MINISTÈRE
DE L'INTÉRIEUR
Liberté
Égalité
Fraternité

Délégation à la Sécurité Routière



EXAMENS DU PERMIS DE CONDUIRE DES CATEGORIES A1 ET A2

***

FOIRE AUX QUESTIONS

DSR – ERPC – BRPCE – Version 1.0 (01.07.21)

Généralités

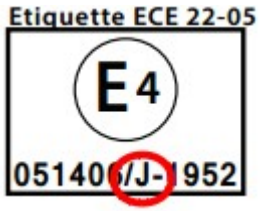
Question n°1 :

Un casque « modulable » doit-il impérativement être fermé dès que la moto est en mouvement ?

Réponse n°1 :

Non, un casque « modulable » peut être homologué pour être utilisé, aussi bien en position ouverte que fermée. En revanche, si la lettre « J » n'apparaît pas sur l'étiquette, le casque doit être en position fermée.

Sur chaque casque, une étiquette attestant du type d'homologation ECE est cousue sur la jugulaire de façon visible qui permet d'identifier comment doit être porté le casque dès la moto en mouvement.



Lettre d'identification	Type de casque	Exemple de modèle
J	JET	
PJ	MODULABLE	
P	INTEGRAL	

La lettre d'identification du type de casque figure toujours à l'endroit cerclé en rouge.

Source : *les critères d'homologation des casques sont définis par l'article R. 431-1 du code de la route et établis selon les prescriptions prévues par la norme européenne ECE 22-05.*

Question n°2 :

La catégorie A1 donne-t-elle droit à une dispense d'ETM lors des examens de la catégorie A2 ?

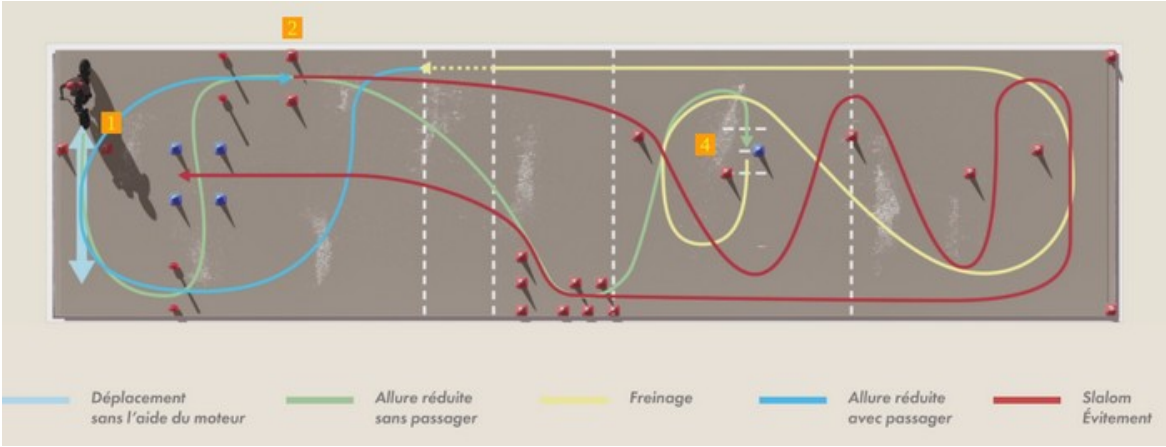
Réponse n° 2 :

Oui, dès lors que la catégorie A1 a été obtenue par examen et depuis moins de 5 ans. La catégorie A1 obtenue par formation qualifiante n'ouvre pas de droit à une dispense d'ETM (la présentation de l'attestation de suivi de formation A1 ne dispense pas de l'ETM). Pour rappel, la catégorie A1 obtenue par formation qualifiante ne figure pas sur le titre de conduite.

Ainsi, un conducteur qui a obtenu sa catégorie A1 le 3 août 2019 peut se présenter à ses épreuves pratiques de la catégorie A2 jusqu'au 3 août 2024, sous réserve de remplir l'ensemble des autres conditions réglementaires.

Source : *L'article 2 de l'arrêté du 20 avril 2012 fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire précise que « sont dispensés de l'épreuve théorique générale motocyclette des catégories A1 et A2, dans la limite de cinq épreuves pratiques pour les catégories A1 et A2, les candidats titulaires d'un permis de conduire français ou d'un permis délivré par un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen et à la condition qu'un délai maximum de cinq ans ne se soit pas écoulé depuis l'obtention de la dernière catégorie A1 ou A2. »*

L'épreuve hors circulation



Généralités

Question n°3 :

Quelles consignes l'expert doit-il communiquer aux candidats avant son épreuve ?

Réponse n°3 :

Pour rappel, l'expert n'a pas à expliquer les consignes relatives aux 6 manœuvres, ni à procéder à une reconnaissance du parcours à réaliser.

Toutefois, l'expert est invité à présenter le cadre général de l'épreuve selon les termes du discours synthétisé proposé au lancement des nouvelles épreuves selon la formulation suivante :

« Je vous rappelle que vous disposerez de 2 essais pour réaliser votre épreuve sauf en cas de chute. L'ordre de passage est le suivant (…). Je vous invite à vous tenir prêt(s) et équipé(s) pour votre prestation. Merci de votre attention. »

En cas de piste humide, il convient de préciser que l'arrêt se fait avant C4 lors de l'exercice de freinage selon les termes suivants :

« Je vous rappelle que vous disposerez de 2 essais pour réaliser votre épreuve sauf en cas de chute et que **l'arrêt se fera avant la ligne C4 lors de l'exercice de freinage.**
L'ordre de passage est le suivant (…). Je vous invite à vous tenir prêt(s) et équipé(s) pour votre prestation. Merci de votre attention. »

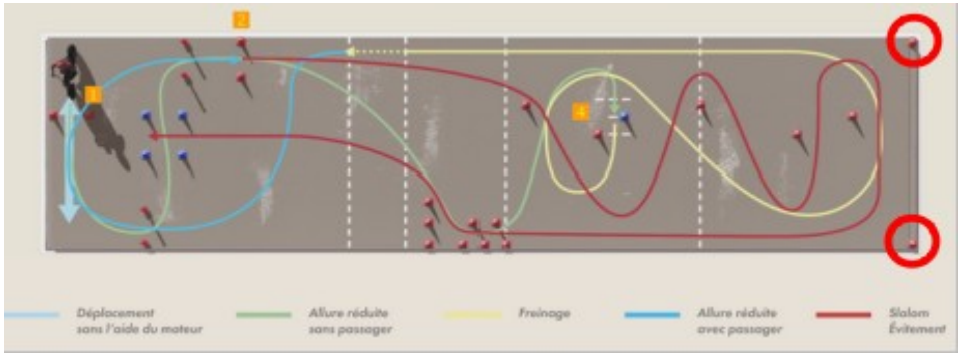
Source : *Au a du I-4 de l'annexe I de l'arrêté du 23 avril 2012 fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1 et A2, il est précisé que « aucune explication ou reconnaissance détaillées sur fiches du parcours n'est réalisée par l'expert. ». Par ailleurs, cette précision est rappelée en page 18 et 24 du nouveau guide d'évaluation.*

Question n°4 :

Sur certaines fiches « mémo » du parcours hors circulation, les 2 cônes du U de demi-tour en fond de piste ne sont pas présents ?

Réponse n°4 :

Pour rappel et conformément à l'indication mentionnée en page 15 du nouveau guide d'évaluation, il est précisé que « seuls les cônes et piquets figurants sur les fiches d'examen doivent être installés sur la piste ». Ainsi, les 2 cônes du U de demi-tour en fond de piste doivent être installés comme mentionnés sur le schéma figurant à la page 18 du guide extrait de l'annexe de l'arrêté du 23 avril 2012 modifié fixant les modalités d'évaluation de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire des catégories A1 et A2.



Positionnement des cônes si la ligne n'est pas incluse dans les 6 mètres de largeur :	Positionnement des cônes si la ligne est incluse dans les 6 mètres de largeur :
	

Source : *Les dimensions de l'aire de maniabilité sont indiquées au a du I-1 de l'annexe I de l'arrêté du 23 avril 2012 fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1 et A2 qui précise qu'elle fait 130 mètres de long pour 6 mètres de large.*

Question n°5 :

Comment évaluer un candidat qui fait chuter ou déplace un obstacle avec soit un pied « autorisé », soit un pied « classique » ?

Réponse n°5 :

Situation 1 :



Dans cette situation, le candidat pose 3 pieds « autorisés » puis un 4e pied « classique » qui déplace ou renverse de manière simultanée un cône :

- Les 3 premiers pieds « autorisés » ne comptent pas pour une erreur ;
- Le 4e pied « classique » et le cône déplacé (il doit s'agir du même pied) compte pour une seule erreur dès lors que l'action est réalisée de manière simultanée ;

Dans cette 1re hypothèse, 1 seule erreur est comptabilisée, ce qui entraîne une notation B.

Situation n°2 :



Dans cette situation, le candidat pose ses 3 pieds « autorisés » et avec le 3e pied autorisé, il renverse ou déplace un cône, avant de poser un 4e pied « classique » :

- Les 2 premiers pieds ne comptent pas pour une erreur ;
- Le 3e pied posé ne compte pas pour une erreur. En revanche, il déplace ou renverse de manière simultanée un cône, qui compte pour une erreur ;
- Le 4e pied posé au sol compte pour une erreur ;

Dans cette 2e hypothèse, 2 erreurs sont comptabilisées, ce qui entraîne une notation C.

Source : *Précision complémentaire apportée au « tableau synthétisant les erreurs et la notation de l'essai » figurant dans le nouveau guide d'évaluation en page 29 et suivantes.*

Question n°6 :

Quelles explications doivent être données au(x) candidat(s) par l'expert en cas d'erreur(s) de parcours ?

Réponse n°6 :

Il appartient à l'expert d'expliquer au candidat son ou ses erreur(s) de parcours commise(s), et notamment à l'aide de la fiche « mémo ».

Les explications données sont essentielles et d'autant plus après le 1er essai. En effet, elles peuvent permettre aux candidats de se remémorer le parcours à réaliser pour son 2e essai.

Source : Précision complémentaire apportée aux indications mentionnées en pages 14 et 24 du nouveau guide d'évaluation.

Question n°7 :

L'expert a-t-il la faculté d'interrompre le 1er essai d'un candidat dès l'obtention de la notation C ?

Réponse n°7 :

Non, conformément aux indications contenues à la page 24 du nouveau guide d'évaluation, l'expert peut interrompre le parcours seulement au cours du 2e essai. Ainsi, seul le candidat peut décider d'interrompre son parcours lors de son 1er essai.

Source : *Indications mentionnées en page 24 du nouveau guide d'évaluation et au c du I-6 de l'arrêté du 23 avril 2012 fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1 et A2.*

Question n°8:

Quelle attitude adopter en cas d'absence de mesures fiables ou de défaillance du radar ?

Réponse n°8 :

L'inspecteur a pour rôle de certifier la pertinence de la mesure et il reste à son expertise de valider l'essai en cours s'il dispose de mesures fiables avant ou après le point de contrôle. Le radar est donc à considérer comme un outil indispensable à la décision pour l'expert. Ainsi, il pourra être accepté d'utiliser un radar appartenant à un établissement d'enseignement de la conduite en cas de défaillance du matériel de l'administration, dès lors que celui-ci présente des caractéristiques semblables.

Source : *Précisions mentionnées au 1 du c du I-6 de l'annexe de l'arrêté du 23 avril 2012 fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1 et A2 il est indiqué que « en cas de panne du radar en cours d'essai ou d'absence de mesures fiables, celui-ci est annulé et il est procédé à un nouvel essai ; en l'absence de radar opérationnel disponible sur le centre d'examens, les examens ne peuvent avoir lieu. ». Par ailleurs, ces indications sont reprises en page 28 du nouveau guide d'évaluation.*

Manœuvre 1

Question n°9 :

Au cours de la manœuvre 1, quelle attitude adopter face à un candidat qui lors de sa marche avant ou arrière ne franchit pas intégralement la porte de cônes ?

Réponse n°9 :

Dans cette situation, l'expert invite le candidat à franchir entièrement la porte avant de procéder à la mise sur béquille du deux-roues. Bien entendu, aucune sanction ne lui est appliquée, car il s'agit d'un simple rappel de la consigne.

Source : *Précision complémentaire aux indications mentionnées en pages 17et 18 du nouveau guide d'évaluation.*

Question n°10 :

Au cours de la manœuvre 1, comment réagir face à un candidat qui procède au stationnement de sa moto lorsque la béquille est positionnée hors des limites du terrain ?

Réponse n°10 :

Conformément à la procédure d'évaluation, il est demandé au candidat, à l'issue de la manœuvre 1, de stationner son motocycle dans les limites du terrain. Pour rappel, la sortie de terrain correspond à la sortie d'un ou des deux pneumatiques (point de contact au sol) des limites du terrain, matérialisées sur le sol par une bande de peinture tracée (page 18 du nouveau guide d'évaluation).

Ainsi et dès lors, que le point de contact de la roue avant ou arrière ne franchit pas la ligne matérialisant les limites du terrain et que seule la béquille est positionnée hors des limites du terrain, aucune erreur ne peut être retenue.





Source : *Précision complémentaire aux indications mentionnées en page 18 du nouveau guide d'évaluation.*

Question n°11 :

À la fin de la manœuvre 1, le candidat peut-il repositionner sa moto avant de démarrer la manœuvre 2 ?

Réponse n°11 :

Selon le résultat obtenu à la manœuvre 1, le candidat :

- **est autorisé à se repositionner dans la zone de départ (1)** ; s'il a commis une erreur lors de sa manœuvre 1 et qu'il bénéficie uniquement de 2 pieds bonus. Dans ce cas, l'accompagnateur (ou le

candidat) peut repositionner le motocycle conformément aux indications figurant au schéma ou à la procédure d'évaluation (page 19 GE – A1/A2).

- **n'est pas autorisé à se repositionner dans la zone de départ (1)** ; si aucune erreur n'a été commise lors de manœuvre 1 et qu'il bénéficie de 3 pieds bonus.

Source : *Précision complémentaire aux indications mentionnées en page 19 du nouveau guide d'évaluation.*

Question n°12 :

À partir de quel moment la chute devient-elle éliminatoire ?

Réponse n°12 :

La chute devient éliminatoire dès la mise en mouvement, indépendamment de la mise sur béquille du motocycle.

Pour rappel, la chute n'est pas considérée comme éliminatoire dès lors qu'elle intervient entre 2 essais.

Source : *Cf. les indications mentionnées en page 17 du nouveau du guide d'évaluation et au c du I-6 de l'annexe de l'arrêté du 23 avril 2012 fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1 et A2.*

Question n°13 :

Comment réagir face à un candidat qui ne met pas son motocycle sur béquille et qui la chevauche directement pour réaliser la manœuvre 2 ?

Réponse n°13 :

La phase de mise sur béquille du motocycle fait partie du cadre de réalisation de la manœuvre 1 et donc des actions à réaliser. Elle permet de vérifier que le candidat est en mesure de stationner le motocycle sans le faire chuter (pour rappel, la chute est prise en compte dans la notation seulement lors de la phase de stationnement **et** une fois le moteur mis en route).

L'expert doit impérativement demander au candidat de mettre la moto sur béquille avant qu'il ne monte dessus mais aucune sanction n'est appliquée.

Source : *Indications mentionnées en page 17 du nouveau guide d'évaluation et au b du I-5 de l'annexe de l'arrêté du 23 avril 2012 fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1 et A2.*

Manœuvre 3

Question n°14 :

Comment évaluer un candidat qui modifie sa trajectoire lors de la phase de freinage ?

Réponse n°14 :

Dès lors que le candidat modifie de **manière manifeste** sa trajectoire **dans le seul but** d'augmenter sa distance d'arrêt, il convient de lui attribuer la notation C.

En effet, le candidat ne respecte pas le cadre de réalisation de la manœuvre à réaliser et l'exercice est considéré comme non réalisé.

Source : *Précisions complémentaires aux indications mentionnées en page 21 du nouveau guide d'évaluation et au b du I-6 de l'arrêté du 23 avril 2012 fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1 et A2.*

L'épreuve en circulation

Question n°15 :

Au cours de l'évaluation de la compétence « savoir s'équiper et s'installer » ; le candidat doit-il obligatoirement présenter verbalement son équipement ?

Réponse n°15 :

Non, le candidat n'a pas à présenter verbalement l'ensemble de ses équipements. En revanche, le candidat doit nécessairement annoncer que son casque est homologué et à la bonne taille.

Source : *Précisions complémentaires aux indications mentionnées en page 36 du nouveau guide d'évaluation et au 1 du c du II-2 de l'annexe de l'arrêté du 23 avril 2012 fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1 et A2.*

Question n°16 :

Comment interpréter la phrase « si le candidat oublie un ou plusieurs éléments importants, la notation 0 est attribuée » (page 36 du nouveau guide d'évaluation) ?

Réponse n°16 :

Il est rappelé, en page 37 du nouveau guide d'évaluation, que seuls les 3 éléments suivants - *casque pas ou mal attaché, des rétroviseurs mal réglés ou une chute lors de l'installation* – peuvent entraîner la notation 0 qu'ils soient cumulés ou commis individuellement.
Ainsi, dès lors que le candidat n'a pas ou qu'il a mal attaché son casque, ou qu'il circule avec des rétroviseurs mal réglés ou qu'il chute lors de l'installation, la notation 0 est appliquée.

Par exemple, un casque non attaché, que l'erreur soit la seule commise seule ou cumulée à une autre, entraîne la notation 0
Indépendamment des 3 erreurs citées précédemment, si plusieurs autres éléments importants, comprenant notamment la vérification du bon fonctionnement des feux de croisement et de l'absence de témoin d'alerte au tableau de bord, à vérifier sont oubliés, la notation 0 est appliquée.

Source : *Indications mentionnées en page 37 du nouveau guide d'évaluation.*

Question 17 :

L'accompagnateur d'un établissement d'enseignement de la conduite labellisé doit-il être titulaire de la mention deux-roues ?

Réponse 17 :

Au regard de la définition du critère 5.3 du référentiel – label qualité des établissements d'enseignement de la conduite – il est précisé que l'élève doit être accompagné par un enseignant de la conduite ou par un stagiaire en formation préparatoire au titre professionnel d'enseignant de la conduite, [...titulaire...] de la catégorie du permis de conduire [...présentée à l'examen pratique...].

Ainsi, lors des examens pratiques des catégories A1 et A2 pour les candidats accompagnés par un établissement de la conduite labellisé, l'accompagnateur doit être soit un enseignant de la conduite soit un stagiaire en formation ET être titulaire de la catégorie A1 et/ou A2 selon la catégorie de permis présentée par le candidat. En aucun cas, il est demandé à l'accompagnateur d'être titulaire de la mention « deux-roues ». Le fait que l'accompagnateur d'un établissement labellisé ne soit pas titulaire d'un diplôme ou titre adéquat n'entraîne pas le report de l'examen. Un rapport doit être adressé au délégué à l'éducation routière qui décidera des suites à donner dans le cadre du contrôle du label qualité.

Source : *critère 5.3 du référentiel du label qualité des établissements d'enseignement de la conduite.*

Question n°18 :

Les candidats titulaires d'un permis de conduire depuis plus de 3 ans doivent-ils respecter les vitesses jeunes conducteurs en examen ?

Réponse n°18 :

Oui, tous les élèves conducteurs sont dans l'obligation de respecter les vitesses jeunes conducteurs au regard de l'article R. 413-5 du code de la route. Cette obligation concerne également les candidats qui ont obtenu une catégorie de permis de conduire par examen depuis plus de 3 ans et qui ne sont donc plus en période probatoire.

Source : *Cf. article R. 413-5 du code de la route*

Régularisation

La procédure de régularisation d'un permis de conduire est définie à l'article 3 I et II de l'arrêté du 20 avril 2012 *modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire*.

- 1 - **La régularisation pour raisons non médicales : consiste à lever une restriction codifiée sur le titre de conduite.** Cette situation concerne les personnes titulaires d'une catégorie de permis de conduire A1 et/ou A2 qui passent les épreuves sur un deux-roues motorisé muni d'un changement de vitesse automatique (type scooter…).

La régularisation pour raisons non médicales s'effectue exclusivement sur piste. Aucun test de conduite en circulation n'est réalisé.

Conformément aux indications contenues à la page 13 du guide d'évaluation, le candidat passe l'ensemble des manœuvres prévues pour l'épreuve hors circulation, à l'exception de la manœuvre 1 : « déplacer la moto sans l'aide du moteur ».

Il a la possibilité de poser trois fois un pied au sol lors de chaque essai pour l'enchaînement des manœuvres 2 à 6, sans que cette action ne soit comptabilisée comme une erreur.

Il doit obtenir une note A ou B à l'issue de l'un de ses 2 essais pour valider la régularisation, sauf en cas de chute qui met fin au test (le candidat est excusé).

- 2 – **La régularisation pour raisons médicales** : **consiste soit à limiter la conduite à un véhicule aménagé selon des prescriptions médicales soit à lever les aménagements ou restrictions médicales.** Cette

situation concerne des conducteurs atteints d'un handicap ou d'une maladie. Elle est formalisée soit par la codification des aménagements et/ou des restrictions, soit par leur(s) levée(s) sur le titre de conduite.

La régularisation pour raisons médicales s'effectue exclusivement en circulation. Préalablement à la régularisation, un test sur piste pour vérifier le bon maniement des aménagements peut éventuellement être réalisé (ce test ne revêt aucune formalité particulière, il s'agit simplement de permettre tant à l'inspecteur qu'au conducteur de sécuriser le test en circulation).

Selon le résultat du test de conduite, le conducteur voit soit son permis de conduire régularisé, soit il est excusé.

Source : *Précisions complémentaires aux indications mentionnées en page 13 du nouveau guide d'évaluation et au II-7 de l'annexe de l'arrêté du 23 avril 2012 fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1 et A2.*

Examen du permis de conduire pour les candidats en situation de handicap (side-car)

Les candidats atteints d'un handicap ou d'une maladie nécessitant le cas échéant l'aménagement du véhicule sont évalués selon les modalités d'examen précisées à l'arrêté du 23 avril 2012 *modifié fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1 et A2*. En effet, en raison d'un handicap, certaines personnes ne peuvent subir les tests pratiques de l'examen des catégories moto que sur une motocyclette équipée d'un side-car.

Cependant, les exercices pratiques de l'épreuve hors circulation de l'examen du permis de conduire des catégories A1, A2 et A ne sont pas réalisables avec un tel engin. Par dérogation à certaines dispositions prévues à l'arrêté du 23 avril 2012 fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1, A2 et A, des scenarios d'exercices adaptés ont été élaborés afin que les personnes concernées puissent passer l'épreuve hors circulation du permis de conduire des catégories A1 et A2 sur une motocyclette équipée d'un side-car.

En outre, dans ce cas particulier, l'expert vérifiera que les aménagements du véhicule proposés à l'issue du contrôle médical définis aux articles R. 226-1 à R. 226-4 sont adaptés au handicap du demandeur.

Ils seront évalués conformément aux instructions suivantes :

Source : *Adaptations des conditions de réalisation des épreuves hors circulation définies à l'annexe de l'arrêté du 23 avril 2012 fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1 et A2.*

Maîtrise à allure réduite :

Cette fiche fera l'objet d'un tirage au sort (1 ou 2) pour déterminer le sens de réalisation du déplacement à allure réduite.

Il n'est pas prévu de déplacement sans l'aide du moteur.

Concernant la manœuvre de déplacement à allure réduite, il s'agit pour le candidat d'effectuer un « huit » en première vitesse (si le véhicule est équipé d'un changement de vitesses manuel) conformément au schéma figurant sur la fiche « Allure réduite » ci-jointe. Toute utilisation des commandes est autorisée.

Les erreurs susceptibles d'être retenues peuvent être un déplacement des cônes (notation B), un obstacle non franchi ou encore une erreur de parcours (notation C) [voir la fiche ci-jointe].

Il est précisé que :

- Cette épreuve a lieu sans passager ;
- Le port de l'équipement est obligatoire
- L'intéressé dispose de deux essais.

– trois notations sont possibles pour cet exercice : A, B ou C.

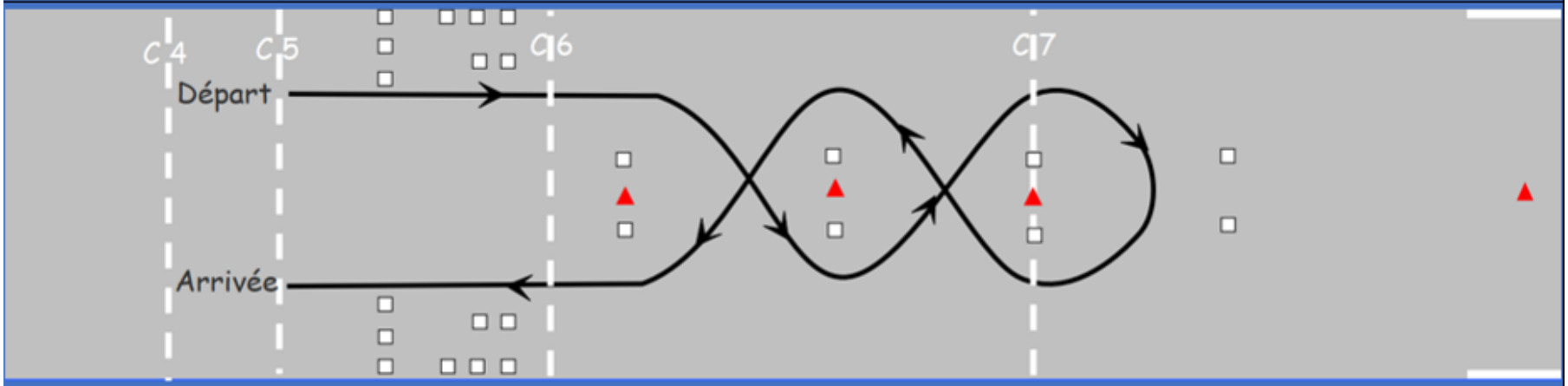
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
Liberté
Égalité
Fraternité

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
VIVRE, ENSEMBLE.

ALLURE REDUITE
Motocycle avec side-car sans passager

1

Fiche 2 – piste inversée



Type d'erreur	Notation
Manœuvre correctement réalisée	A
Déplacement d'un cône	B
Obstacle non franchi	C
Erreur de parcours	C

Maîtrise à allure plus élevée :

Cette fiche fera l'objet d'un tirage au sort (1 ou 2) pour déterminer le sens de réalisation de l'exercice.

Le candidat doit réaliser le parcours tel qu'il est prévu par la fiche ci-jointe.

Les erreurs susceptibles d'être retenues peuvent être un déplacement des cônes (notation B), un obstacle non franchi, un arrêt en cours d'épreuve (sauf à l'occasion du ½ tour), une vitesse minimum non atteinte, une distance d'arrêt trop longue ou encore une erreur de parcours (notation C) [voir la fiche ci-jointe].
A la fin du slalom, à l'occasion du ½ tour, une éventuelle sortie de terrain ne devra pas être prise en compte.

Il est précisé que :

- Cette épreuve a lieu avec un passager dans le side-car ;
- Le port de l'équipement est obligatoire pour le candidat et le passager;
- L'intéressé dispose de deux essais.

– trois notations sont possibles pour cet exercice : A, B ou C.

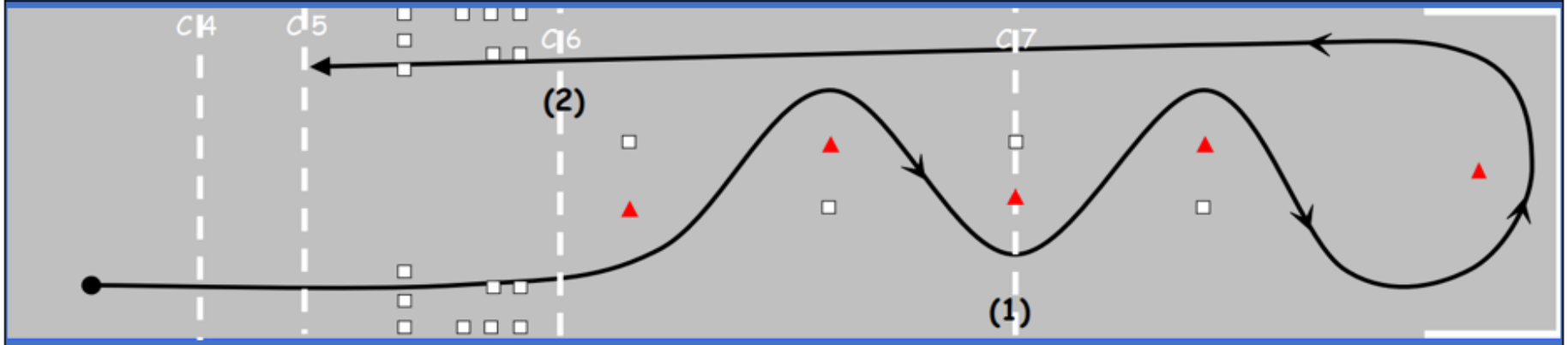
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
Liberté
Égalité
Fraternité

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
VIVRE, ENSEMBLE.

FREINAGE
Motocycle avec side-car

1

Fiche 2 – piste inversée



Exercice à réaliser
• Slalom en 3ème minimum, entrée par la droite * • Passage en (1) à 30 km/h minimum • Demi-tour à gauche • Retour en 3ème minimum * • Passage en (2) à 50 km/h minimum • Arrêt avant la ligne C5 piste sèche • Arrêt avant la ligne C4 piste humide • Fin exercice motocycle avec side-car arrêté * *sauf véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique*

Type d'erreur	Notation
Manœuvre correctement réalisée	A
Une erreur	B
Deux erreurs ou plus	C
Erreur de parcours	C
Non-respect de la vitesse minimum	C
Distance d'arrêt trop longue	C
Exercice non réalisé	C
Chute	C

Le bilan final :

Pour être admis à l'épreuve hors circulation, le candidat doit avoir obtenu lors des tests de maniabilité et de sécurité 2 A ou 1 A et 1 B.

Notes :

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....


SÉCURITÉ ROUTIÈRE
VIVRE, ENSEMBLE.