

# La sécurité routière en Midi-Pyrénées 2014

Septembre 2015



Liberté • Egalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET  
DE LA RÉGION  
MIDI-PYRÉNÉES

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Midi-Pyrénées

[www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr](http://www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr)

## ☉ Sommaire

❶ Constat 2014.....	3
<i>Une accidentologie 2014 en hausse - Évolution des principaux indicateurs.....</i>	<i>3</i>
<i>Les résultats par département: des situations très hétérogènes.....</i>	<i>5</i>
<i>Les caractéristiques de l'accidentologie en 2014.....</i>	<i>6</i>
❷ Les victimes .....	7
<i>Les tués.....</i>	<i>7</i>
<i>Les blessés.....</i>	<i>8</i>
❸ Actualités de la Sécurité Routière 2014-2015.....	9

## ☉ Lexique:

### ■ Accident corporel de la circulation :

*Il provoque au moins une victime, survient sur une voie ouverte à la circulation publique, implique au moins un véhicule motorisé ou non.*

*Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou n'impliquent pas de véhicule.*

### ■ Milieu urbain :

*C'est l'ensemble des réseaux de voirie situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération), quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la rase campagne.*

### ■ Accident mortel :

*Un accident mortel comporte au moins un tué.*

### ■ Tués :

*Victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.*

### ■ Parmi les blessés, on distingue :

*- les blessés hospitalisés: blessés dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation;*

*- les blessés légers: victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.*

*NB: dans ce rapport, le terme blessés regroupe les blessés hospitalisés et les blessés légers.*

## ☉ Sources:

*Les données de ce bilan sont issues du fichier des accidents corporels de la circulation routière des Observatoires départementaux de la sécurité routière de la région Midi-Pyrénées et des fichiers de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière.*

*Les données concernant la population proviennent de l'Insee (estimations de la population de l'année 2012).*

# 1 Constat 2014

## Une accidentologie 2014 en hausse Évolution des principaux indicateurs

### En région :

Pour l'année 2014 en Midi-Pyrénées, et pour la deuxième année consécutive, tous les indicateurs sont à la hausse. Cependant, en comparaison avec la moyenne des années 2009 à 2013, on constate une diminution des accidents, des tués et des blessés sur la région, même si celle-ci est moins importante que celle constatée au niveau national.

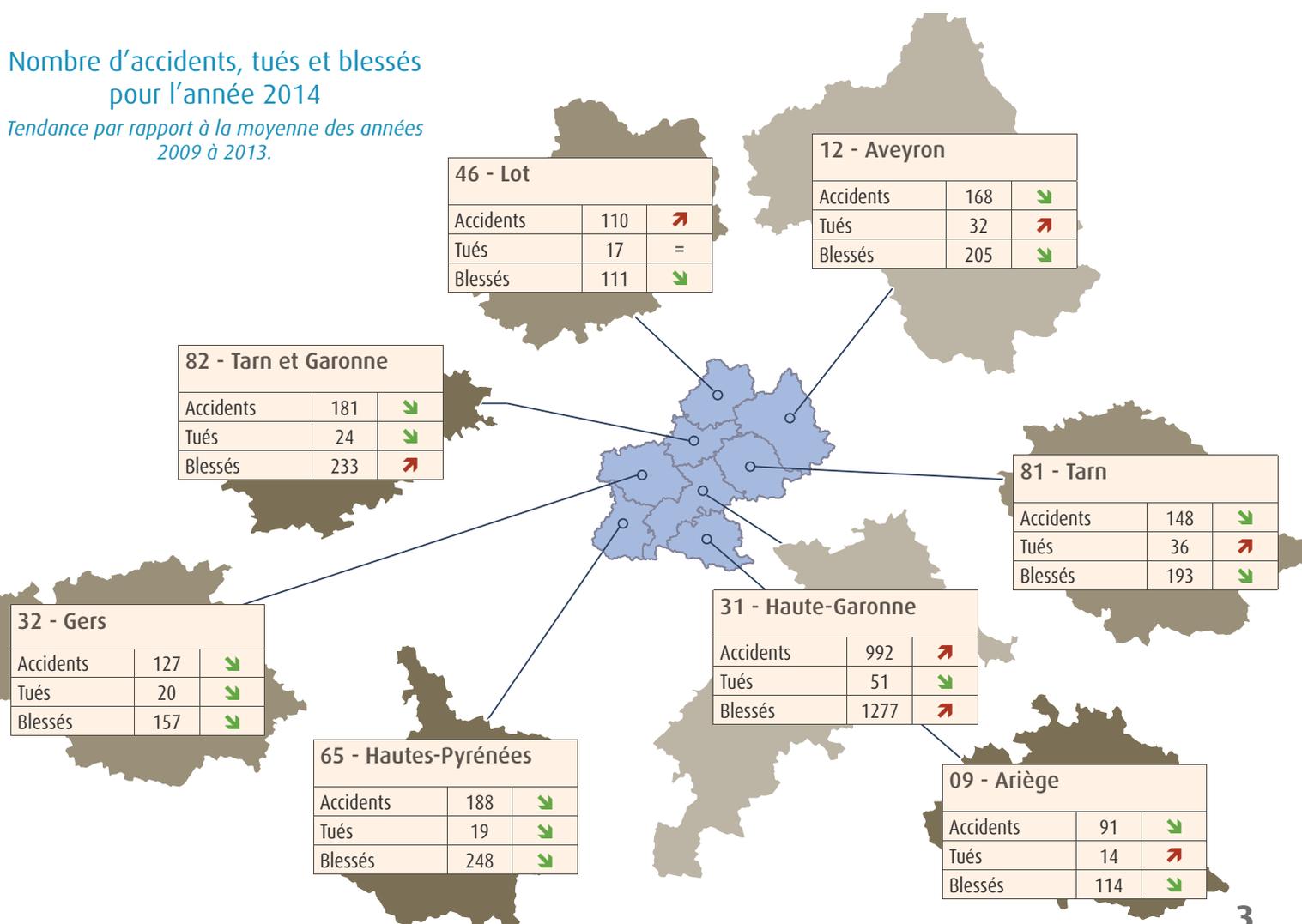
	Région Midi-Pyrénées			Évolution 2014 par rapport à la moyenne 2009 à 2013	
	2014	2013	Moyenne 2009 à 2013	Région Midi-Pyrénées	France métropolitaine
Accidents	2 005	1 818	2 038	- 1,6 %	- 9,6 %
Tués à 30 jours	213	191	222	- 4,1 %	- 11,6 %
Blessés	2 538	2 352	2 631	- 3,5 %	- 9,4 %

### A l'échelon départemental :

Par rapport à la moyenne de 2009 à 2013, les tués en 2014 ont augmenté dans l'Ariège, l'Aveyron et le Tarn.

### Nombre d'accidents, tués et blessés pour l'année 2014

Tendance par rapport à la moyenne des années 2009 à 2013.



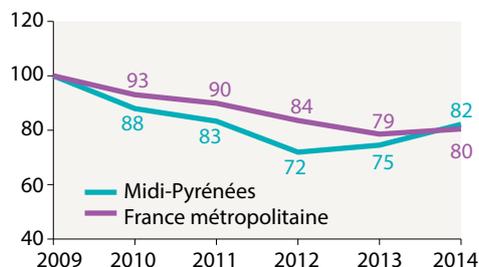
## Évolution du nombre d'accidents entre 2010 et 2014 en Midi-Pyrénées

Depuis 2013, les accidents sont repartis à la hausse. Par rapport à 2010, le nombre d'accidents est légèrement en baisse : - 6 %.

En 5 ans, la baisse du nombre d'accidents, observée en Midi-Pyrénées, est équivalente à celle du niveau national.



Comparaison de l'évolution du nombre d'accidents, base 100, depuis 2009

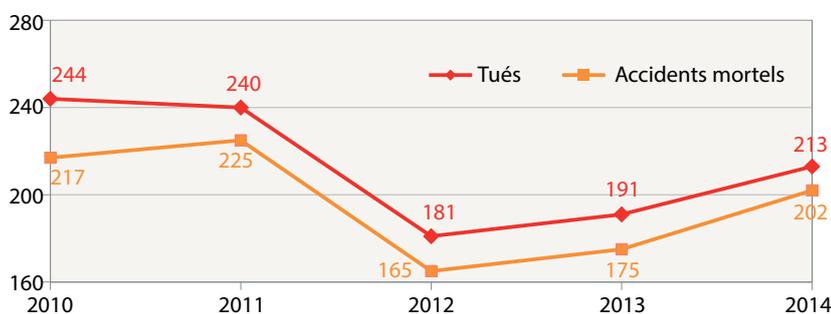


## Évolution du nombre de tués et d'accidents mortels entre 2010 et 2014 en Midi-Pyrénées

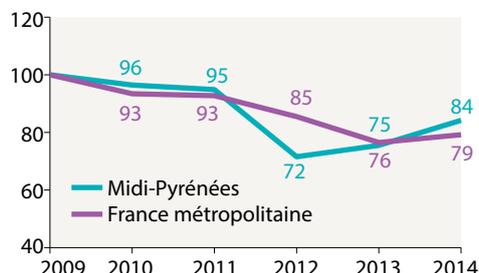
Le nombre d'accidents mortels entre 2010 et 2014 est en baisse, malgré les augmentations constatées en 2013 et 2014.

Le nombre de tués connaît une évolution similaire.

En 5 ans, la baisse observée des nombres de tués et d'accidents mortels en Midi-Pyrénées est moins importante que celle du niveau national.



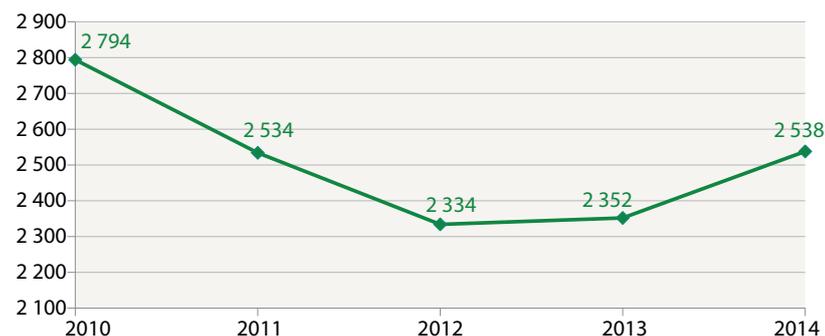
Comparaison de l'évolution du nombre de tués, base 100, depuis 2009



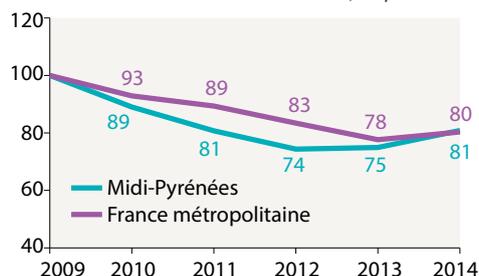
## Évolution du nombre de blessés entre 2010 et 2014 en Midi-Pyrénées

Comme pour les accidents, le nombre de blessés baisse par rapport à 2010 malgré les augmentations constatées depuis 2013.

En 5 ans, la baisse est équivalente au niveau national.



Comparaison de l'évolution du nombre de blessés, base 100, depuis 2009



## Rappel régional année 2014

2 005 accidents dont 202 mortels

213 tués

2 538 blessés dont 1 158 hospitalisés

## Les résultats par département : des situations très hétérogènes

- **la Haute-Garonne**, département le plus peuplé de la région, avec 1 243 000 habitants (soit 43 % de la population de la région), concentre 49 % des accidents de Midi-Pyrénées (soit 992 accidents) et 24 % des tués (51).

Toutefois, le poids de la Haute-Garonne est relativisé lorsque l'on rapporte ces données au nombre d'habitants : ainsi, c'est le département où le nombre de tués rapporté au million d'habitants est le plus faible.

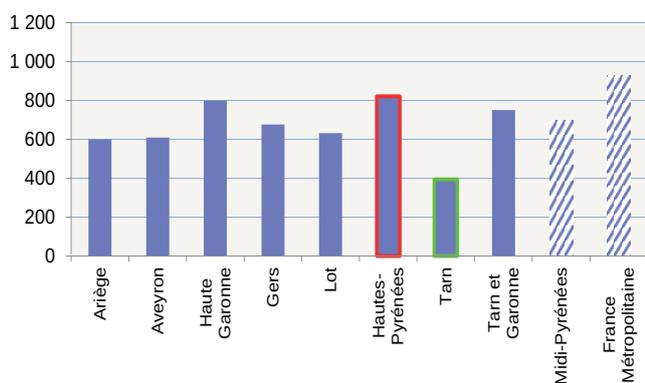
- **l'Aveyron** est le département où le nombre de tués rapporté à sa population est le plus important.

- **les Hautes-Pyrénées** est le département de la région qui enregistre le plus grand nombre d'accidents par million d'habitants.

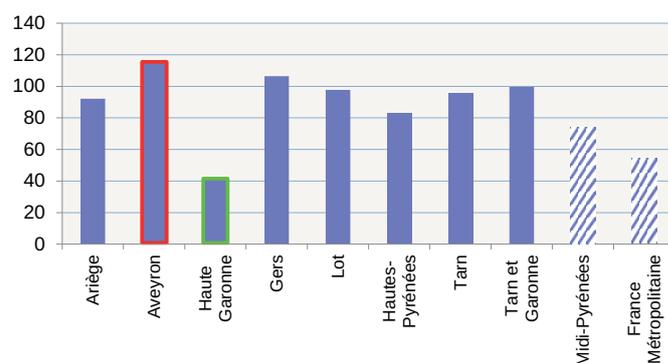
- **le Tarn** est le département où le nombre d'accidents par rapport à sa population est le plus faible de la région, et ce malgré la très forte augmentation du nombre de tués en 2014 (+50 % par rapport à 2013)

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Pop. totale en milliers d'habitants	Accidents corporels par million d'habitants	Tués à 30 jours par million d'habitants
Ariège	91	14	114	152	599	92
Aveyron	168	32	205	276	609	116
Haute Garonne	992	51	1277	1 243	798	41
Gers	127	20	157	188	676	106
Lot	110	17	111	174	632	98
Hautes-Pyrénées	188	19	248	229	821	83
Tarn	148	36	193	375	395	96
Tarn et Garonne	181	24	233	241	751	100
Midi-Pyrénées	2 005	213	2 538	2 878	697	74
France Métropolitaine	58 191	3 384	73 048	62 765	927	54

Accidents corporels par million d'habitants - 2014



Tués par millions d'habitants - 2014

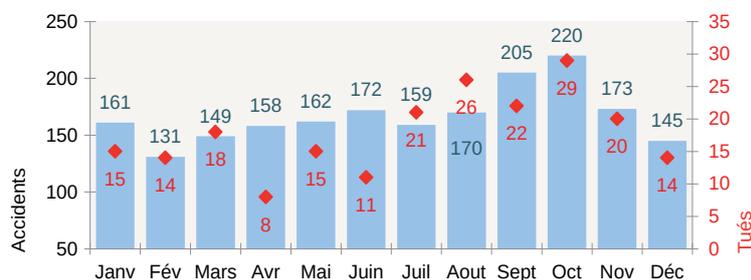
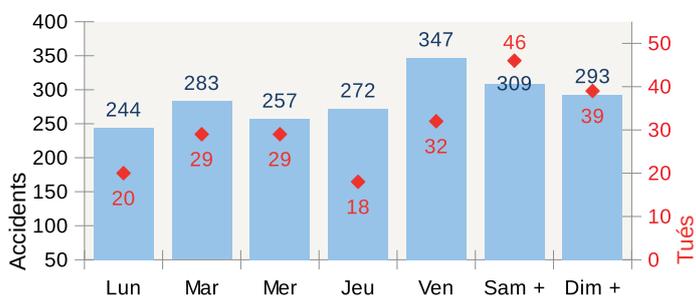


Sur la région, aucun département n'enregistre un nombre d'accidents par million d'habitants supérieur à la valeur nationale.

En revanche, la région Midi-Pyrénées enregistre un nombre de tués par million d'habitants supérieur à la moyenne nationale. Seul le département de la Haute-Garonne est inférieur à ce taux.

## Les caractéristiques de l'accidentologie en 2014

### Répartition des accidents dans le temps :

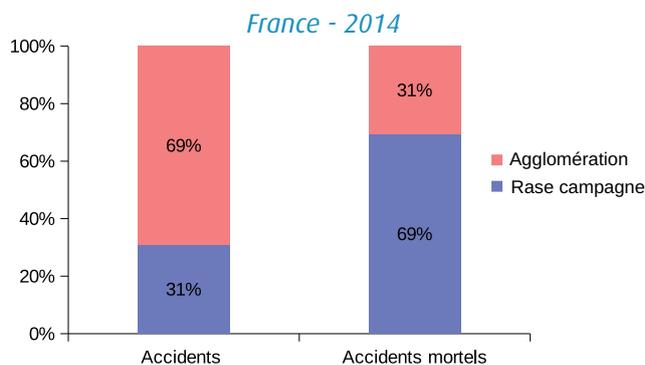
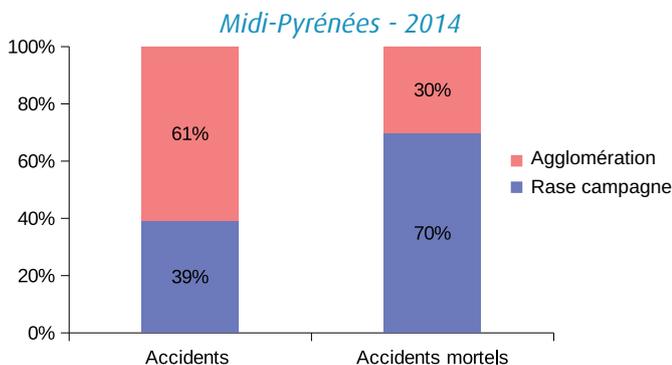


Le vendredi est le jour de la semaine qui enregistre le plus d'accidents. Le nombre de tués est plus important les week-ends, veille et jour de fête.

Le mois d'octobre est le plus accidentogène (avec 220 accidents).

Les mois d'août et octobre connaissent la plus forte concentration de tués.

### La localisation des accidents reflète la structure territoriale de la région :



Les accidents les plus graves se produisent majoritairement hors agglomération : en effet, bien que la proportion d'accidents y soit moins forte qu'en agglomération (39 % contre 61 %), 70 % des accidents mortels sur la région se produisent en rase campagne.

Sur les 61 % d'accidents situés en agglomération, 46 % ont eu lieu à Toulouse.

La part des accidents dans les agglomérations de la région (61 %) reste inférieure à celle observée au niveau national (69 %).

### Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués :

Accidents impliquant au moins un ...	Nbre accid.	% accid.	Indicateur % national
piéton	314	15,7 %	19,3 %
cycle	166	8,3 %	7,6 %
cyclomoteur (2R motorisé < 50 cm3)	216	10,8 %	13,4 %
moto légère (2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3)	131	6,5 %	24,0 %
moto lourde (2R motorisé > 125 cm3)	324	16,2 %	
voitures de tourisme et utilitaires légers (vl ou vu)	1 740	86,8 %	87,1 %
poids lourd	95	4,7 %	4,7 %
transport en commun	21	1,0 %	1,6 %
les autres modes	48	2,4 %	2,6 %
Ensemble des accidents de la période	2 005		

La grande majorité des accidents implique au moins une voiture ou un véhicule utilitaire léger : 87 %.

34 % des accidents impliquent au moins un deux-roues motorisés.

La part des accidents avec un cycle est légèrement plus importante qu'au niveau national.

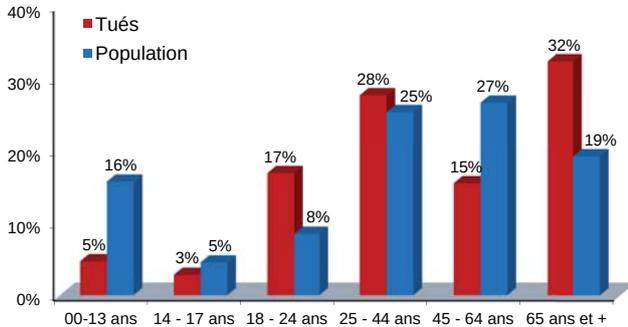
La part des accidents avec un piéton ou un cyclomoteur est inférieure au niveau national.

Dans un accident, plusieurs catégories d'impliqués peuvent être comptabilisées : la somme des accidents par catégories est donc supérieure à 100 %.

## ② Les victimes - Les tués

### Répartition des tués par classe d'âge

Midi-Pyrénées - 2014



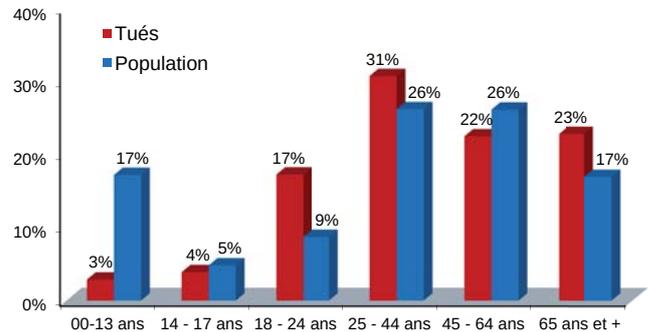
Les 18-24 ans représentent 8 % de la population et 17 % des tués sur la route (constat identique au niveau national).

La répartition des tués par classe d'âge au niveau régional est équivalente à celle du niveau national, à l'exception des 45-64 ans qui sont moins représentés en Midi-Pyrénées (15 % contre 22 % au niveau national) et les 65 ans et plus qui sont plus représentés (32 % pour 23 % au niveau national).

Les classes sur-représentées au niveau des tués par rapport à leur poids dans la population régionale sont les 65 ans et plus, les 18-24 ans, et, dans une moindre mesure, les 25-44 ans.

Les 65 ans et plus représentent 19 % de la population de Midi-Pyrénées, mais 32 % des tués sur la route (au niveau national cet écart est inférieur de 9 points).

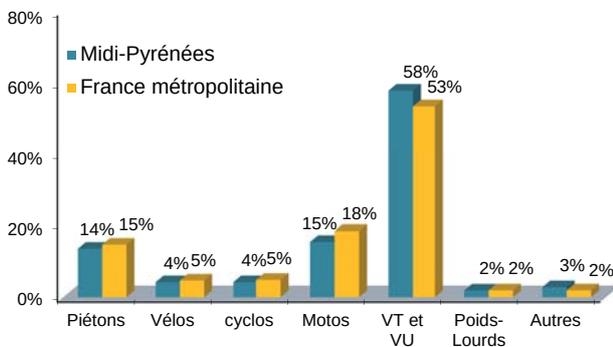
France - 2014



### Répartition par mode de transport

En Midi-pyrénées, 58 % des tués sont des utilisateurs de voitures (tourisme ou utilitaires légers). Au niveau national, ce taux est de 53 %.

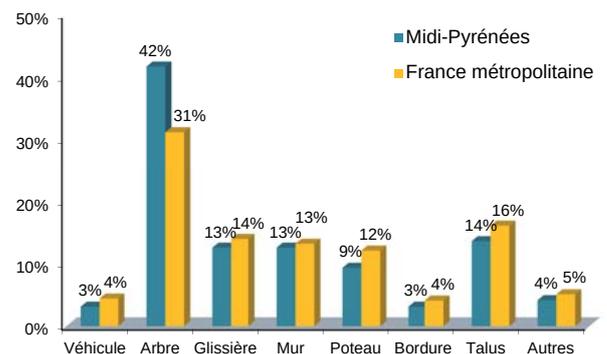
A contrario, la part des tués en motocyclettes est inférieure au niveau national de 3 points.



\*VT: Véhicule de tourisme  
VU: Véhicule utilitaire léger

### Répartition selon le type d'obstacle fixe

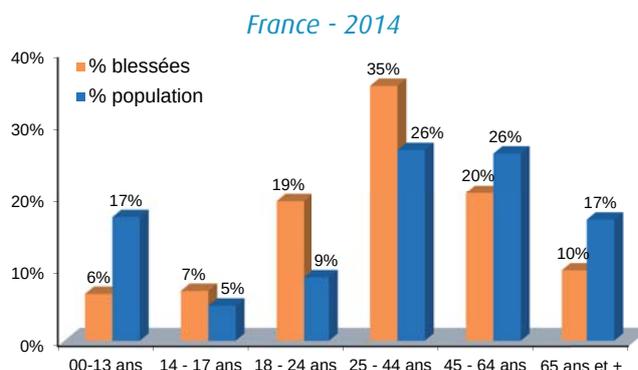
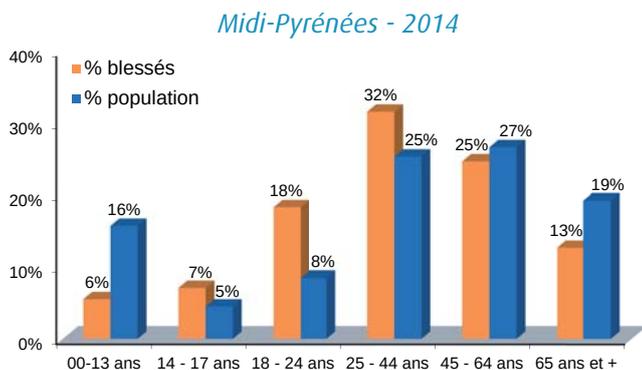
42 % des tués contre obstacles, sont consécutifs à des chocs contre arbres, soit 40 tués. Au niveau national ce taux est de 31 %. Viennent ensuite les chocs contre les talus avec 14 % (13 tués), les murs et les glissières avec 13 % (12 tués pour chacun de ces types d'obstacles fixes) et les poteaux avec 9 % (9 tués). Les chocs contre les autres types d'obstacles représentent chacun moins de 5 % des tués.



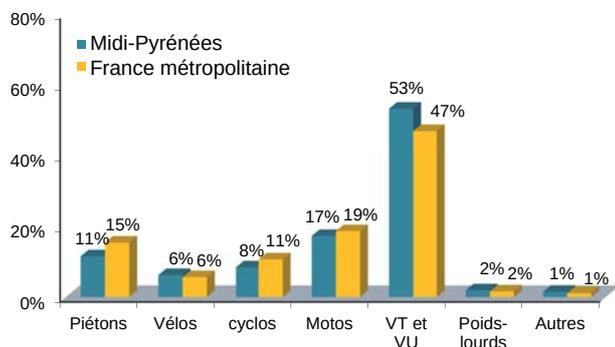
## ② Les victimes - Les blessés

### Répartition des blessés par classe d'âge

En ce qui concerne les blessés, on observe une sur-représentation des classes d'âge 14-17 ans, 18-24 ans, et 25-44 ans par rapport à la population aussi bien en Midi-Pyrénées qu'au niveau national.



### Répartition par mode de transport

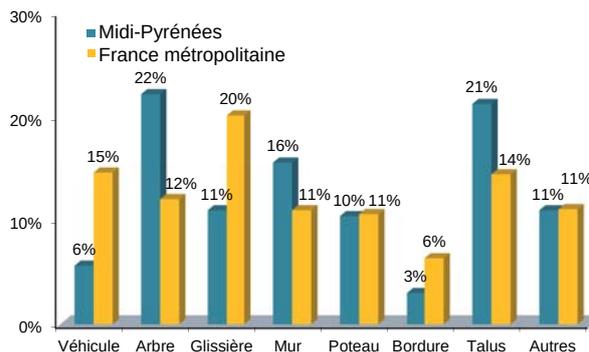


En Midi-Pyrénées, 53% des blessés sont des utilisateurs de voitures de tourisme ou d'utilitaires légers.

En France, ce taux est seulement de 47%.

### Répartition selon le type d'obstacle fixe

22 % des blessés contre obstacles, sont consécutifs à des chocs contre un arbre. Au niveau national, ce taux est de 12 %. Viennent ensuite les chocs contre les talus avec 21 % (14 % au niveau national), les murs avec 16 % (11 % au niveau national), les glissières avec 11 % (20 % au niveau national), les poteaux 10 % (11 % au niveau national). Les chocs contre les autres types d'obstacles représentent chacun moins de 7 % des blessés.



## ③ Actualités de la Sécurité Routière 2014-2015

---

📅 18 septembre 2014

**L'arrêté du 4 août 2014** publié au Journal officiel du 19 août 2014 complète la liste des mentions restrictives qui peuvent figurer sur le permis de conduire et permet de limiter la conduite pour raisons médicales (par exemple conduite le jour uniquement ou dans un périmètre restreint).

Ces mentions, possibles au niveau de l'Union Européenne, étaient attendues depuis longtemps par les médecins agréés pour l'aptitude médicale à la conduite. L'arrêté définit également les conditions d'organisation de l'examen théorique du permis de conduire, notamment celles concernant les candidats maîtrisant mal la langue française, les candidats sourds ou malentendants, les candidats dysphasiques et/ou dyslexiques et/ou dyspraxiques, ce qui répond à la demande des associations concernées.

📅 21 octobre 2014

### Contre l'usage de stupéfiants sur les routes. Expérimentation d'un nouveau dépistage en décembre

Dès décembre, début de l'expérimentation dans 10 départements du deuxième test salivaire pour confirmer l'usage de stupéfiants au volant.

Actuellement, la recherche de stupéfiants chez les conducteurs relève d'un protocole long et coûteux :

- d'abord un dépistage salivaire réalisé par les forces de l'ordre ;
- en cas de dépistage positif, présentation du conducteur devant un médecin qui effectue un prélèvement sanguin destiné à confirmer le résultat du test ;
- enfin, le prélèvement sanguin est envoyé en laboratoire aux fins de recherches et de résultats.



Une expérimentation sur six mois visant à remplacer l'actuel prélèvement sanguin par un second prélèvement salivaire de contrôle, effectué immédiatement par les forces de l'ordre, a débuté le 1er décembre 2014.

📅 1 novembre 2014

### La conduite accompagnée désormais accessible dès l'âge de 15 ans

Pour les jeunes de France, le permis de conduire est le plus souvent un permis de travailler. C'est pourquoi, le ministre de l'Intérieur, a présenté une refonte de l'examen du permis de conduire pour réduire les délais de passage de l'épreuve pratique et le coût induit pour les jeunes et leurs familles. La durée de l'examen pratique est par ailleurs ramenée de 35 minutes à 32 minutes : ce sont ainsi 110 000 places supplémentaires par an ouvertes aux candidats, permettant de réduire le délai d'attente notamment en cas de deuxième tentative.

Dans le cadre de cette réforme et en complément de ces dispositions d'ores et déjà en vigueur, l'apprentissage anticipé de la conduite est accessible dès 15 ans depuis le 1er novembre 2014 contre 16 ans auparavant. Les jeunes candidats au permis de conduire qui choisiront cette formule pourront passer le permis plus tôt, dès 17 ans et demi, afin de pouvoir conduire au premier jour de leur majorité. L'objectif est de porter le nombre de jeunes bénéficiant de la conduite accompagnée de 30 à 50 % d'ici à fin 2017.

Avancer d'un an l'accès à la conduite accompagnée offre aux candidats et à leur (ou leurs) accompagnateur(s) davantage de temps pour organiser les séquences d'apprentissage de la conduite et réaliser les 3 000 kilomètres à parcourir. Les jeunes conducteurs seront ainsi mieux formés, et la sécurité en sera renforcée : grâce à l'apprentissage anticipé de la conduite, l'accidentologie est diminuée de 27 % la première année du permis pour les 18-19 ans et de 25 % pour les 20-21 ans.

Plus d'expérience au volant, c'est également un meilleur taux de réussite au permis de conduire : 73,9 % de succès, contre 55,2 % par la voie traditionnelle.

## 📅 09 janvier 2015

### Les candidats de toute la France pourront bientôt suivre les résultats de leur permis en ligne

Depuis le 19 janvier, les candidats ayant passé l'épreuve pratique du permis de conduire peuvent consulter leurs résultats d'examen sur [permisdeconduire.gouv.fr](http://permisdeconduire.gouv.fr) et télécharger, en cas de succès, un certificat électronique d'examen du permis de conduire (CEPC) valable 4 mois, le temps d'obtenir leur permis.

## 📅 20 janvier 2015

### L'expérimentation de la circulation inter-files des motos et scooters est en préparation

La circulation inter-files des motos et scooters sur les voies au trafic congestionné se pratique dans des conditions parfois dangereuses.

Fin 2013, le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) a recommandé une expérimentation de cette circulation pour donner à tous les usagers un cadre clair.

Celle-ci se prépare actuellement sur les seules autoroutes et routes à au moins deux fois deux voies, sans croisement, séparées par un terre plein central dans quatre zones : Île-de-France, Rhône, Bouches-du-Rhône et Gironde.

Pendant toute la durée de l'expérimentation, les usagers de deux-roues motorisés pourront circuler entre deux files de véhicules qui sont à l'arrêt ou à vitesse ralentie dans une circulation congestionnée. Ils devront toutefois respecter des règles claires, notamment ne jamais dépasser les 50 km/heure et circuler obligatoirement entre les deux voies les plus à gauche de la chaussée. Ils auront également le droit d'utiliser leurs feux anti-brouillard pour être mieux vus. Un décret en Conseil d'État est en cours de préparation pour préciser toutes les règles de conduite à respecter.

Avant le début de l'expérimentation, les usagers des départements concernés seront informés des règles à respecter. Des campagnes locales de sensibilisation seront lancées à destination des motards et des scootéristes pour leur rappeler les bonnes pratiques leur permettant de circuler en inter-files.

Grâce à cette opération, la Sécurité routière attend une amélioration des déplacements mais aussi une baisse de l'accidentalité impliquant des deux-roues motorisés dans ce type de situation. Au moins deux années d'expérimentation seront nécessaires pour obtenir des données fiables d'accidentalité et décider ou non de la pérennisation de cette pratique.

## 📅 5 mars 2015

### Le « permis à un euro par jour » accessible dès l'âge de 15 ans (décret n°2015-250 du 3 mars 2015)

Cette mesure s'inscrit dans le cadre de la réforme du permis de conduire engagée par le Gouvernement en juin 2014 qui vise à rendre le permis de conduire plus accessible pour les jeunes. Elle vient ainsi compléter la possibilité ouverte, depuis le 2 novembre dernier, de s'inscrire dès l'âge de 15 ans à une formation au permis de conduire B dans le cadre de l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC).

## 📅 18 mars 2015

### Publication au Journal officiel de la loi du 17 mars 2015 visant à introduire une formation pratique aux gestes de premiers secours dans la préparation au permis de conduire

La loi du 17 mars 2015 consacre le principe d'une formation aux notions élémentaires de premiers secours pour les candidats à l'examen du permis de conduire et d'une évaluation de cette formation à l'occasion de l'examen. La nouvelle épreuve théorique générale, en cours de rénovation, comprendra systématiquement une question sur le thème du comportement à adopter en cas d'accidents. Lors de l'épreuve pratique, une question orale portera également sur ces sujets. S'agissant de la formation, les nouveaux programmes entrés en vigueur le 1er juillet 2014 prévoient l'apprentissage de gestes simples : protéger les lieux, alerter les secours, ne pas aggraver la situation des blessés et évaluer sa compétence à effectuer des gestes de secours.

## 📅 30 avril 2015

### Les panneaux de signalisation à support fusible désormais autorisés

Il est désormais rendu possible aux gestionnaires des voiries d'installer des panneaux de signalisation à support fusible au bord des routes.

Ces panneaux qui se détachent ou se déforment au moment du choc ont deux objectifs. En premier lieu de réduire la gravité des heurts d'obstacles sur les accotements. En deuxième lieu, de réduire le linéaire de glissières posées le long des routes et donc le risque de choc par les usagers de deux-roues motorisés avec les pieds de glissière métallique : la signalisation ne constituant plus un obstacle, elle n'a plus à être isolée par une glissière de sécurité.

📅 05 mai 2015

### Détention obligatoire du gilet de haute visibilité à deux-roues motorisés, à partir de 2016

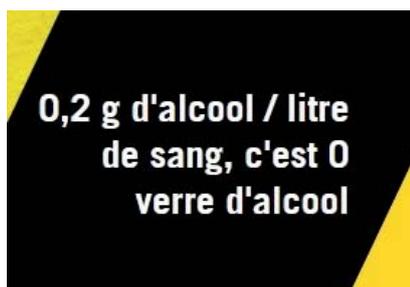
À partir du 1er janvier 2016, les conducteurs de deux et trois roues motorisés auront obligation d'avoir à bord de leur véhicule un gilet de haute visibilité, afin d'être visibles en cas de panne ou d'accident.

En cas de non-respect de ces nouvelles dispositions, les contrevenants s'exposeront à une amende de 11 euros, en cas d'absence de gilet à bord, et de 135 euros s'ils ne le portent pas à la suite d'un arrêt d'urgence.

📅 18 juin 2015

### À partir du 1er juillet 2015, les conducteurs novices ne peuvent plus boire d'alcool avant de conduire

Dans le cadre du plan d'action pour la sécurité routière annoncé en janvier dernier par le ministre de l'Intérieur, la limite d'alcool autorisée en conduisant passe de 0,5 g/l à 0,2 g/l d'alcool dans le sang pour tous les titulaires d'un permis probatoire ou les conducteurs en apprentissage à compter du 1er juillet 2015.



Cette mesure concerne tous les nouveaux candidats reçus à l'examen du permis de conduire, y compris ceux qui le repassent après avoir perdu leurs 12 points ou après annulation.

Tout détenteur d'un permis probatoire qui contreviendra à cette règle sera passible d'une amende de 135 euros et d'un retrait de 6 points.

Ainsi, les usagers en possession d'un permis de conduire depuis moins d'un an (crédité de 6 points), le perdront automatiquement s'ils conduisent avec plus de 0,2 g/l d'alcool. Ils devront donc repasser les épreuves théorique et pratique s'ils souhaitent à nouveau conduire.

Pour des raisons d'équité, le choix de « 0,2 g/l » a été privilégié au 0 g/l pour tenir compte de l'ingestion d'aliments ou de médicaments pouvant contenir des traces d'alcool. Cependant, cette limite peut être dépassée dès le premier verre d'alcool, et le message de cette réforme aux conducteurs novices est clair : 0,2 g/L = 0 verre d'alcool, on ne boit pas d'alcool du tout avant de conduire.

📅 26 juin 2015

### À partir du 1er juillet, interdiction du port d'écouteurs, oreillettes ou casques audio en conduisant

Comme annoncé par le ministre de l'Intérieur, dans le plan d'action pour la sécurité routière, à compter du 1er juillet 2015, il est interdit aux conducteurs de porter à l'oreille tout dispositif susceptible d'émettre du son.

📅 26 juin 2015

### Deux-roues motorisés : nouvelles plaques d'immatriculation

À compter du 1er juillet 2015 (date de 1ère mise en circulation), les véhicules à deux ou trois roues à moteur (cyclomoteurs, motocyclettes, tricycles) et les quadricycles non carrossés (quads), nouvellement immatriculés, doivent être dotés d'une plaque d'immatriculation d'un format minimum de 210 mm par 130 mm, en application de l'arrêté du 11 février 2015, modifiant l'arrêté du 9 février 2009.



📅 26 juin 2015

### À partir du 1er juillet, baisse de vitesse de 90 à 80 km/heure sur trois tronçons routiers

Comme l'avait annoncé le ministre de l'Intérieur devant les membres du Conseil national de la sécurité routière le 11 mai dernier, trois tronçons ont été retenus pour observer les effets d'une diminution de la vitesse maximale autorisée sur des routes bidirectionnelles :

- 18 kilomètres de la RN7 dans la Drôme entre Croze-Hermitage et Valence (26)
- 17 kilomètres de la RN151 dans la Nièvre et 32 kilomètres dans l'Yonne entre La Charité (58) et Auxerre (89)
- 14 kilomètres de la RN 57 dans la Haute Saône entre Échenoz-le-Sec et Rioz (71).

Un dispositif d'évaluation est mis en place pour suivre l'évolution du comportement des automobilistes. L'observation permettra de mesurer les effets d'une telle réduction de vitesse. Elle est prévue pour durer au minimum deux ans.

📅 Ces actualités sont issues des articles publiés sur le site internet <http://www.securite-routiere.gouv.fr/>

**Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement Midi-Pyrénées**  
1 rue de la Cité Administrative - Bât. G  
CS 80002 - 31074 Toulouse cedex 9  
Tél. 33 (0)5 061 58 50 00  
Fax. 33 (0)5 61 58 54 48

Directeur de la publication : Hubert Ferry-Wilczek,  
Analyse de données et rédaction : DREAL/STID/DTD,  
Conception graphique et illustrations : DREAL/CSM/IC/Communication,  
Imprimé sur papier PEFC issu de forêts gérées durablement - ISSN : 2273-2810