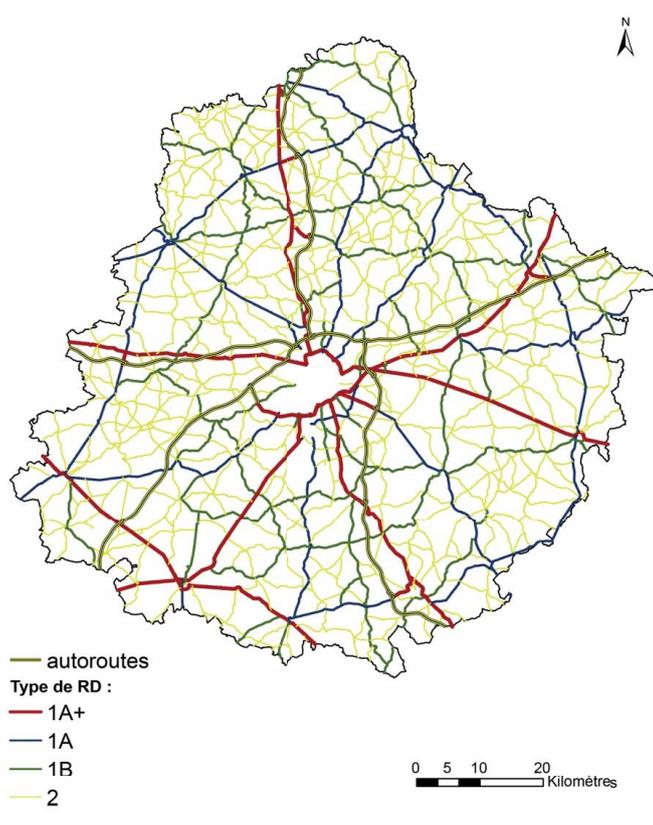
Hiérarchisation :

Le réseau primaire de grande liaison, dit 1A+ : 406 km

Le réseau primaire dit 1A : 524 km

Le réseau primaire dit 1B : 699 km

Le réseau secondaire dit 2 : 2 643 km



Au 1^{er} juillet 2018, la vitesse maximale autorisée passe de 90 à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles à chaussée non séparée (décret n° 2018-487 du 15 juin 2018).

A partir de juillet 2020, le Conseil Départemental de la Sarthe a décidé de relever la vitesse d'une partie de son réseau routier à 90 km/heure sur le réseau 1A+ ainsi que sur les routes bidirectionnelles dépourvues de séparateur central qui assurent les liaisons économiques et administratives avec les départements voisins et les agglomérations éloignées de l'agglomération mancelle. Ce qui représente un linéaire de 800 km de réseau routier en Sarthe

9 162 km de voies communales complètent le réseau routier.

Le **trafic moyen journalier annuel des poids lourds** le plus important :

- 3 320 sur la RD 323 (comptage permanent en 2020)
- 2 049 sur la RD 338
- 1 821 sur la RD 313
- 1 668 sur la RD 326
- 1 621 sur la RD 357
- 1 512 sur la RD 306

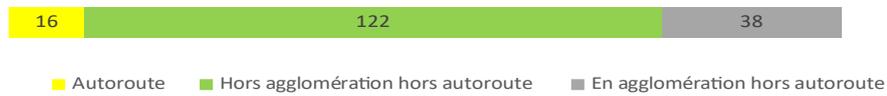
Les voiries qui supportent un **trafic moyen journalier annuel** tous véhicules :

- 47 275 sur la RD 313
- 47 120 sur la RD 338
- 30 130 sur la RD 323
- 13 919 sur la RD 357
- 12 417 sur la RD 326
- 11 283 sur la RD 023
- 7 903 sur la RD 306

Indicateurs d'accidentalité

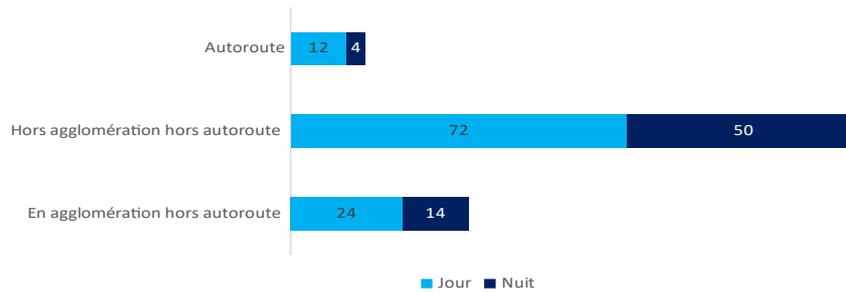
- Nombre de tués sur autoroute/hors agglomération hors autoroute/en agglomération hors autoroute (2017-2021)

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



- Nombre de tués le jour et la nuit selon le milieu (2017-2021)

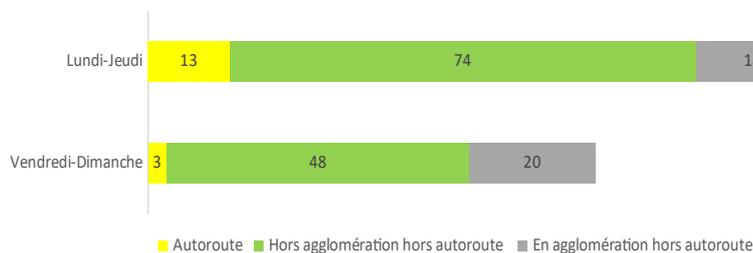
Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



La mortalité en période de nuit est importante notamment hors agglomération, hors autoroute (41%) et beaucoup moins sur autoroute (25%).

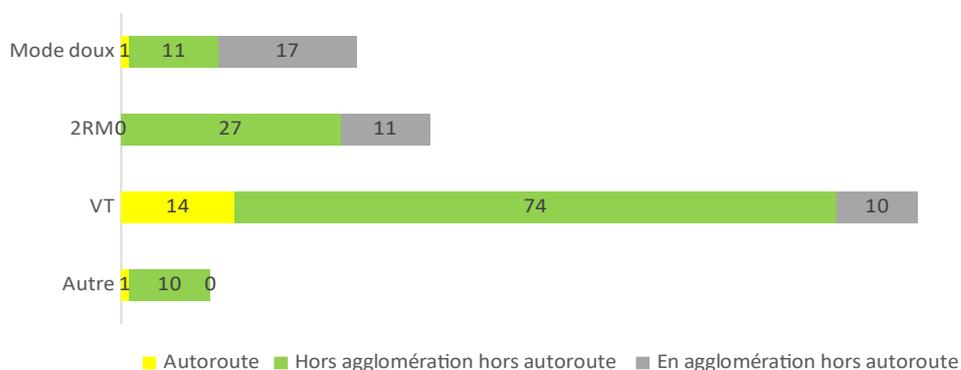
- Nombre de tués pour les jours Lundi-Jeudi et Vendredi-Dimanche selon le milieu (2017-2021)

Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



- Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu (2017-2021)

Nombre de tués par mode 2017-2021



La mortalité routière se concentre hors agglomération, quel que soit le mode transport, sauf pour le mode doux pour lequel la mortalité en agglomération est plus importante.

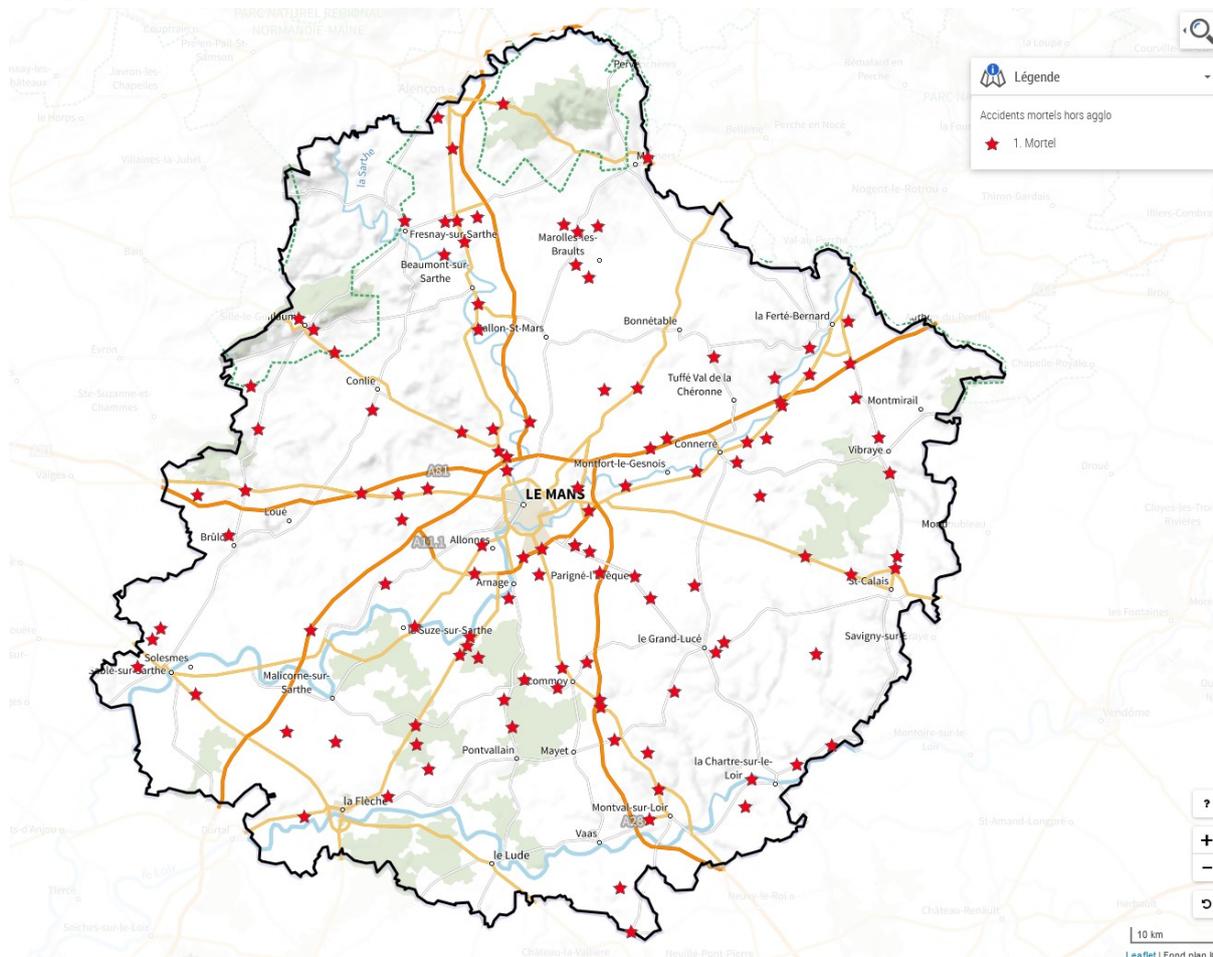
1.2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

1.2.1 Typologie des accidents

- Qui tue + blesse qui hors agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

| | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VL | VU | PL | TC | Autre | Total |
|----------------------------|--------|------|-------|------|-----|----|----|----|-------|---------|
| ACCIDENT SANS TIERS | 0 | 11 | 32 | 85 | 254 | 15 | 3 | 0 | 8 | 408 |
| COLLISION AVEC | | | | | | | | | | |
| Piéton | 1 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| Vélo | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Cyclo | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| Moto | 0 | 2 | 0 | 2 | 12 | 2 | 0 | 0 | 1 | 19 |
| VL | 12 | 21 | 38 | 58 | 346 | 16 | 0 | 0 | 11 | 502 |
| VU | 1 | 4 | 3 | 8 | 30 | 6 | 0 | 0 | 1 | 53 |
| PL | 0 | 1 | 1 | 4 | 29 | 1 | 0 | 0 | 0 | 36 |
| TC | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Autre | 2 | 0 | 1 | 5 | 18 | 1 | 1 | 0 | 1 | 29 |
| MULTICOLLISION | 2 | 6 | 0 | 10 | 100 | 14 | 5 | 0 | 1 | 138 |
| TOTAL | 19 | 45 | 77 | 175 | 798 | 55 | 9 | 0 | 23 | 1201 |
| <i>Part de victimes</i> | 2% | 4% | 6% | 15% | 66% | 5% | 1% | 0% | 2% | 100,00% |

- Carte des accidents mortels : une carte avec un point par accident mortel situé hors agglomération

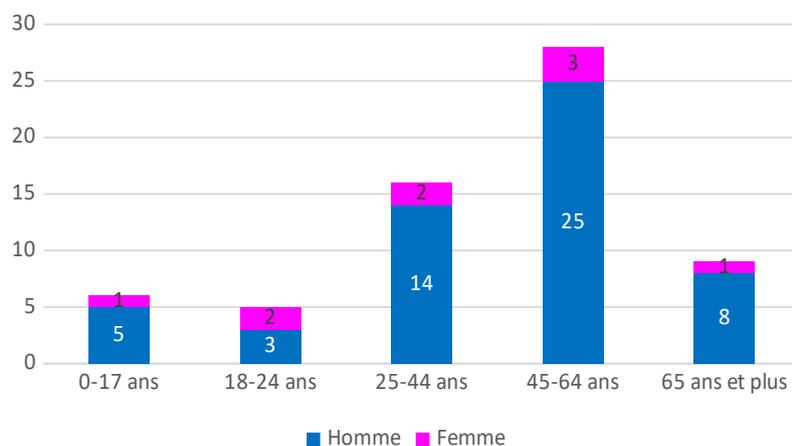


La Sarthe ne présente pas de « points noirs » d'accumulation d'accidents. Les réseaux routiers départemental et communal offrent un niveau d'entretien très correct.

1.2.2 Modes doux

- Victimes en **modes doux** (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)

Victimes en modes doux par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



Les victimes en mode doux, hors agglomération, impactent fortement les classes d'âge en activité professionnelle, et très majoritairement les hommes.

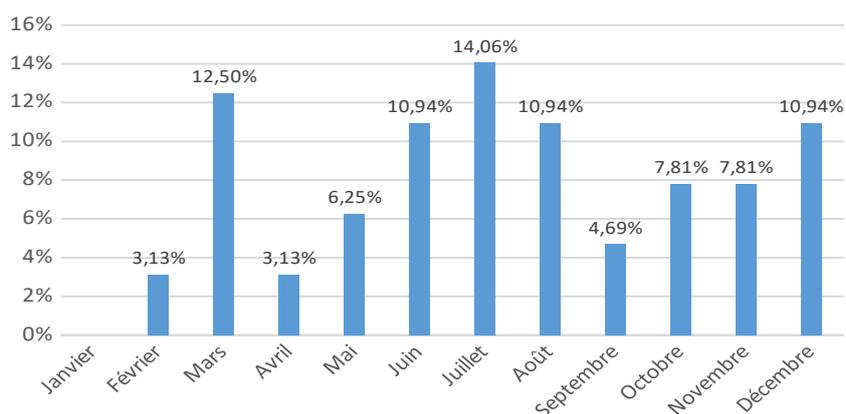
- Evolution des victimes en **modes doux** entre 2021 et 2019 hors agglomération, avec un chiffre en %

Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 (12 victimes) et la référence 2019 (10 victimes) :

+20,00 %

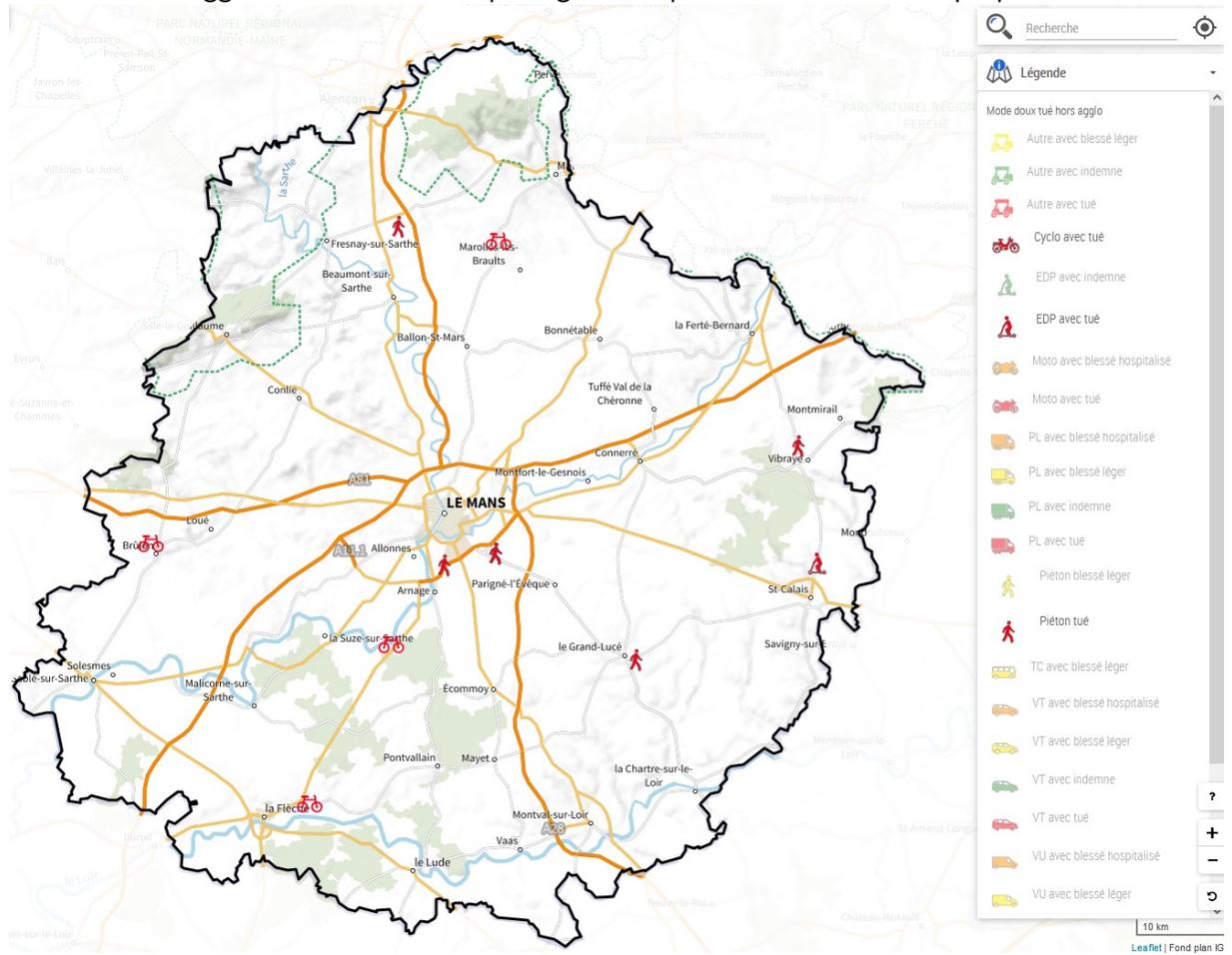
- Répartition en % des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes en modes doux selon le mois hors agglomération 2017-2021



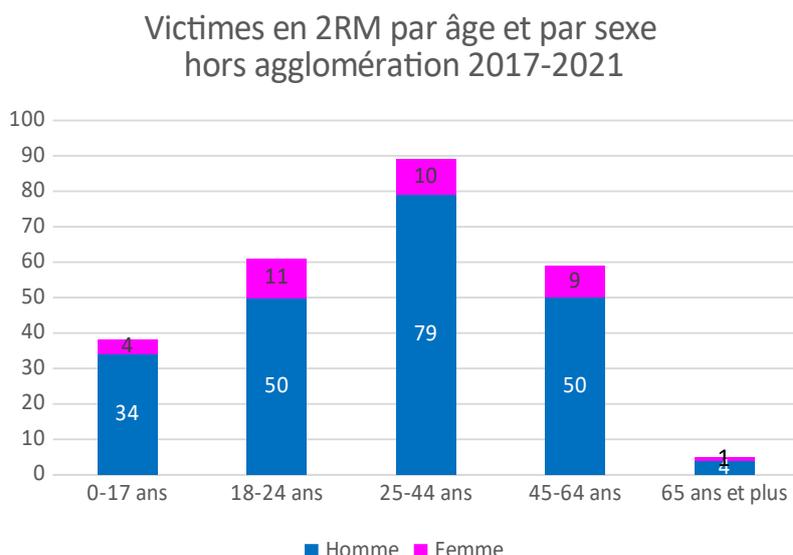
La période estivale occasionne beaucoup plus de déplacements en mode doux et inéluctablement une plus grande accidentalité.

- Carte hors agglomération avec un pictogramme pour le mode doux impliqué dans l'accident



1.2.3 2RM

- Victimes en **2RM** (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe hors agglomération (2017-2021)

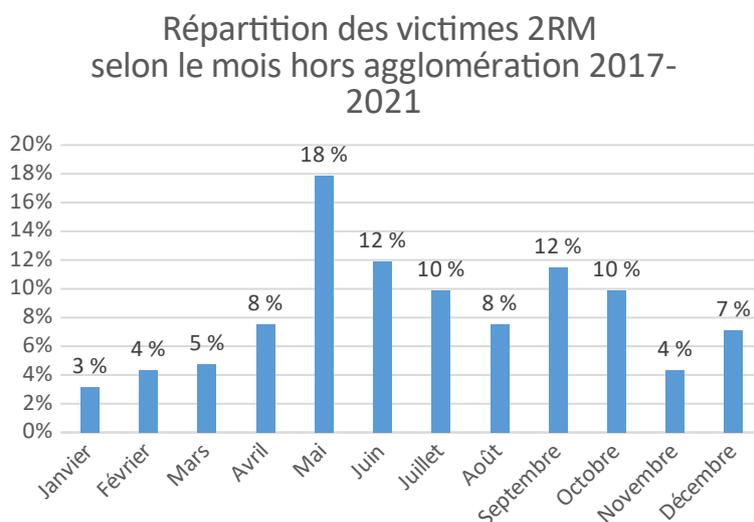


Les 18-24 ans, voire les 0-17 ans sont fortement représentés, eu égard à leur poids démographique

- Evolution des victimes en **2RM** entre 2021 et 2019 hors agglomération, avec un chiffre en %

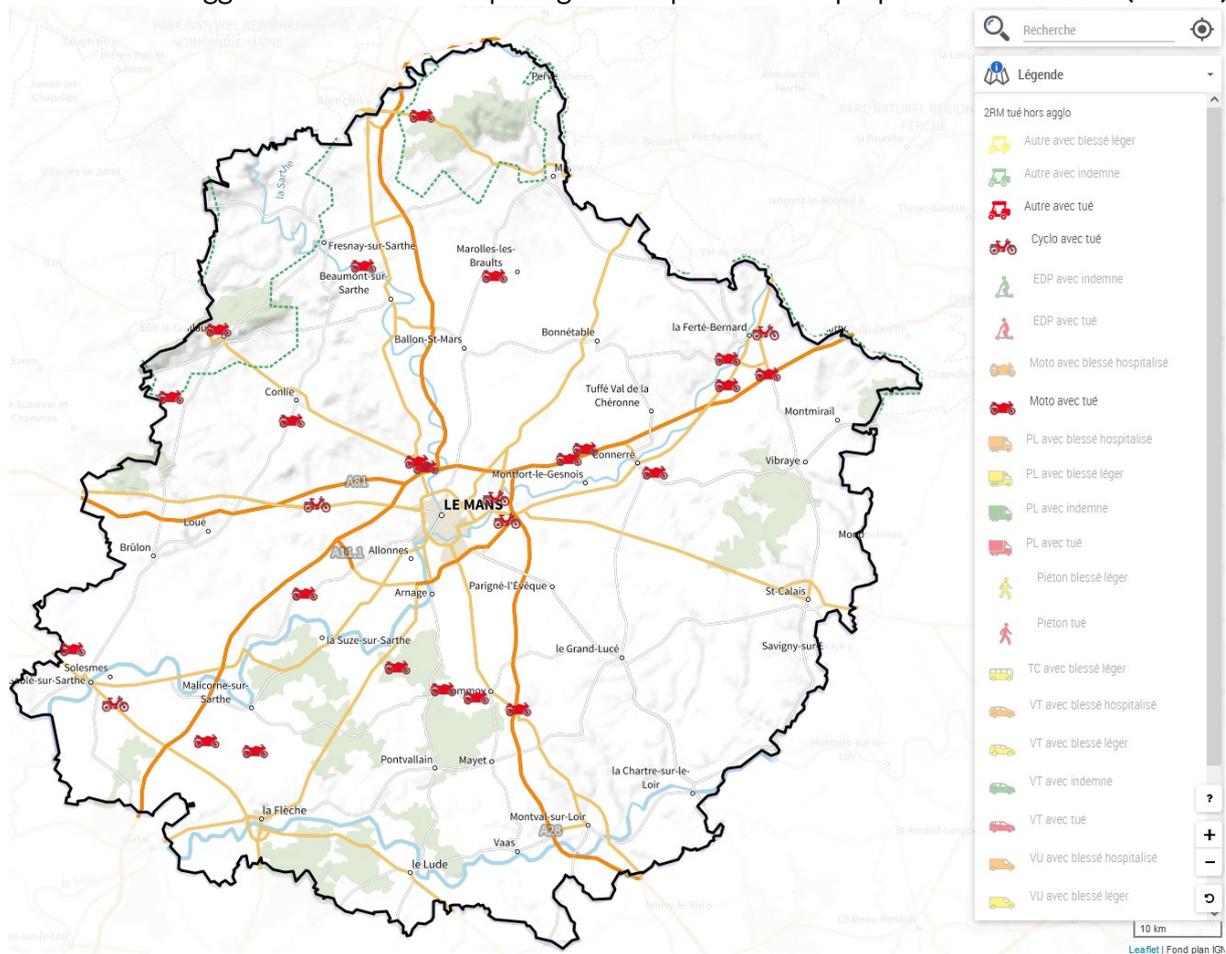
Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 (39 victimes) et la référence 2019 (52 victimes) : -25 %

- Répartition en % des victimes en **2RM** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)



On observe en mai une période de reprise de la conduite d'un deux-roues motorisé pour les déplacements, ce qui occasionne généralement un pic d'accidentalité pour ce mode de déplacement.

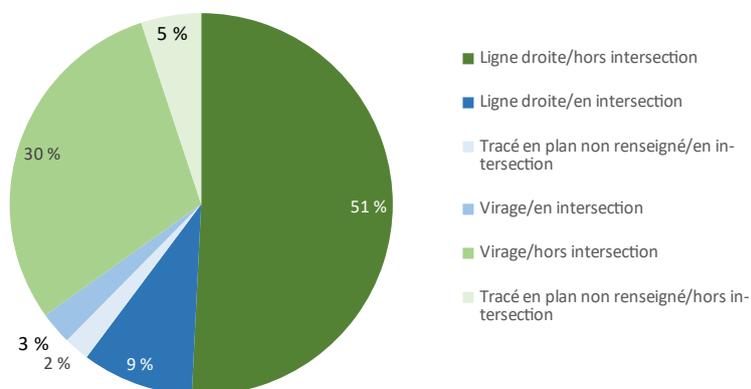
- Carte hors agglomération avec un pictogramme pour 2RM impliqués dans l'accident (mortel)



1.2.4 Facteurs spécifiques

- Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021)

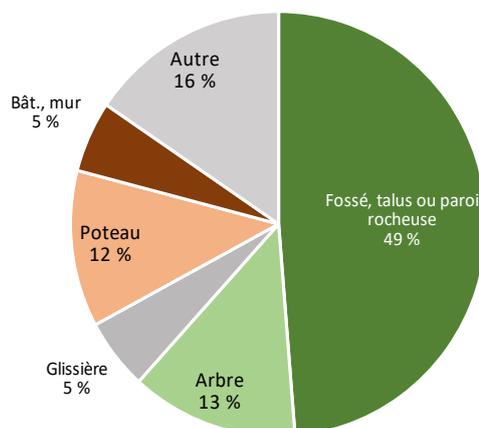
Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021



Lecture : la répartition des victimes hors intersection peut se lire en sommant les 3 parties vertes du camembert (86%), les 3 parties bleues pour les victimes en intersection (14%). La répartition des victimes en ligne droite se lit sur les 2 parties foncées (60%), sur les 2 parties claires pour les victimes en virage (33%).

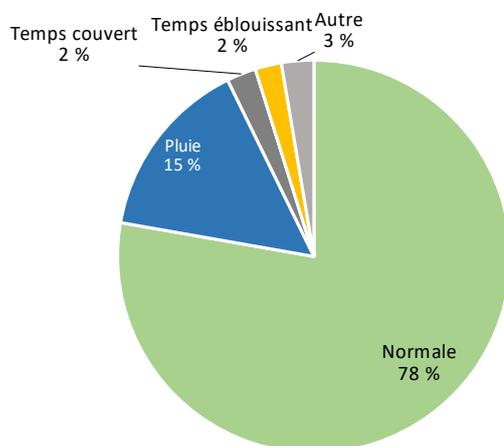
- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul)

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021



- Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération (2017-2021)

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques hors agglomération 2017-2021



La pluie, plus que les autres conditions atmosphériques, augmente le risque d'accident

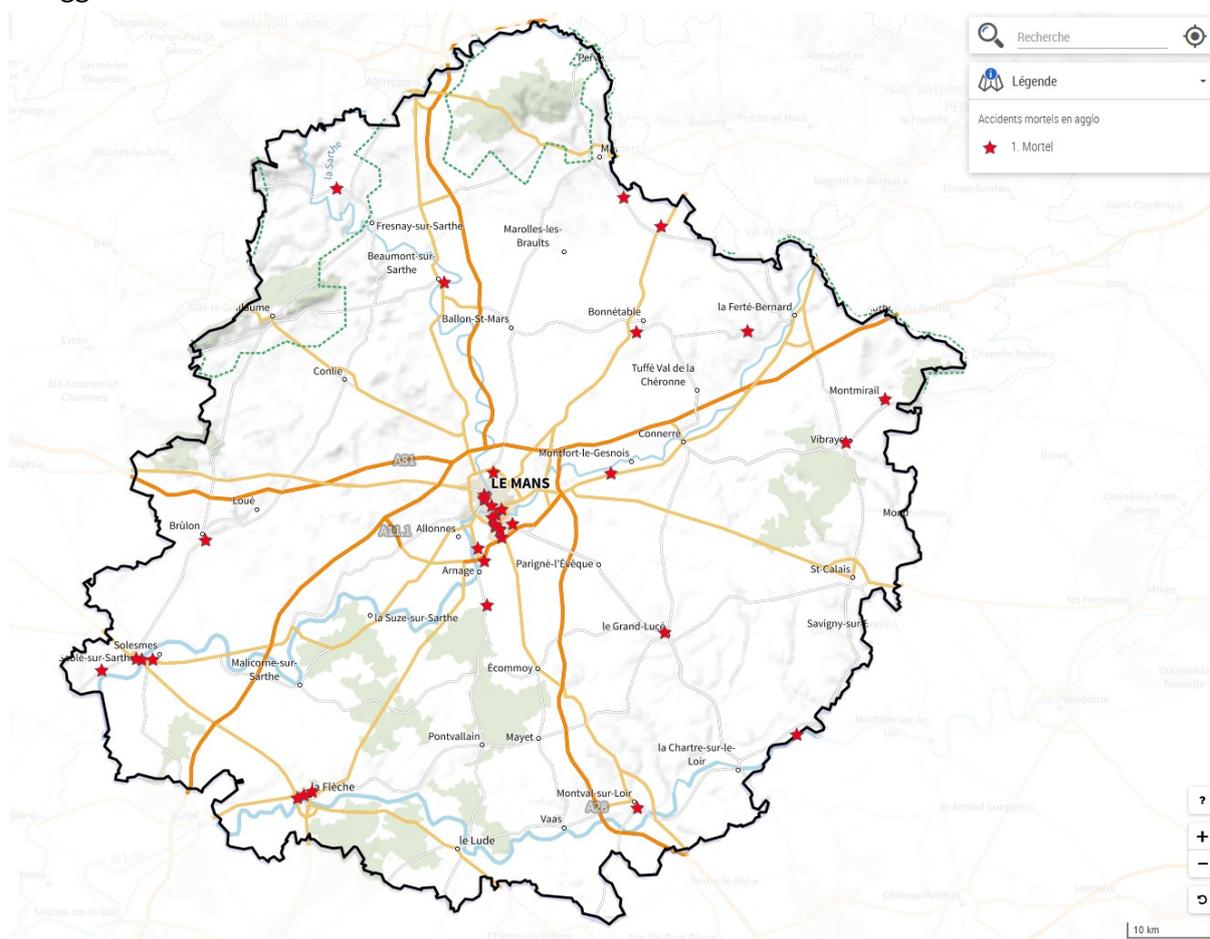
1.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

1.3.1 Typologie des accidents

- Qui tue + blesse qui en agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

| | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VL | VU | PL | TC | Autre | Total |
|----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|----------|----------|-----------|----------------|
| ACCIDENT SANS TIERS | 0 | 8 | 32 | 27 | 95 | 0 | 0 | 0 | 5 | 167 |
| COLLISION AVEC | | | | | | | | | | |
| Piéton | 0 | 2 | 3 | 2 | 4 | 0 | 0 | 1 | 0 | 12 |
| Vélo | 5 | 2 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| Cyclo | 8 | 1 | 3 | 3 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 18 |
| Moto | 8 | 3 | 4 | 7 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 28 |
| VL | 206 | 111 | 130 | 98 | 179 | 10 | 0 | 0 | 12 | 746 |
| VU | 6 | 12 | 8 | 6 | 13 | 5 | 0 | 0 | 0 | 50 |
| PL | 1 | 8 | 1 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 12 |
| TC | 4 | 2 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| Autre | 4 | 3 | 0 | 1 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 18 |
| MULTICOLLISION | 6 | 4 | 0 | 6 | 47 | 2 | 1 | 0 | 0 | 66 |
| TOTAL | 248 | 156 | 183 | 152 | 361 | 19 | 1 | 1 | 18 | 1139 |
| <i>Part de victimes</i> | 22% | 14% | 16% | 13% | 32% | 2% | 0% | 0% | 2% | 100,00% |

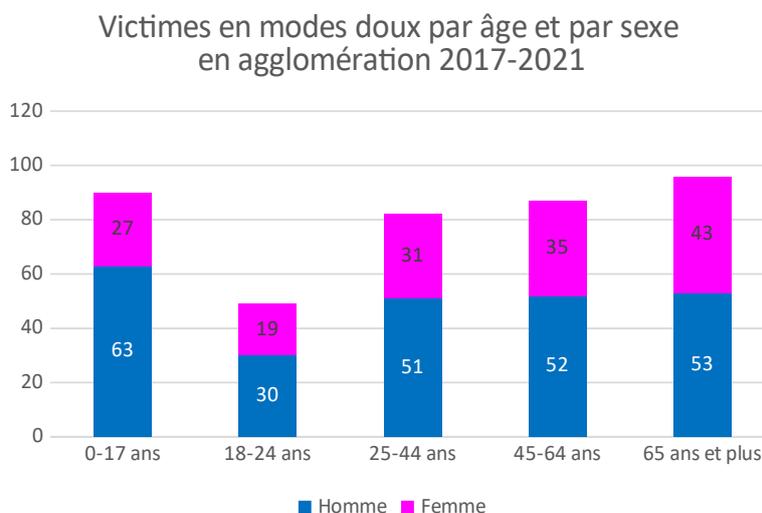
- carte des accidents mortels : une carte avec un point par accident mortel situé en agglomération



Les accidents mortels en agglomération, hors autoroute, se concentrent autour des principales villes du département (Le Mans métropole, Sablé-sur-Sarthe, La Flèche) sans qu'il y ait pour autant de « points noirs » notables

1.3.2 Modes doux

- Victimes en **modes doux** (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021)



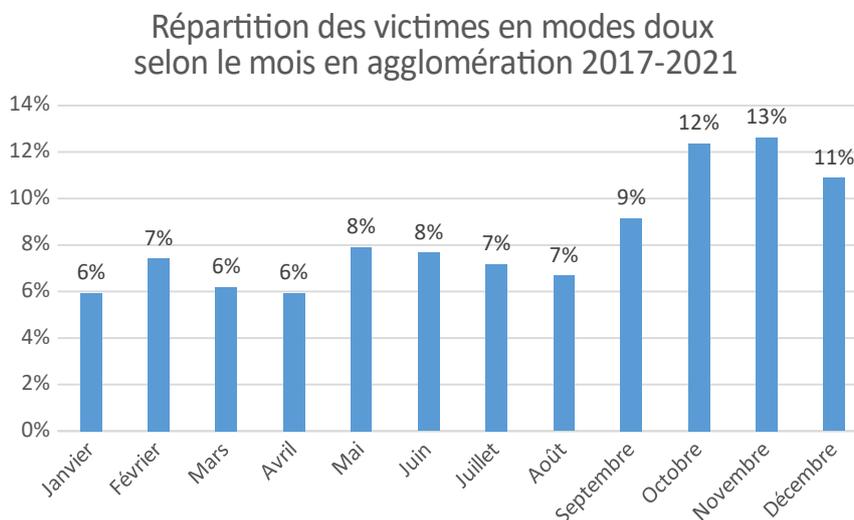
Les victimes des accidents corporels en mode doux touche toutes les classes d'âge, et un peu plus les hommes que les femmes.

- Évolution en % des victimes en **modes doux** entre 2021 et 2019 en agglomération

Évolution récente du nombre de victimes entre 2021 (112 victimes) et la référence 2019 (74 victimes) :

+51,00 %

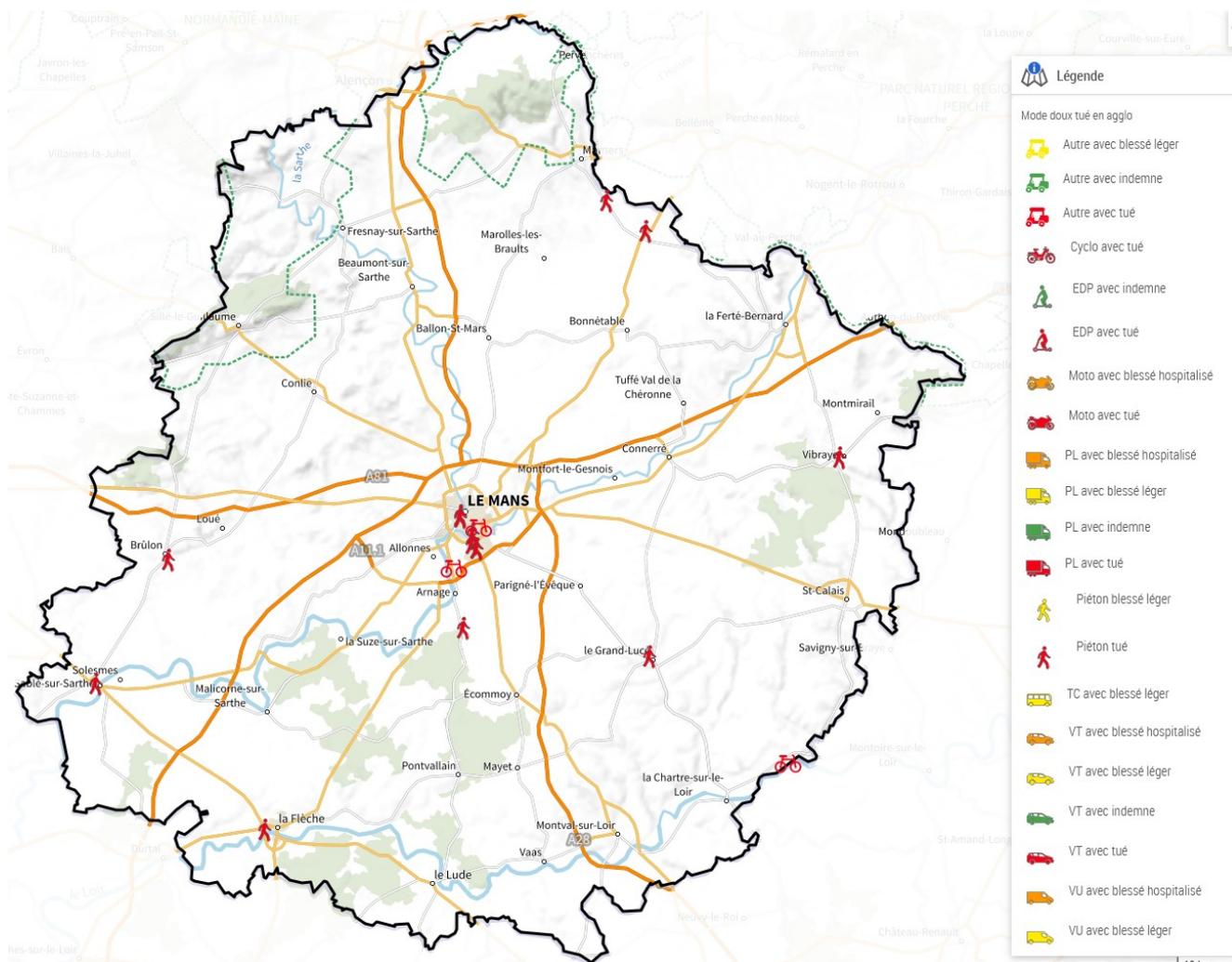
- Répartition en % des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)



La période de septembre à décembre concentre une part importante des victimes en mode doux. Le reste de l'année présente une répartition équilibrée du nombre de victimes (entre 6 % et 8%).

Les déplacements en mode doux en période de moindre luminosité nécessite une attention particulière.

- Carte en agglomération avec un pictogramme pour le mode doux impliqué dans l'accident mortel

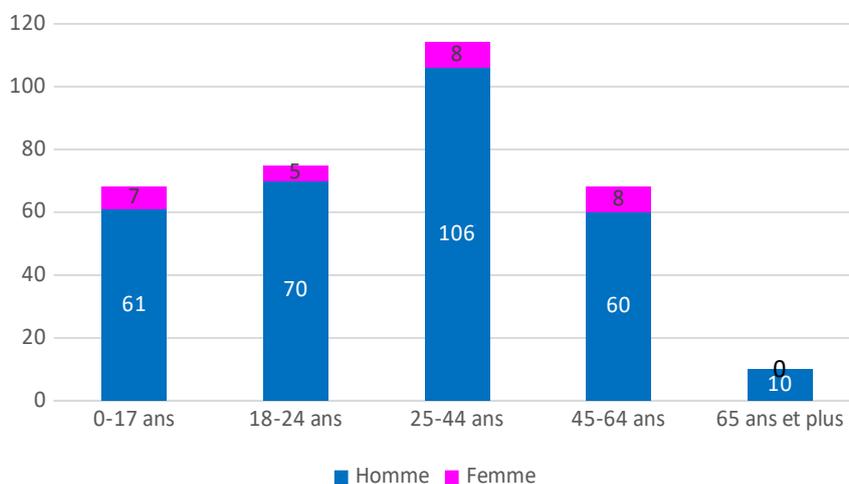


Il n'y a pas eu d'accident mortel en agglomération impliquant un conducteur d'engin de déplacement personnel motorisé.

1.3.3 2RM

- Victimes en **2RM** (cyclomoteurs et motocyclettes) selon l'âge et le sexe en agglomération (2017-2021)

Victimes en 2RM par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



L'accidentalité des victimes en deux roues motorisés concerne toutes les classes d'âge et principalement les hommes. Les classes d'âge 0-17 ans et 18-24 ans restent tout de même préoccupantes

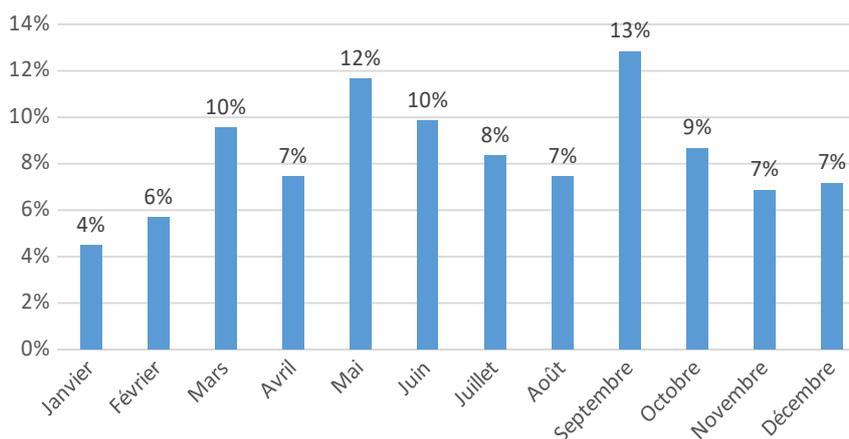
- Evolution des victimes en **2RM** entre 2021 et 2019 en agglomération, avec un chiffre en %

Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 (67 victimes) et la référence 2019 (69 victimes) :

-3 %

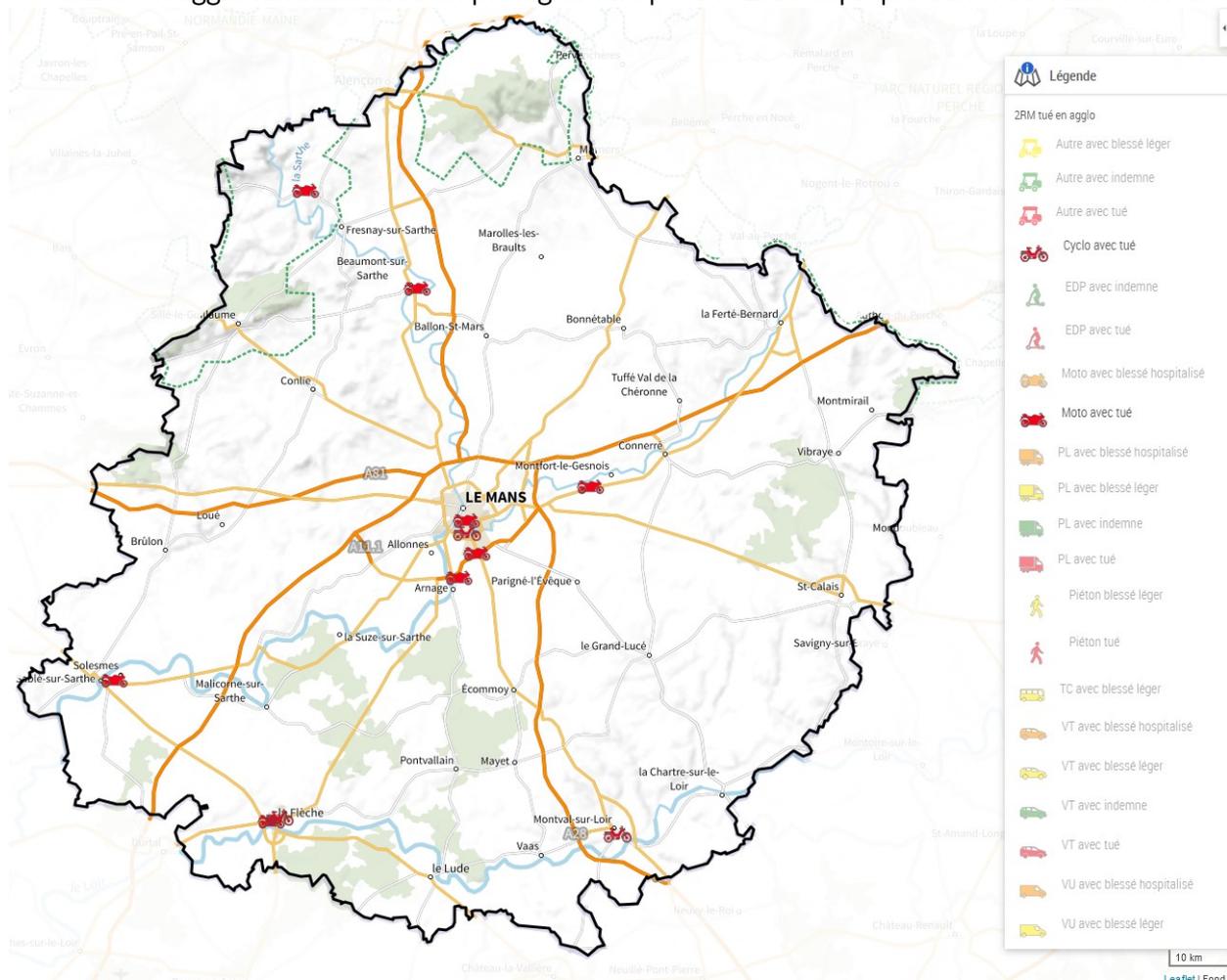
- Répartition en % des victimes en **2RM** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes 2RM selon le mois en agglomération 2017-2021



Comme hors agglomération, la répartition de l'accidentalité des 2RM en agglomération est notablement élevée pendant les mois de mai, juin et septembre.

- Carte en agglomération avec un pictogramme pour le 2RM impliqué dans l'accident mortel



Comme pour les modes doux, la majorité des accidents mortels impliquant un 2RM en agglomération se concentre sur Le Mans métropole, Sablé-sur-Sarthe et La Flèche.

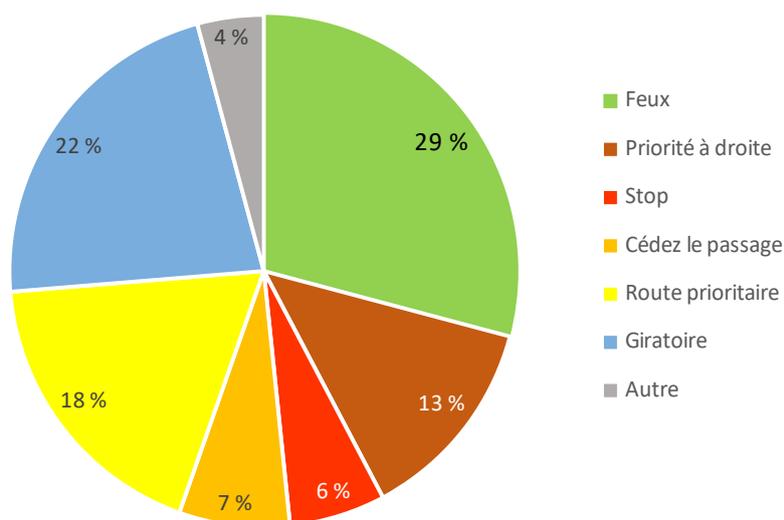
1.3.4 Facteurs spécifiques

- Répartition des accidents en/hors intersection (2017-2021)

Part des accidents en intersection : 30%

- Répartition des victimes selon le régime de priorité (2017-2021)

Répartition des victimes en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021



1.4 Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

1.4.1 Typologie des accidents

- Qui tue + blesse qui autoroute par mode de déplacement (2017-2021)

| | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT | VU | PL | TC | Autre | Total |
|---------------------|--------|------|-------|------|-----|----|----|----|-------|---------|
| ACCIDENT SANS TIERS | 0 | 0 | 0 | 4 | 97 | 0 | 6 | 0 | 0 | 107 |
| COLLISION AVEC | | | | | | | | | | |
| Piéton | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Vélo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cyclo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Moto | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| VL | 0 | 0 | 1 | 0 | 41 | 0 | 0 | 0 | 0 | 42 |
| VU | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| PL | 1 | 0 | 0 | 1 | 12 | 4 | 1 | 0 | 0 | 19 |
| TC | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Autre | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| MULTICOLLISION | 1 | 0 | 0 | 0 | 30 | 4 | 0 | 0 | 0 | 35 |
| TOTAL | 2 | 0 | 1 | 5 | 184 | 8 | 7 | 0 | 0 | 207 |
| Part de victimes | 1% | 0% | 0% | 2% | 89% | 4% | 3% | 0% | 0% | 100,00% |

La Sarthe, qui dispose d'un réseau autoroutier à 5 branches (centré sur la ville du Mans), ne présente pas de signes d'accidentalité particuliers. Les orientations nationales sur ce réseau s'appliquent sans nuances sur ce réseau. La volumétrie des accidents corporels sur autoroutes (191 blessés et 16 tués) reste faible comparée à celle des autres milieux (2180 blessés et 160 tués).