



Observatoire national interministériel de la sécurité routière - ONISR

11 août 2011 v4

Sécurité routière – Chiffres clés
La mortalité routière en France

2010

Recueil statistique

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



Sommaire (1 sur 4)

1. Perspectives longues (graphiques)

- 1953 à 2010 : A,T et B
- 1948 à 2010 : Les vies épargnées
- 1948 à 2010 : Trafic vs Mortalité
- 1970 à 2011 : Mortalité et grandes mesures de sécurité routière
- 1970 à 2010 : Mortalité vs Parc, par catégories (cyclos, motos, VL et PL)
- 2000 à 2011 : Mortalité et Objectifs 2012
- 2001 à 2010 : Comparatif européen

2. Les chiffres définitifs 2010

- A,T,B et H 2009 vs 2010

3. L'image globale de l'année 2010

4. Mortalité par catégories d'usager

- Mortalité 2010 : effectifs et fractions
- 2010 : usagers motorisés, fractions de la mortalité vs parts de trafic
- Evolutions 2000-2010

NB : toutes données France métropolitaine sauf planche spéciale DOM. Données définitives BAAC y compris année 2010 + données observatoire des vitesses et des comportements ONISR + éléments Registre du Rhône et autres sources précisées. Données de trafic historiques travaux J. Orselli.

Les décomptes de personnes « tuées à 6 jours » d'avant 2005 ont été dûment convertis en « tués à 30 jours » selon la norme statistique en vigueur.

Sommaire (2 sur 4)

... / ...

5. Mortalité par tranches d'âge

- 2010 : fractions de la mortalité vs fractions démographiques
- Evolutions 2000-2010

6. Mortalité par réseaux

- 2010 : fractions de la mortalité vs parts de trafic et parts du linéaire (graphiques + tableau)
- Evolutions 2000-2010

7. Mortalité au mois par mois 2009 vs 2010

8. Mortalité rase campagne et milieu urbain Evolutions 2000-2010

9. Mortalité jour et nuit Evolutions 2000-2010

10. Mortalité selon les jours de la semaine 2009 vs 2010 (tous, cyclos, motos)

11. Mortalité selon les heures 2009 vs 2010 (tous, cyclos, motos)

12. Mortalité hommes et femmes 2009 vs 2010 + Evol. 200-2010, avec distinction 2RM et autres

13. Implication de l'alcool Evolutions 2000-2010

... / ...



Sommaire (3 sur 4)

... / ...

14. Implication des stupéfiants 2009 et 2010, tests positifs, négatifs et indéterminés

15. Implication des PL Evolutions 2000-2010

16. Mise en cause de l'hypovigilance Evolutions 2000-2010, par grands réseaux

17. Mortalité par régions

- Evolution long terme (2002-2010)
- Evolution court terme (2009-2010)
- 2010 : mortalité rapportée à la population résidente

18. Matrice « Qui contre qui »

- Matrice 2010 (simplifiée + détaillée + matrice détaillée des responsabilités)
- Les 4 indices caractéristiques des catégories d'usagers : mortalité et responsabilité

19. Multigraphiques

- Mortalité au mois par mois sur 13 années (graphiques au mois par mois + cumulé » annuel +tableau): tous usagers / VL / motos

20. Âge du conducteur et âge du permis

- 2009 et 2010 : Répartition des conducteurs responsables d'accident mortel (VL, motos lourdes MTT1+MTT2, motos légères MTL)

... / ...



Sommaire (4 sur 4)

... / ...

21. Observation des vitesses

- 2000 à 2010 : Vitesses moyennes de jour motos, VL, PL
- 2001 à 2010 : Taux de dépassement des vitesses limites autorisées (VLA) par tranches d'excès de vitesse en km/h
- 2001 et 2010 : Spectres de vitesses VL selon les réseaux (à 130, 110, 90 et 50 km/h)
- 2001 à 2010 : Vies perdues du fait des dépassements des VLA

22. Observation des comportements des usagers

- 2010 : Temps intervéhiculaires (TIV)
- 2009 et 2010 : Téléphone en main
- 2009 et 2010 : Port du casque par les motocyclistes
- 2002 à 2010 : Port de la ceinture AV et AR

23. Les DOM

- Evolutions ATBH 2009 à 2010 comparées 4 DOM vs France métropole

24. L'alerte 2011

- Evolution du cumul sur « 12 mois glissants » durant 2 années, global et par catégories d'usagers

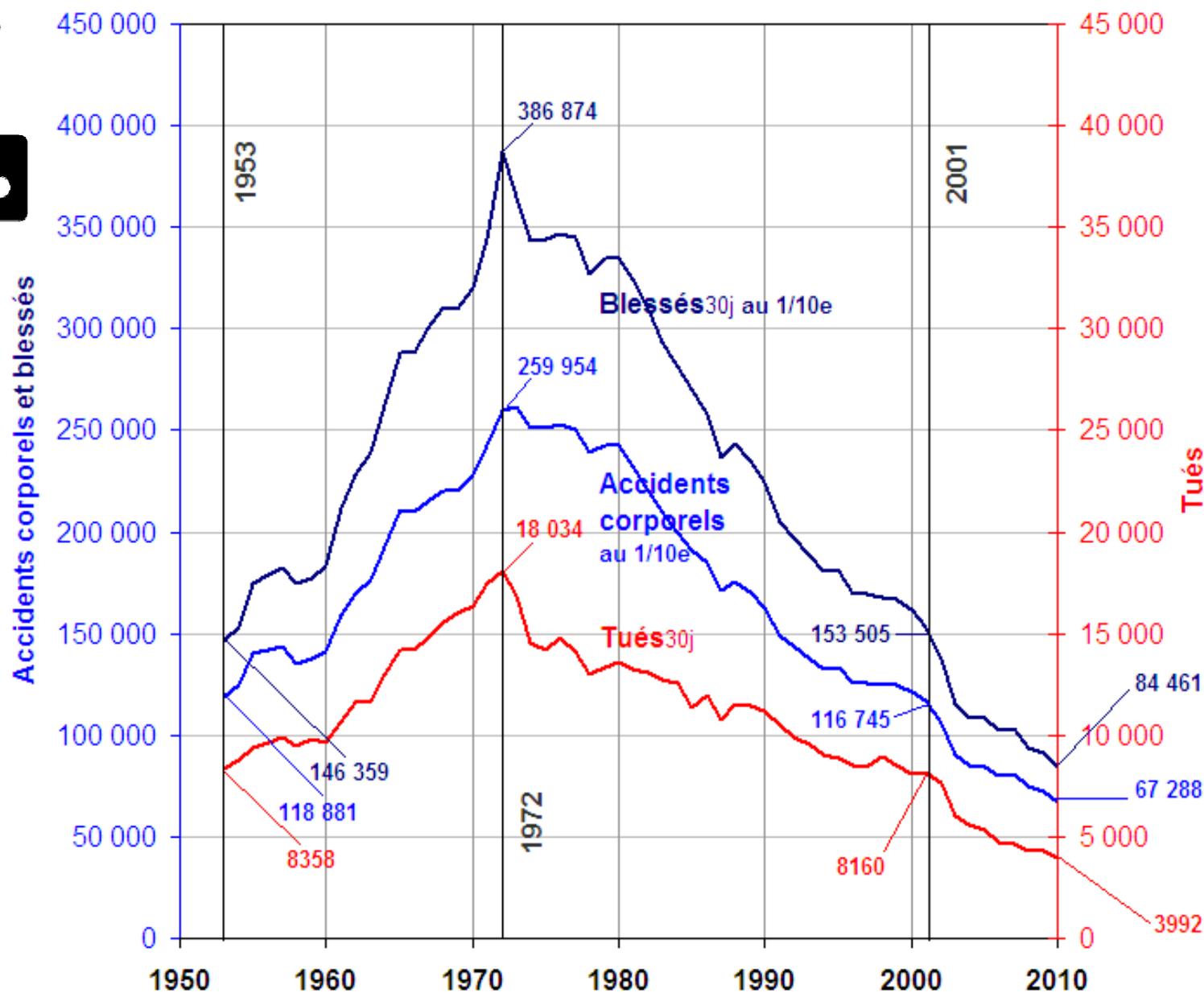
NB : Pour toutes définitions, spécifications méthodologiques, précautions d'interprétation et autres compléments utiles, consulter le Bilan de la sécurité routière de l'ONISR et ses annexes (consultable en ligne, voir in fine).

1a. Perspectives longues

→ 1953 à 2010 : A, T et B



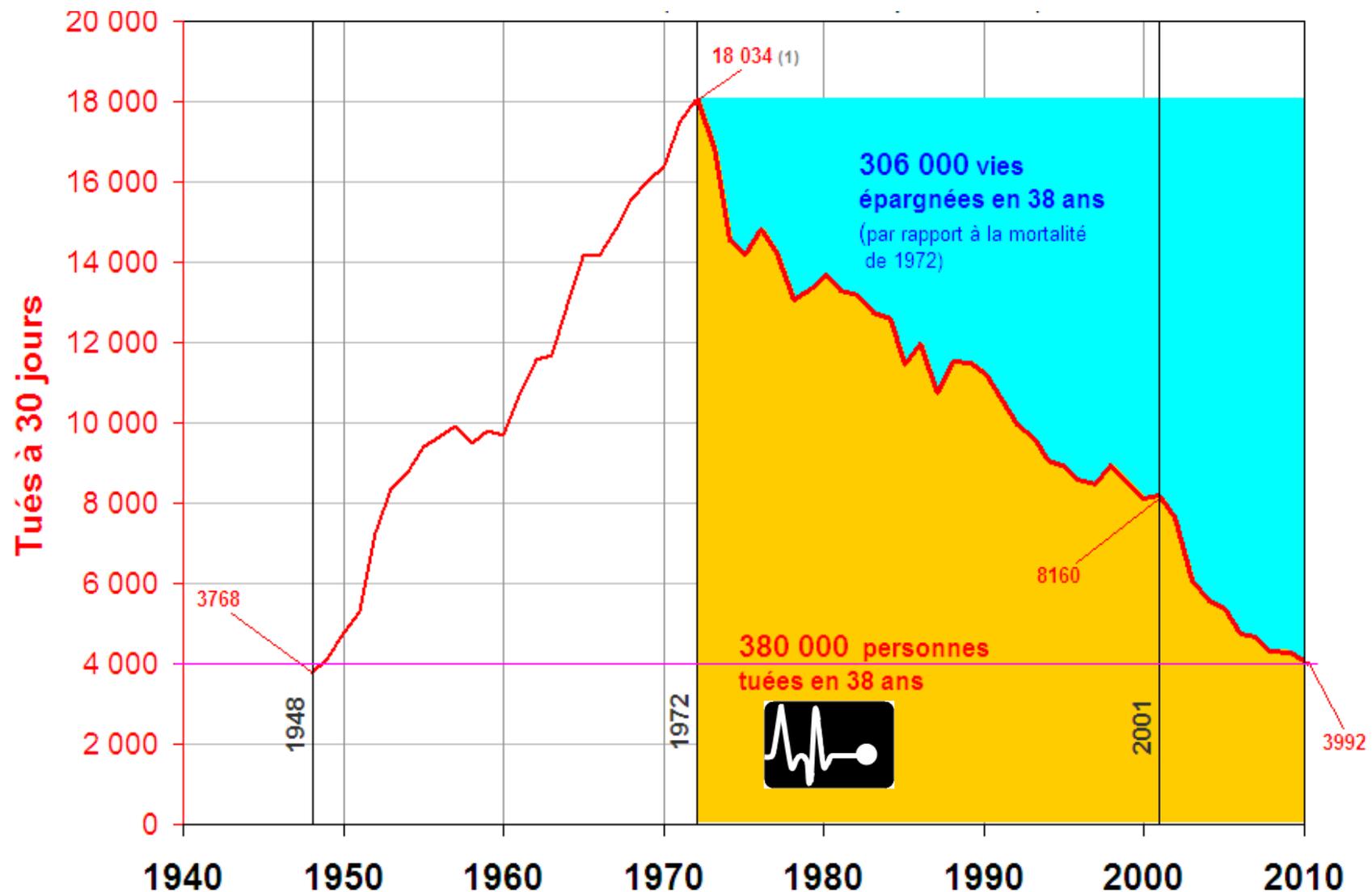
L'accidentalité en France métropolitaine de 1953 à 2010



NB : Toutes données BAAC. Pour s'affranchir des changements de définition (passage du tué à 3 j au tué à 6 j en 1967, puis au tué à 30 j en 2004), les effectifs de tués et blessés ont tous été convertis en équivalents à 30 j.

1b. Perspectives longues

→ 1948 à 2010 : les vies épargnées



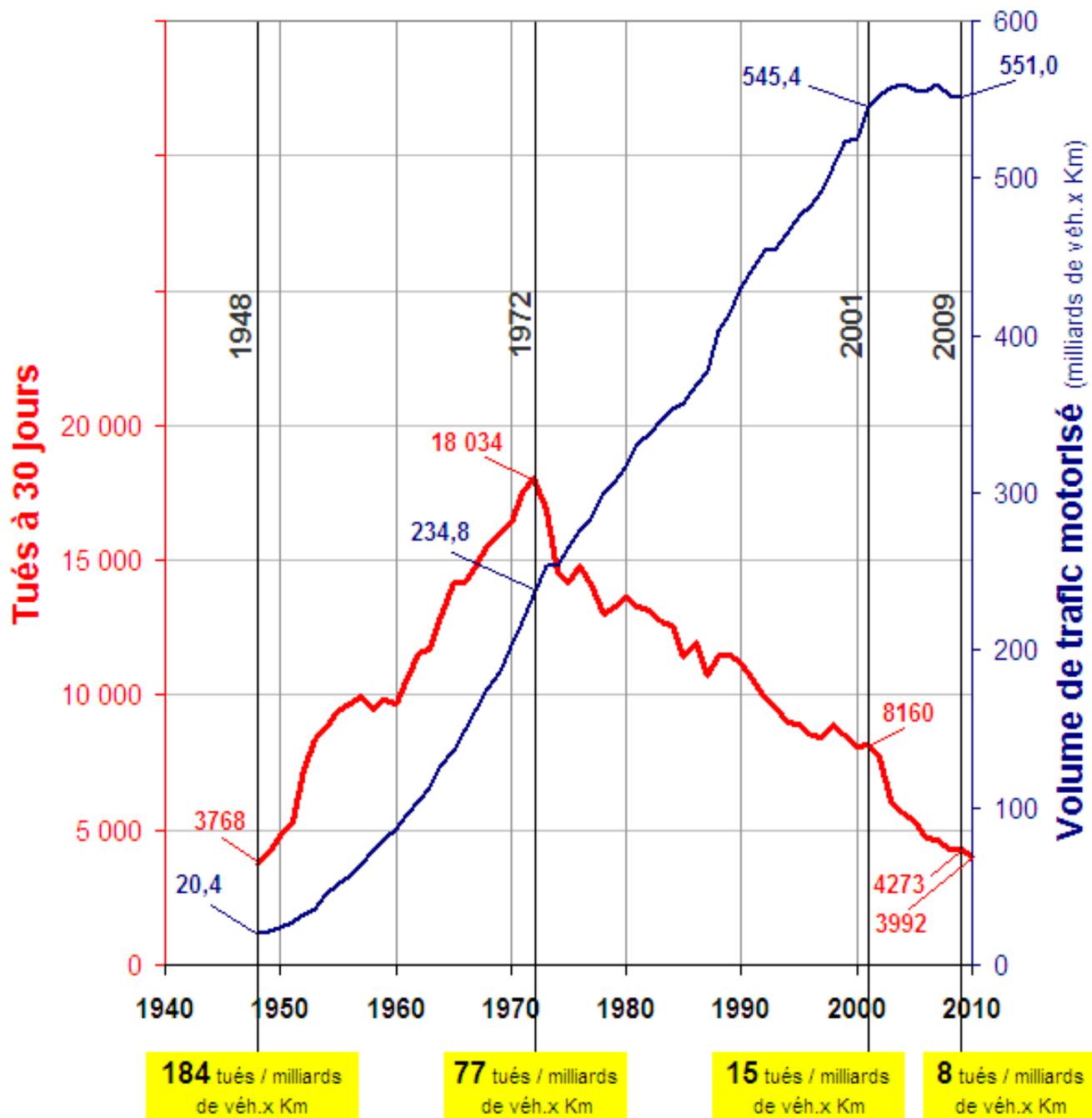
NB : Toutes données BAAC. Pour s'affranchir des changements de définition (passage du tué à 24 h au tué à 3 j en 1954, puis au tué à 6 j en 1967, puis au tué à 30 j en 2004), les effectifs de tués et blessés ont tous été convertis en équivalents à 30 j.
(1) soit 16 545 tués à 6 jours

1c. Perspectives longues

→ 1948 à 2010 : Trafic vs Mortalité



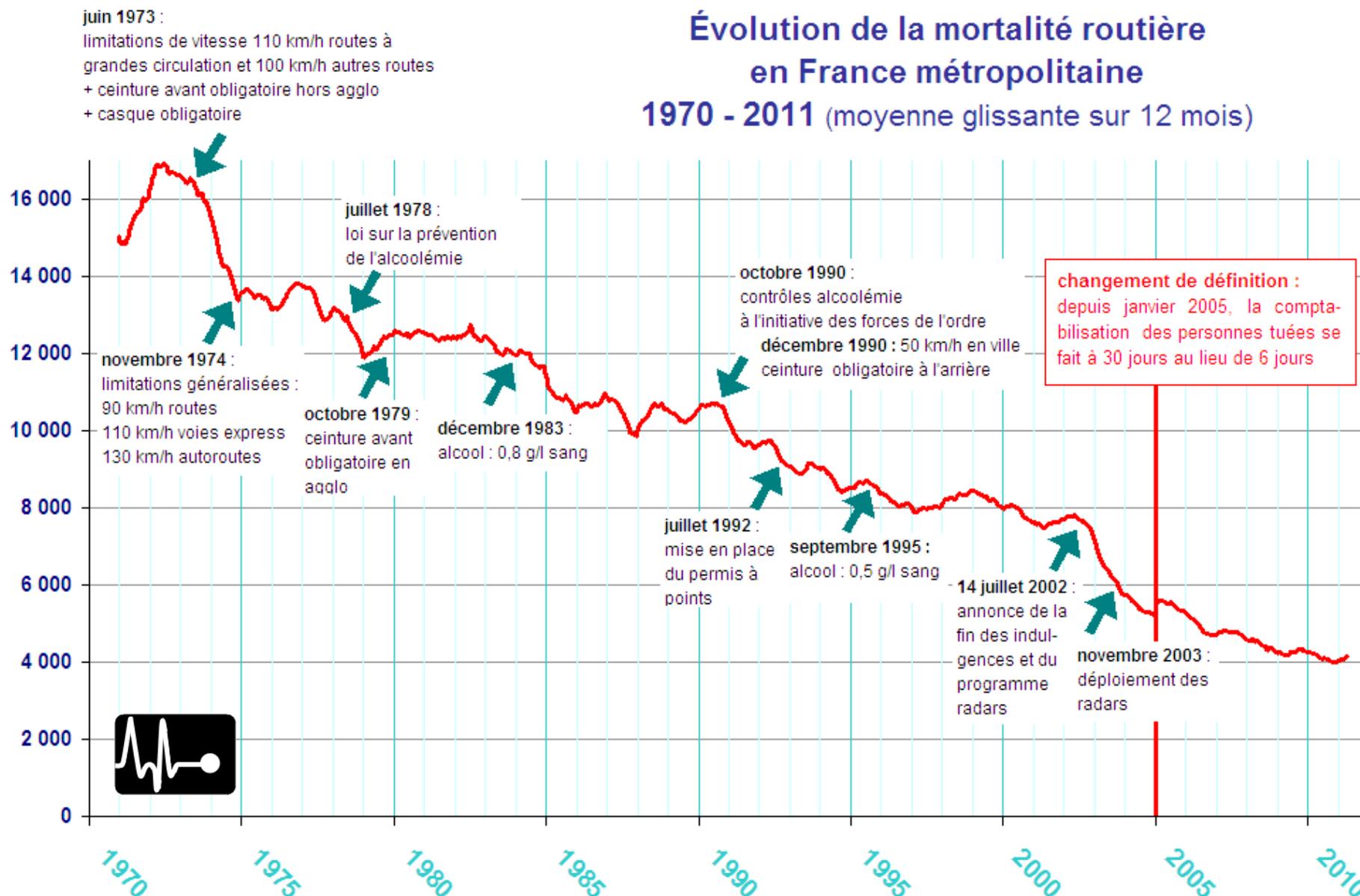
Evolutions comparées trafic et mortalité



1d. Perspectives longues

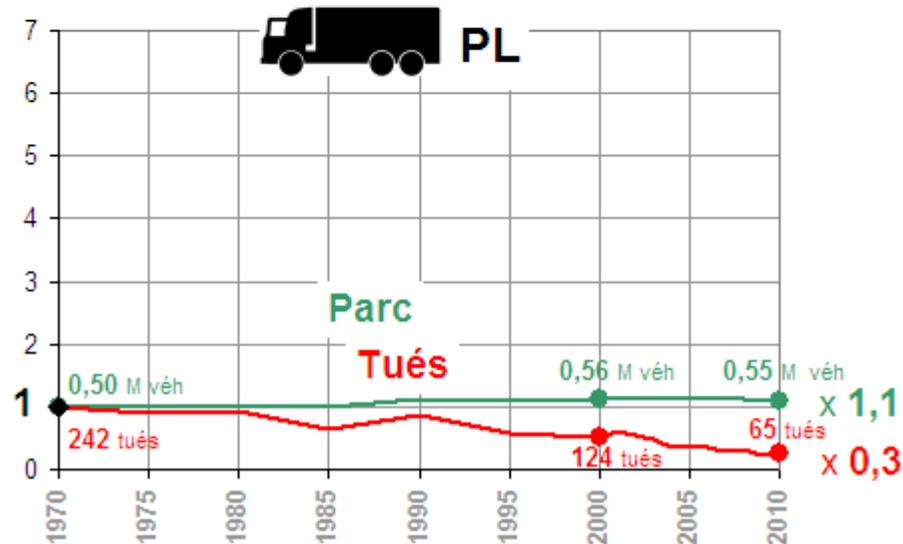
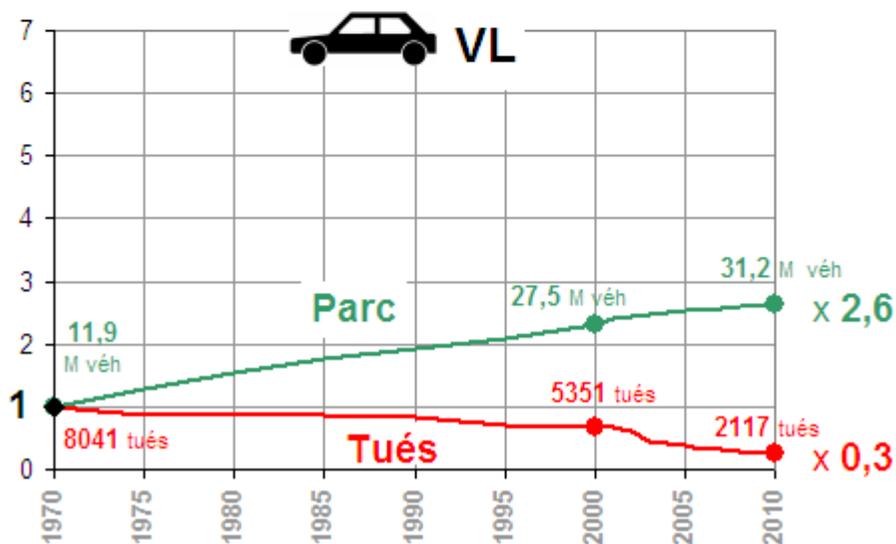
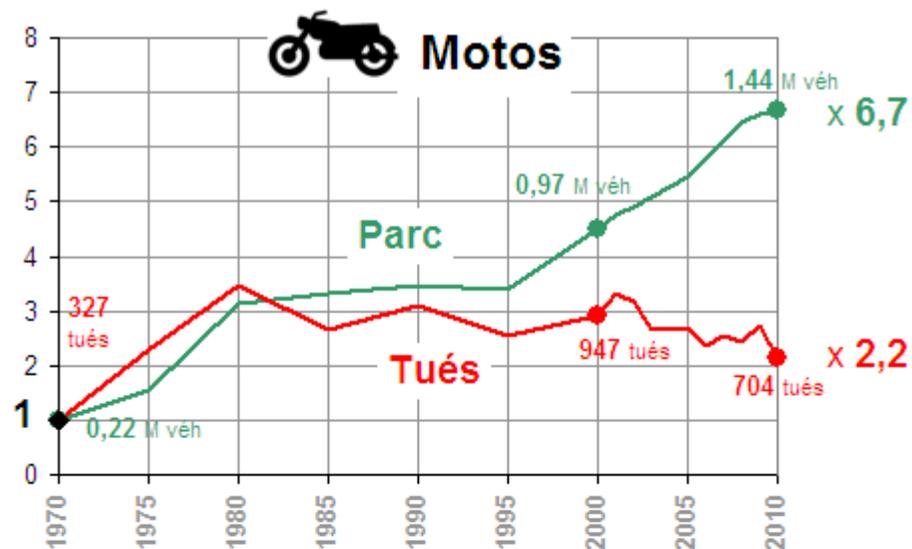
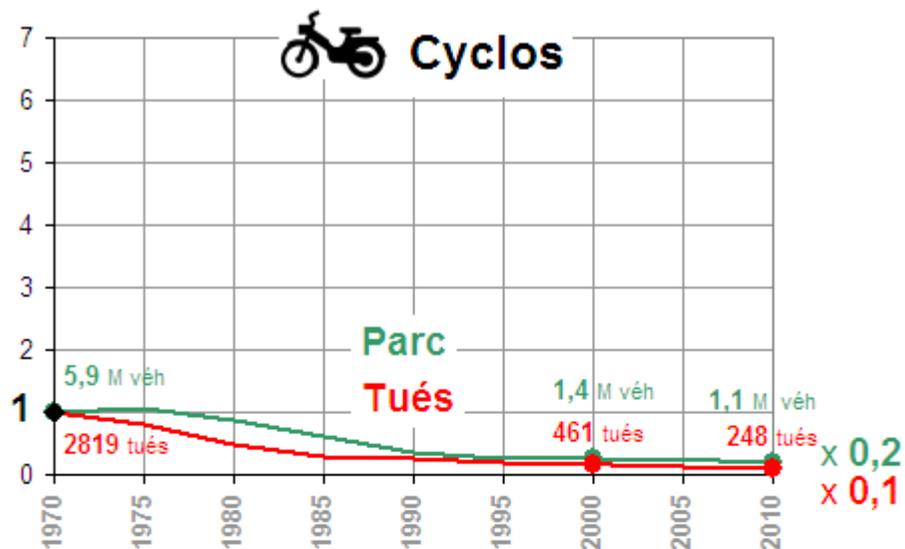
→ 1970 à 2011 : Mortalité routière vs Mesures de sécurité routière

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine 1970 - 2011 (moyenne glissante sur 12 mois)



1e. Perspectives longues

→ 1970 à 2010 : Mortalité vs Parc, par catégories

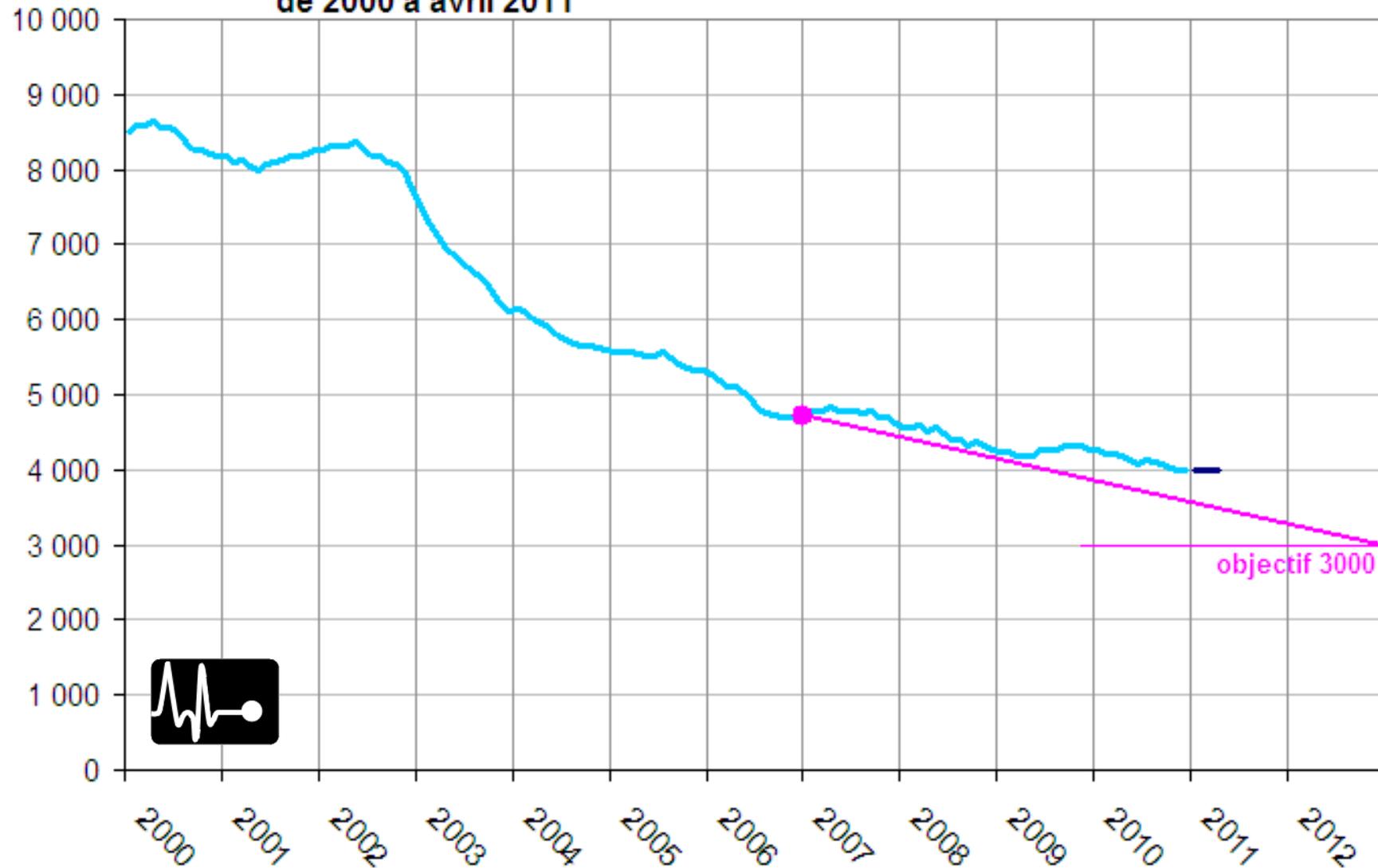


1f. Perspectives longues

→ 2000 à 2011 : mortalité vs objectif 2012

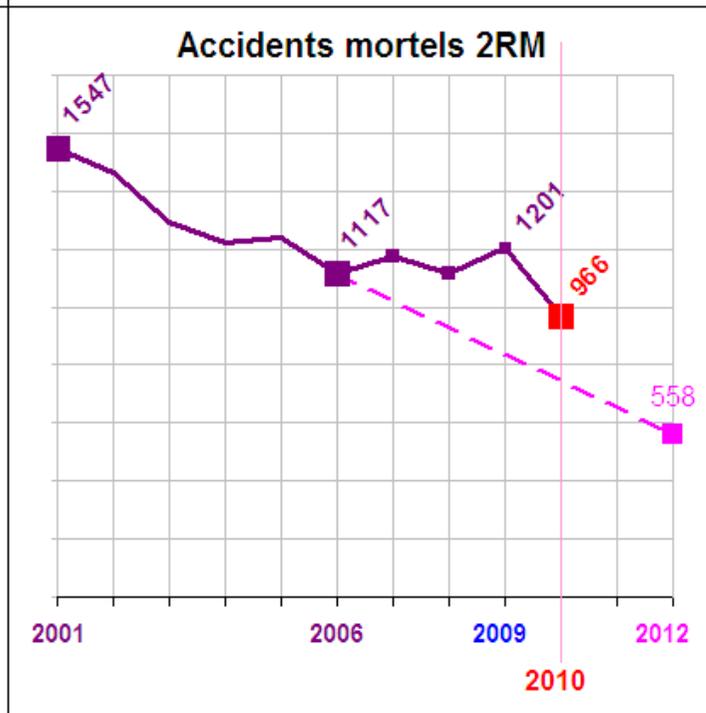
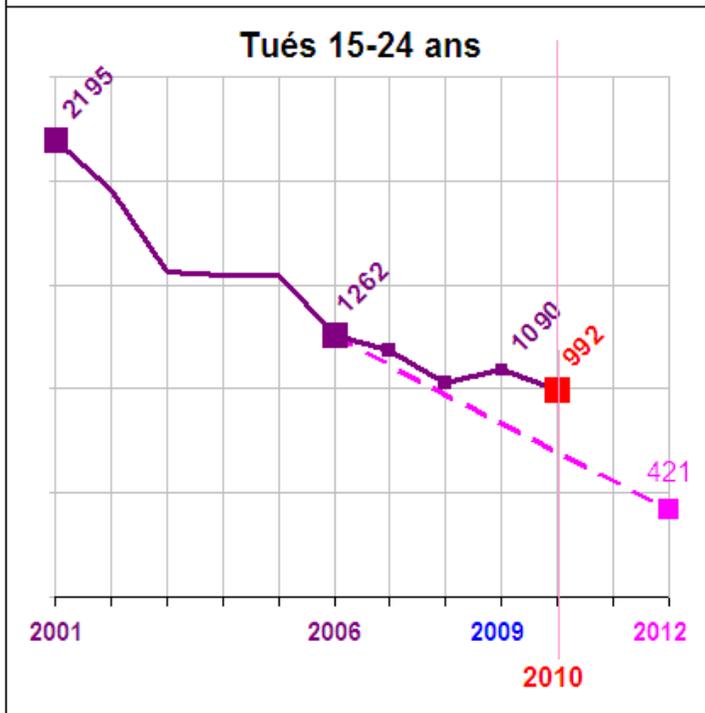
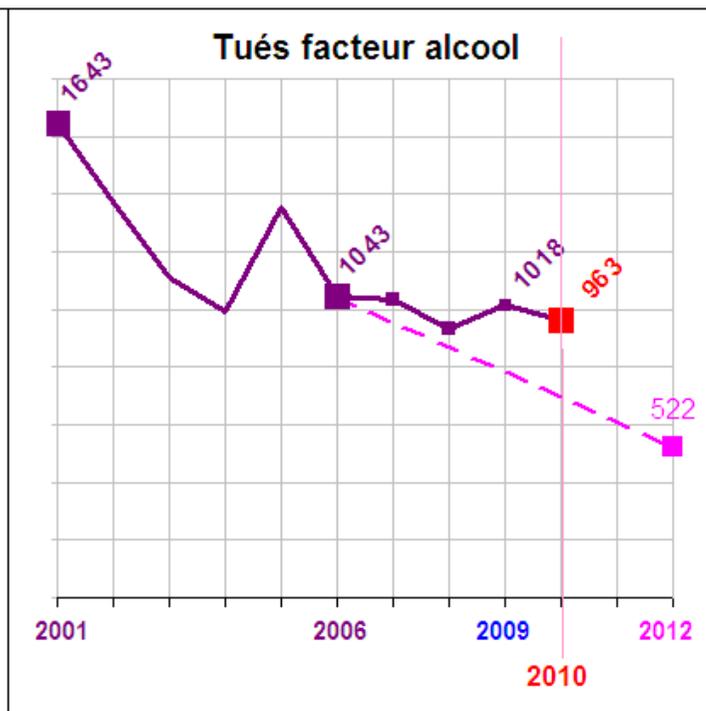
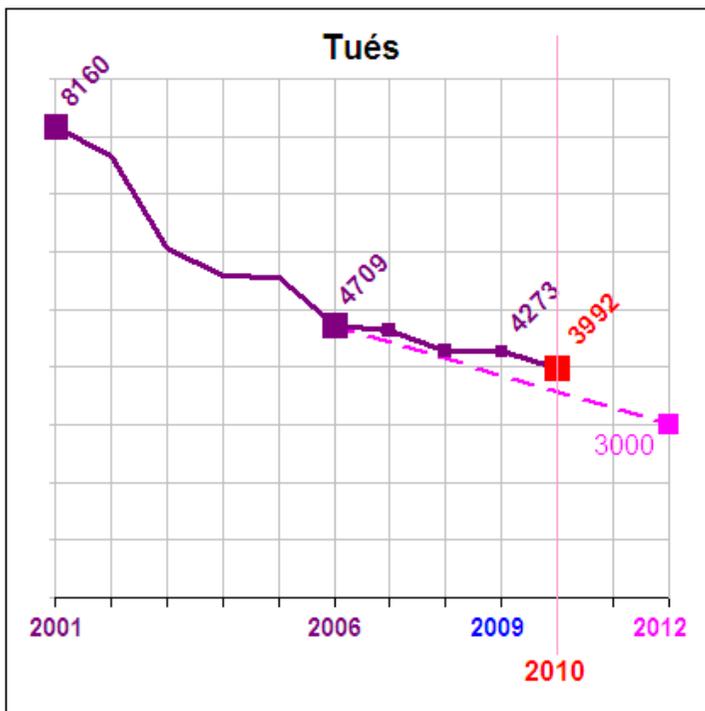
Tués à 30 j en glissement annuel
de 2000 à avril 2011

*Toutes données BAAC définitives
sauf 2011 (estimations provisoires)*



1g. Perspectives longues

→ La marche vers les 4 objectifs 2012

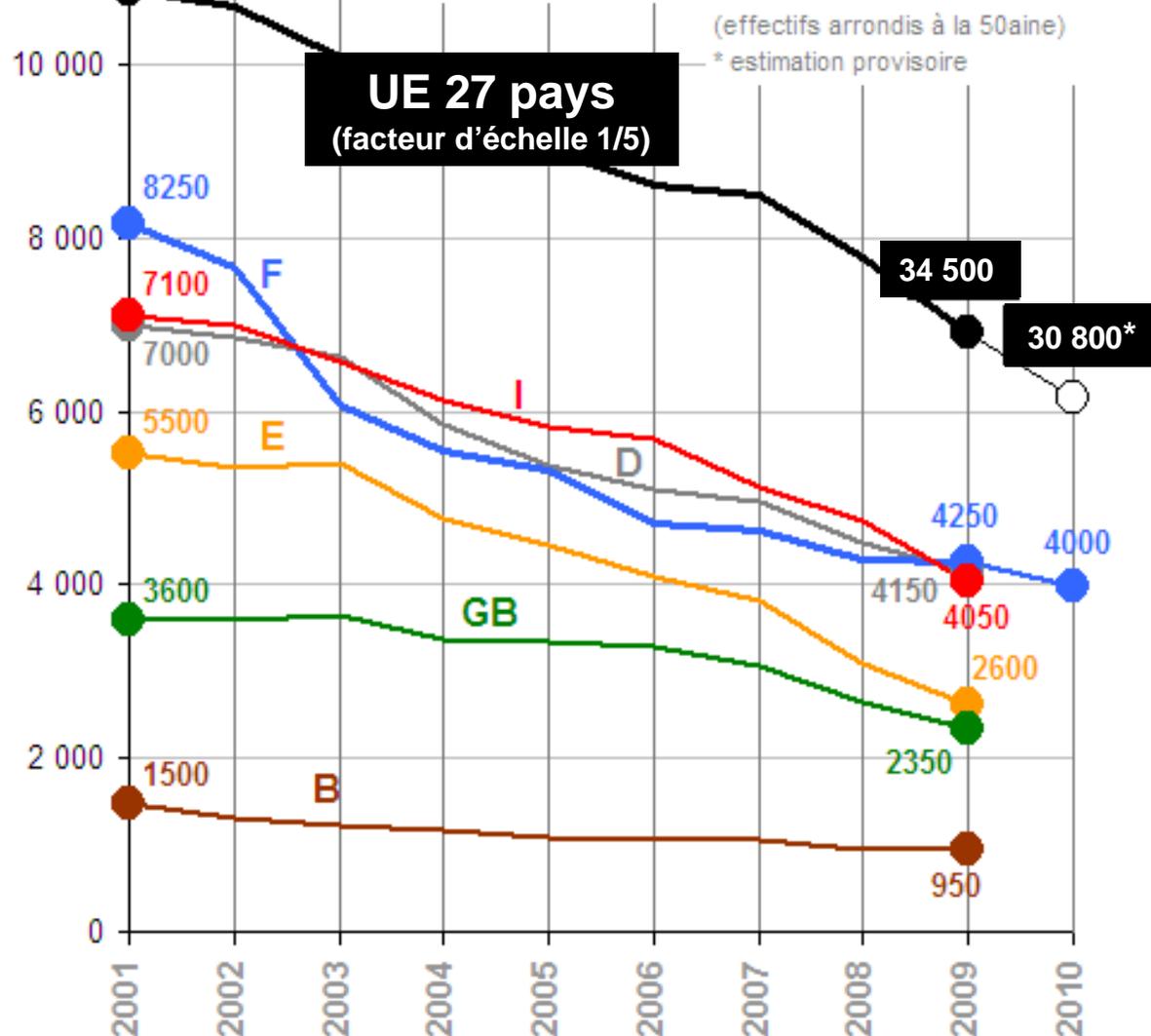


1h. Perspectives longues

→ 2001 à 2010 : comparatif européen

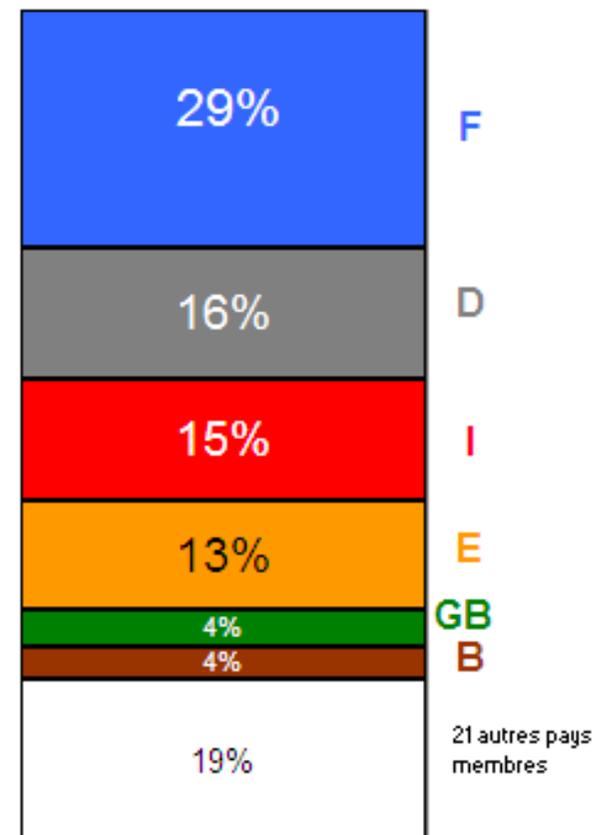


Evolution 2001-2010 de la mortalité routière en Europe



Contribution aux 80 000 vies sauvées dans l'UE

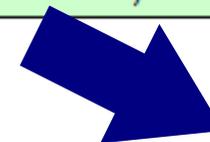
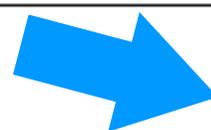
en cumulé de 2002 à 2009, référence 2001



2. Les chiffres définitifs 2010

→ France métropole année 2010, Fichier BAAC, accidentalité d'ensemble

	A 	T 	B 	H 
Bilan de l'année 2010	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont hospitalisés
Année 2010 définitifs	67 288	3 992	84 461	30 393
Année 2009 définitifs	72 315	4 273	90 934	33 323
Différence 2010 / 2009	-5 027	-281	-6 473	-2 930
Evolution 2010 / 2009	-7,0%	-6,6%	-7,1%	-8,8%

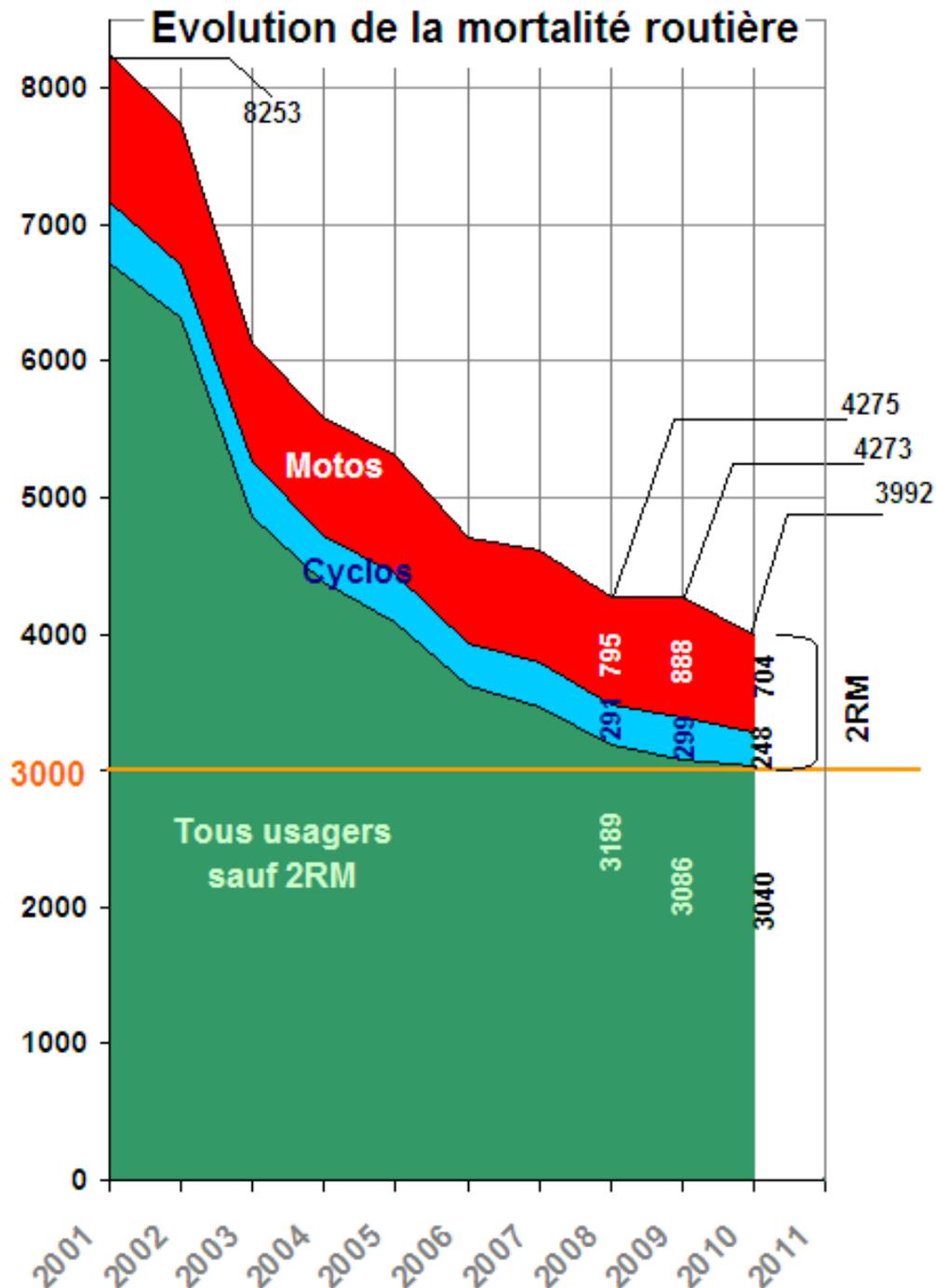


NB : Pour des raisons de volume, ce recueil est concentré sur la seule **mortalité** routière. Seules les sections 1, 2 et 23 comportent quelques indications sur l'accidentalité hors mortalité (données en A, B et H).

A cet égard, deux réalités essentielles :

- Globalement, la route ou la rue font un handicapé lourd pour chaque mort, (source Registre du Rhône 2003-2008)
- Mais les ratios du type blessés sur tués varient énormément selon le milieu (urbain ou non), car ils sont fortement déterminés par la vitesse du trafic : ainsi on relève en agglomération 75% des blessés légers, mais 52% des blessés hospitalisés et seulement 28% de la mortalité (source BAAC 2010).

3. L'image globale de l'année 2010



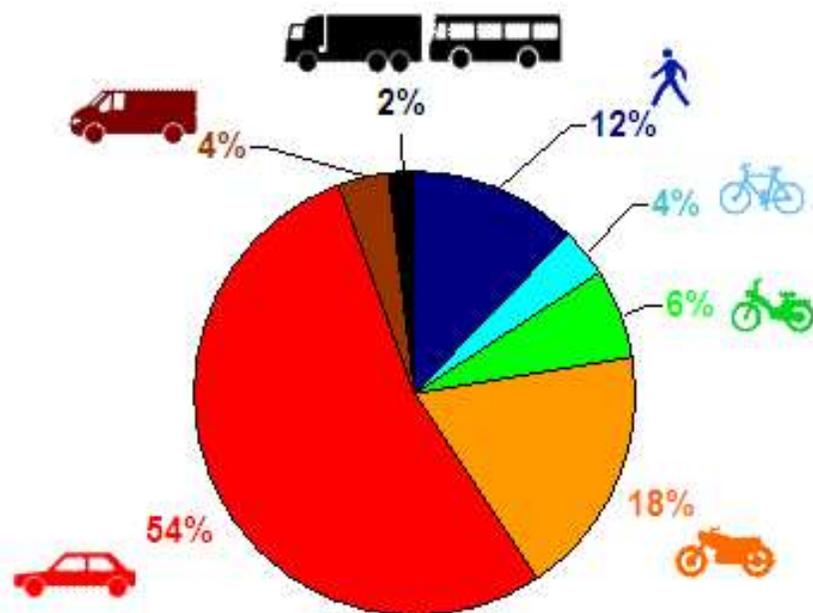
- **L'année 2010**, malgré une augmentation de trafic de l'ordre de +1,9%*, a vu passer la mortalité **sous la barre des 4000 tués** : inédit depuis 1948 alors que le trafic motorisé a été entre temps multiplié par plus de 27.
- Néanmoins, ce retour à la baisse cachait un résultat mitigé :
 - ✓ **les 2RM connaissent un mieux spectaculaire** : -19,8%, et jusqu'à -20,7% pour les seules motocyclettes,
 - ✓ d'autre part, **la baisse de la mortalité hors 2RM s'essouffait manifestement** : seulement -1,5%,
 - ✓ La reprise du trafic PL s'est poursuivie (+3,7%*) après le creux de la crise début 2009. **L'accidentalité des PL a suivi** : +20,4% de tués PL soit 11 tués de plus dans les PL, mais 50 tués de plus (557 en tout) dans des accidents impliquant des PL

*estimations provisoires CGDD/SOeS



4a. Par catégorie d'utilisateur

→ Mortalité 2010 : effectifs et fractions



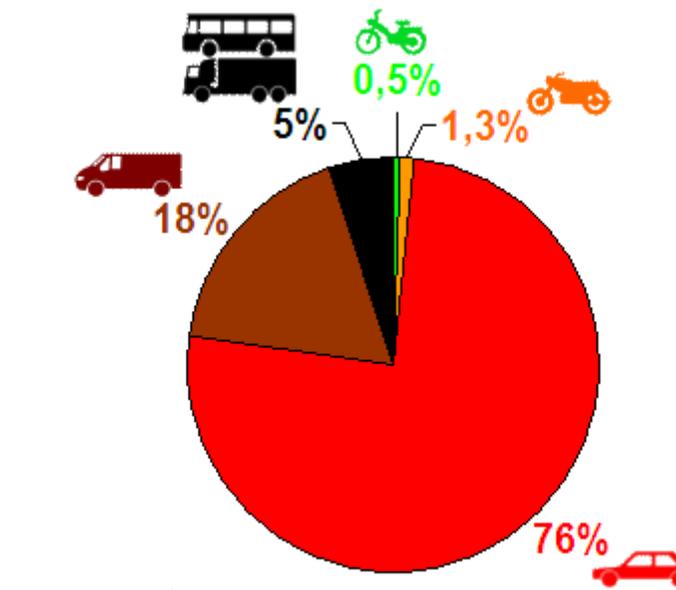
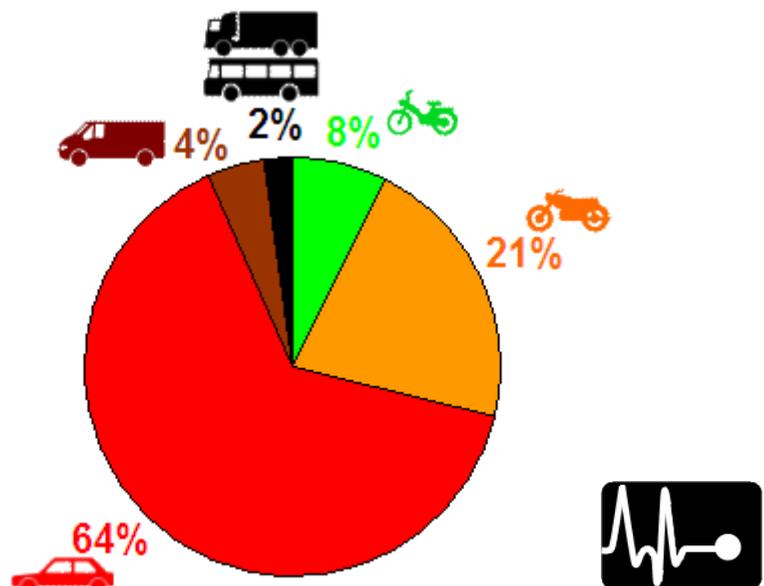
Mortalité 2010



	Piétons	485	12%
	Vélos	147	4%
	Cyclos = cyclomoteurs (moins de 50 cm³)	248	6%
	Motos = motocyclettes (à partir de 50 cm³)	704	18%
	VL = véhicules légers (PTAC jusqu'à 1,5 t)	2117	54%
	VU = véhicules utilitaires (1,5t < PTAC < 3,5t)	146	4%
	PL = poids lourds +	69	2%
	TC = transports en commun routiers (autocars et autobus)		

4b. Par catégorie d'utilisateur

→ 2010 : fractions de la mortalité vs parts de trafic



				Niveau de risque
	248	8%	0,5%	16,5
	704	21%	1,3%	17,0
	2117	64%	76%	0,9
	146	4%	18%	0,3
	69	2%	5%	0,4
	3284	100%	100%	1,0

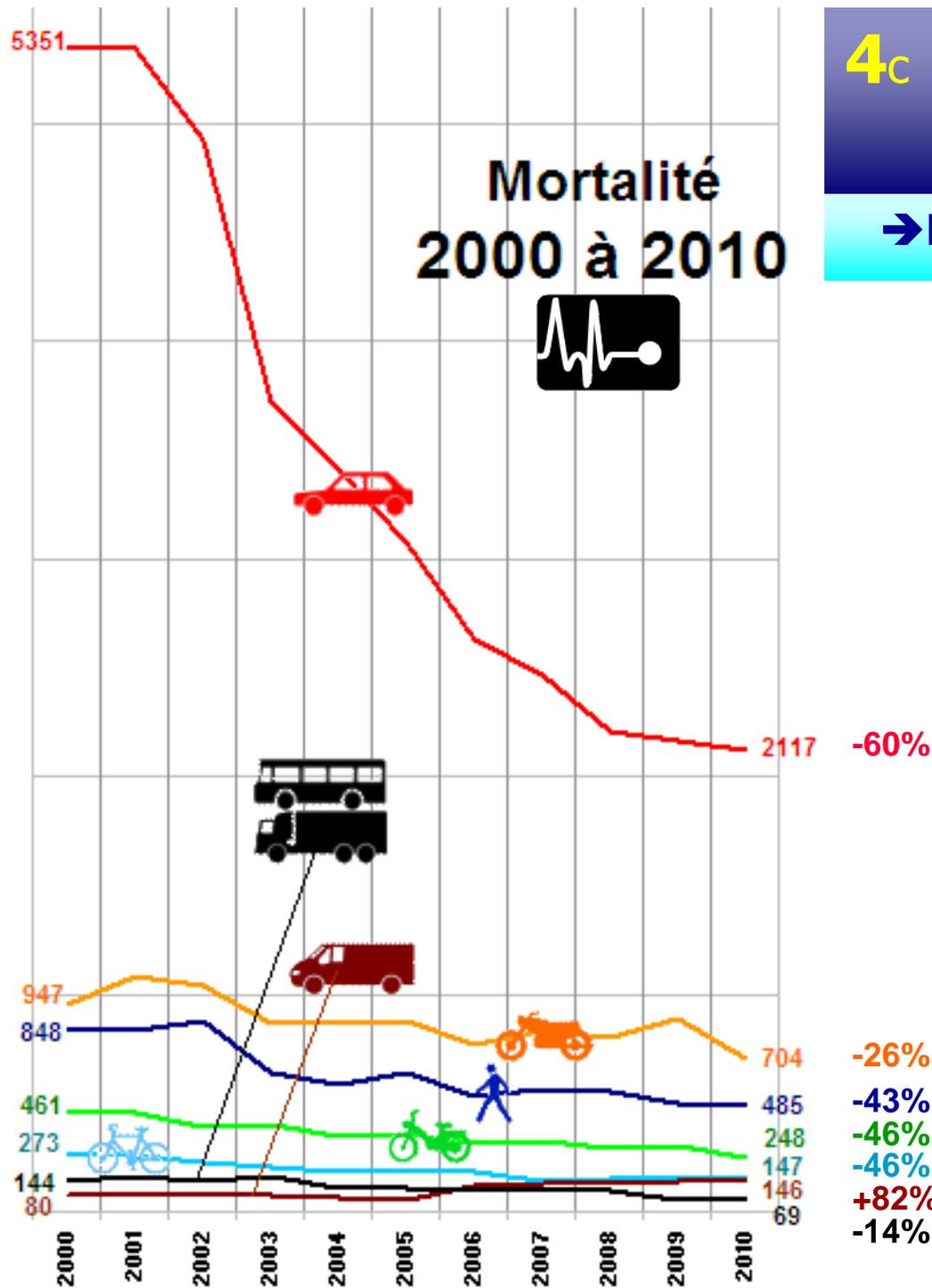
NB : Données détaillées de trafic 2010 indisponibles à ce jour.

Sont exclus de cette comparaison les piétons (pour lesquels la notion de trafic n'a pas de sens) et les cyclistes (pour lesquels le trafic est trop mal connu).

NB : Le niveau de risque relatif calculé ici est celui du risque mortel pour le conducteur ou ses passagers.

4c .Par catégorie d'utilisateur

→ Evolutions 2000-2010





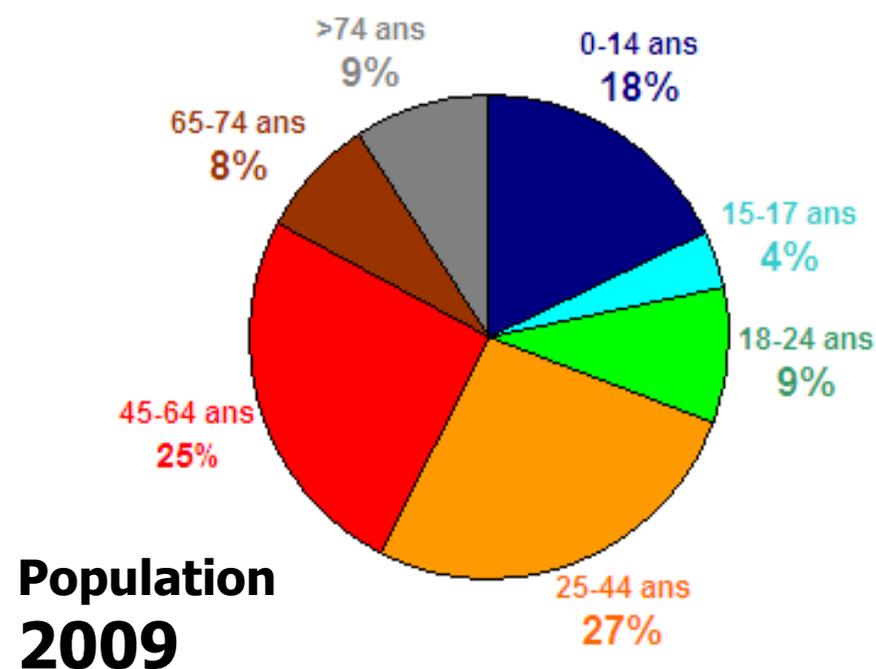
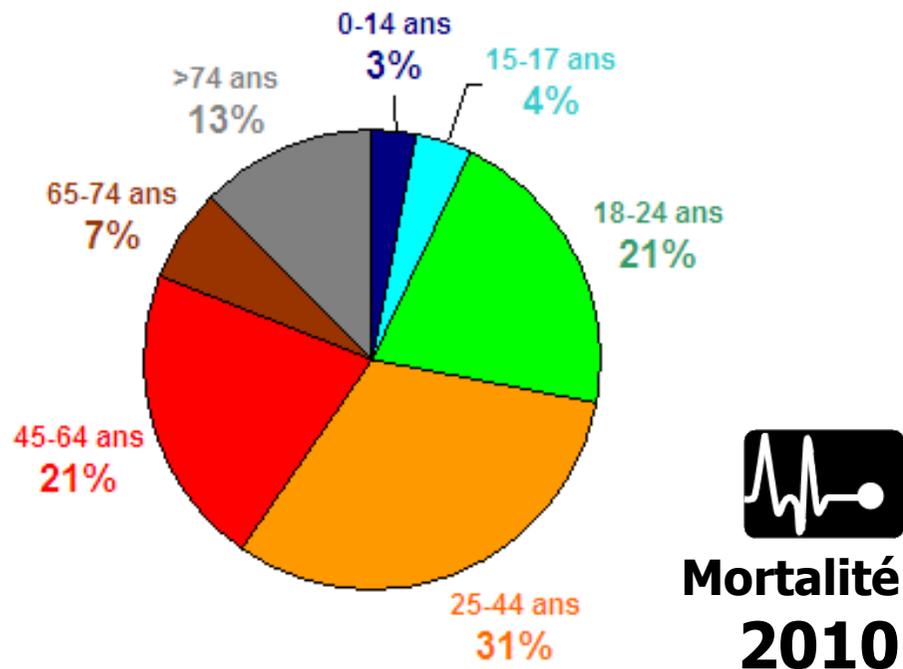
4d. Par catégorie d'utilisateur

→ Evolutions 2000-2010

	 Piétons	 Vélos	 Cyclos	 Motos	 VL	 VUL	 PL	 TC	 Autres	Total
2000	848	273	461	947	5351	80	124	20	66	8 170
2001	832	259	455	1081	5343	80	144	14	45	8 253
2002	876	226	391	1040	4920	81	134	11	64	7 742
2003	633	203	398	869	3721	80	114	47	61	6 126
2004	588	179	343	870	3406	62	86	21	38	5 593
2005	635	180	356	881	3065	56	90	14	41	5 318
2006	535	181	317	769	2626	120	87	6	68	4 709
2007	561	142	325	830	2464	131	68	35	64	4 620
2008	548	148	291	795	2205	135	76	19	58	4 275
2009	496	162	299	888	2160	145	54	5	64	4 273
2010	485	147	248	704	2117	146	65	4	76	3 992
Delta% 2009-2010	-2,2%	-9,3%	-17,1%	-20,7%	-2,0%	0,7%	20,4%	-20,0%	18,8%	-6,6%

5a. Par tranches d'âge

→ 2010 : fractions de la mortalité vs fractions démographiques

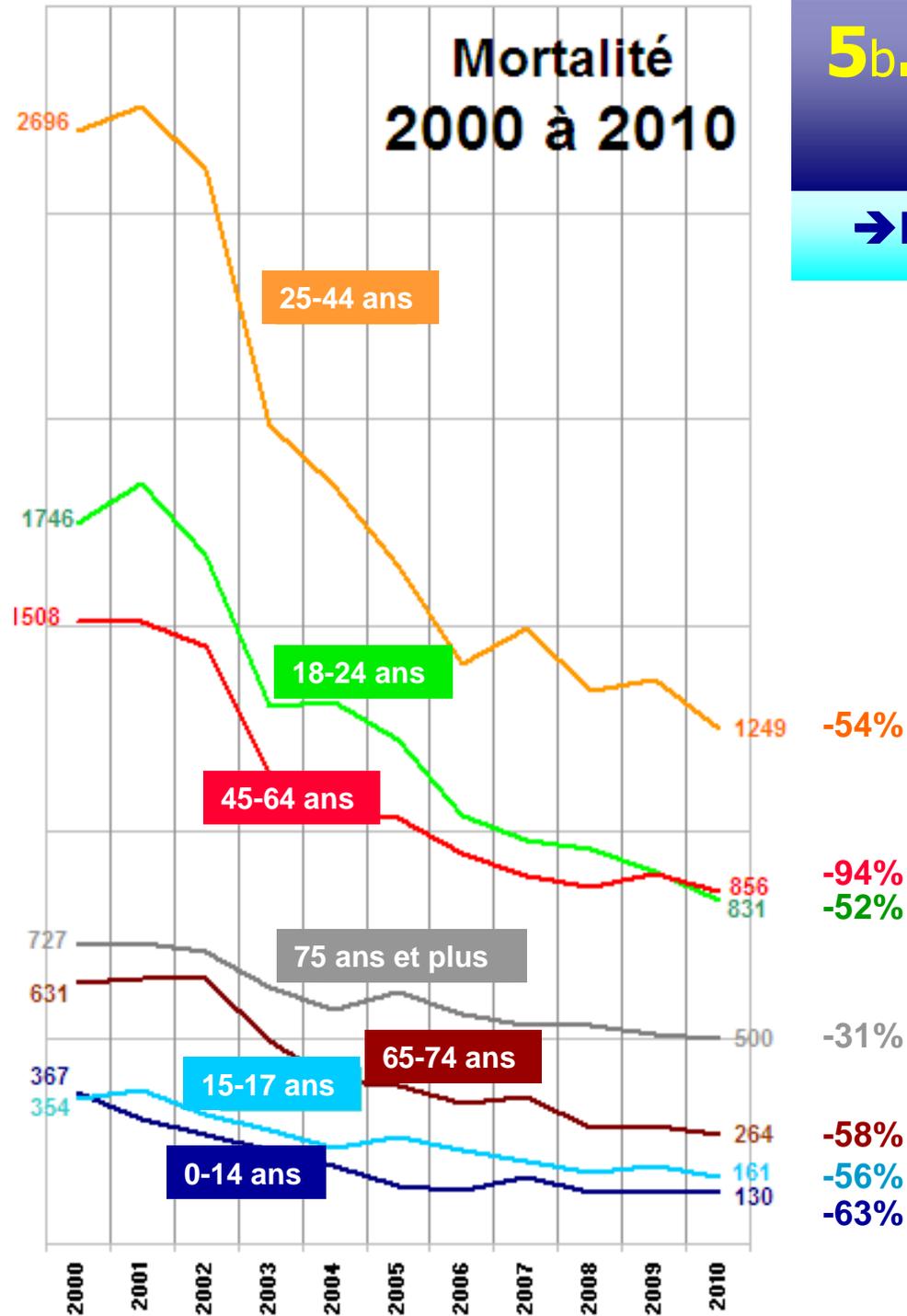


Tranche d'âge	Mortalité 2010 (Nombre / %)	Population 2009 (%)
0-14 ans	130 3%	18%
15-17 ans	161 4%	4%
18-24 ans	831 21%	9%
25-44 ans	1249 31%	27%
45-64 ans	856 21%	25%
65-74 ans	264 7%	8%
>74 ans	500 13%	9%

NB : Pyramide des âges 2010 détaillée indisponible à ce jour.

5b. Par tranches d'âge

→ Evolutions 2000-2010





5c. Par tranches d'âge

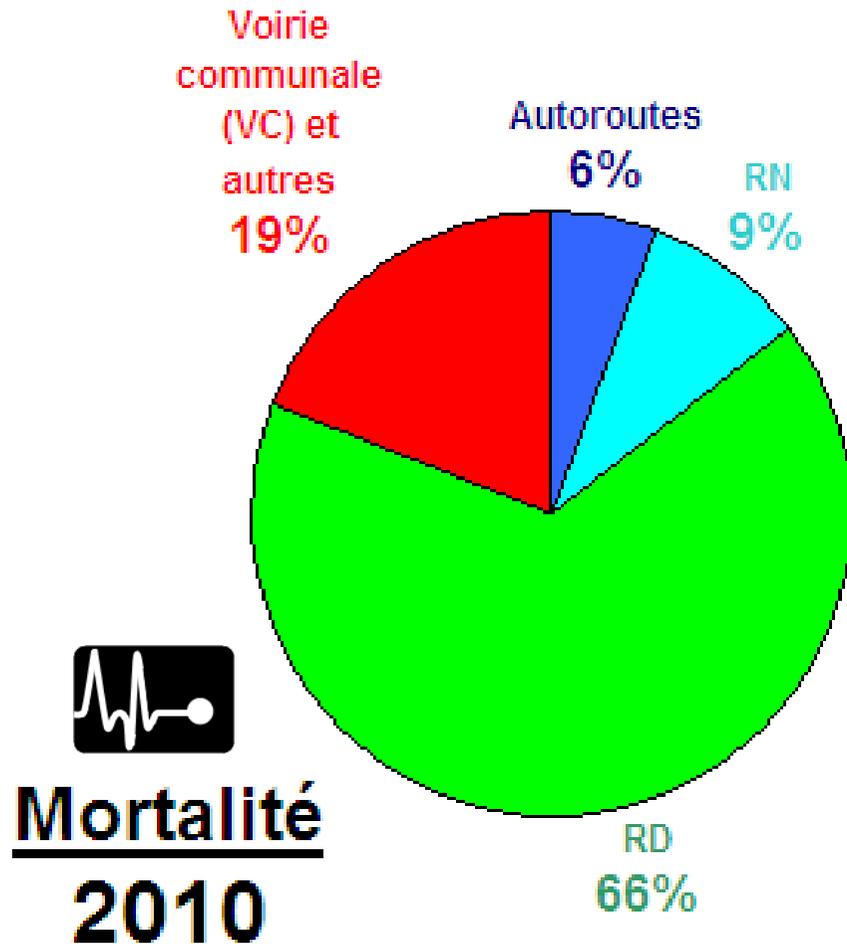
→ Evolutions 2000-2010



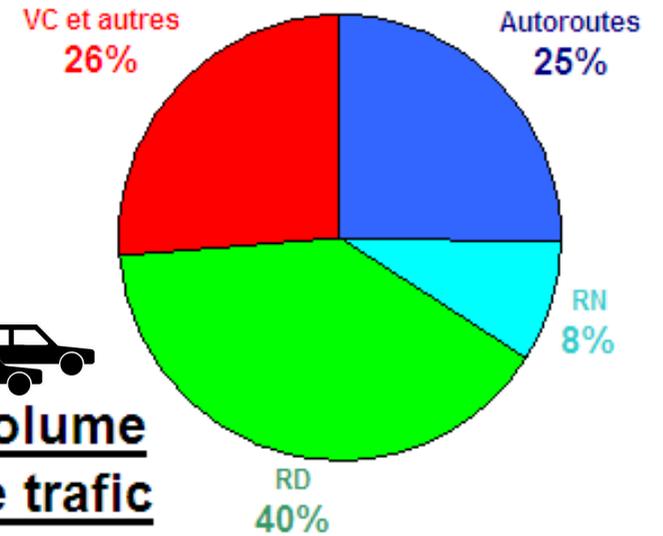
	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus	indéterminé	Total
2000	367	354	1746	2696	1508	631	727	142	8 170
2001	304	375	1845	2757	1507	645	732	88	8 253
2002	263	313	1670	2603	1450	642	710	91	7 742
2003	224	276	1302	1986	1138	492	620	88	6 126
2004	191	231	1312	1837	1049	394	566	14	5 593
2005	143	260	1222	1645	1034	384	610	20	5 318
2006	131	225	1037	1404	946	343	558	65	4 709
2007	164	200	981	1491	892	356	528	8	4 620
2008	125	172	958	1342	867	282	529	0	4 275
2009	122	189	901	1366	899	288	508	0	4 273
2010	130	161	831	1249	856	264	500	1	3 992
Delta% 2009-2010	6,6%	-14,8%	-7,8%	-8,6%	-4,8%	-8,3%	-1,6%	n/d	-6,6%

6a. Par réseaux

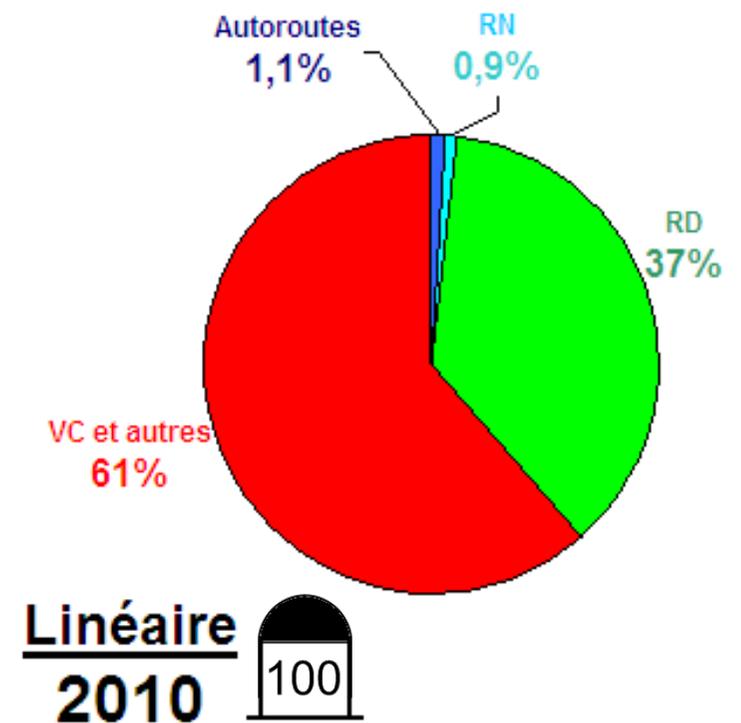
→ 2010 : fractions de la mortalité vs parts de trafic et parts du linéaire (graphiques)



Volume de trafic 2009



NB : Données détaillées de trafic 2010 indisponibles à ce jour.





6b. Par réseaux

→ 2010 : fractions de la mortalité vs parts de trafic et parts du linéaire (tableau)

2010						Total
		Autoroutes	RN	RD	Voiries communales + autres	
	Mortalité [T _{30j}]	238 6%	350 9%	2644 66%	760 19%	3 992 100%
	Linéaire (km)	11 162 km 1,1%	9 154 km 0,9%	377 400 km 37%	630 000 km 61%	1 027 716 km 100%
	Part de trafic*	25%	8%	40%	26%	100%
	Niveau de risque	0,2	1,0	1,7	0,7	1,0

* Estimations 2009 d'après CGDD/SOeS. Données 2010 non disponibles à ce jour

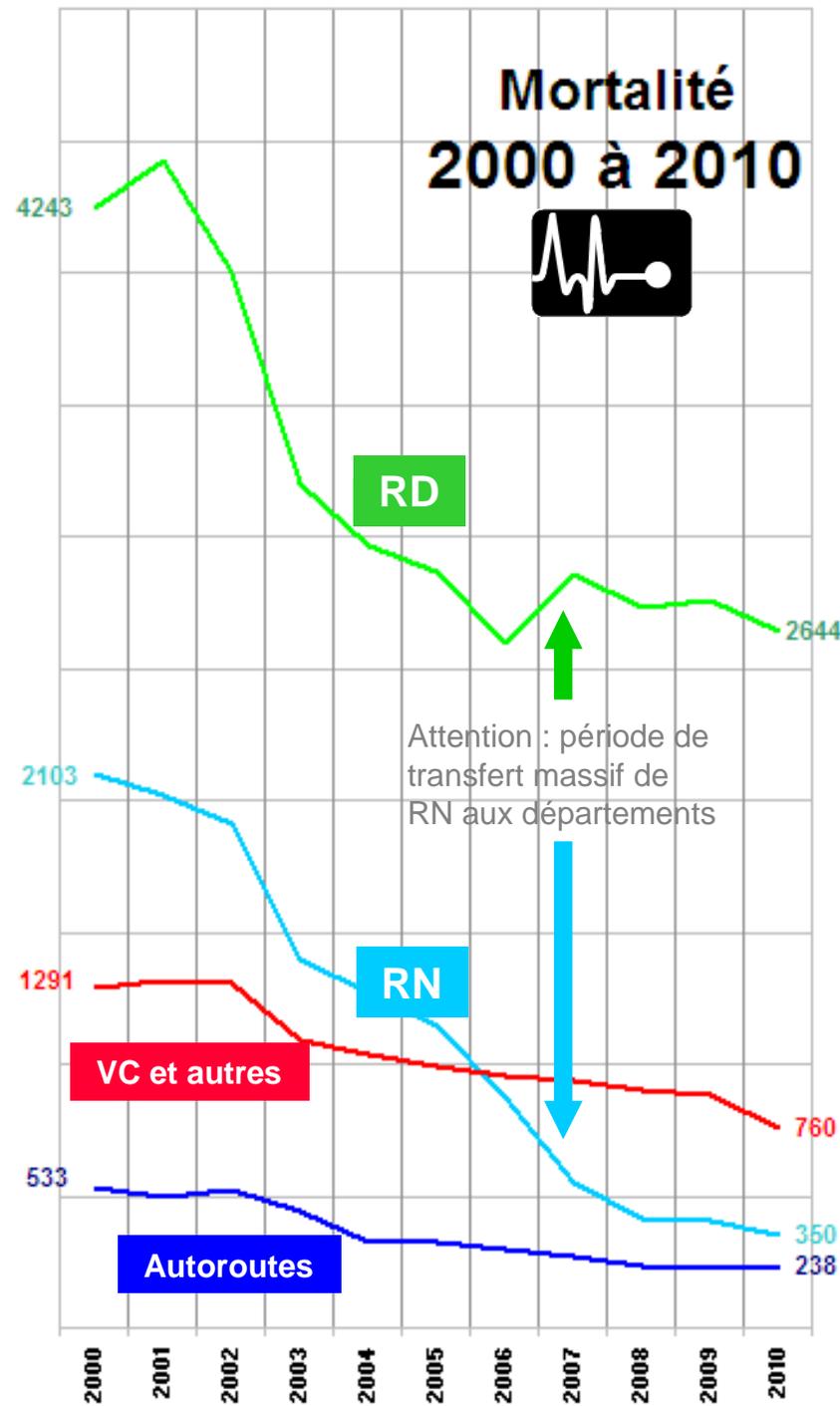
NB : Les parts de trafic 2010 sont indisponibles à ce jour.

Le niveau de risque relatif calculé ici est celui du risque mortel pour le conducteur ou ses passagers.

6c. Par réseaux

→ Evolutions 2000-2010

NB : Sur le long terme, les linéaires par réseaux varient très significativement en raison du développement des réseaux et du fait des transferts.



-38%



-41%



-83%



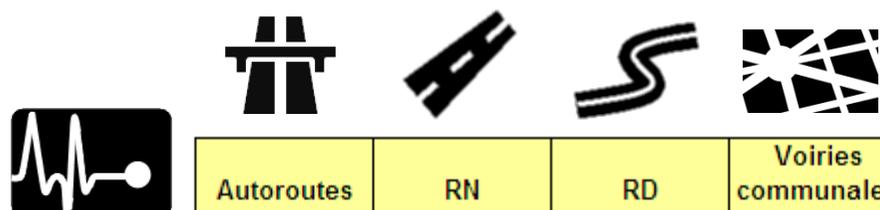
-55%





6d. Par réseaux

→ Evolutions 2000-2010



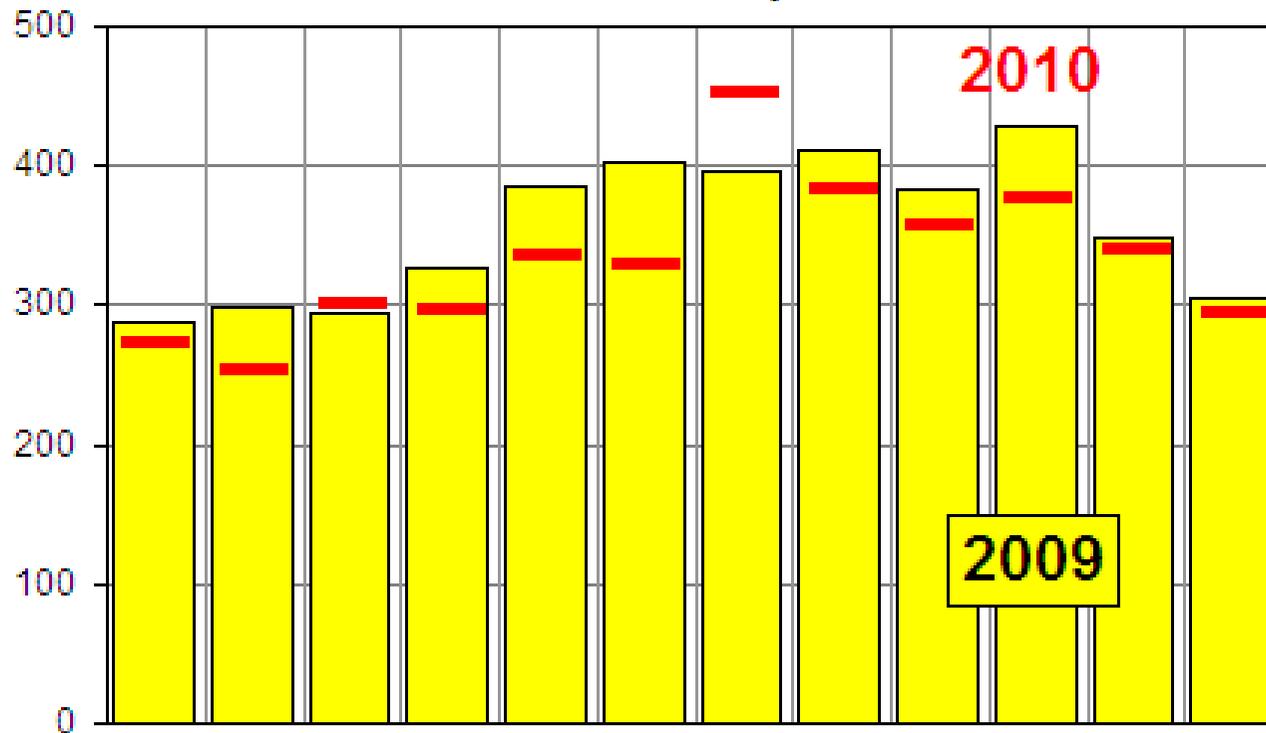
	Autoroutes	RN	RD	Voiries communales + autres	Total
2000	533	2103	4243	1291	8 170
2001	493	2020	4424	1316	8 253
2002	527	1914	3996	1305	7 742
2003	444	1396	3197	1089	6 126
2004	322	1268	2966	1037	5 593
2005	324	1142	2861	991	5 318
2006	296	870	2591	952	4 709
2007	273	552	2855	940	4 620
2008	234	411	2733	897	4 275
2009	225	408	2760	880	4273
2010	238	350	2644	760	
Delta% 2009-2010	5,8%	-14,2%	-4,2%	-13,6%	

7. Au mois par mois

→ 2009 vs 2010



Mortalité mois par mois



NB : Voir plus loin (en section 13) le détail au mois par mois depuis 1999 pour la mortalité d'ensemble, pour la mortalité des VL et pour celle des motos).

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Total
2009	288	299	294	327	386	403	396	412	384	429	349	306	4273
2010	273	254	300	296	336	329	453	383	357	377	339	295	3992
Delta%	-5%	-15%	+2%	-9%	-13%	-18%	+14%	-7%	-7%	-12%	-3%	-4%	-7%

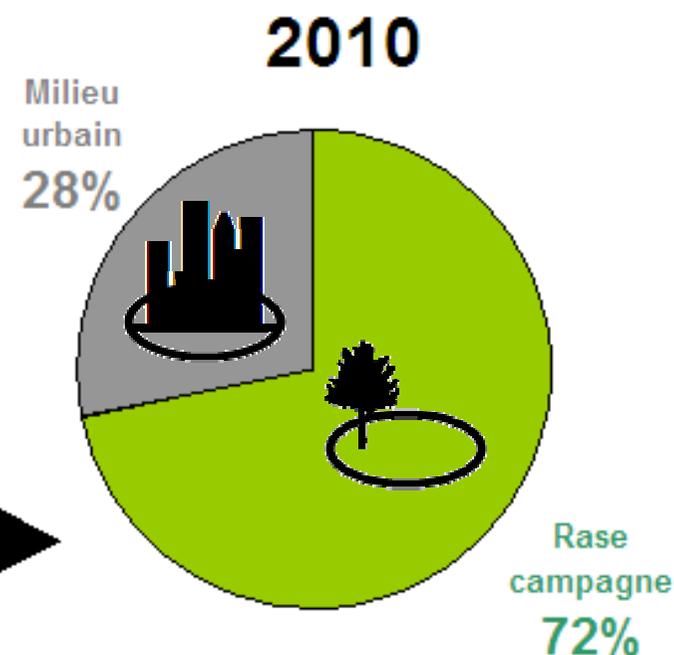


8a. Rase campagne et Milieu urbain

→ Evolutions 2000-2010



	Rase campagne	Milieu urbain	Total
2000	5886 72%	2284 28%	8170 100%
2001	5950 72%	2303 28%	8253 100%
2002	5662 73%	2079 27%	7741 100%
2003	4441 72%	1686 28%	6127 100%
2004	4042 72%	1551 28%	5593 100%
2005	3654 69%	1664 31%	5318 100%
2006	3363 71%	1346 29%	4709 100%
2007	3261 71%	1359 29%	4620 100%
2008	3040 71%	1235 29%	4275 100%
2009	3021 71%	1252 29%	4273 100%
2010	2859 72%	1133 28%	3992 100%
Delta% de 2009 à 2010	-5,4%	-9,5%	-6,6%



NB : ici, le « milieu urbain » correspond aux agglomérations au sens du code de la route (délimitées par les panneaux d'entrée-sortie).

8b. Rase campagne et Milieu urbain

→ Evolutions 2009-2010 par milieu et par catégories



France
métropole
2009 & 2010



Ensemble

2009 2010 Delta%



RC

Rase campagne

2009 2010 Delta%



MU

Milieu urbain*

2009 2010 Delta%



Paris

2009 2010 Delta%

	Ensemble			RC Rase campagne			MU Milieu urbain*			Paris		
	2009	2010	Delta%	2009	2010	Delta%	2009	2010	Delta%	2009	2010	Delta%
Piéton	496	485	12% -2%	139	139	5% 0%	357	346	31% -3%	16	18	42% +13%
Vélo	162	147	4% -9%	88	88	3% 0%	74	59	5% -20%	6	2	5% -67%
Cyclo	299	248	6% -17%	161	125	4% -22%	138	123	11% -11%	7	2	5% -71%
Moto	888	704	18% -21%	560	432	15% -23%	328	272	24% -17%	12	15	35% +25%
VL	2160	2117	53% -2%	1846	1829	64% -1%	314	288	25% -8%	4	5	12% +25%
VUL	145	146	4% +1%	126	127	4% +1%	19	19	2% 0%	0	0	0% nd
PL+TC	59	69	2% +17%	55	68	2% +24%	4	1	0% -75%	0	0	0% nd
Autre	64	76	2% +19%	46	51	2% +11%	18	25	2% +39%	0	1	2% nd
Total	4273	3992	100% -7%	3021	2859	100% -5%	1252	1133	100% -10%	45	43	100% -4%

* à l'intérieur du périmètre des agglomérations, quelle que soit leur taille

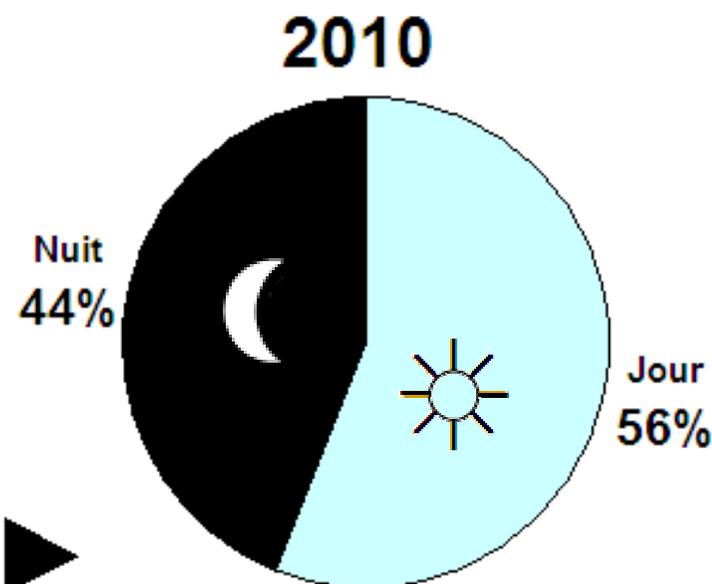


9. Jour et nuit

→ Evolutions 2000-2010



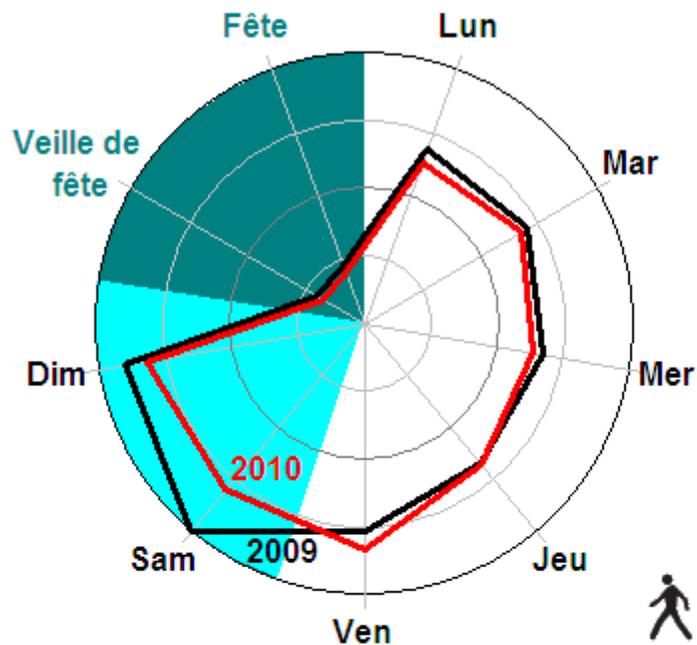
	Jour		Nuit		Total	
2000	4359	53%	3811	47%	8170	100%
2001	4449	54%	3804	46%	8253	100%
2002	4244	55%	3498	45%	7742	100%
2003	3461	56%	2665	44%	6126	100%
2004	3126	56%	2467	44%	5593	100%
2005	2937	55%	2381	45%	5318	100%
2006	2631	56%	2078	44%	4709	100%
2007	2556	55%	2064	45%	4620	100%
2008	2379	56%	1896	44%	4275	100%
2009	2443	57%	1830	43%	4273	100%
2010	2235	56%	1757	44%	3992	100%
Delta% de 2009 à 2010	-8,5%		-4,0%		-6,6%	



NB : On estime à 10% environ la part du trafic de nuit – qui supporte 44% de la mortalité routière.

10. Selon le jour

→ 2009- 2010 : Tous, Cyclos, Motos

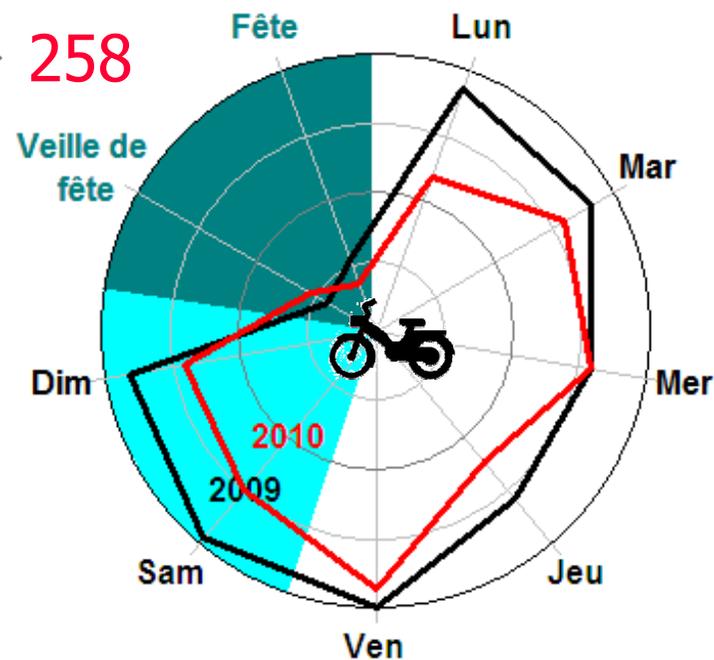


Selon le type de jour
Mortalité tous usagers

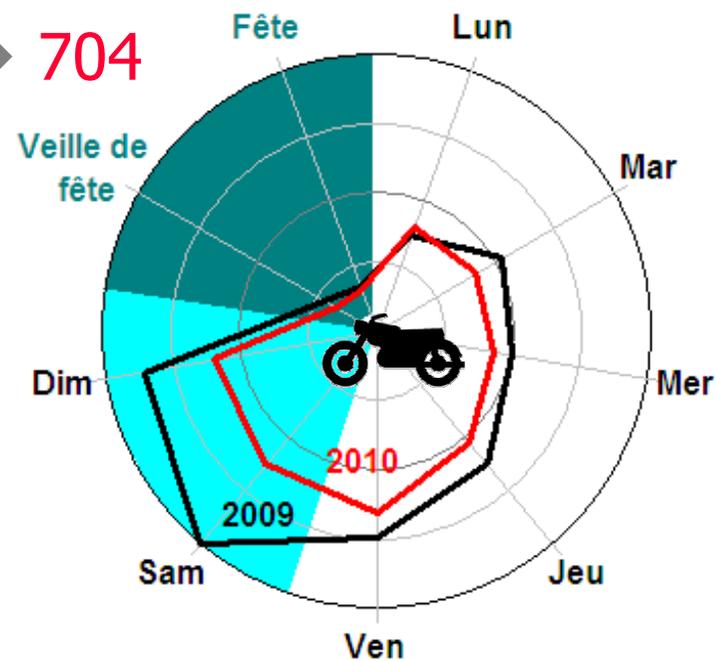
4273 → 3992



299 → 258

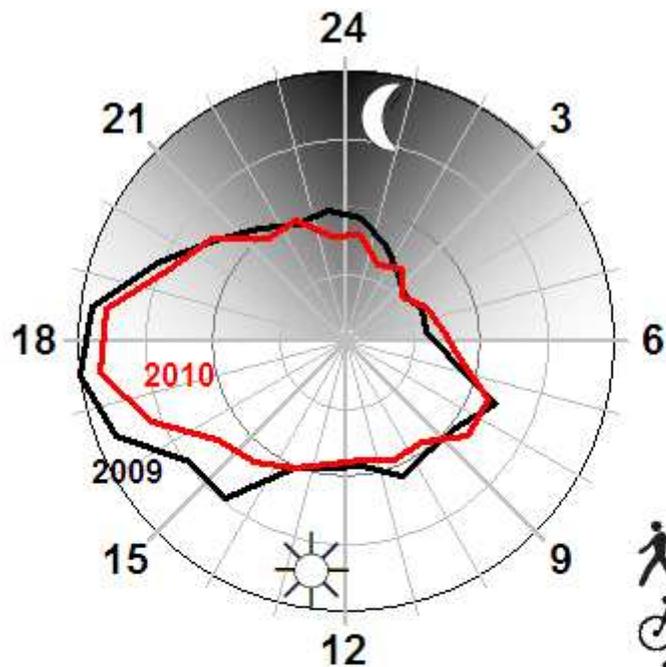


888 → 704



11. Heure par heure

→ 2009- 2010 : Tous, Cyclos, Motos

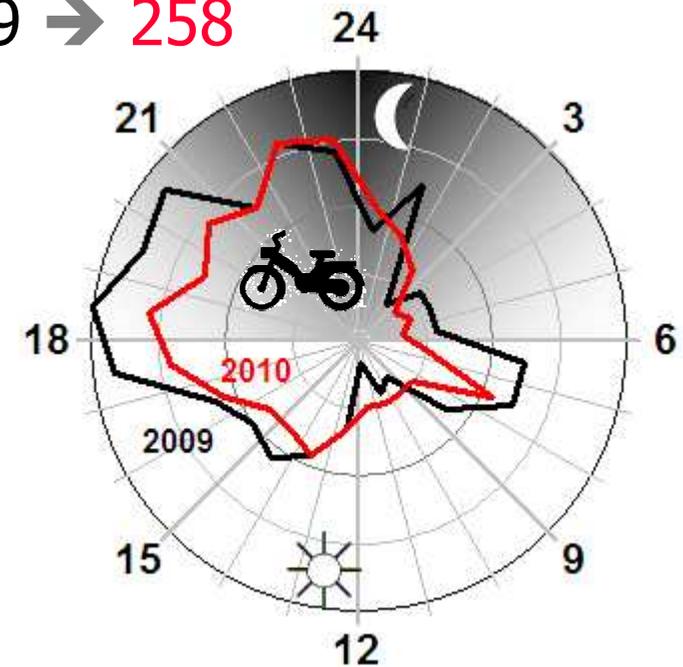


Selon l'heure
de la journée
Mortalité tous usagers

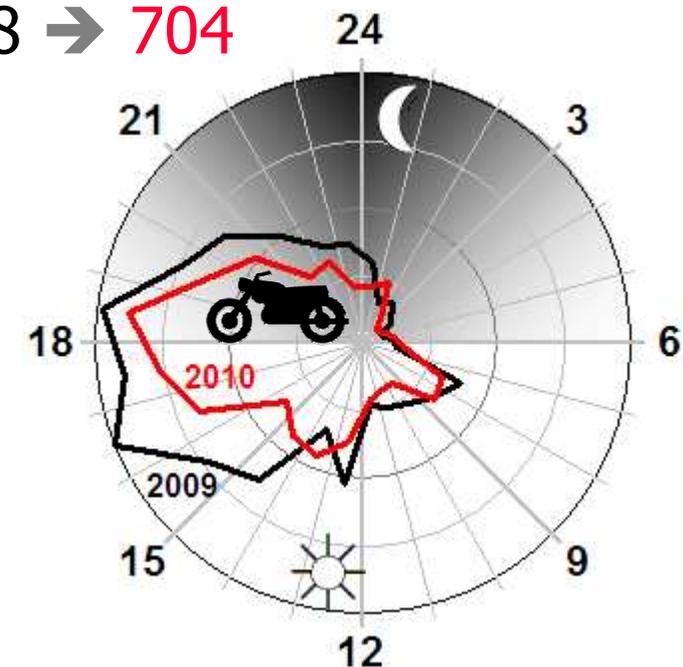
4273 → 3992



299 → 258



888 → 704



12a. Hommes et femmes

→ 2009 vs 2010, avec distinction entre 2RM et non 2RM [1 sur 2]

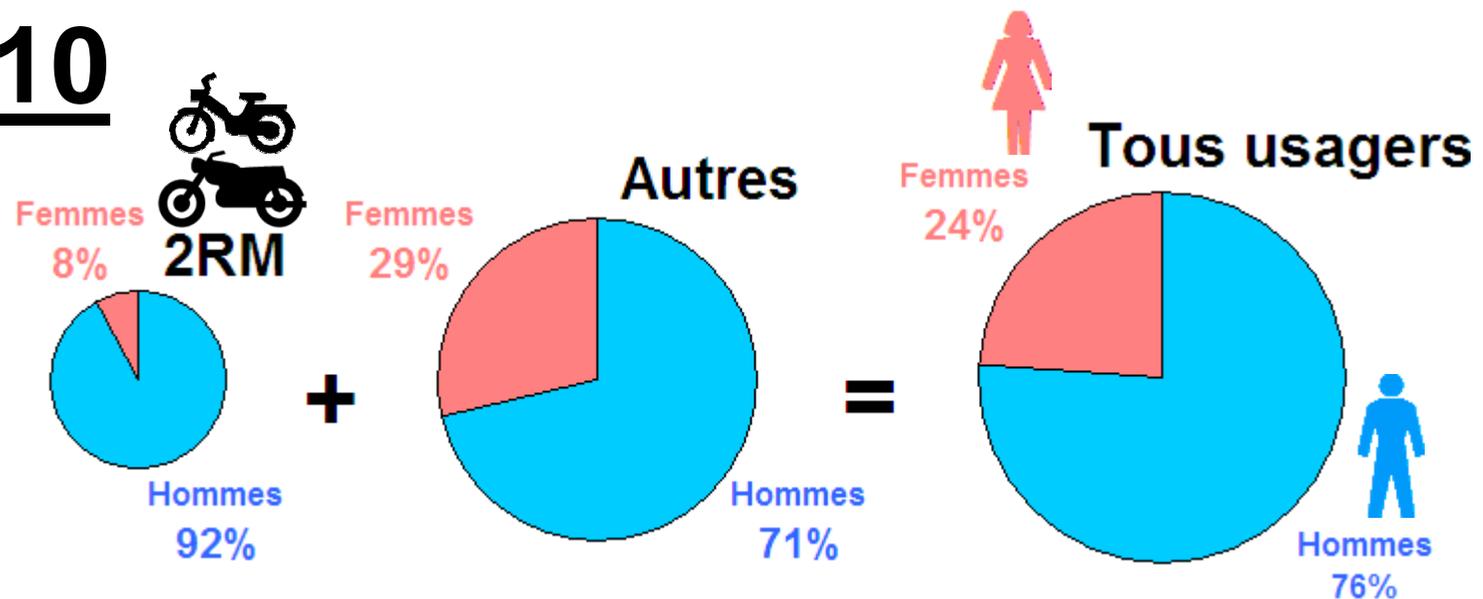


	2RM			Autres			Tous		
	H	F	Total	H	F	Total	H	F	Total
2009	1106 93%	81 7%	1187 100%	2126 69%	960 31%	3086 100%	3232 76%	1041 24%	4273 100%
2010	879 92%	73 8%	952 100%	2160 71%	880 29%	3040 100%	3039 76%	953 24%	3992 100%
Delta% de 2009 à 2010	-20,5%	-9,9%	-19,8%	+1,6%	-8,3%	-1,5%	-6,0%	-8,5%	-6,6%

NB : les femmes représentent 51,6% de la population française et réaliseraient environ 48% des parcours en VL (selon diverses estimations croisées) – contre 29% de la mortalité routière hors 2RM, et 24% de la mortalité routière d'ensemble.

Voir page suivante l'évolution année par année depuis 2000.

2010



12b. Hommes et femmes

→ Evolutions 2000-2010, avec distinction entre 2RM et non 2RM

[2 sur 2]



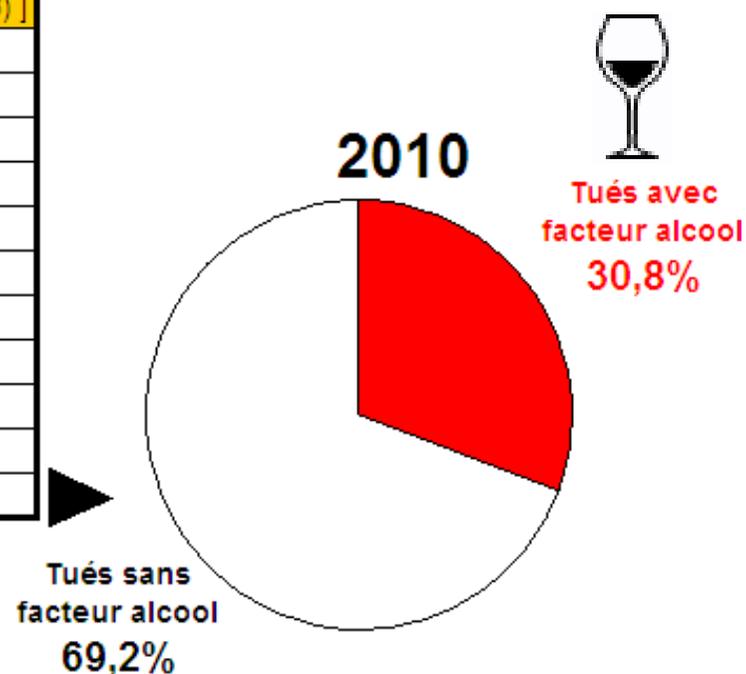
	2RM			Autres			Tous		
	H	F	Total	H	F	Total	H	F	Total
2000	1290 92%	118 8%	1408 100%	4907 73%	1855 27%	6762 100%	6197 76%	1973 24%	8170 100%
2001	1424 93%	112 7%	1536 100%	4748 71%	1968 29%	6716 100%	6172 75%	2080 25%	8252 100%
2002	1322 92%	109 8%	1431 100%	4530 72%	1775 28%	6305 100%	5852 76%	1884 24%	7736 100%
2003	1168 92%	98 8%	1266 100%	3507 72%	1354 28%	4861 100%	4675 76%	1452 24%	6127 100%
2004	1132 93%	81 7%	1213 100%	3097 71%	1283 29%	4380 100%	4229 76%	1364 24%	5593 100%
2005	1125 91%	112 9%	1237 100%	2879 71%	1202 29%	4081 100%	4004 75%	1314 25%	5318 100%
2006	1006 93%	80 7%	1086 100%	2548 70%	1075 30%	3623 100%	3554 75%	1155 25%	4709 100%
2007	1090 94%	65 6%	1155 100%	2412 70%	1053 30%	3465 100%	3502 76%	1118 24%	4620 100%
2008	1001 92%	85 8%	1086 100%	2261 71%	928 29%	3189 100%	3262 76%	1013 24%	4275 100%
2009	1106 93%	81 7%	1187 100%	2126 69%	960 31%	3086 100%	3232 76%	1041 24%	4273 100%
2010	879 92%	73 8%	952 100%	2160 71%	880 29%	3040 100%	3039 76%	953 24%	3992 100%
Delta% de 2009 à 2010	-20,5%	-9,9%	-19,8%	+1,6%	-8,3%	-1,5%	-6,0%	-8,5%	-6,6%



13. Implication de l'alcool

→ Evolutions 2000-2010

	Tués dans des accidents avec facteur alcool...			Total [S=A+B+C]	Taux de contrôle à l'alcool [(A+B)/S]	Taux de mise en cause alcool [A / (A+B)]
	...connu, positif [A]	...connu, négatif [B]	...indéterminé [C]			
2000	1616	3639	2915	8170	64%	30,8%
2001	1661	3450	3142	8253	62%	32,5%
2002	1389	3181	3172	7742	59%	30,4%
2003	1122	2406	2598	6126	58%	31,8%
2004	990	2151	2452	5593	56%	31,5%
2005	934	2995	1389	5318	74%	23,8%
2006	1043	2507	1159	4709	75%	29,4%
2007	1031	2471	1118	4620	76%	29,4%
2008	933	2360	982	4275	77%	28,3%
2009	1018	2379	876	4273	79%	30,0%
2010	963	2160	869	3992	78%	30,8%
Delta% de 2009 à 2010	-5,4%	-9,2%	-0,8%	-6,6%		



14. Implication de stupéfiants

→ Evolutions 2000-2010



Résultats examens drogue (dépistage et prise de sang)	Accidents*		Victimes**	
	corporels	dont mortels	Tués	Blessés

ANNEE 2009

Résultats positifs	523	0,7%	118	3,0%	128	3,0%	739	0,8%
Résultats négatifs	966	1,3%	308	7,8%	324	7,6%	1 050	1,2%
Indéterminés	70 826	97,9%	3 530	89,2%	3 821	89,4%	89 145	98,0%
Ensemble	72 315	100%	3 956	100%	4 273	100%	90 934	100%

ANNEE 2010

Résultats positifs	511	0,8%	110	3,0%	122	3,1%	743	0,9%
Résultats négatifs	967	1,4%	258	7,0%	278	7,0%	1 122	1,3%
Indéterminés	65 810	97,8%	3 338	90,1%	3 592	90,0%	82 596	97,8%
Ensemble	67 288	100%	3 706	100%	3 992	100%	84 461	100%

* un accident est dit "à résultat positif" (pour la drogue) si l'un au moins des conducteurs impliqués est testé positif ; il est "à résultat négatif" si tous les conducteurs impliqués sont testés négatifs ; sinon (aucun conducteur positif et au moins un conducteur indéterminé), il est dit indéterminé.

** Une victime est dite "à résultat positif", "à résultat négatif" ou "indéterminé" selon que l'accident est établi comme tel.



Cette année encore, les tests relatifs aux stupéfiants appliqués aux victimes des accidents restent **bien trop rares pour en tirer la moindre conclusion** sur la fraction attribuable de mortalité ou d'accidentalité.

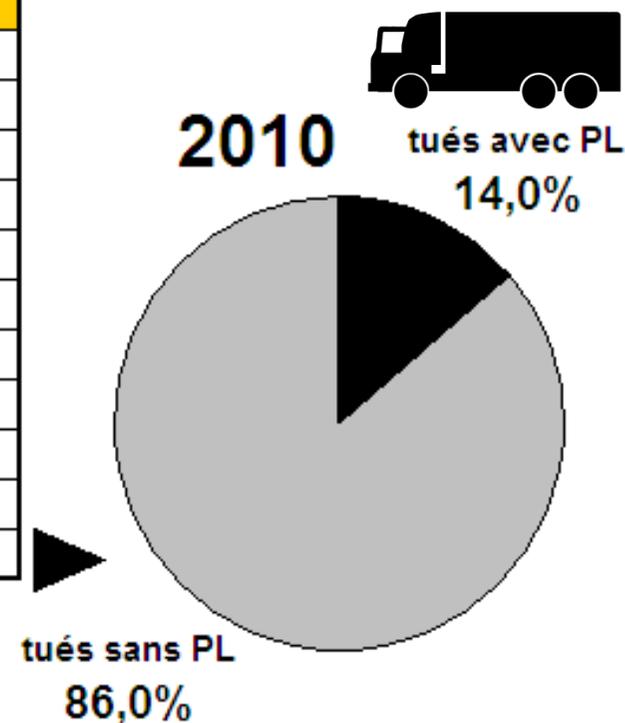


15. Implication des poids lourds (PL)

→ Evolutions 2000-2010



	Tués en présence d'un PL au moins	Tués sans présence de PL dans l'accident	Total tués	Taux de tués en présence PL
2000	1067	7103	8170	13,1%
2001	1074	7179	8253	13,0%
2002	1005	6737	7742	13,0%
2003	770	5356	6126	12,6%
2004	744	4849	5593	13,3%
2005	727	4591	5318	13,7%
2006	685	4024	4709	14,5%
2007	662	3958	4620	14,3%
2008	599	3676	4275	14,0%
2009	507	3766	4273	11,9%
2010	557	3435	3992	14,0%
Delta% de 2009 à 2010	9,9%	-8,8%	-6,6%	



NB : ici il s'agit de la simple présence d'un poids lourds (PL) comme véhicule impliqué dans l'accident, que la responsabilité du conducteur de ce PL soit ou non mise en cause.

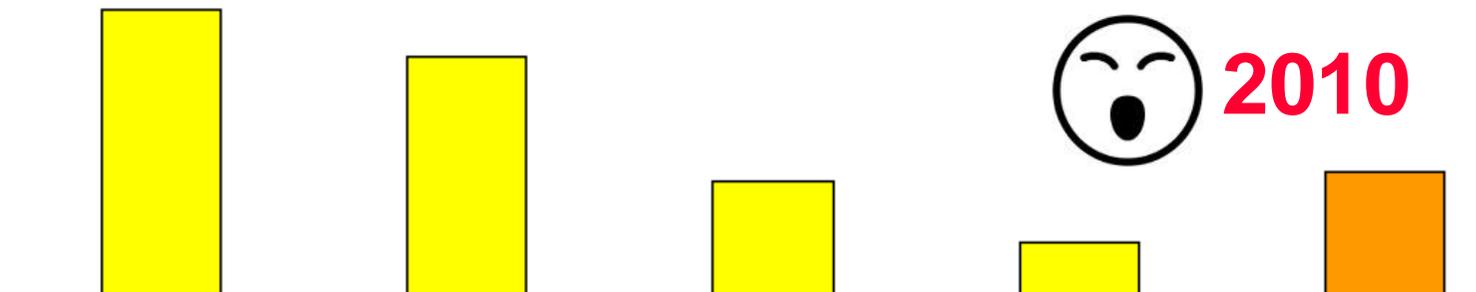
16a. Hypovigilance

→ Evolutions 2000-2010, par grands réseaux




Année	Autoroutes			RN			RD			Voirie communale et autres			Tous réseaux		
	Tués "MF"	Tous tués	Ratio	Tués "MF"	Tous tués	Ratio	Tués "MF"	Tous tués	Ratio	Tués "MF"	Tous tués	Ratio	Tués "MF"	Tous tués	Ratio
2000	83	533	16%	200	2103	10%	288	4243	7%	61	1291	5%	632	8170	8%
2001	77	493	16%	146	2020	7%	270	4424	6%	57	1316	4%	551	8253	7%
2002	83	527	16%	154	1914	8%	222	3996	6%	60	1305	5%	520	7742	7%
2003	104	444	23%	150	1396	11%	190	3197	6%	43	1089	4%	486	6126	8%
2004	44	322	14%	120	1268	9%	203	2966	7%	44	1037	4%	410	5593	7%
2005	59	324	18%	119	1142	10%	208	2861	7%	28	991	3%	414	5318	8%
2006	57	296	19%	96	870	11%	170	2591	7%	33	952	3%	356	4709	8%
2007	55	273	20%	56	552	10%	195	2855	7%	37	940	4%	343	4620	7%
2008	40	234	17%	54	411	13%	226	2733	8%	28	897	3%	348	4275	8%
2009	43	225	19%	61	408	15%	198	2760	7%	33	880	4%	335	4273	8%
2010	43	238	18%	53	350	15%	190	2644	7%	26	760	3%	312	3992	8%

NB : Tués "MF" = tués dans des accidents avec mise en évidence de la cause "malaise-fatigue", manifeste et déterminante, chez l'un au moins des conducteurs impliqués.



ATTENTION : à côté de la « fatigue », cette définition intègre des « malaises » relevant de pathologies sans rapport avec l'hypovigilance ou avec la situation de conduite

16b. Hypovigilance

→ Idem 2010 Jour vs Nuit



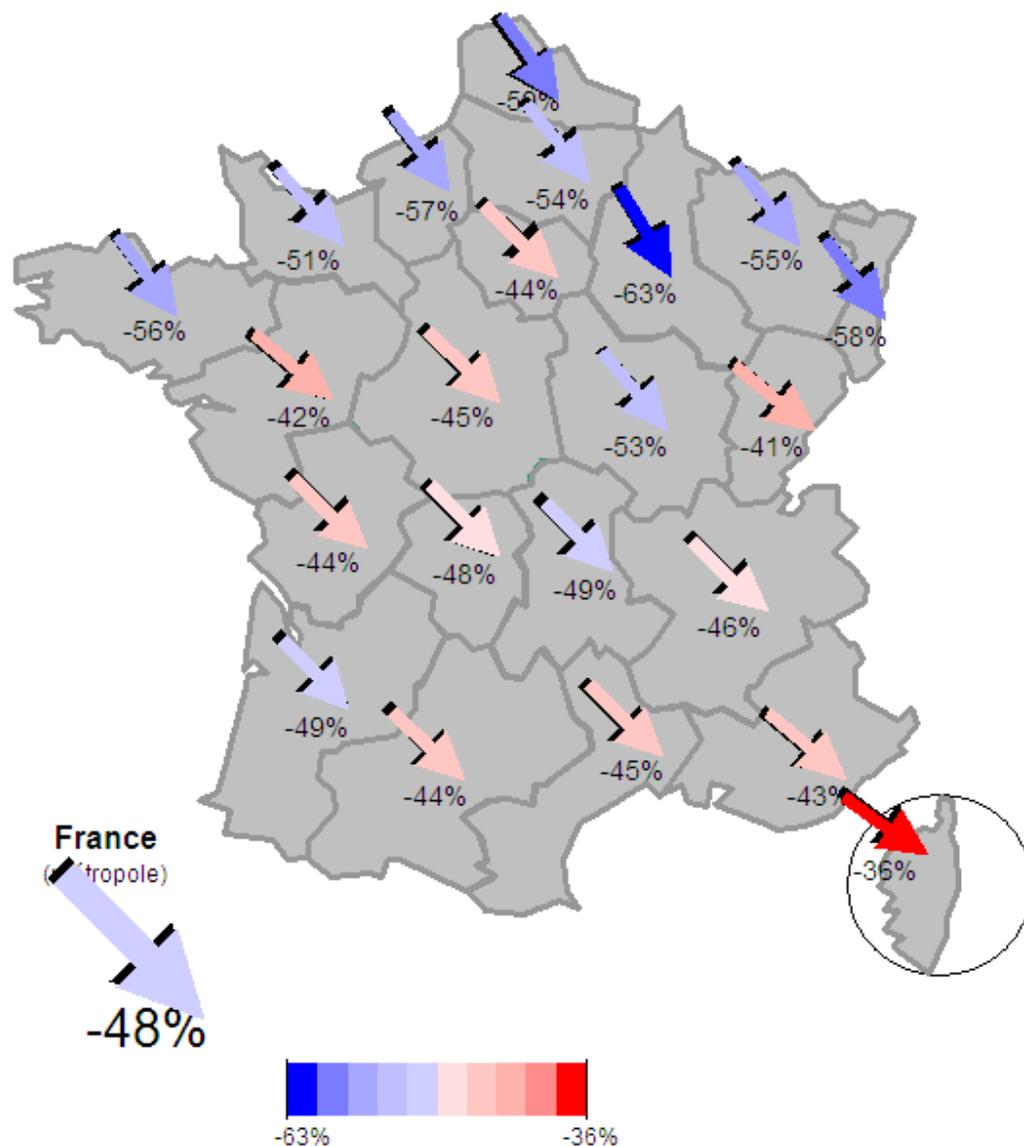
2010



Année	Autoroutes			RN			RD			Voirie communale et autres			Tous réseaux			
	Tués "MF"	Tous tués	Ratio	Tués "MF"	Tous tués	Ratio	Tués "MF"	Tous tués	Ratio	Tués "MF"	Tous tués	Ratio	Tués "MF"	Tous tués	Ratio	
2010	43	238	18%	53	350	15%	190	2644	7%	26	760	3%	312	3992	8%	
2010	JOUR	26	120	22%	42	193	22%	129	1496	9%	20	426	5%	217	2235	10%
	NUIT	17	118	14%	11	157	7%	61	1148	5%	6	334	2%	95	1757	5%

17a. Par régions

→ Evolution long terme (2002-2010)



N° région	Région	T ₂₀₀₂	T ₂₀₁₀	Delta %
8	Champagne-Ardenne	252	93	-63,1%
17	Nord-Pas-de-Calais	362	150	-58,6%
1	Alsace	197	83	-57,8%
11	Haute Normandie	266	114	-57,2%
6	Bretagne	415	183	-55,9%
15	Lorraine	323	146	-54,8%
19	Picardie	316	145	-54,2%
5	Bourgogne	294	138	-53,1%
4	Basse Normandie	222	108	-51,4%
2	Aquitaine	434	223	-48,6%
3	Auvergne	216	111	-48,6%
14	Limousin	99	52	-47,7%
22	Rhône-Alpes	700	381	-45,6%
7	Centre	417	230	-44,8%
13	Languedoc-Roussillon	454	251	-44,8%
16	Midi-Pyrénées	435	244	-43,9%
12	Ile-de-France	634	356	-43,8%
20	Poitou-Charentes	329	185	-43,8%
21	Provence-Alpes-Côte d'Azur	672	388	-42,6%
18	Pays-de-la-Loire	450	261	-42,0%
10	Franche Comté	196	116	-40,7%
9	Corse	57	36	-36,5%
France (métropole)		7742	3992	-48,4%

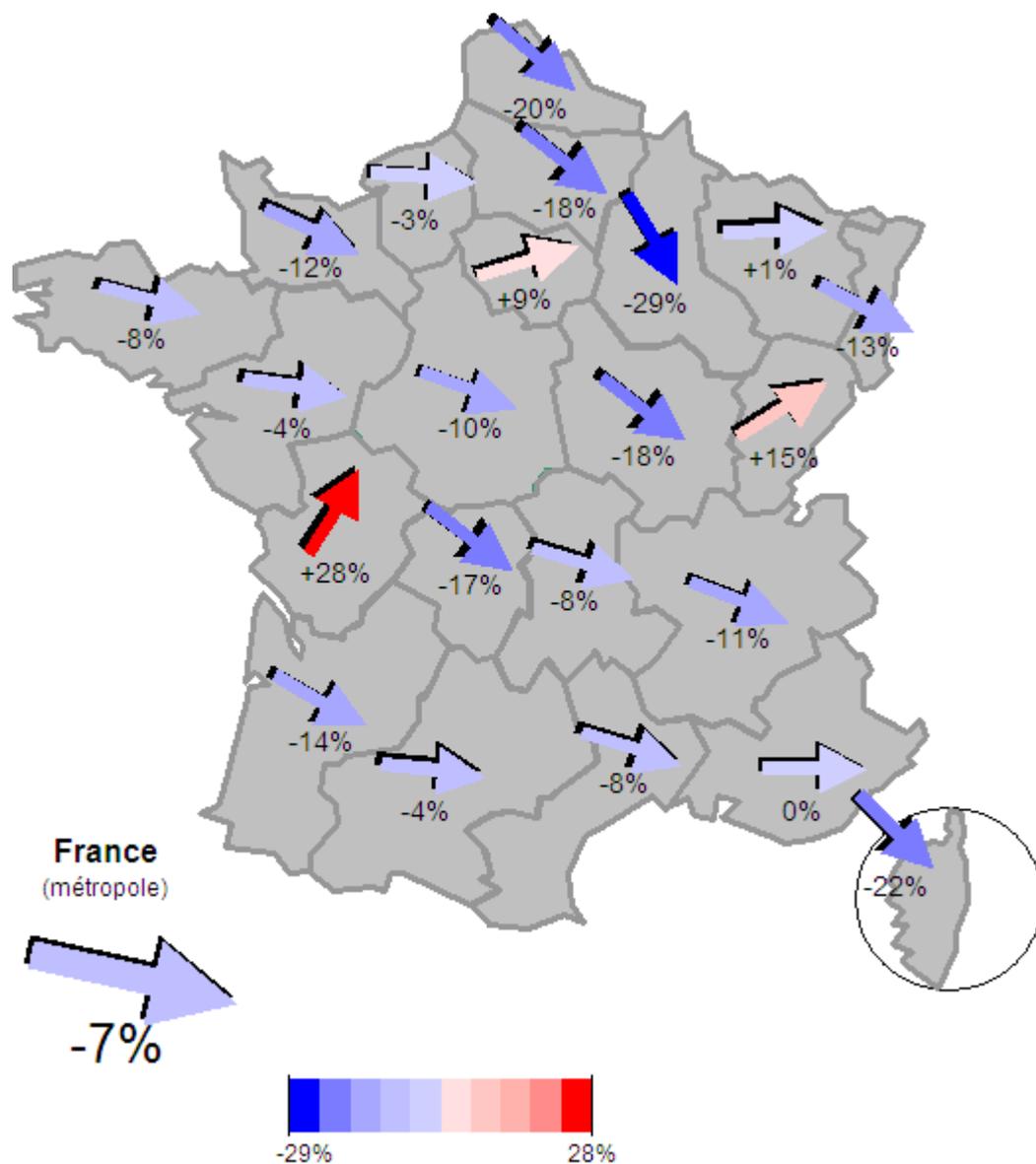
NB : Toutes données BAAC définitives



**Evolution
de la mortalité
de 2002 à 2010
par régions**

17_b. Par régions

→ Evolution court terme (2009-2010)



N° région	Région	T ₂₀₀₉	T ₂₀₁₀	Delta %
8	Champagne-Ardenne	131	93	-29,0%
9	Corse	46	36	-21,7%
17	Nord-Pas-de-Calais	187	150	-19,8%
19	Picardie	177	145	-18,1%
5	Bourgogne	168	138	-17,9%
14	Limousin	63	52	-17,5%
2	Aquitaine	259	223	-13,9%
1	Alsace	95	83	-12,6%
4	Basse Normandie	123	108	-12,2%
22	Rhône-Alpes	428	381	-11,0%
7	Centre	256	230	-10,2%
13	Languedoc-Roussillon	274	251	-8,4%
3	Auvergne	121	111	-8,3%
6	Bretagne	198	183	-7,6%
18	Pays-de-la-Loire	273	261	-4,4%
16	Midi-Pyrénées	253	244	-3,6%
11	Haute Normandie	117	114	-2,6%
21	Provence-Alpes-Côte d'Azur	387	386	-0,3%
15	Lorraine	145	146	0,7%
12	Ile-de-France	327	356	8,9%
10	Franche Comté	101	116	14,9%
20	Poitou-Charentes	144	185	28,5%
France (métropole)		4273	3992	-6,6%

Observatoire national interministériel de la sécurité routière - 27 mai

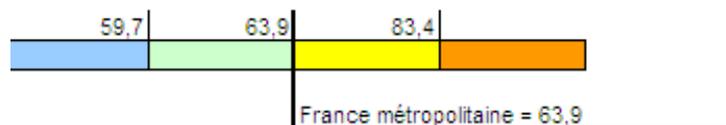
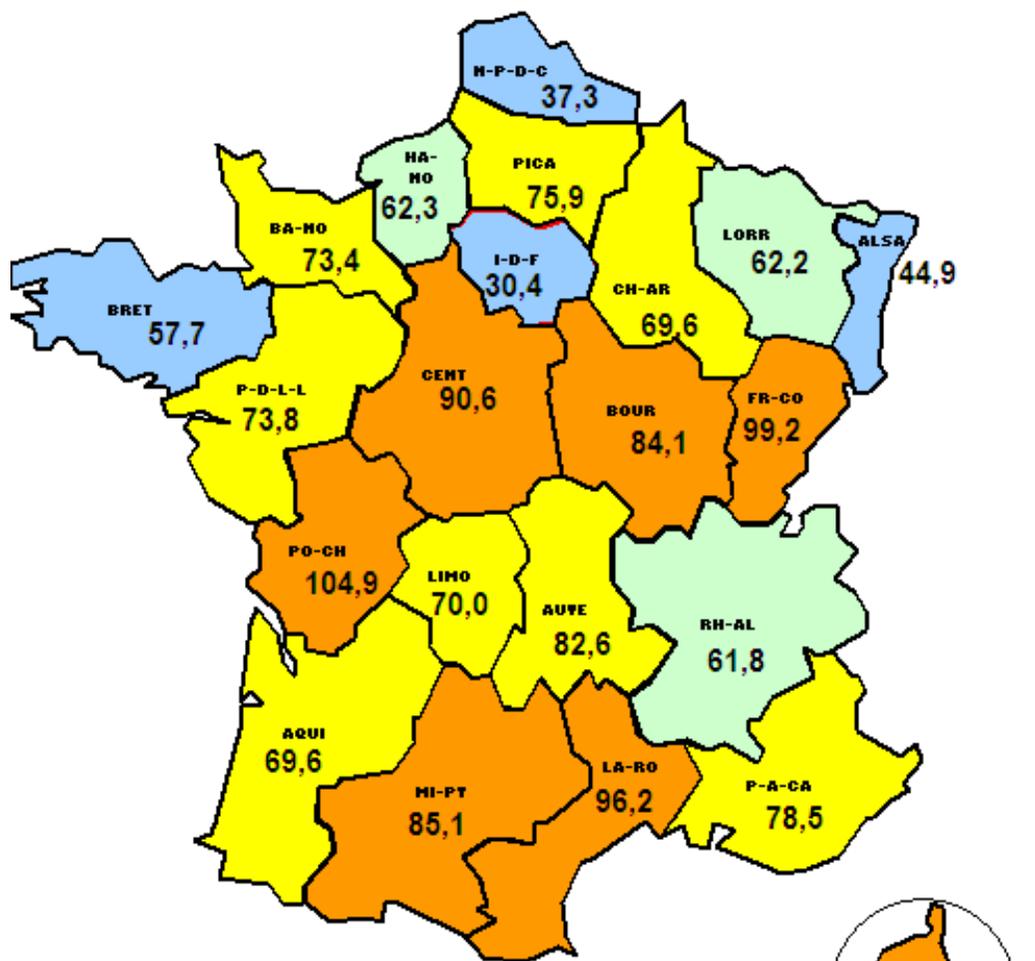
NB : Toutes données BAAC définitives



Evolution de la mortalité de 2009 à 2010 par régions

17c. Par régions

→ 2010 : mortalité rapportée à la pop. résidente



N° région	Région	T ₂₀₁₀	Pop. au 1/1/2009	T ₂₀₁₀ par Mio hab.
9	Corse	36	306 906	117,3
20	Poitou-Charentes	185	1 763 521	104,9
10	Franche Comté	116	1 168 790	99,2
13	Languedoc-Roussillon	251	2 608 095	96,2
7	Centre	230	2 539 010	90,6
16	Midi-Pyrénées	244	2 885 975	85,1
5	Bourgogne	138	1 640 733	84,1
3	Auvergne	111	1 343 760	82,6
21	Provence-Alpes-Côte d'Azur	386	4 918 050	78,5
19	Picardie	145	1 910 234	75,9
18	Pays-de-la-Loire	261	3 538 033	73,8
4	Basse Normandie	108	1 470 669	73,4
14	Limousin	52	743 265	70,0
2	Aquitaine	223	3 202 717	69,6
8	Champagne-Ardenne	93	1 336 217	69,6
11	Haute Normandie	114	1 829 525	62,3
15	Lorraine	146	2 348 384	62,2
22	Rhône-Alpes	381	6 165 126	61,8
6	Bretagne	183	3 173 044	57,7
1	Alsace	83	1 846 865	44,9
17	Nord-Pas-de-Calais	150	4 025 344	37,3
12	Ile-de-France	356	11 729 613	30,4
France (métropole)		3992	62 473 876	63,9

Observatoire national interministériel de la sécurité routière - 26 mai

NB : Données 2010 définitives fichier BAAC + INSEE

Attention : cet indicateur est trompeur car il méconnaît le trafic de transit (non résident).



Mortalité 2010 rapportée à la population résidente par régions

18a. Matrice « Qui contre qui »

→ 2010 : la matrice simplifiée (Qui est tué ? Au contact de qui ?)
(ici sans considération des responsabilités de l'un ou de l'autre)

France
métropole
2010



1. Qui est tué ?



	n/d	n/d	0,5%	1,1%	76%	18%	5,0%	n/d	part du trafic motorisé
Total	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL+TC	Autre	
39% 1537	0	18	78	253	1031	78	38	41	Solo
53% 2107	445	117	160	404	877	51	20	33	Collision à 2
9% 348	40	12	10	47	209	17	11	2	Multicollision
100% 3992	485	147	248	704	2117	146	69	76	Total
	12%	4%	6%	18%	53%	4%	2%	2%	part de la mortalité
	so	so	8%	21%	64%	4%	2%	so	part de la mortalité motorisée

2. Au contact de qui ? *



* ici, sans considération des responsabilités

18b. Matrice « Qui contre qui »

→ 2010 : la matrice simplifiée (Qui est tué ? Au contact de qui ?)
(sans considération des responsabilités de l'un ou de l'autre)

France
métropole
2010

1. Qui est tué ?

		n/d	n/d	0,5%	1,1%	76%	18%	5,0%	n/d	part du trafic motorisé	
Total		 Piéton	 Vélo	 Cyclo	 Moto	 VL	 VU	 PL+TC	 Autre		
39%	1537	0	18	78	253	1031	78	38	41	x Solo	
0%	2	0	0	0	0	2	0	0	0	 Piéton	Collision à 2
0%	8	2	1	0	5	0	0	0	0	 Vélo	
0%	15	8	1	1	5	0	0	0	0	 Cyclo	
1%	47	24	4	7	7	5	0	0	0	 Moto	
32%	1283	268	66	102	288	512	20	5	22	 VL	
6%	221	48	13	19	48	82	8	0	3	 VU	
12%	460	80	27	23	41	245	23	15	6	 PL+TC	
2%	71	15	5	8	10	31	0	0	2	 Autre	
9%	348	40	12	10	47	209	17	11	2	Multicollision	
100%	3992	485	147	248	704	2117	146	69	76	Total	
	100%	12%	4%	6%	18%	53%	4%	2%	2%	part de la mortalité	
	100%	so	so	8%	21%	64%	4%	2%	so	part de la mortalité motorisée	

*
2. Au contact de qui ?

18c. Matrice « Qui contre qui »

→ 2010 vs 2009 : localisation des gains et pertes de vie supplémentaires



Tués 2009

+ gains 2010

- pertes 2010

France métropole
2009 & 2010

1. Qui est tué ?

Tous	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL+TC	Autre
1707 -170	0	23 -5	98 -20	320 -57	1111 -80	86 -8	37 +1	32 +8
4 -2	0	0	0	4 -4	0 +2	0	0	0
7 +1	2	2 -1	0	3 +2	0	0	0	0
24 -9	17 -9	1	2 -1	3 +2	1 -1	0	0	0
59 -12	20 +4	4	2 -5	14 -7	14 -9	2 -2	0	3 -3
1320 -37	274 -8	73 -7	118 -18	346 -58	478 +34	15 +5	5	11 +11
252 -31	59 -11	12 +1	18 -1	59 -11	88 -6	10 -2	1 -1	5 -2
439 +21	73 +7	29 -2	22 -1	50 -9	232 +13	20 +3	7 -8	6
98 -27	17 -2	3 -2	17 -9	23 -13	35 -4	0	0	3 -1
363 -15	34 +8	15 -3	22 -12	66 -18	201 +8	12 +6	9 +2	4 -2
4273 -281	496 -11	162 -15	299 -51	888 -184	2160 -43	145 +1	59 +10	64 +12

× Solo

Collisions à 2

Multicollision

Tous

2. Au contact de qui ?

18d. Matrice « Qui contre qui »

→ 2010 : la matrice simplifiée des responsabilités : (Qui est tué ET préssumé responsable ? Au contact de qui ?)

France métropole 2009



1. Qui est tué et responsable ? *

* ...responsable lui-même (en tant que piéton ou conducteur) ou bien occupant d'un véhicule dont le conducteur est responsable

Total	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL	VU	PL+TC	Autre	
89%	s.o.	61%	87%	86%	90%	88%	92%	95%	Solo
51%	11%	27%	49%	47%	75%	67%	50%	64%	Collision à 2
61%	8%	0%	60%	55%	76%	59%	82%	50%	Multicollision
67%	11%	29%	61%	62%	82%	77%	78%	80%	Total

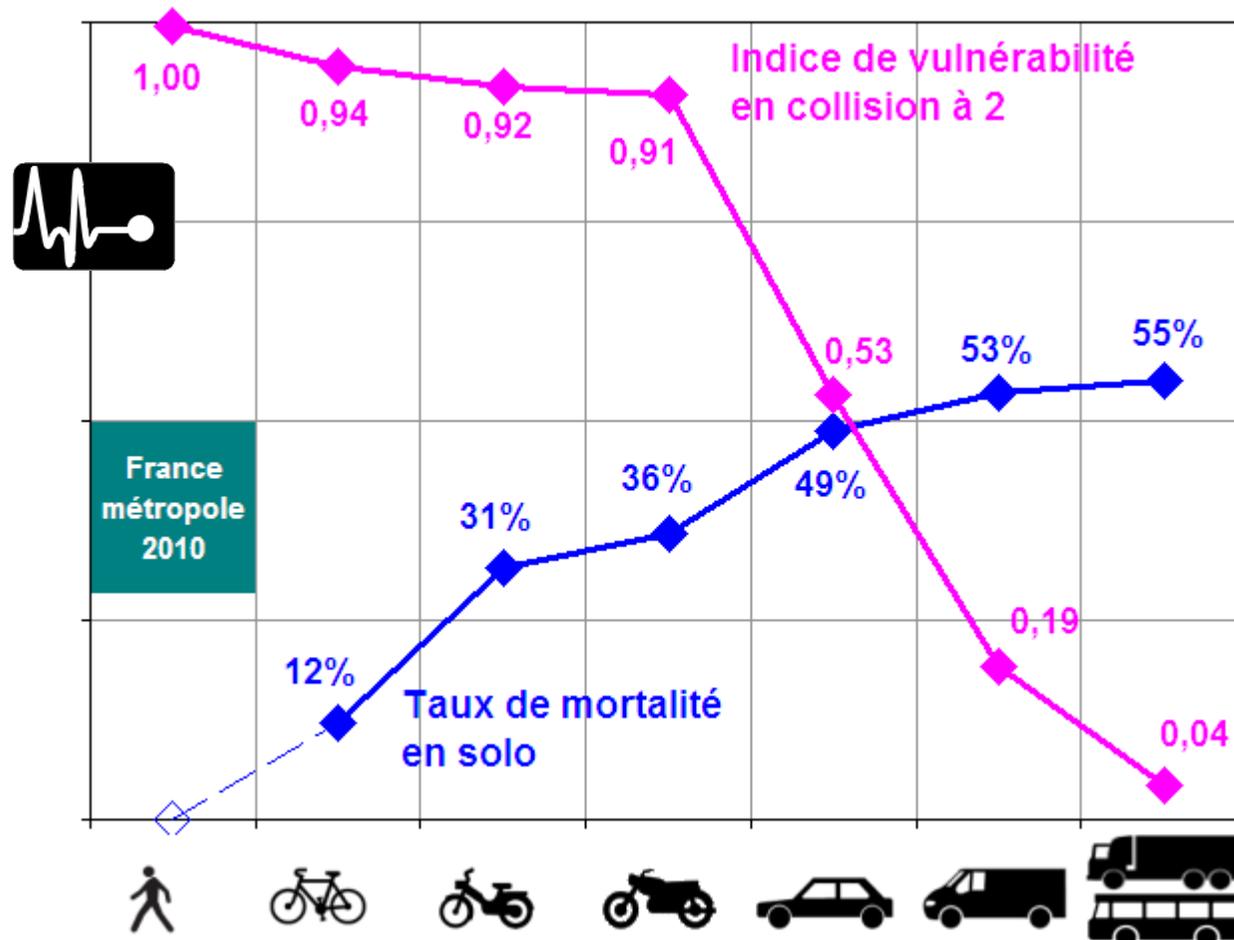
2- Au contact de qui ?

NB : les pourcentages donnés dans la matrice donnent la part des tués « responsables » parmi les tués en question. Ici la responsabilité présumée inclut les cas de co-responsabilité (mise en cause de plus d'un usager) – ainsi que les cas de responsabilité du conducteur pour les tués passagers.

18^e. Matrice « Qui contre qui »

→ 2010 : les deux indices caractéristiques de MORTALITE

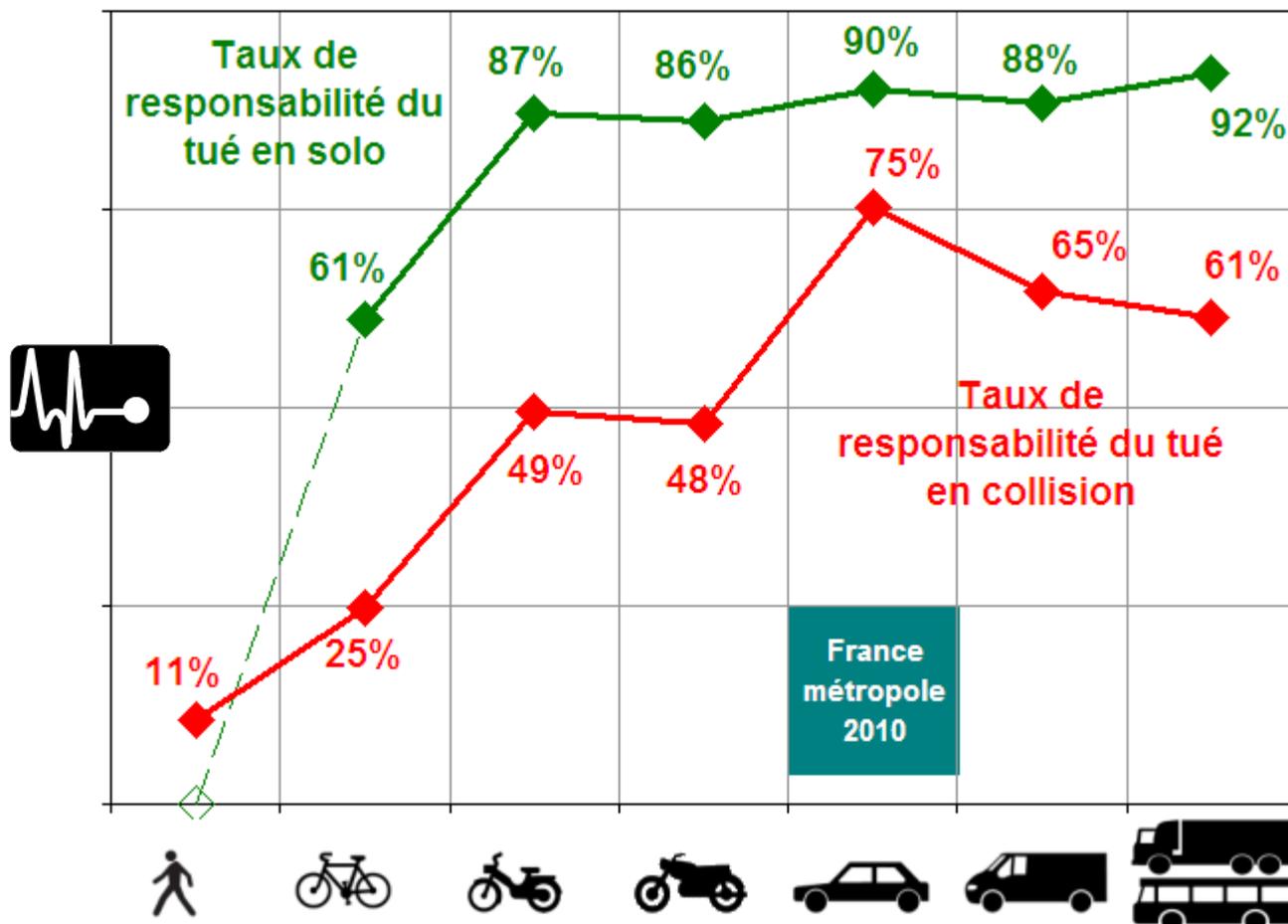
- Le « taux de mortalité en solo » (courbe bleue), pour une catégorie d'usager donnée, est la fraction de sa mortalité résultant d'accidents sans usagers tiers impliqués. Par exemple, 31% des tués cyclomotoristes se tuent « en solo ».
- L'« indice de vulnérabilité en collision à 2 » (courbe magenta) se lit comme suit. La probabilité qu'un tué dans une collision impliquant au moins un cyclomoteur soit un cyclomotoriste est de 0,92 (autrement dit : dans 92 cas sur 100, le tué est cyclomotoriste).



18f. Matrice « Qui contre qui »

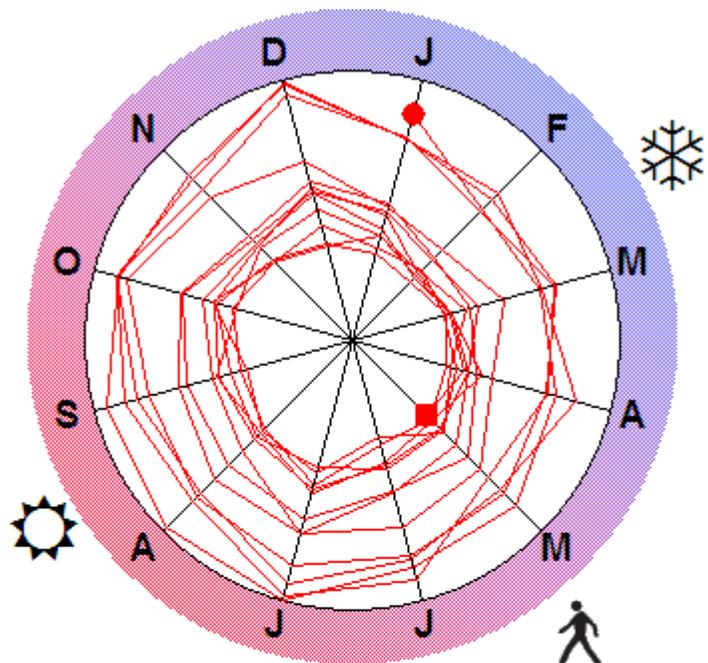
→ 2010 : les deux indices caractéristiques de RESPONSABILITE

- Le « taux de responsabilité du tué en solo » (courbe verte), pour une catégorie d'usager donnée, est la proportion des tués qui sont eux-mêmes (ou leurs conducteurs) présumés responsables ou co-responsables de leur accident en solo.
- Le « taux de responsabilité du tué en collision » (courbe rouge) pour une catégorie d'usager donnée, est la proportion des tués qui sont eux-mêmes (ou leurs conducteurs) présumés responsables ou co-responsables de leur accident en collision avec au moins un usager tiers.



19a. Multigraphiques

→ Mortalité d'ensemble sur 13 années



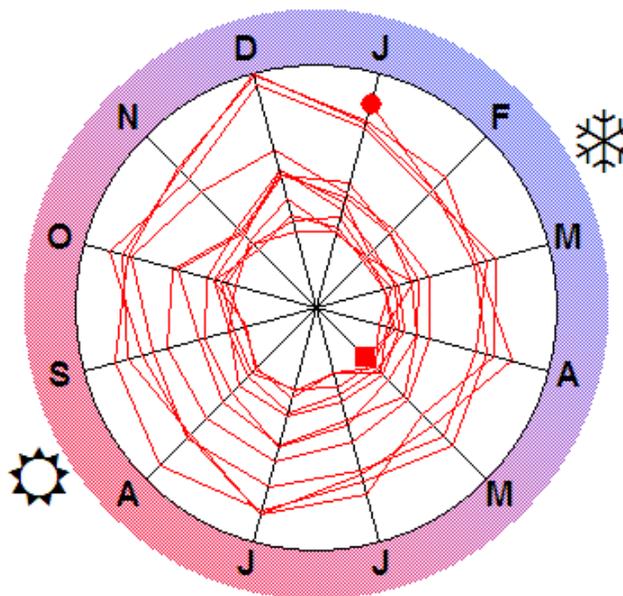
Tous usagers tués
selon le mois de l'année
de 1999 à 2011



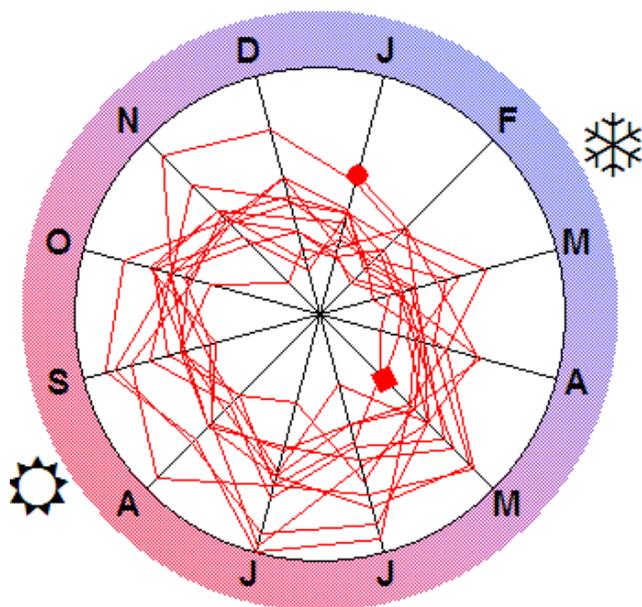
Tous usagers
confondus

19b. Multigraphiques

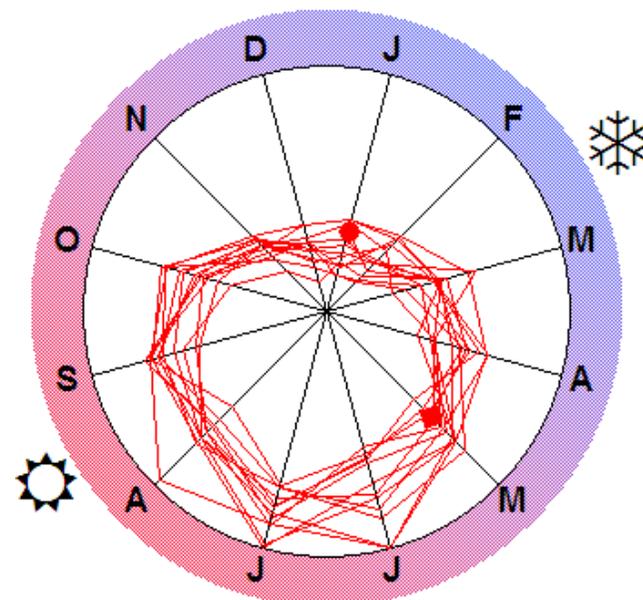
→ Mortalité d'ensemble sur 13 années



Tués VL
selon le mois de l'année
de 1999 à 2011



Tués Cyclos
selon le mois de l'année
de 1999 à 2011



Tués Motos
selon le mois de l'année
de 1999 à 2011



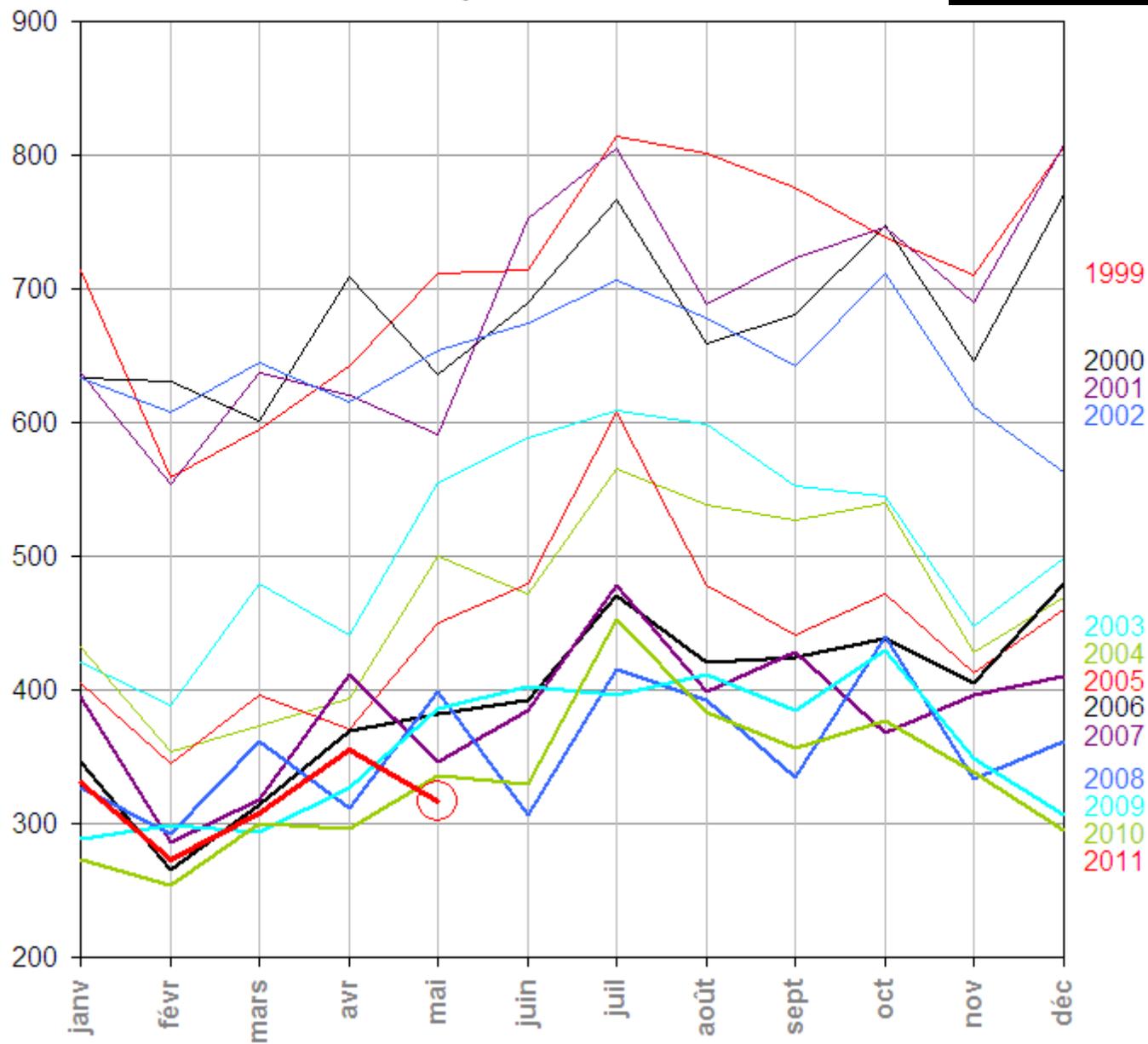
19c. Multigraphiques

→ Mortalité d'ensemble sur 13 années



Tués à 30 jours au mois par mois sur 13 ans

Tous usagers
confondus



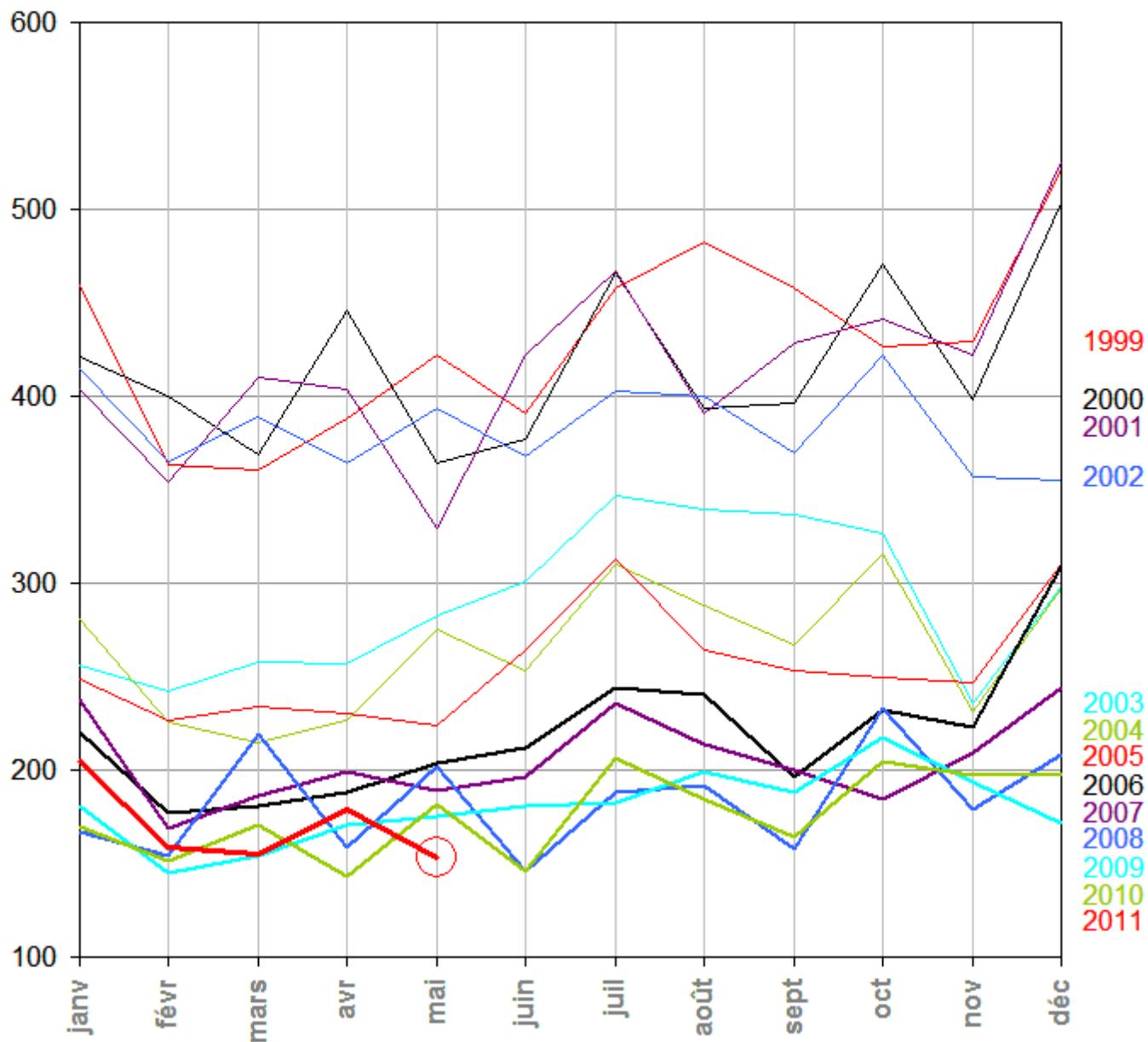
Voir page suivante le même graphique en cumulé sur l'année avec tableau chiffré.

19e. Multigraphiques

→ Mortalité des VL sur 13 années



Tués véhicules légers à 30 jours au mois par mois sur 13 ans



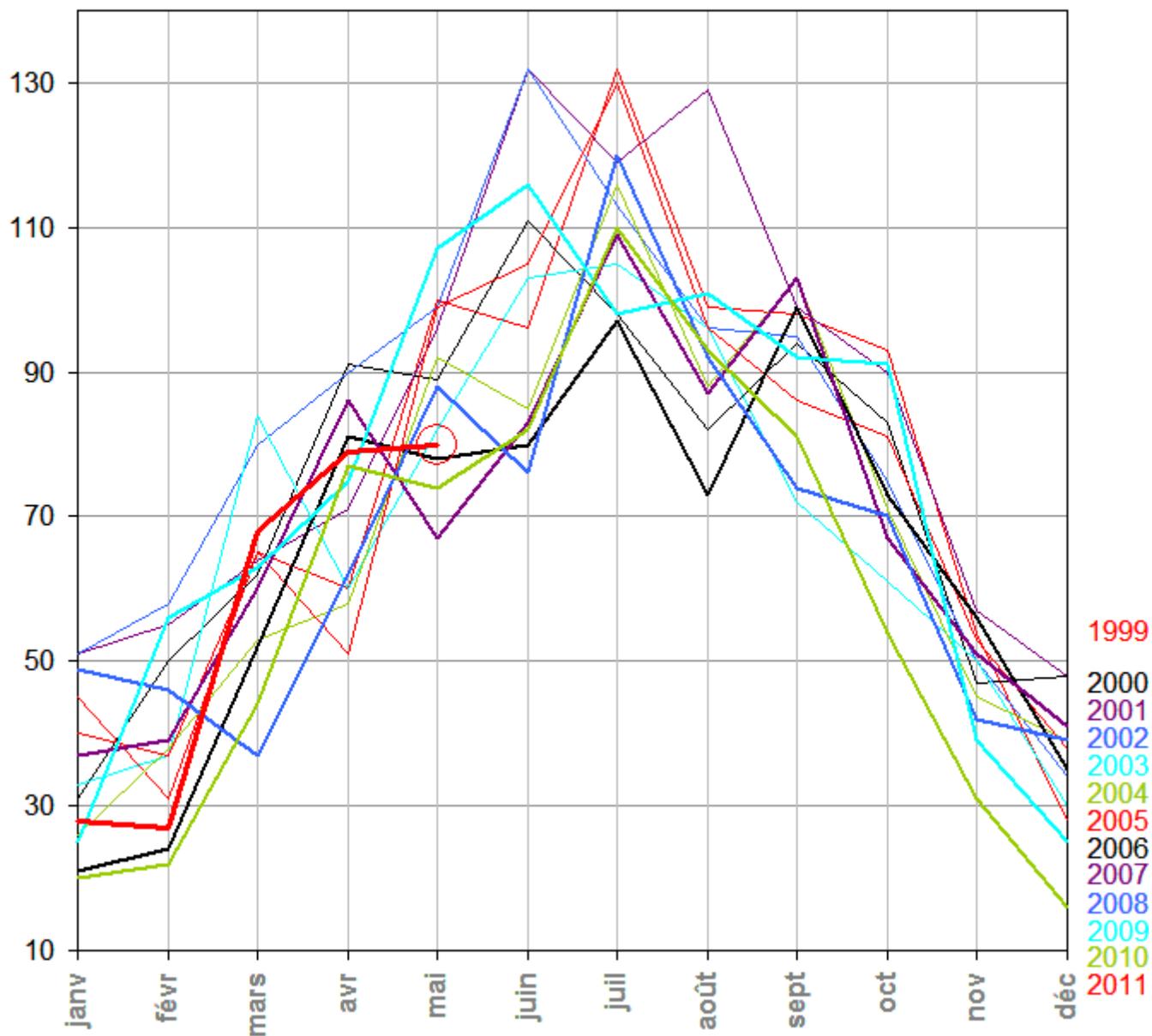
Voir page suivante le même graphique en cumulé sur l'année avec tableau chiffré.

19g. Multigraphiques

→ Mortalités motocyclistes sur 13 années



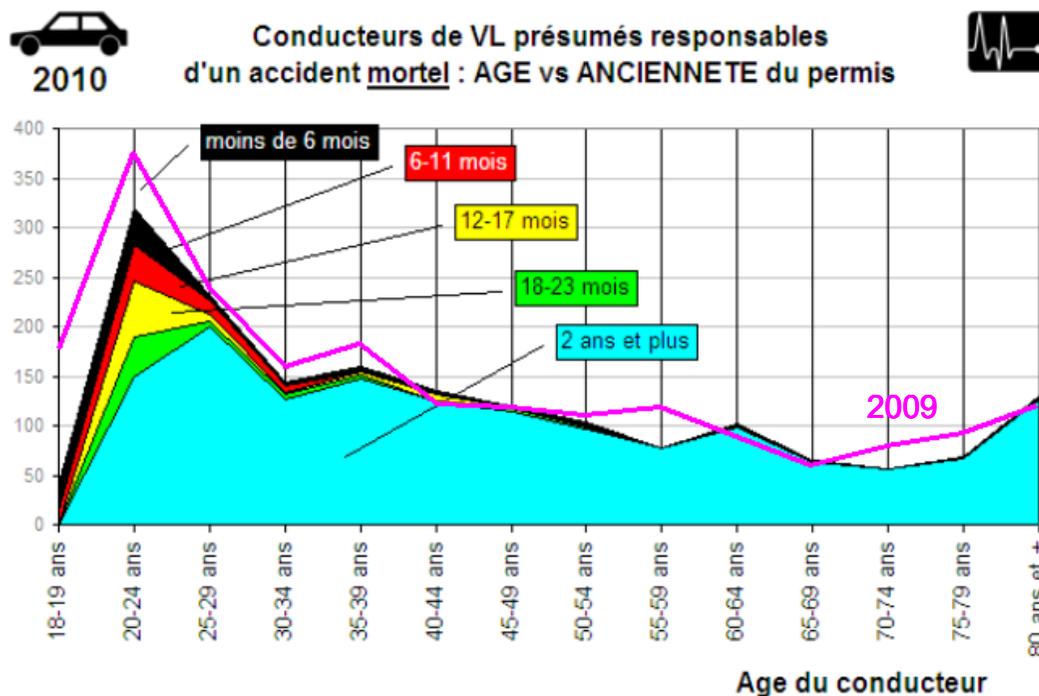
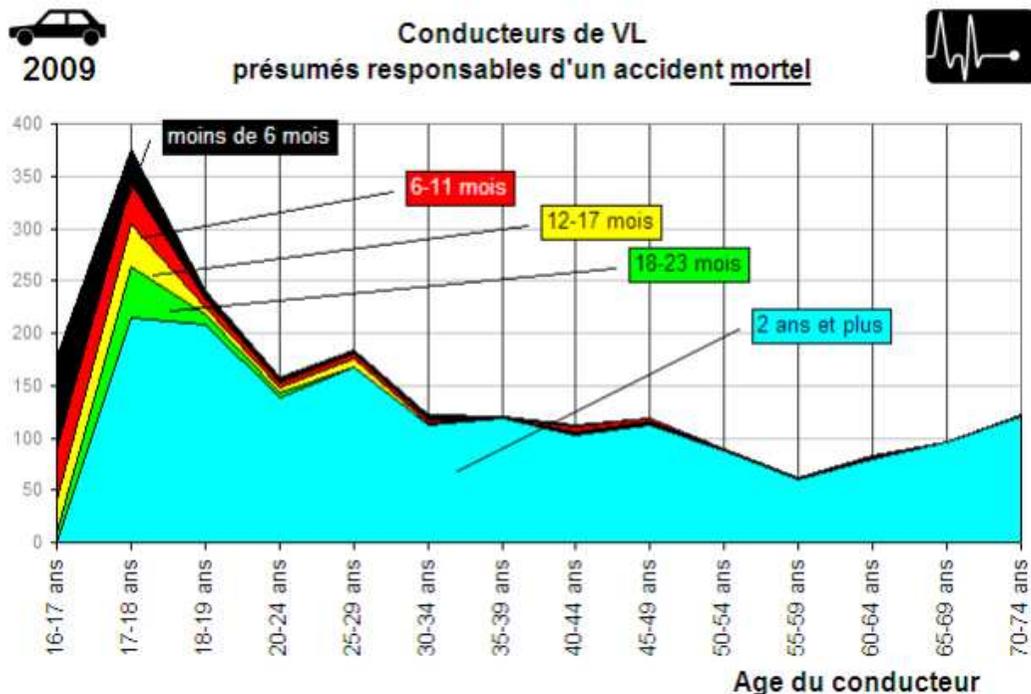
Tués motocyclettes à 30 jours au mois par mois sur 13 ans



Voir page suivante le même graphique en cumulé sur l'année avec tableau chiffré.

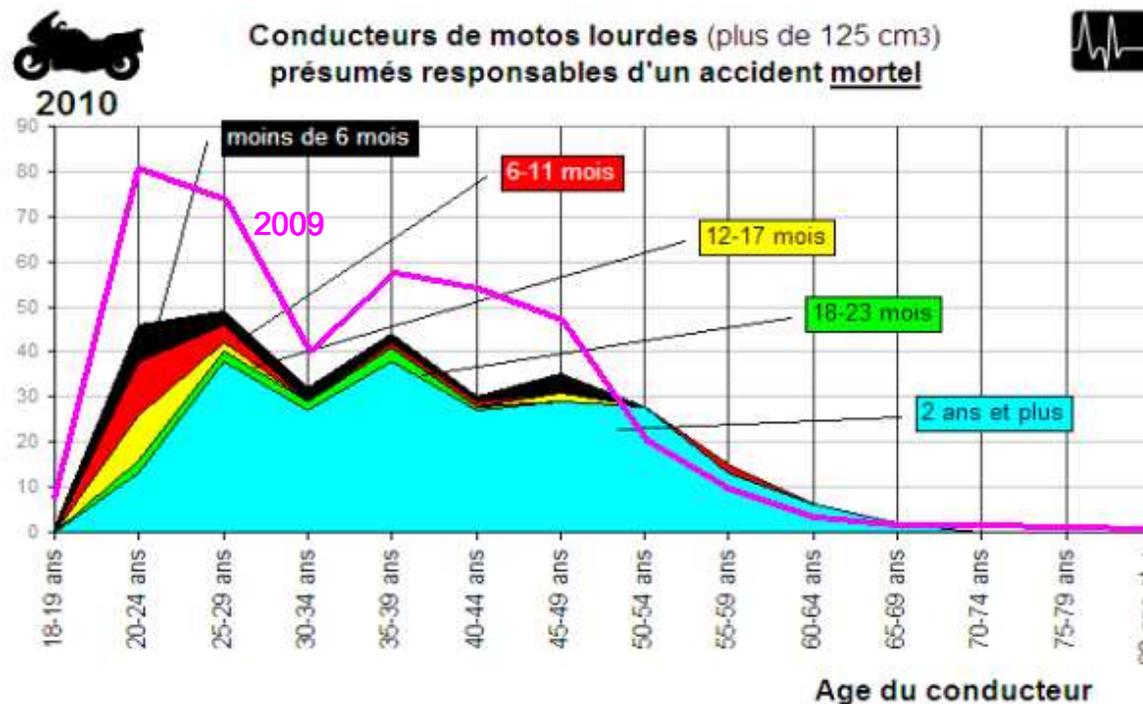
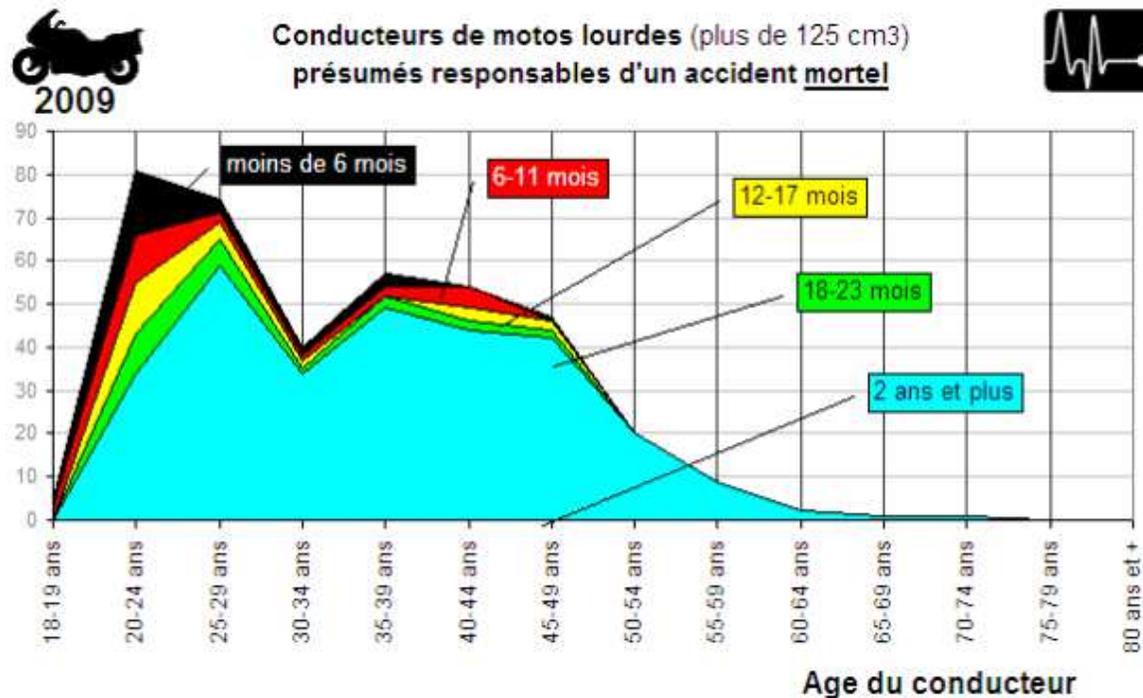
20a. Âges conducteur et permis

→ 2009 et 2010 : Conducteurs responsables d'accidents mortels



20^b. Âges conducteur et permis

→ 2009 et 2010 : Conducteurs responsables d'accidents mortels

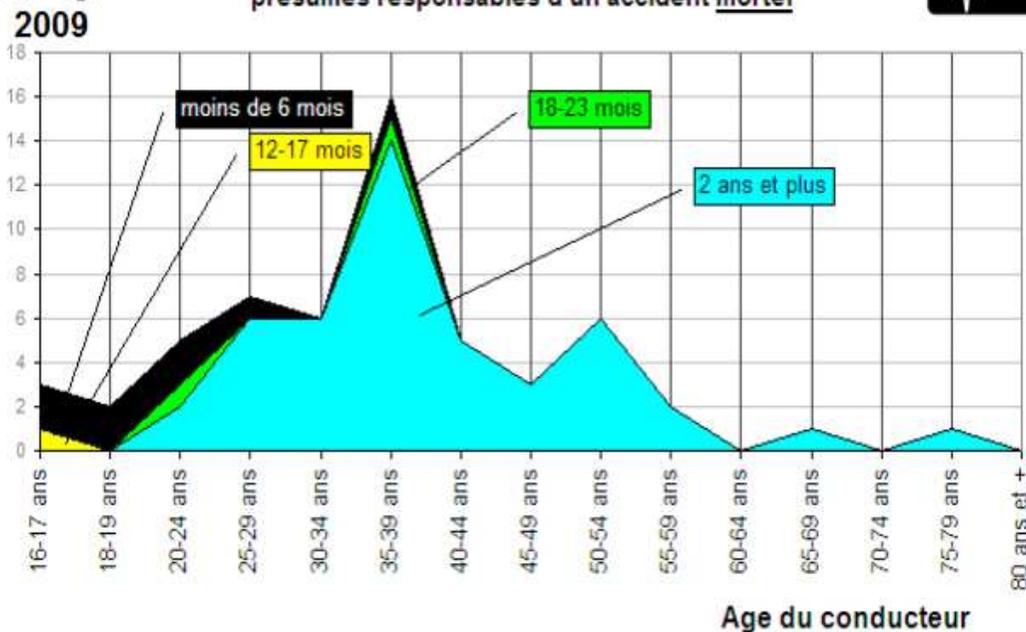


20c. Âges conducteur et permis

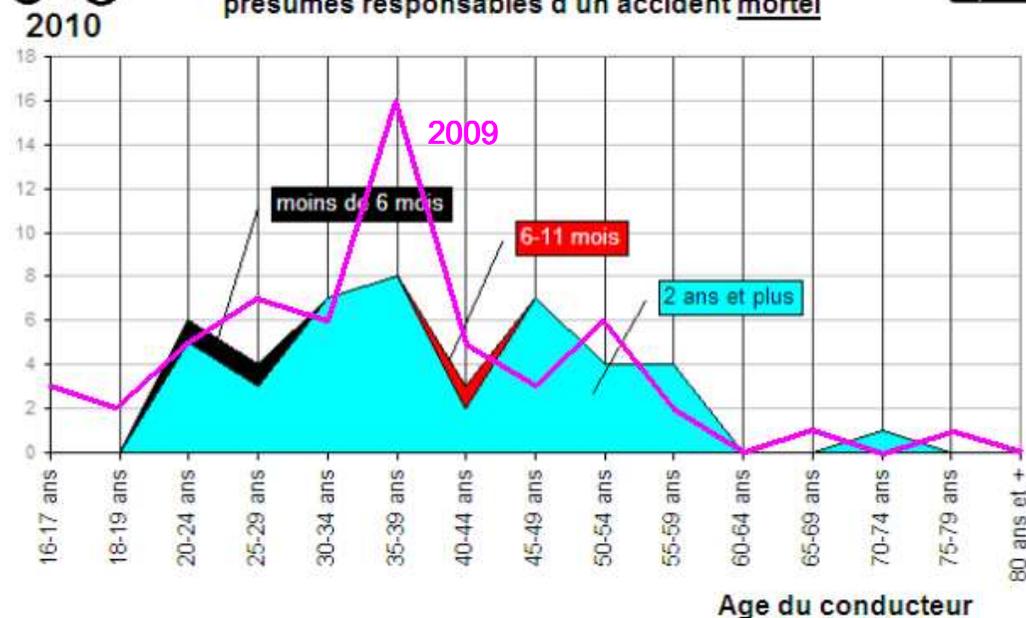
→ 2009 et 2010 : Conducteurs responsables
d'accidents mortels



Conducteurs de motos légères (MTL = entre 50 et 125 cm³)
présûmés responsables d'un accident mortel

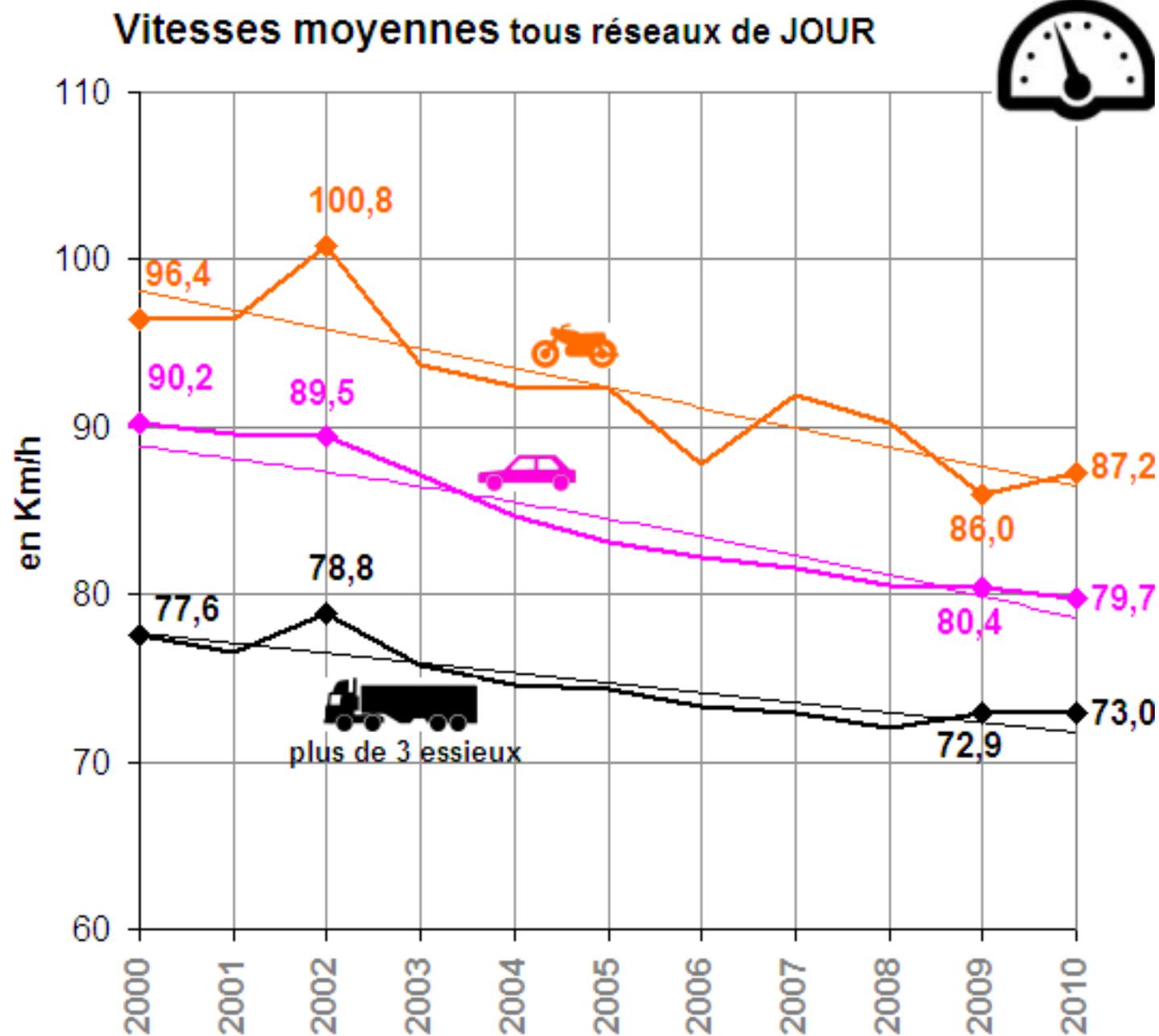


Conducteurs de motos légères (de 50 à 125 cm³)
présûmés responsables d'un accident mortel



21a. Observation des vitesses

→ 2000 à 2010 : Vitesses moyennes de jour

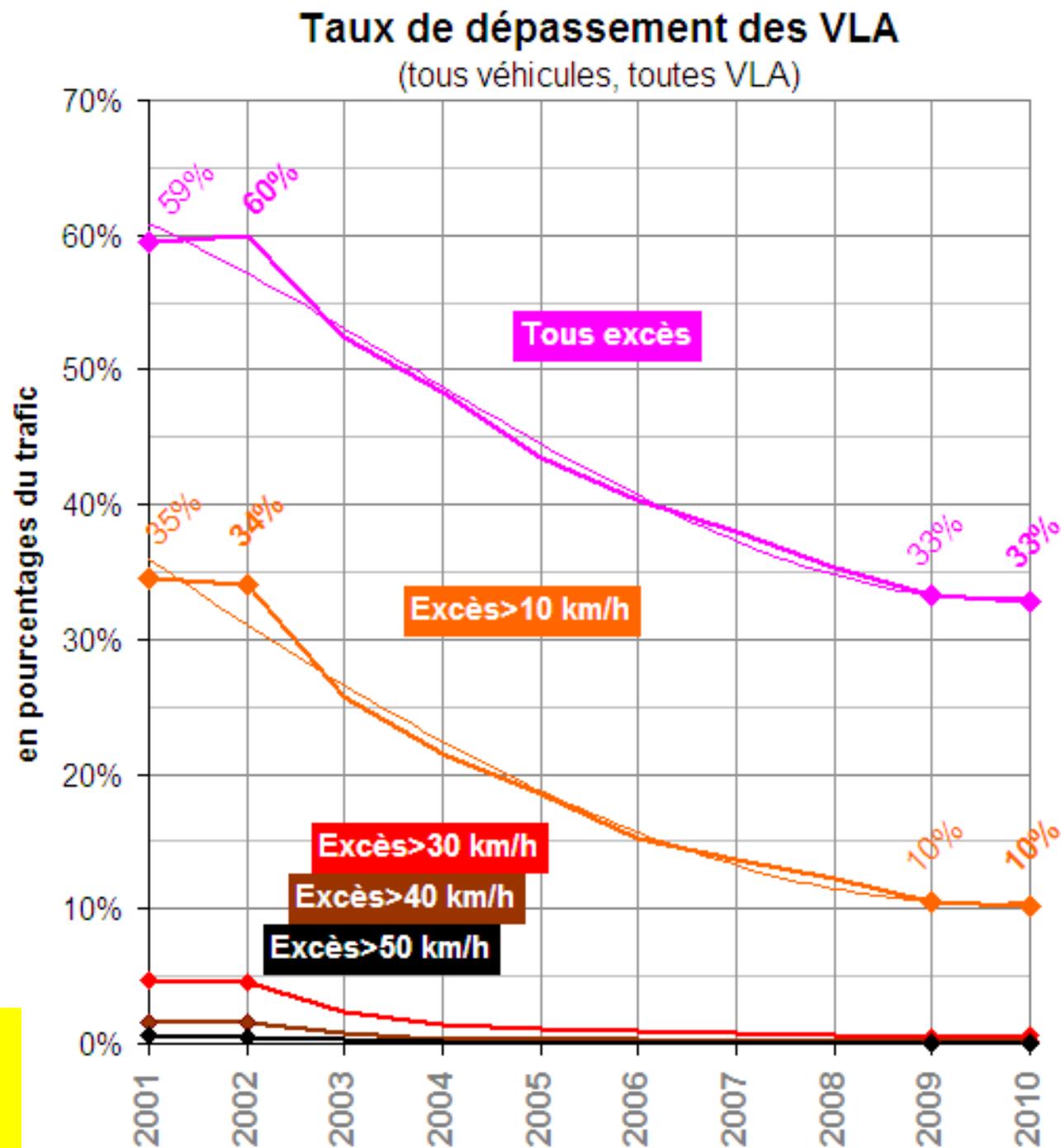


21_b. Observation des vitesses



→ 2001-2010 : Excès par rapport aux VLA
(vitesses limites autorisées)

Voir Zoom
« Grands excès »
planche suivante



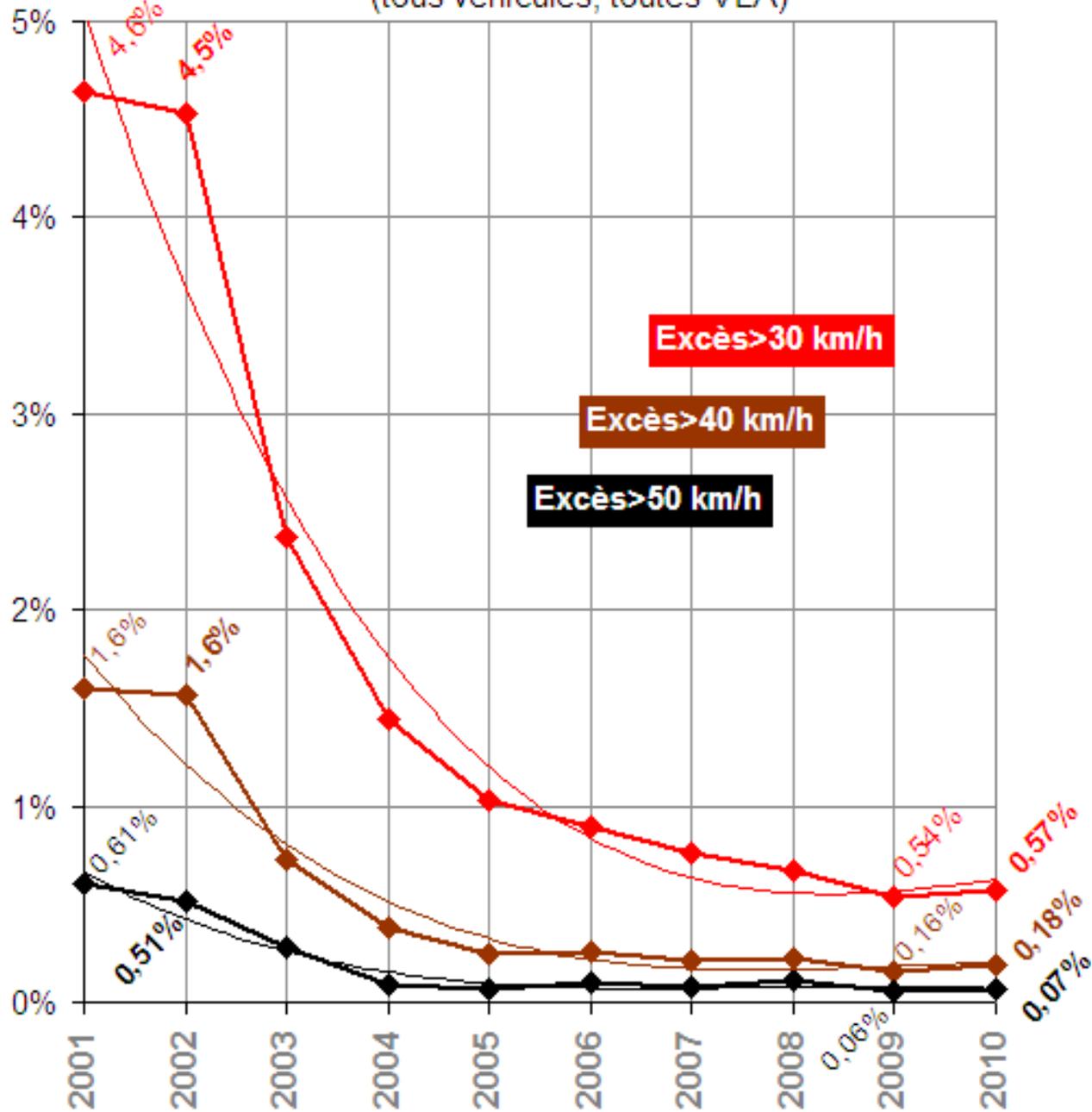
21c. Observation des vitesses

→ 2001-2010 : Excès par rapport aux VLA
(vitesses limites autorisées)



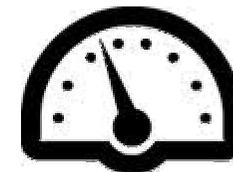
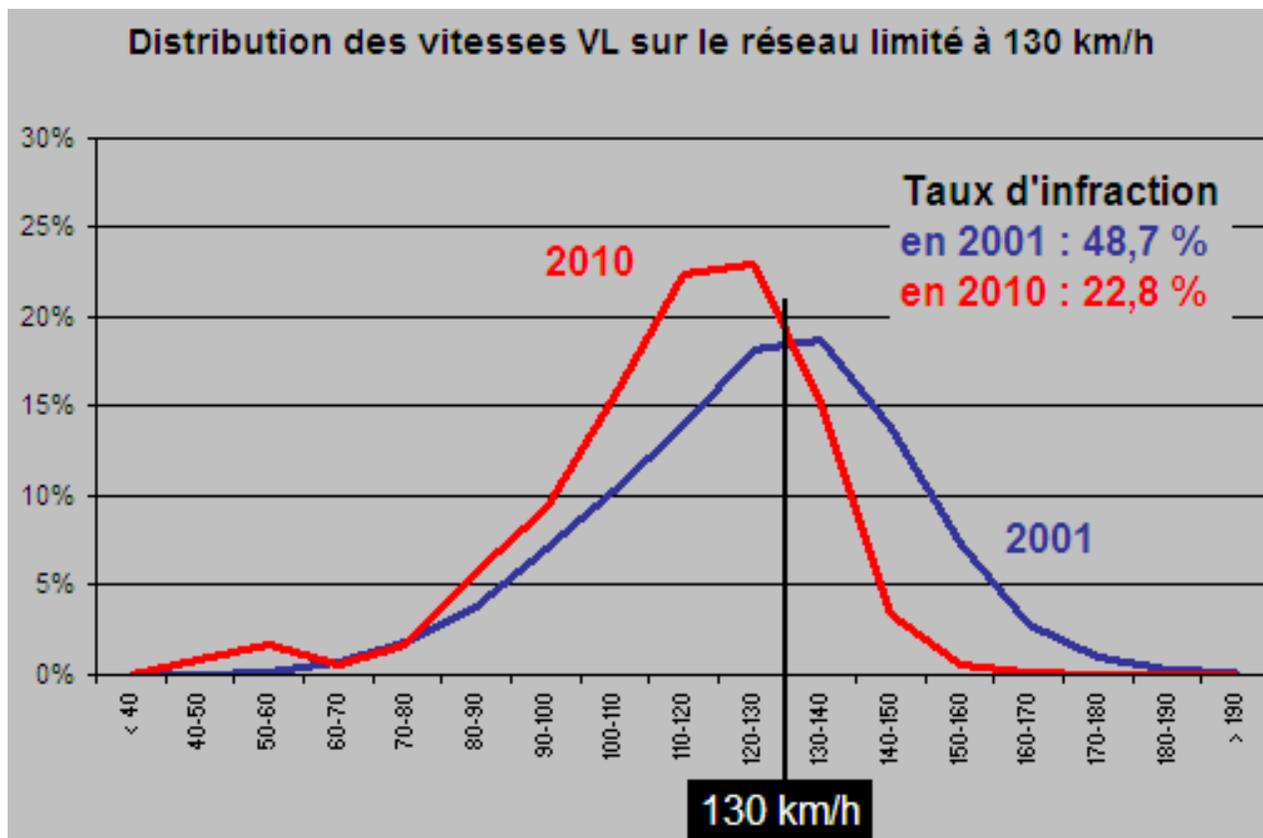
ZOOM
« Grands excès »

Taux de dépassement des VLA (tous véhicules, toutes VLA)



21d. Observation des vitesses

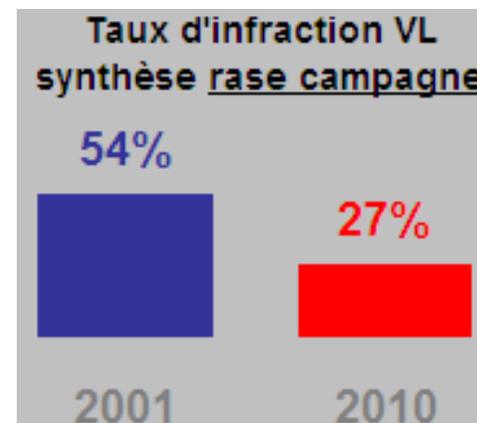
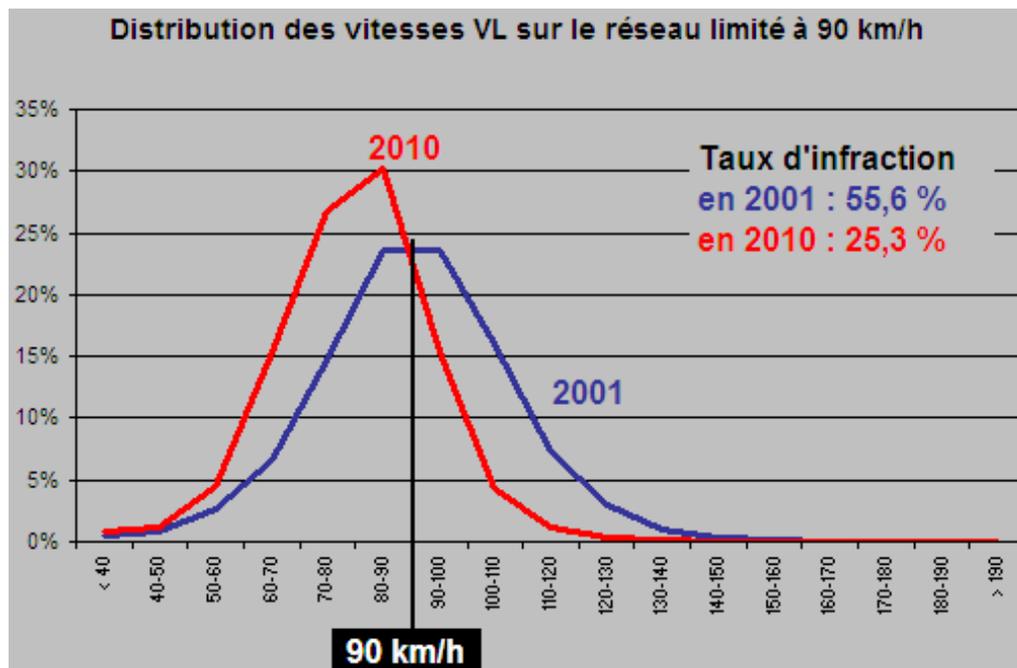
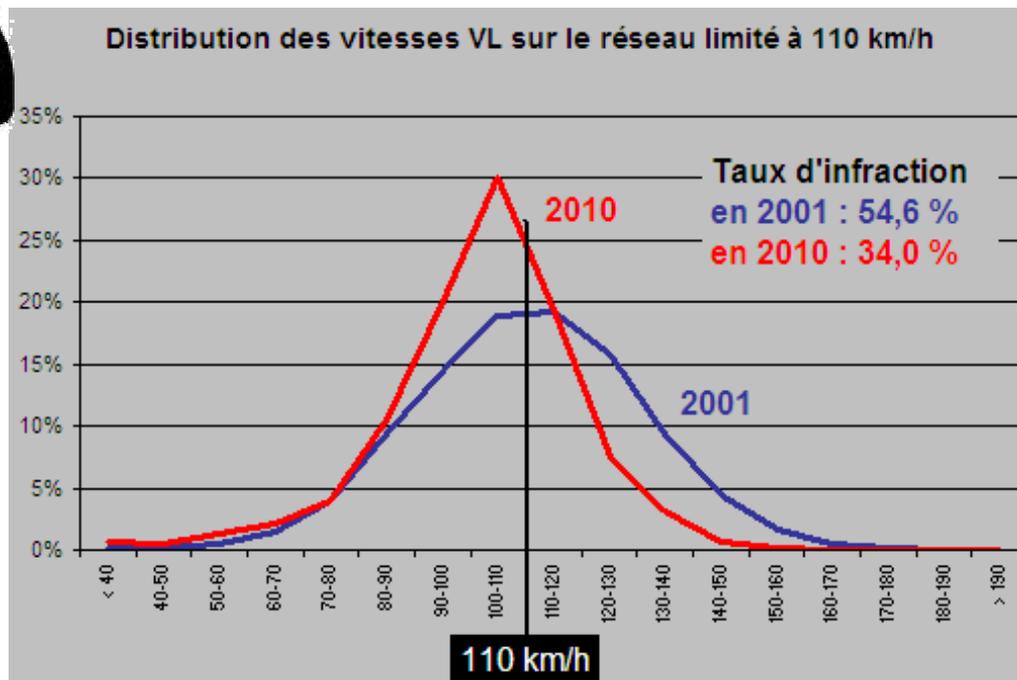
→ 2001 et 2010 : Distributions des vitesses, réseau 130



21e. Observation des vitesses

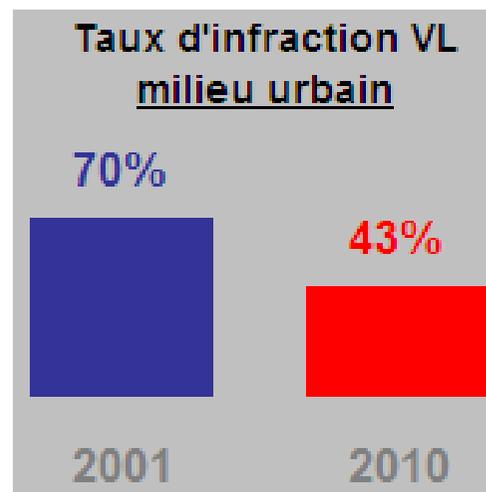
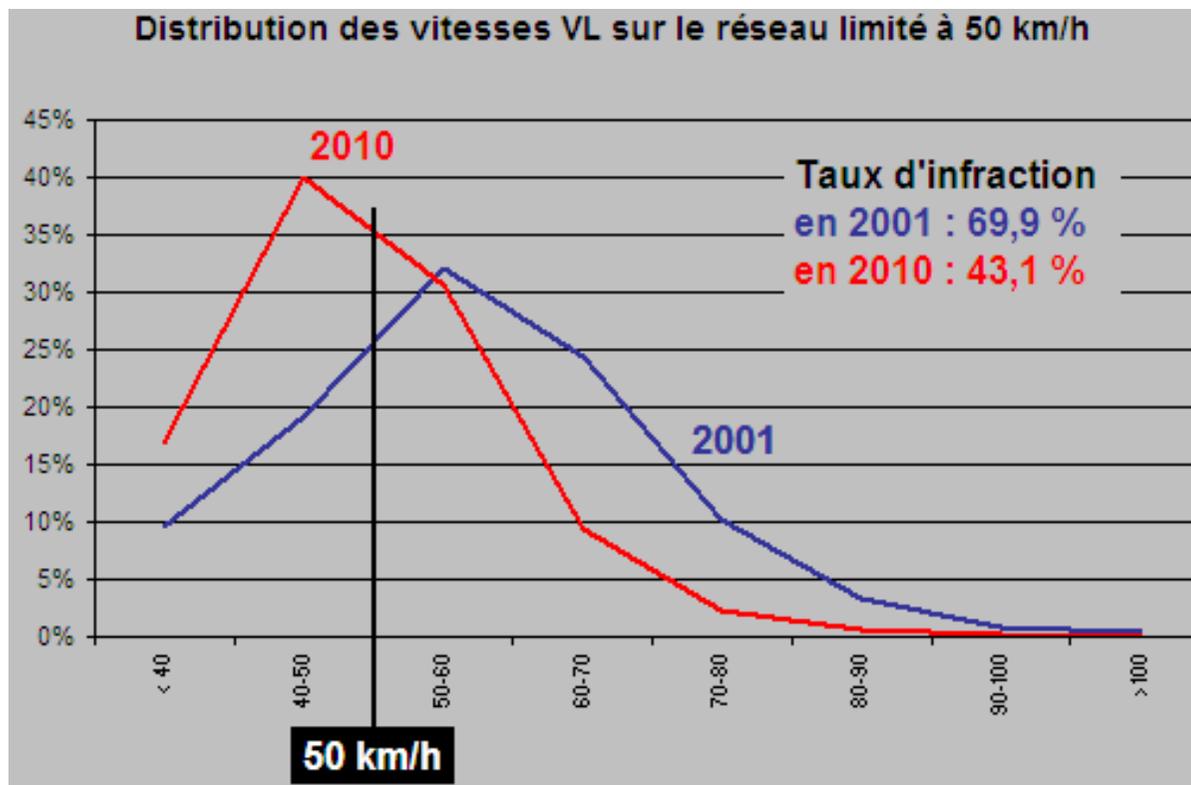


→ 2001 et 2010 : Distributions des vitesses, réseaux 110 et 90



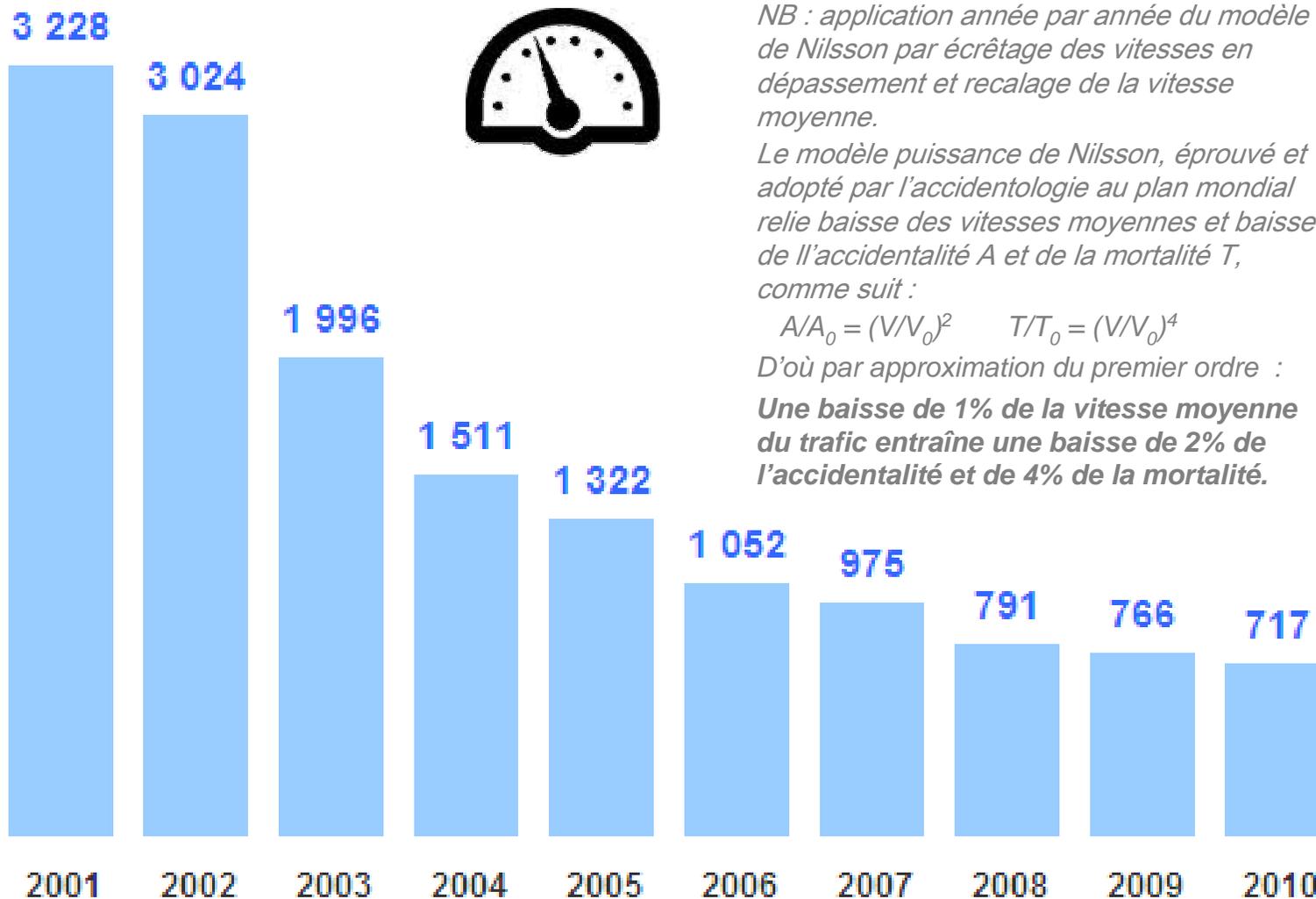
21f. Observation des vitesses

→ 2001 et 2010 : Distributions des vitesses, réseau 50



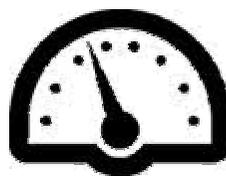
21g. Observation des vitesses

→ 2001 à 2010 : Les vies perdues du fait du non respect des VLA



Enjeu vitesse

gain en tués si respect intégral des limitations



NB : application année par année du modèle de Nilsson par écrêtage des vitesses en dépassement et recalage de la vitesse moyenne.

Le modèle puissance de Nilsson, éprouvé et adopté par l'accidentologie au plan mondial relie baisse des vitesses moyennes et baisse de l'accidentalité A et de la mortalité T, comme suit :

$$A/A_0 = (V/V_0)^2 \quad T/T_0 = (V/V_0)^4$$

D'où par approximation du premier ordre :

Une baisse de 1% de la vitesse moyenne du trafic entraîne une baisse de 2% de l'accidentalité et de 4% de la mortalité.

22a. Observation comportements

→ 2009-2010 : TIV, téléphone, casque



	Intervalles de sécurité		
	Fraction de trafic dense*	Taux de TIV** (dans le trafic dense)...	
		...<1 sec	...<2 sec
2010			
Autoroutes de liaison	57%	53%	11%
Autoroutes de dégagement	66%	56%	10%
RN à 2x2 voies	50%	49%	13%
Autres RN	46%	60%	14%
RD	34%	63%	15%
RN en aggro	42%	48%	5%
Artères en aggro	47%	49%	3%
Entrées/sortie d'agglos	44%	54%	6%
Tous réseaux	44%	51%	12%

* fraction du trafic à TIV < 4 sec

** TIV = temps inter-véhiculaire



Tél mobile en main :
proportion dans le trafic

2009	2010
------	------

VL

2,3%	2,1%
------	-------------

VUL

2,7%	3,4%
------	-------------

PL

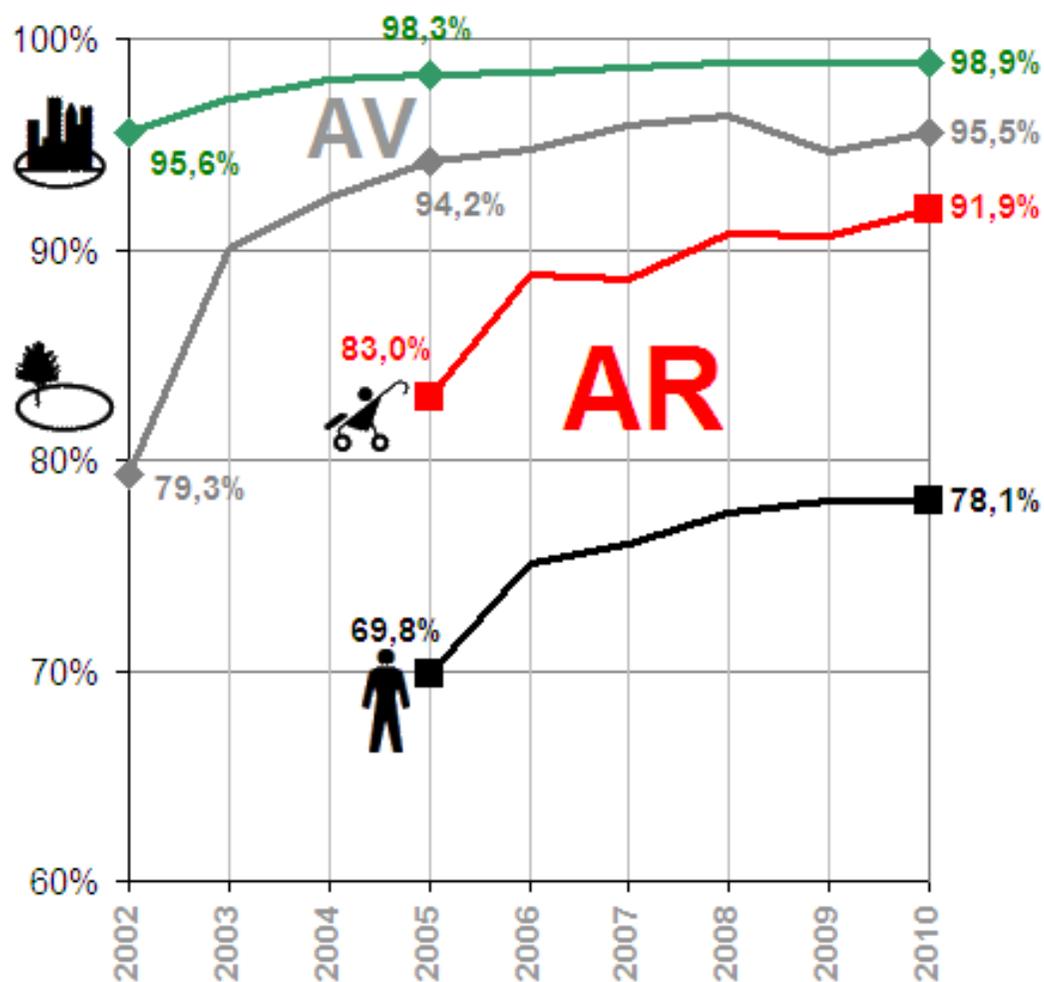
4,4%	3,9%
------	-------------




	Taux de port du casque (à moto)	
	2009	2010
Autoroutes de liaison	98%	96%
Autoroutes de dégagement	99%	95%
RN à 2x2 voies	92%	88%
Autres RN	91%	93%
RD à gde circul.	97%	98%
RN en aggro	93%	91%
Ensemble agglos province	94%	94%
Agglo parisienne	99%	98%
...dont Paris intra muros	97%	99%

22b. Observation des comportements

→ 2002 à 2010 : Port de la ceinture



NB : dans les accidents corporels en 2010, 98% des personnes indemnes et des blessés légers étaient ceinturés, mais seulement 93% des blessés hospitalisés et surtout 78% des tués.

La ceinture est portée massivement, mais son absence induit un sur-risque d'être tué en cas d'accident supérieur à 10.

Un quart de nos morts seraient des réfractaires ou des négligents de la ceinture.

	Port de la ceinture			
	AV		AR	
	rase campagne	milieu urbain	Enfants	Adultes
2002	95,6%	79,3%		
2003	97,2%	90,0%		
2004	98,1%	92,5%		
2005	98,3%	94,2%	83,0%	69,8%
2006	98,4%	94,7%	88,8%	75,1%
2007	98,6%	95,9%	88,6%	76,0%
2008	98,9%	96,3%	90,8%	77,5%
2009	98,9%	94,6%	90,6%	78,0%
2010	98,9%	95,5%	91,9%	78,1%

23. Les DOM

→ Evolutions ATBH 2009 à 2010 comparées 4 DOM vs France métropole

2009



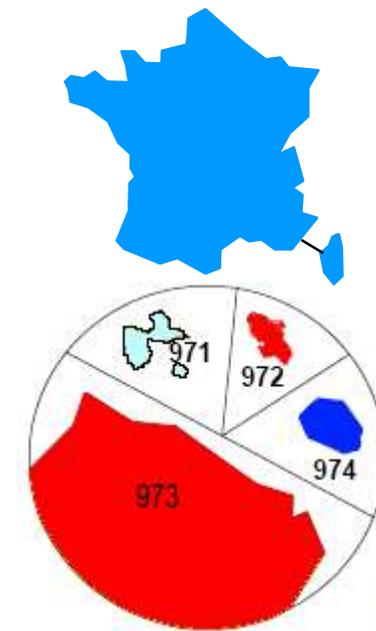
	A	T	B	dont H
Guadeloupe	498	65	701	444
Martinique	536	29	716	278
Guyane	340	28	452	150
La Réunion	720	48	910	311
Ensemble 4 DOM	2094	170	2779	1183
France métropole	72 315	4 273	90 934	33 323
France entière	74 409	4 443	93 713	34 506

2010

	A	T	B	dont H
Guadeloupe	506	65	679	296
Martinique	456	37	593	237
Guyane	322	36	448	154
La Réunion	807	42	992	257
Ensemble 4 DOM	2091	180	2712	944
France métropole	67 288	3 992	84 461	30 393
France entière	69 379	4 172	87 173	31 337

Delta%

	A	T	B	dont H
971 Guadeloupe	+1,6%	0,0%	-3,1%	-33,3%
972 Martinique	-14,9%	+27,6%	-17,2%	-14,7%
973 Guyane	-5,3%	+28,6%	-0,9%	+2,7%
974 La Réunion	+12,1%	-12,5%	+9,0%	-17,4%
Ensemble 4 DOM	-0,1%	+5,9%	-2,4%	-20,2%
France métropole	-7,0%	-6,6%	-7,1%	-8,8%
France entière	-6,8%	-6,1%	-7,0%	-9,2%



24a. L'alerte 2011

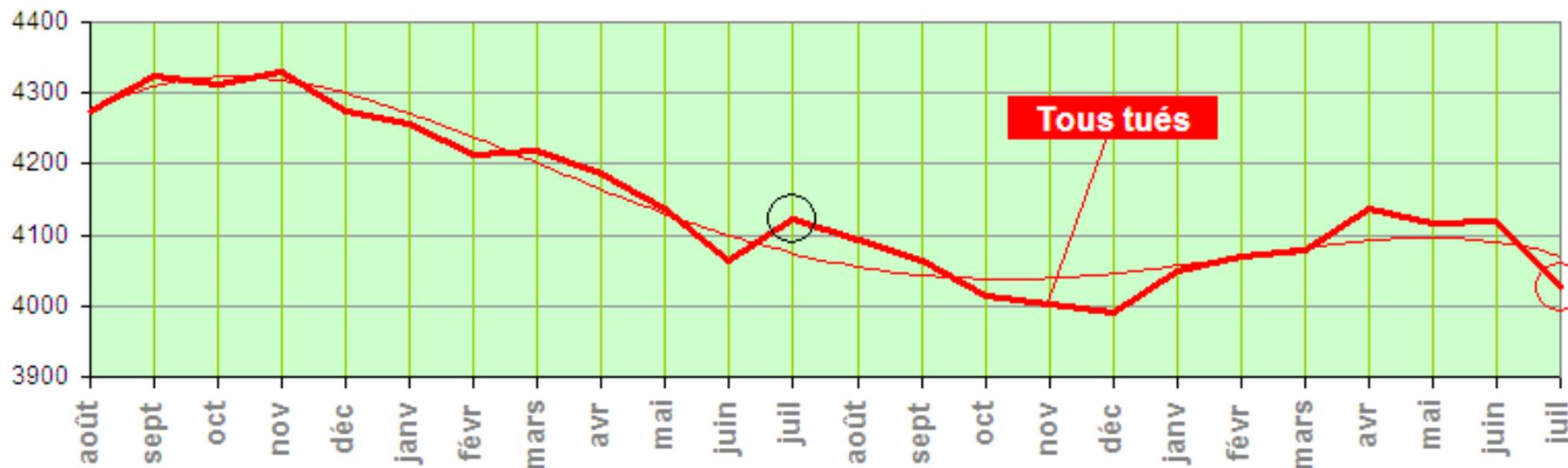
→ 2010 à juillet 2011 : évolution en « 12 mois glissants » [1 sur 2]



Evolution de la mortalité en glissement annuel

→ Toutes catégories confondues

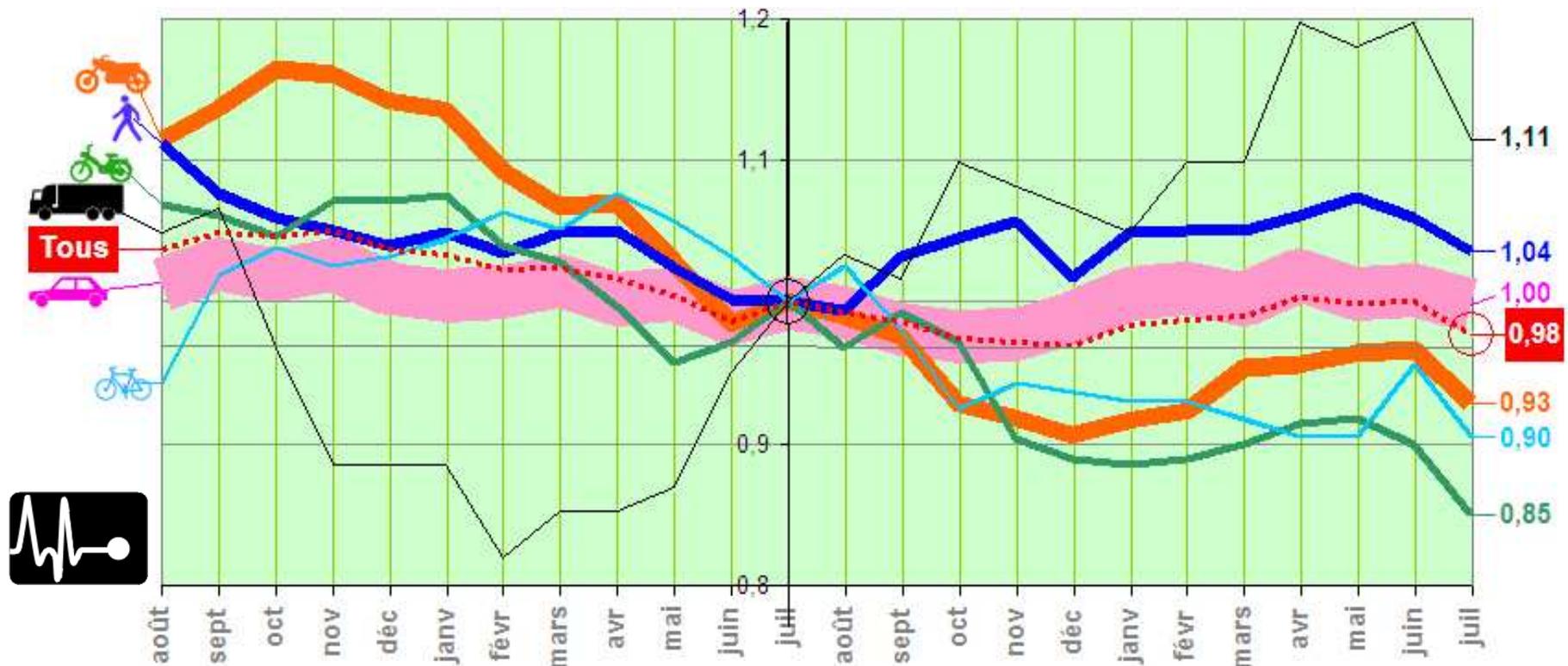
NB : On a figuré ci-dessous, pour chaque mois, le cumul des tués à 30 jours sur les 12 mois écoulés (ce mois inclus). On voit ainsi l'évolution de la mortalité pour une année complète (donc sommairement affranchie des variations saisonnières).



2009					2010										2011								
A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J
4274	4324	4313	4329	4273	4258	4213	4219	4188	4138	4064	4121	4092	4065	4013	4003	3992	4050	4069	4077	4136	4117	4120	4025

24b. L'alerte 2011

→ 2010 à juillet 2011 : idem [2 sur 2]



	2009					2010												2011						
	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J
Piétons	530	513	505	501	496	500	493	500	501	488	478	477	474	492	498	504	485	500	501	501	506	512	505	494
Vélos	148	160	163	161	162	164	167	165	169	166	162	157	161	154	145	148	147	146	146	144	142	142	150	142
Cyclos	298	296	292	299	299	300	290	287	278	267	271	279	270	277	271	252	248	247	248	251	255	256	251	237
Motos	866	884	905	902	888	883	849	830	832	799	765	777	769	758	721	713	704	712	717	741	743	749	751	721
VL	2167	2197	2181	2196	2160	2149	2155	2172	2144	2151	2116	2139	2124	2100	2088	2091	2117	2152	2160	2144	2180	2151	2157	2135
PL	64	65	59	54	54	54	50	52	52	53	58	61	63	62	67	66	65	64	67	67	73	72	73	68



Le rapport d'analyse approfondie « La sécurité routière en France, 2010 » sera disponible fin octobre 2011 (consultable et téléchargeable sur les pages Web de l'ONISR).

Site Web : tapez « ONISR » avec n'importe quel moteur de recherche...

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES