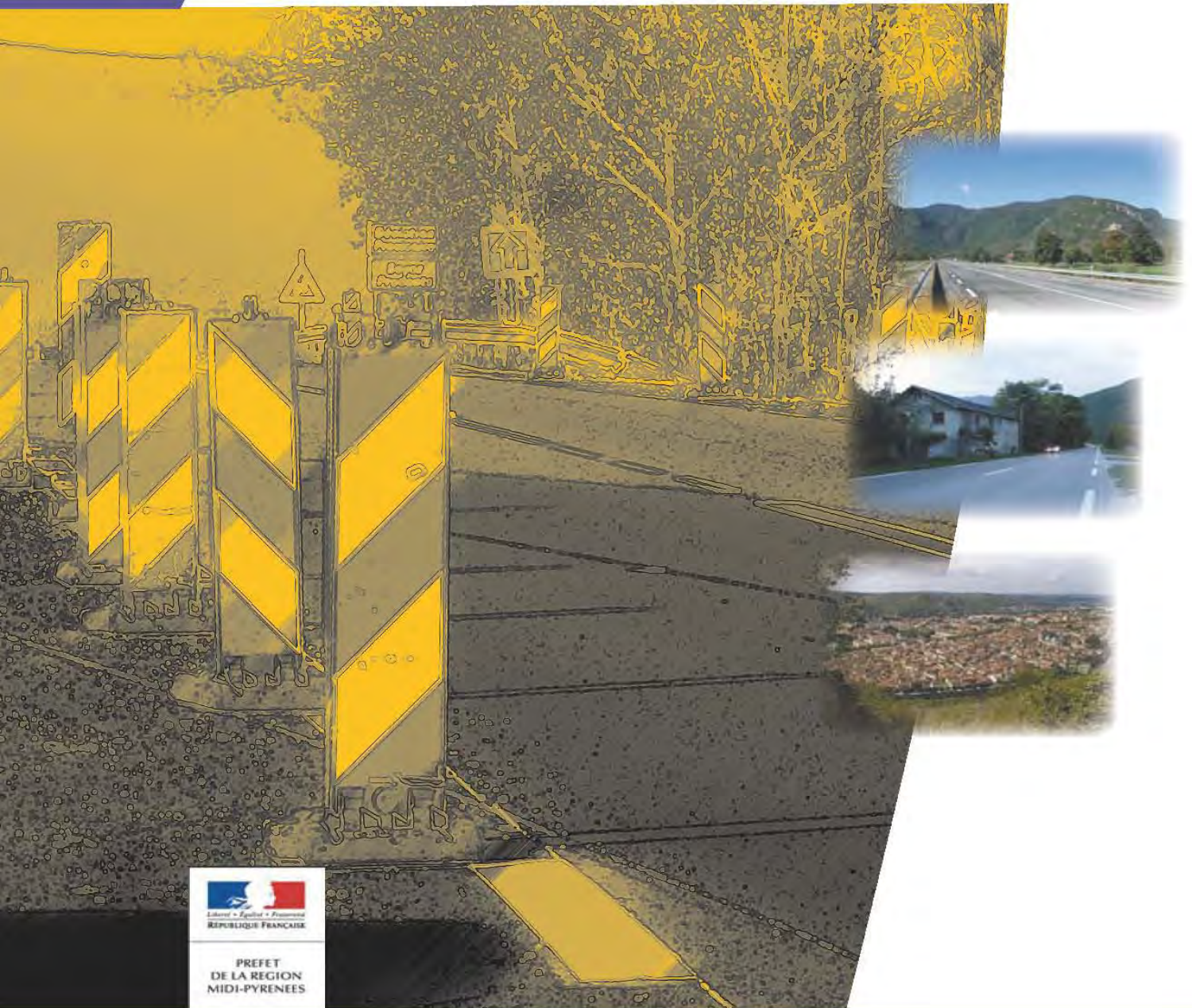


# La sécurité routière en Midi-Pyrénées 2010

Septembre 2011



Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement  
Midi-Pyrénées

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable, du Transport et du Logement



## Chapitre 1 : Constat 2010

Une accidentologie 2010 qui s'améliore

Evolution des principaux indicateurs.

Nombre d'accidents, tués, blessés pour l'année 2010; tendance par rapport à l'année 2009.

Evolution du nombre d'accidents en Midi-Pyrénées entre 2006 et 2010.

Evolution du nombre d'accidents mortels et de tués en Midi-Pyrénées entre 2006 et 2010.

Evolution du nombre de blessés en Midi-Pyrénées entre 2006 et 2010.

Les résultats par département : des situations très hétérogènes

Les caractéristiques de l'accidentologie en 2010

## Chapitre 2 : Les victimes

Les tués

Les blessés

## Chapitre 3 : L'actualité

### Définitions

#### **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 blessé 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 ODSR de la région Midi-Pyrénées et des fichiers ONISR.

Les données concernant la population proviennent de l'Insee - Estimations provisoires de la population à la fin de l'année 2008.

# 1 : Constat 2010

## Une accidentologie 2010 qui s'améliore

### En région :

Pour l'année 2010 en Midi-Pyrénées, tous les indicateurs sont à la baisse. La baisse des accidents et des blessés sur la région est nettement plus importante qu'au niveau national. A contrario, la baisse du nombre de tués est plus importante au niveau national que sur la région.

### A l'échelon départemental :

A noter, qu'il s'agit de «petits» effectifs statistiques et que la progression peut s'avérer irrégulière selon les années.

Pour 4 départements, l'Aveyron, la Haute-Garonne, le Gers et le Lot, tous les indicateurs sont à la baisse par rapport à 2009. En ce qui concerne la Haute-Garonne cette baisse est continue depuis 4 ans.

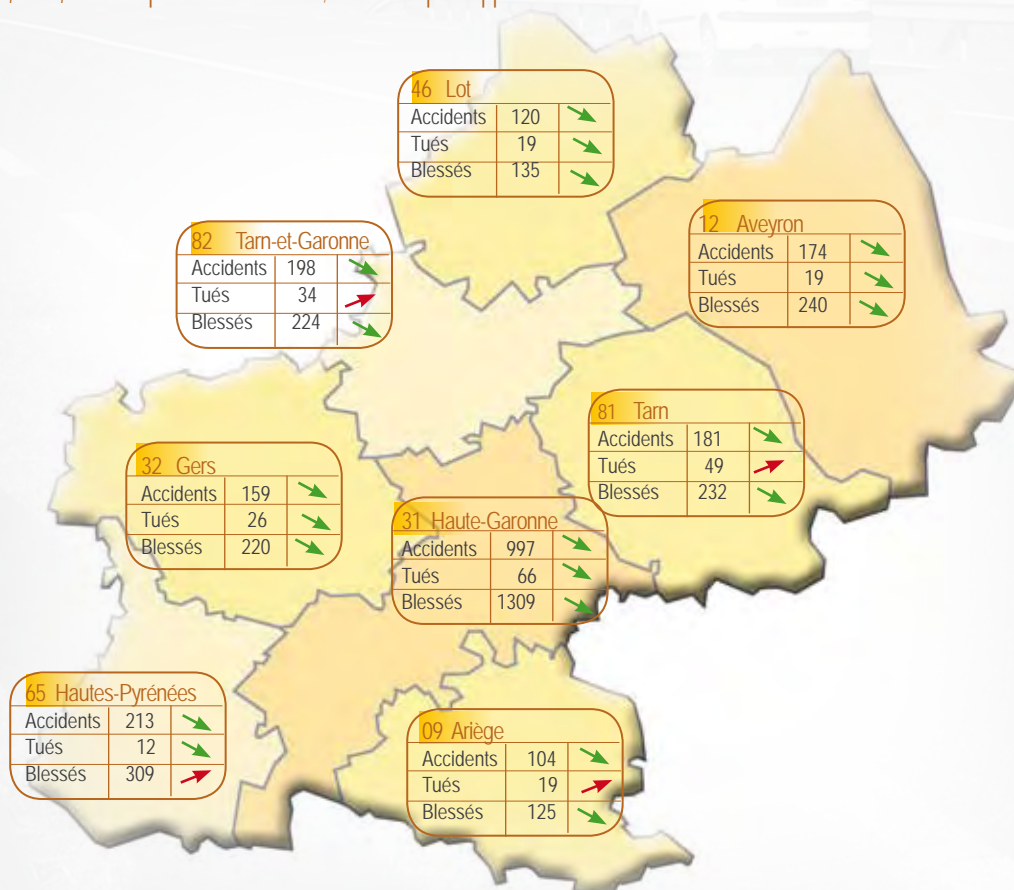
Tous les autres départements, sauf les Hautes-Pyrénées, ont vu leur nombre de tués augmenter. Les Hautes-Pyrénées est le seul département dont le nombre de blessés a augmenté alors que le nombre de tués a baissé.

### Evolution des principaux indicateurs

	Région Midi Pyrénées		Evolution 2010/2009 en %	
	2010	2009	Région Midi-Pyrénées	France (*)
Accidents	2146	2438	-12,0%	-7,0%
Tués (à 30 jours)	244	253	-3,6%	-6,6%
Blessés	2794	3133	-10,8%	-7,1%

\* France métropolitaine

Nombre d'accidents, tués, blessés pour l'année 2010 ; tendance par rapport à l'année 2009.

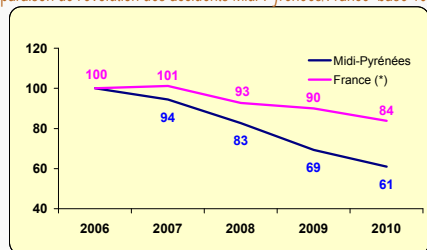




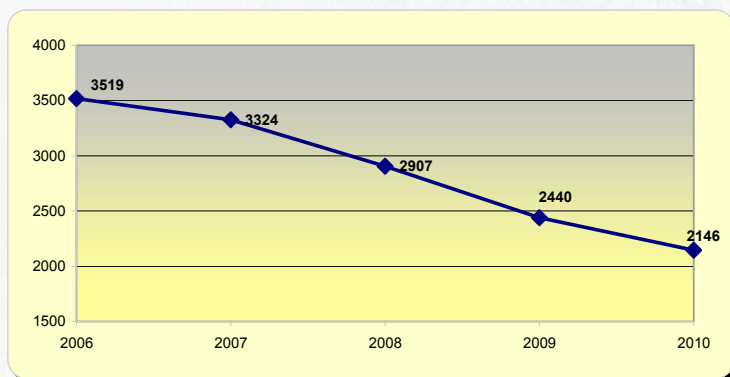
## Evolution du nombre d'accidents entre 2006 et 2010 en Midi-Pyrénées

Le nombre d'accidents diminue régulièrement depuis 5 ans. En 5 ans, le nombre d'accidents a diminué de plus de 1/3. En comparaison avec la France, la baisse des accidents en 5 ans sur la région est beaucoup plus importante (-23 points).

Comparaison de l'évolution des accidents Midi-Pyrénées/France base 100 en 2006



\*France métropolitaine



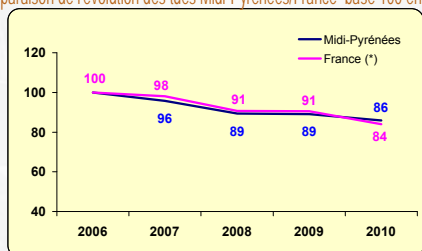
## Evolution du nombre de tués et d'accidents mortels entre 2006 et 2010 en Midi-Pyrénées

Sur 5 ans, la tendance du nombre d'accidents mortels est à la baisse.

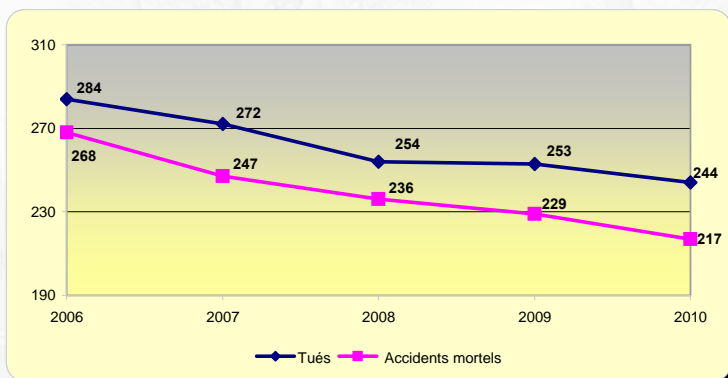
Le nombre de morts a baissé entre 2006 et 2010, malgré une stagnation entre 2008 et 2009.

La baisse du nombre de tués sur 5 ans est quasi équivalente à celle de la France.

Comparaison de l'évolution des tués Midi-Pyrénées/France base 100 en 2006



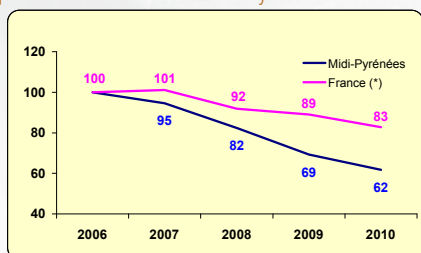
\*France métropolitaine



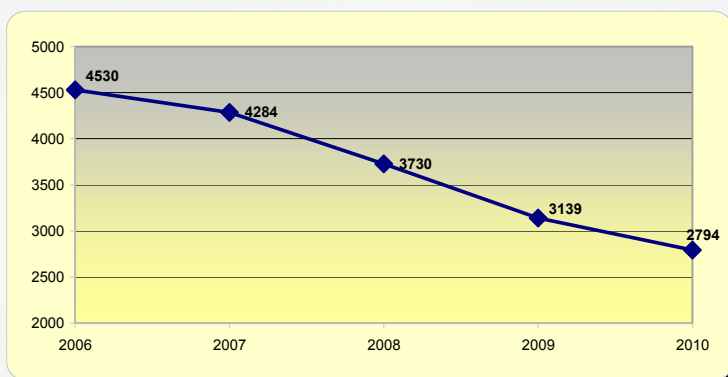
## Evolution du nombre de blessés entre 2006 et 2010 en Midi-Pyrénées

Comme pour les accidents, le nombre de blessés diminue régulièrement depuis 5 ans en Midi-Pyrénées. Cette baisse est plus importante qu'au niveau national (-21 points).

Comparaison de l'évolution des blessés Midi-Pyrénées/France base 100 en 2006



\*France métropolitaine



Les courbes d'évolution du nombre d'accidents et de blessés sont analogues et montrent une forte tendance à la baisse. L'évolution des tués et des accidents mortels est moins favorable ; on observe donc une hausse relative de la gravité des accidents en Midi-Pyrénées.

## Les résultats par département : des situations très hétérogènes

### Rappel régional

- 2 146 accidents dont 220 mortels.
- 244 tués.
- 2 794 blessés dont 1 331 blessés hospitalisés.

- la **Haute-Garonne**, département le plus peuplé de la région, avec 1 220 000 habitants (soit 43% de la population de la région), concentre 46% des accidents de Midi-Pyrénées (soit 997 accidents) et 27 % des tués (66).

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 un des plus faibles.

- le **Tarn-et-Garonne** est le département où le nombre de tués rapporté à sa population est le plus important.

- le **Gers** est le deuxième département de la région qui enregistre le plus grand nombre d'accidents et de tués par million d'habitants.

- les **Hautes-Pyrénées** est le département où le nombre d'accidents par rapport à sa population est le plus important alors que le nombre de tués par million d'habitants est le plus faible de la région.

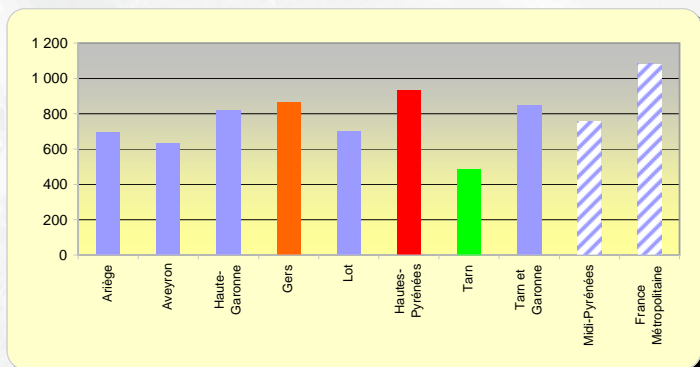
	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Pop. Total en milliers d'habitants (*)	Accidents corporels par million d'habitants	Tués par million d'habitants
Ariège	104	19	125	150	693	127
Aveyron	174	19	240	276	632	69
Haute-Garonne	997	66	1309	1 220	817	54
Gers	159	26	220	185	862	141
Lot	120	19	135	172	698	110
Hautes-Pyrénées	213	12	309	229	930	52
Tarn	181	49	232	372	487	132
Tarn-et-Garonne	198	34	224	235	844	145
Midi-Pyrénées	2 146	244	2 794	2 838	756	86
<b>France Métropolitaine</b>	<b>67 288</b>	<b>3 992</b>	<b>84 461</b>	<b>62 131</b>	<b>1 083</b>	<b>64</b>

(\*) estimation 2008

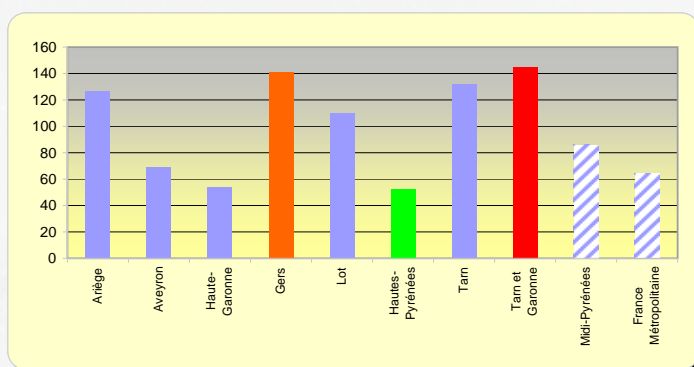
Le nombre d'accidents par rapport à la population est inférieur à la valeur nationale.

En revanche, seuls deux départements, les Hautes-Pyrénées et la Haute-Garonne, ont un nombre de tués rapportés à la population inférieur à la valeur nationale.

Accidents corporels par million d'habitants - 2010



Tués par million d'habitants - 2010

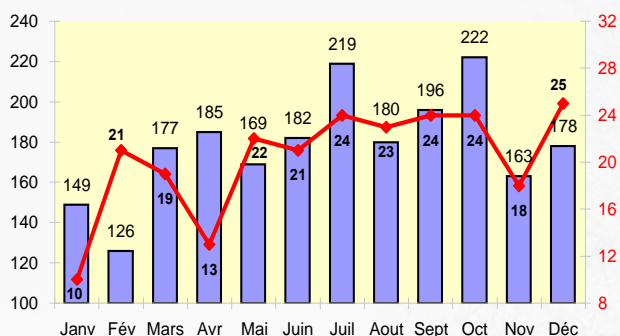




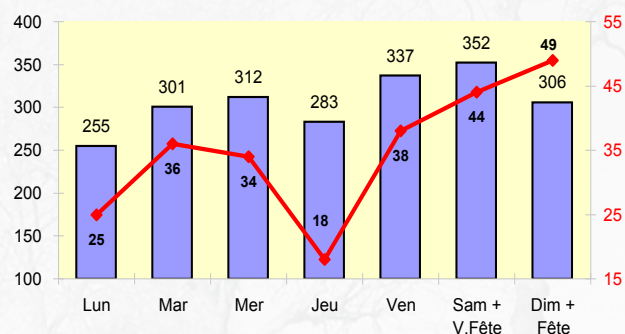
# Les caractéristiques de l'accidentologie en 2010

## • Répartition des accidents dans le temps :

Répartition mensuelle des accidents et des tués en 2010



Répartition journalière des accidents et des tués en 2010



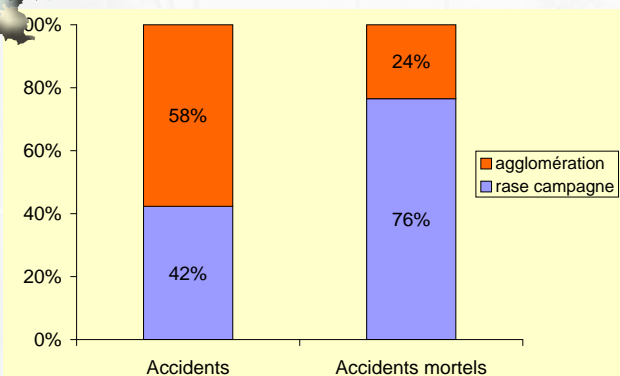
Le mois d'octobre est le plus accidentogène (avec 222 accidents).

Le mois de décembre connaît la plus forte concentration de tués (25).

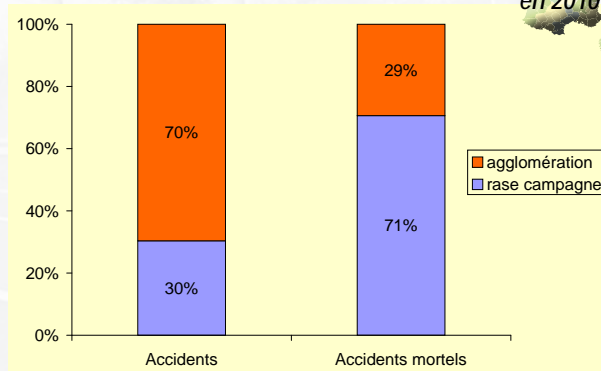
Les accidents et les tués sont les plus nombreux les week-end, veille et jour de fête.

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

Midi-Pyrénées  
en 2010



France  
en 2010



Les accidents les plus graves se produisent majoritairement en rase campagne : en effet, bien que la proportion d'accidents y soit moins forte qu'en agglomération (42% contre 58%), 76% des accidents mortels sur la région se produisent en rase campagne.

Sur les 58% d'accidents situés en agglomération, 44% ont eu lieu à Toulouse.

La part des accidents dans les agglomérations de la région reste inférieure à la part nationale qui équivaut à 70%.

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

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	Nbre accid.	% accid.	Indicateur % national
piéton	293	13,7%	18,0%
cycle	150	7,0%	6,4%
cyclomoteur (2R motorisé < 50 cm3)	318	14,8%	18,4%
moto légère (2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3)	118	5,5%	26,7%
moto lourde (2R motorisé > 125 cm3)	300	14,0%	82,8%
voitures de tourisme et utilitaires légers (vl ou vu)	1869	87,1%	3,8%
poids lourd	113	5,3%	1,6%
transport en commun	12	0,6%	2,2%
les autres modes	55	2,6%	
<b>Ensemble des accidents de la période</b>	<b>2146</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

La grande majorité des accidents implique au moins une voiture (V.L + VU) : 87%.

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

Par rapport aux indicateurs nationaux la région enregistre plus d'accidents en voitures et moins en deux-roues motorisés.

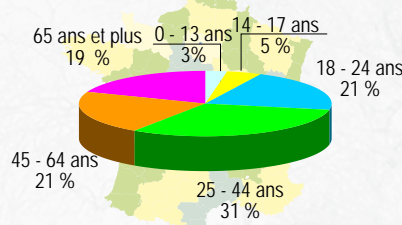
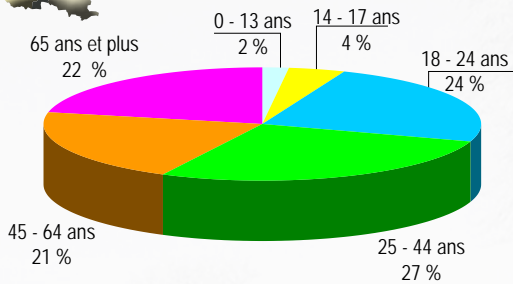
# 2 : Les victimes

## Les tués



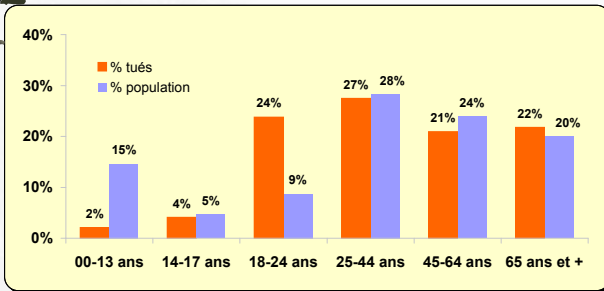
### Répartition par classe d'âge

Midi-Pyrénées en 2010

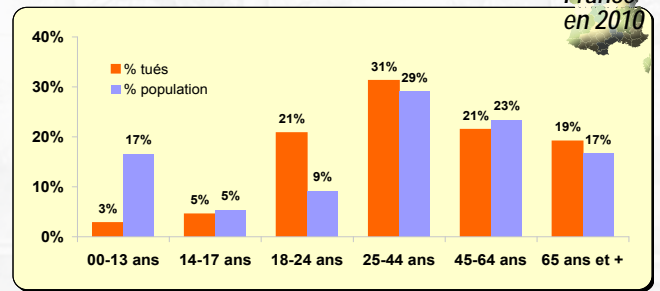


Les 18-24 ans sont sur-représentés au niveau des tués. Ils représentent 9% de la population de Midi-Pyrénées mais 24% des tués de la route (constat quasi-identique au niveau national). A noter que la part des tués de la classe d'âge 25-44 ans est moins marquée au niveau régional (27%) que national (31%).

Midi-Pyrénées en 2010

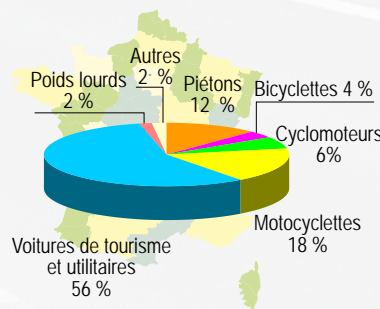
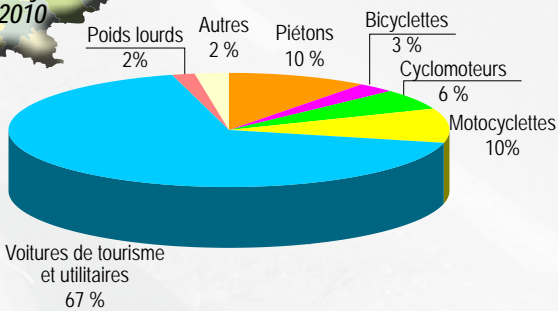


France en 2010



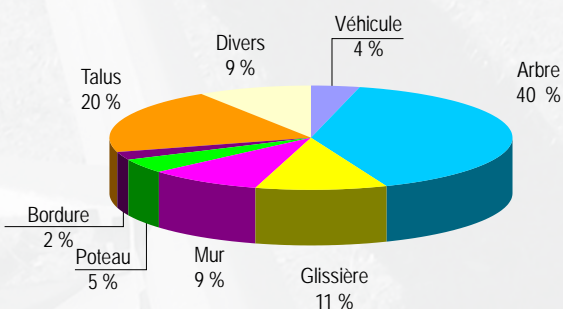
### Répartition par mode de transport

Midi-Pyrénées en 2010



En Midi-Pyrénées, 67% des tués sont des usagers de voitures (tourisme ou utilitaires légers). Au niveau national, ce taux est de 56%. A contrario, la part des tués en deux roues motorisés (cyclomoteurs et motocyclettes) est inférieure au niveau national (moins 8 points).

### Répartition selon le type d'obstacle fixe



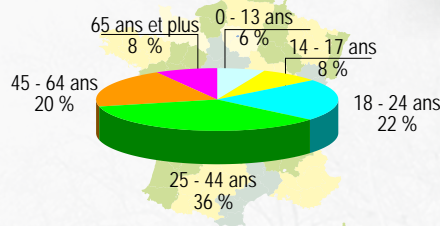
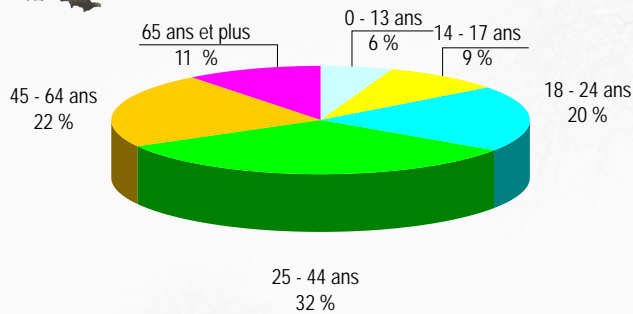
40% des tués contre obstacles (soit 53 tués) sont des chocs contre arbres.



# Les blessés

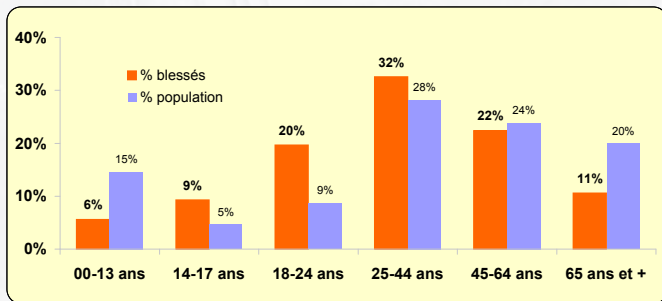
## Répartition par classe d'âge

Midi-Pyrénées en 2010

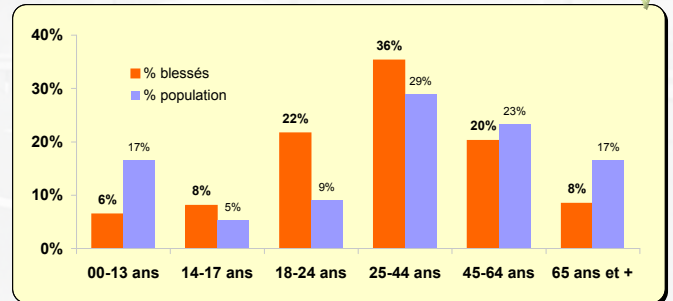


En ce qui concerne les blessés, on observe une sur-représentation des classes d'âge 14-17 ans, 18-24 ans, et 25-44 ans par rapport à la population aussi bien en Midi-Pyrénées qu'au niveau national.

Midi-Pyrénées en 2010

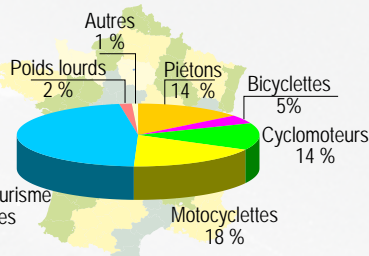
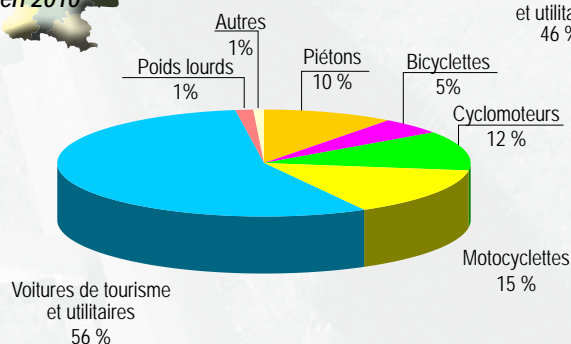


France en 2010



## Répartition par mode de transport

Midi-Pyrénées en 2010



En Midi-Pyrénées, 56% des blessés sont des usagers de voitures de tourisme ou d'utilitaires légers.

En France, ce taux est seulement de 46%.



16 novembre 2010

**Modifications du Code de la route pour une meilleure prise en compte de tous les usagers vulnérables.**

Le décret n°2010-1390 du 12 novembre 2010 introduit dans le Code de la route plusieurs modifications importantes de sécurité routière.

**1 - Protection renforcée des piétons :**

La modification apportée au Code de la route pèse sur le conducteur qui voit le champ de ses obligations élargi mais en aucun cas les règles que les piétons doivent respecter ne sont assouplies.

En effet, si auparavant, le conducteur devait déjà céder le passage à un piéton engagé dans la traversée d'une chaussée, le conducteur doit désormais prendre en compte la situation du piéton qui attend, sur le trottoir, de s'engager et qui a manifesté l'intention de le faire (position du piéton, gestuelle, allure indiquant cette volonté).

Dans ce cas, le conducteur doit céder le passage au piéton et, si cela est nécessaire, s'arrêter.

Cette modification décline le « principe de prudence » introduit dans le Code de la route en juillet 2008, qui impose à tout usager un devoir de protection et d'attention particulier aux plus vulnérables que lui.

**Le nouveau décret ne modifie en rien les règles générales du Code de la route que les piétons doivent toujours impérativement suivre avant de traverser une chaussée :**

- emprunter les passages piétons s'il en existe à moins de 50 mètres. La question des 50 mètres (c'est-à-dire 100 mètres sans passage piétons) était déjà inscrite dans le Code de la route ;
- respecter les feux pour les piétons, et ne traverser qu'au vert piéton ;
- prendre en compte la distance, la vitesse des véhicules avant de s'engager dans une traversée ;
- ne pas traverser une chaussée en diagonale ;
- lorsqu'il n'existe pas de passage piétons, emprunter la chaussée dans le prolongement du trottoir, à un carrefour;
- ne pas emprunter les voies dont l'accès est interdit aux piétons (autoroutes, rocade, périphériques...).

**2 - Sept heures de formation pratique et théorique pour conduire une 125 cm<sup>3</sup> ou un tricycle à moteur**

Comme il en avait été décidé en Comité interministériel de la sécurité routière du 18 février 2010, une formation de 7 heures est mise en place pour les titulaires du permis B qui souhaitent conduire une motocyclette légère (de 50 à 125 cm<sup>3</sup>) ou un tricycle à moteur de plus de 50 cm<sup>3</sup> et qui n'en ont pas conduit au cours de ces 5 dernières années.

**Cette obligation est entrée en vigueur à partir du 1er janvier 2011.** Cette formation spécifique est dispensée par une école de conduite ou une association agréée. À l'issue de cet enseignement, un certificat est remis par l'école de conduite.



Les usagers ayant assuré et utilisé une motocyclette légère ou un tricycle au cours des cinq dernières années sont exemptés de cette formation.

En cas de contrôle par les forces de l'ordre, les conducteurs de motocyclette légère ou de tricycle à moteur doivent présenter, soit ce certificat de formation, soit un « relevé d'information » fourni par leur compagnie d'assurance, attestant de l'antériorité de la conduite d'un deux-roues motorisé. Le non-respect de cette réglementation est passible d'une amende de 4<sup>ème</sup> classe (135 €).

La nouvelle formation de 7 heures est mise en place à partir du 1er janvier 2011. Elle concerne tous les titulaires du permis B souhaitant acquérir un 125 cm<sup>3</sup>, quelle que soit l'année d'obtention du permis.

**Ces mesures permettront d'atteindre progressivement les objectifs fixés par la troisième directive européenne sur le permis de conduire. Cette directive prévoit qu'à partir de 2013, la conduite d'un deux-roues motorisé, quel qu'il soit, nécessitera l'obtention d'un permis.**

## **Pour conduire une motocyclette légère ou un tricycle à moteur : le contenu de la formation**

### **2 heures de théorie**

Ce programme débute par une analyse des accidents les plus caractéristiques impliquant les motocyclettes légères et les tricycles à moteur.

Il se prolonge avec des conseils qui permettent d'appréhender les pièges de la route, comme la conduite sous la pluie ou de nuit. La personne en formation apprend ainsi à se rendre détectable auprès des autres usagers. Elle est aussi sensibilisée à l'importance de s'équiper en vêtements protecteurs de qualité (casque à la bonne taille et attaché, gants, pantalon, blouson avec dorsale et chaussures montantes).

Elle apprend également à se méfier des risques concernant l'adhérence. Cela va de l'attention à une flaque de gasoil au passage d'un ralentisseur, en passant par la présence de gravillons, de peintures au sol ou de plaques métalliques.

Enfin, cet enseignement théorique aborde les conséquences physiques et physiologiques des chocs sur les aménagements de la route, y compris à petite vitesse.



### **2 heures de pratique hors circulation (« sur plateau »)**

Ces 120 minutes sont consacrées à la prise en main du véhicule et aux vérifications indispensables : huile, pression et usure des pneumatiques, poignée de gaz, système de freinage...

La personne en formation apprend à démarrer en toute sécurité, à bien positionner son corps pour assurer un meilleur équilibre grâce à une juste répartition du poids, à monter et à descendre les vitesses, à anticiper les manœuvres de freinage et d'évitement et à s'arrêter. Le futur usager d'une motocyclette légère ou d'un tricycle à moteur est enfin sensibilisé à bien positionner son regard avant de virer ou de tourner.

Il est ensuite formé à tenir l'équilibre à petite vitesse avec et sans passager, en ligne droite et en virage.

### **Et 3 heures de pratique en circulation**

Cette dernière partie de la formation de 7 heures se fait en et hors agglomération.

À l'issue de ces 3 heures, le conducteur doit être capable d'adapter sa vitesse aux circonstances de la circulation, de choisir la bonne voie, de bien se placer sur la chaussée en fonction notamment des angles morts des véhicules lourds.

Il devra savoir franchir une intersection, changer de direction et dépasser en toute sécurité en tenant compte du phénomène d'aspiration. Il doit enfin savoir négocier un virage en toute sécurité.

## **3 - Responsabilisation les conducteurs de cyclomoteur et leur famille face aux dangers du débridage**

Dans le Code de la route, la vitesse des cyclomoteurs est limitée à 45 km/h. L'augmentation illégale de la puissance peut permettre à ces véhicules d'atteindre des vitesses beaucoup plus importantes. Le débridage augmente la dangerosité des engins conçus pour aller à moins de 50 km/h dès lors qu'ils vont au-delà de cette vitesse (freinage non adapté, risque de déséquilibre). Bien que le débridage des cyclomoteurs soit interdit, 50 % des cyclomoteurs accidentés sont débridés [1].

Il convient donc de responsabiliser toute la chaîne des acteurs qui entourent les mineurs au moment de l'achat de l'engin : les vendeurs de cyclomoteurs, qui sont passibles, depuis le 1er janvier 2006, de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende en cas de débridage d'un cyclomoteur ; les parents, qui doivent être pleinement conscients du danger que leur enfant court en conduisant un engin débridé. C'est pourquoi, en complément du délit spécifique de lutte contre la vente d'engins débridés, à compter du 1er janvier 2011, le conducteur d'un cyclomoteur débridé sera passible d'une contravention de la 4ème classe (135 €).

Les forces de l'ordre pourront également, en cas de suspicion de débridage, demander qu'un contrôle du véhicule soit effectué.

**En 2012 sera également instauré un contrôle technique obligatoire des cyclomoteurs, centré sur la vérification du bridage du moteur.**

## **4 - Déplacements à vélo facilités : les cyclistes autorisés à tourner à droite au feu rouge à certaines intersections**

À certains carrefours présentant des caractéristiques précises, signalés par un nouveau panneau, les cyclistes seront autorisés à franchir le feu rouge afin de leur permettre de poursuivre leur chemin vers la droite. L'application de cette mesure n'a cependant rien d'automatique. C'est le maire qui décidera d'instaurer ou non le « tourne-à-droite » pour les cycles sur certains itinéraires, à des intersections choisies présentant toutes les conditions de sécurité. Cependant, lorsque la signalisation n'indique pas de « tourne-à-droite », les cyclistes devront s'arrêter au feu rouge. Dans tous les cas, les cyclistes ont l'obligation de céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée.

[1] Selon une étude menée en 2007 par le Bureau central automobile expertise pour la Fédération française des sociétés d'assurances



## Comité interministériel de la sécurité routière

Les mesures décidées par le CISR du 11 mai 2011 ont pour objectif de lutter contre l'augmentation de la mortalité routière constatée sur les routes françaises depuis le début de l'année et au relâchement des comportements qui en est la cause. Ces mesures seront mises en oeuvre au fur et à mesure de la parution des textes d'application.

### 1 - Dissuader les excès de vitesse

Les excès de vitesse de plus de 50 km/h seront désormais qualifiés juridiquement, dès la première infraction, de délit. Les avertisseurs de radars seront interdits.

Les panneaux indiquant la présence de radars fixes seront supprimés et les cartes d'implantation des radars ne seront plus rendues publiques.

1 000 nouveaux radars seront déployés d'ici la fin de l'année 2012, et des radars mobiles de nouvelle génération, permettant de contrôler la vitesse des usagers à partir de véhicules en circulation, ou semi-mobiles (déplaçables pour sécuriser par exemple des zones de chantiers) seront expérimentés dès cette année.

Pour aider les conducteurs soucieux de respecter les limitations de vitesse à le faire, toutes les technologies permettant de mieux contrôler sa vitesse seront favorisées : information sur les limitations de vitesse par les GPS, incitation au bridage volontaire des moteurs ou à l'installation d'un limiteur volontaire de vitesse. Ces mesures seront favorisées par la mise en place d'un label « voiture sûre », qui reconnaîtra le niveau d'équipement de sécurité du véhicule ; ce label doit faire l'objet de discussions qui vont être engagées avec les industriels, les associations et les assureurs.

### 2 - Lutter contre l'alcoolémie et les stupéfiants sur la route

La possibilité de procéder à une prise de sang permettant de vérifier le taux d'alcool ou la présence de stupéfiants à la suite d'un dépistage positif effectué par les forces de l'ordre sera étendue aux infirmiers.

L'utilisation d'un éthylotest anti-démarrage sera rendue obligatoire sans délai pour l'ensemble des transports en commun de personnes déjà équipé d'un éthylotest anti-démarrage.

Toute alcoolémie en situation de conduite supérieure à 0,8 g/l sera sanctionnée par le retrait de 8 points, contre 6 actuellement.

### 3 - Sécuriser l'usage du deux-roues motorisé

Les plaques d'immatriculation pour les deux-roues motorisés seront de plus grande taille, afin de rendre plus opérants les contrôles.

Ceux qui reprennent l'usage d'une moto après 5 années d'interruption devront désormais suivre une formation s'ils n'ont pas conduit de deux-roues motorisés au cours des cinq dernières années.

Les conducteurs de motos et de tricycles devront porter un équipement rétro-réfléchissant.

### 4 - Renforcer la vigilance au volant et combattre tous les facteurs qui réduisent l'attention portée à la conduite

Téléphoner en conduisant, le téléphone tenu en main, sera sanctionné plus sévèrement, avec une contravention de la 4ème classe (au lieu de la 2ème classe) donnant lieu à un retrait de trois points du permis de conduire (au lieu d'un retrait de deux points).

En partenariat avec les professionnels de téléphonie mobile, des solutions techniques seront développées pour permettre de limiter les conversations téléphoniques au volant.

Les sanctions pour conduite d'un véhicule avec un appareil à écran en fonctionnement dans le champ de vision du conducteur (autres qu'aide à la conduite et à la navigation type GPS) seront aggravées : retrait de trois points et amende de 1 500 euros (l'amende forfaitaire pour ce type d'infraction est aujourd'hui de 135 euros d'amende et le retrait de deux points). Les contrevenants s'exposeront aussi à la saisie de l'appareil à écran.

Le non-respect des règles d'interdiction de circulation sur bande d'arrêt d'urgence et sur voie neutralisée sera plus sévèrement sanctionné (135 euros d'amende, retrait de trois points).

Les bandes de rives sonores, destinées à éviter un endormissement du conducteur, seront généralisées sur l'ensemble des autoroutes au rythme des travaux routiers.

### 5 - Donner plus de place aux citoyens dans la politique de sécurité routière

Un nouveau Conseil national de la sécurité routière, instance de débat et de réflexion sur les enjeux de la sécurité routière, sera réuni, dans une configuration nouvelle, à la composition élargie.

L'expérimentation menée dans 80 lycées pour sensibiliser leurs élèves à la sécurité routière sera progressivement étendue à partir de la rentrée 2011.

Le comité interministériel de la sécurité routière a décidé la poursuite des actions sur la prévention du risque routier professionnel.



Directeur de la publication : André Crocherie - Maquettiste : Joëlle Nivet /DREAL/STID/Unité soutien - Photos : STID /DTD - imprimerie : REPRINT- imprimé sur papier recyclé

DREAL Midi-Pyrénées - STID/DTD/1 rue de la Cité Administrative - Batiment C - BP80 002 - 31074 Toulouse Cédex9  
Tél: 05 61 58 53 08 - Fax : 05 61 58 55 48

Mél : [orsr.dreal-midi-pyrenees@developpement-durable.gouv.fr](mailto:orsr.dreal-midi-pyrenees@developpement-durable.gouv.fr)  
site web : <http://www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr> et <http://www.securite-routiere.gouv.fr>