

# transports

Lettre de l'observatoire régional des transports  
Diffusion par internet

info Aquitaine N° 79 • novembre 2011

**CERTA**  
Cellule Économique Régionale  
des Transports d'Aquitaine

Cette lettre est réalisée en collaboration avec les membres de la CERTA : Ademe • AFT • APAL • Banque de France • CCI • CESR • Conseil Régional d'Aquitaine • CRCI • Douanes • DRAF • DRCE • DRTEFP • DREAL Aquitaine • FNTR • FTP • INSEE • ITT • IUT • NOVATRANS • OITC Sud-Ouest • PORTS • PROMOTRANS • RFF • SNCF • TLF • UMPB • UNOSTRA • URSTRA.

[www.transports.aquitaine.equipement.gouv.fr](http://www.transports.aquitaine.equipement.gouv.fr)  
[www.aquitaine.developpement-durable.gouv.fr](http://www.aquitaine.developpement-durable.gouv.fr)  
[www.certa-aquitaine.org](http://www.certa-aquitaine.org)

Transports routiers de personnes et de marchandises

décret du 4 décembre 2011-10-21

## première lecture

La mise en place de ce nouveau décret a été abordée dans la lettre Transports Info Aquitaine n° 78 uniquement sous l'angle de l'attestation de capacité. D'autres points sont abordés dans le présent article.

La profession du transport routier va connaître une petite révolution le 4 décembre 2011. En effet, trois règlements communautaires du 21 octobre 2009, constituant ce qu'il est d'usage d'appeler le « paquet routier », vont entrer en application. Deux d'entre eux concernent le transport de marchandises, l'un établissant des règles communes d'accès à la profession de transporteur routier de marchandises (règlement 1071/2009), l'autre établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international (règlement 1072/2009).

Ces textes viennent modifier très sensiblement les conditions d'inscription au registre des entreprises de transport routier de marchandise (TRM), nécessitant par conséquent une modification en profondeur du décret du 30 août 1999, base réglementaire à l'exercice de la profession en France. Cette révision fait l'objet actuellement de réunions de concertation au Ministère avec les organisations professionnelles.

Seuls des documents provisoires nous permettent d'évaluer les probables changements à venir.

En tout état de cause, toutes les entreprises, y compris celles déjà inscrites, seront concernées.

→ **Nouvelle condition d'établissement géographique** • le règlement communautaire 1071/2009 introduit une nouvelle condition à remplir. La condition d'établissement est désormais nécessaire, en plus de l'honorabilité, de la capacité professionnelle et de la capacité financière. Chaque entreprise inscrite au registre des transporteurs devra disposer en France d'un local administratif contenant l'ensemble des documents devant être présentés lors du contrôle en entreprise (lettres de voitures, données du chronotachygraphe...). De plus, l'entreprise devra justifier, sur le site, d'équipements et d'installations techniques appropriés à un centre d'exploitation. Cette mesure cherche évidemment à faire disparaître les entreprises dites "boîtes aux lettres".

→ **Désignation d'un gestionnaire de transport** • chaque entreprise devra employer une personne physique disposant de l'attestation de capacité professionnelle et assumant la direction permanente et effective de l'activité de transport dans l'entreprise. Deux exceptions sont toutefois à prévoir : les attestataires de groupe couvrant plusieurs filiales qui, un temps menacés, devraient pouvoir continuer d'être autorisés et la possibilité pour un gestionnaire de transport de diriger au maximum deux entreprises dès lors que le nombre total de véhicules gérés ne dépasse pas vingt.

→ **Capacité professionnelle par équivalence de diplôme** • la liste des diplômés français concernés sera

mise en conformité avec celle présente dans le règlement 1071/2009.

→ **Capacité professionnelle par équivalence de l'expérience** • cette modalité d'obtention sera supprimée. Néanmoins, une dérogation permettra au Préfet de région de délivrer des attestations par équivalence aux personnes ayant dirigé une entreprise de transport dans les 10 ans qui ont précédé le 4 décembre 2009.

→ **Durée de validité de l'attestation** • l'absence de direction d'une entreprise de transport pendant les cinq dernières années entraînerait l'obligation d'actualiser ses connaissances dans un centre agréé afin de pouvoir être désigné gestionnaire de transport.

→ **Honorabilité de la personne morale** • désormais l'entreprise en tant que personne morale doit également répondre de la condition d'honorabilité.

→ **Nouvelles infractions entraînant la perte de l'honorabilité** • l'accumulation (deux minimum) de certaines contraventions de quatrième classe pourrait conduire à la suppression de l'honorabilité. Les infractions concerneraient certaines surcharges, la non présentation des véhicules au contrôle technique, le non respect par le conducteur des obligations en matière de formations obligatoires et les dépassements de conduite importants.

→ **Capacité financière pour les transporteurs de -3,5t** • le montant exigé pour le premier véhicule est augmenté à hauteur de 1 800 €, le montant pour les suivants étant inchangé (900 €).

Le règlement 1071/2009 prévoit un délai de six mois pour permettre aux entreprises de se mettre en conformité avec ces nouvelles dispositions.

**Ce délai expirera donc le 3 juin 2012.**

### Contact

Franck PUHARRÉ • Transport Logistique de France/Sud-Ouest  
14 place des Quinconces - 33000 BORDEAUX  
Tel : 05 56 01 02 88 • Fax : 05 56 48 51 65 • Mob : 06 74 28 71 81  
courriel : [tlf-sudouest@e-tlf.com](mailto:tlf-sudouest@e-tlf.com) • [www.e-tlf.com](http://www.e-tlf.com)



## Sommaire

2

**TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES** : taxe nationale sur les véhicules (nouveau décret du 27 juillet 2011).

◆ **TRANSPORTS FERROVIAIRES DE VOYAGEURS** : régénération de la ligne Pau - Oloron

3

**TRANSPORTS DE VOYAGEURS** : projet d'une carte de transport unique pour toute l'Aquitaine.

◆ Les lignes routières régionales Pau-Agen & Pau-Mont-de-Marsan.

◆ Émissions de CO<sub>2</sub> : affichage obligatoire.

◆ Panorama de l'activité économique de la région : chiffre 2011.

4

**TRANSPORTS FERROVIAIRES DE MARCHANDISES** : Installations terminales embranchées : nouvelle enquête menée par la DREAL



TRANSPORTS INFO AQUITAINE • Publication de la CERTA, (Cellule Économique Régionale des Transports Aquitaine) • Directeur de la publication : Patrice Russac, DREAL Aquitaine - secrétariat de rédaction DREAL Aquitaine / SMTI/Pôle mobilité • Conception-réalisation-infographie : DaniBarr • Transports info Aquitaine - DREAL Aquitaine - cité administrative, rue Jules Ferry, 33090 Bordeaux cedex. Téléphone 05 57 57 41 90 - Télécopie 05 57 57 41 50 • courriel : [DREAL-Aquitaine@developpement-durable.gouv.fr](mailto:DREAL-Aquitaine@developpement-durable.gouv.fr) ISSN : en cours

## Transports routiers de marchandises

# taxe nationale sur les véhicules nouveau décret du 27 juillet 2011

Le décret n° 2011-910 du 27 juillet 2011, relatif à la consistance du réseau routier local soumis à la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises est paru au Journal Officiel le 30 juillet 2011.

**D** Propriétaires, conducteurs et utilisateurs de véhicules de transport de marchandises sont concernés par ce nouveau décret.

Le but est de définir le réseau routier local soumis à la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises.

Il entrera en vigueur à l'occasion de la mise en place de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises, qui interviendra à une date fixée par arrêté conjoint des ministres chargés des

transports et du budget, et au plus tard le 31 décembre 2011.

Les véhicules de transport de marchandises dont le poids total en charge autorisé, ou le poids total roulant autorisé s'il s'agit d'ensembles articulés, est supérieur à trois tonnes et demie ont vocation à être soumis à une éco-taxe lorsqu'ils empruntent le réseau routier local défini par le présent décret. Une période d'observation du trafic, d'une durée d'un an, permettra, le cas

échéant, de modifier la consistance de ce réseau routier.

### Les itinéraires aquitains concernés par ce décret

#### En Gironde

- La D1010 (ex N10) de Belin-Beliet à Gradignan.

#### Dans les Landes

- La D824 (ex N124) de Saint-Geours-de-Maremne à Saint-Pierre-du-Mont;

- La D932 à Saint-Avit;
- La D933N de Saint-Avit à la limite du département (commune de Lubbon),
- La D947 de Castets à Saint-Paul-Les-Dax.

#### Dans le Lot-et-Garonne

- La D933 de la limite du département (commune de Bousses) à Samazan.

## Transports ferroviaires de voyageurs

# régénération de la ligne Pau-Oloron

Les 35 km de cette ligne ont été mis en service en 1883, à la faveur d'un ambitieux programme de travaux publics (dit plan FREYCINET) lancé en 1878 par Charles de FREYCINET alors ministre des travaux publics. Il s'agissait principalement de la construction de chemins de fer.

La ligne a été électrifiée en 1 500 V en 1927, lors de l'ouverture du tunnel international du Somport.

La vétusté des équipements ferroviaires — rails DC "double champignons" du début du XX<sup>e</sup> siècle, vieilles traverses en bois, ballast usé — a entraîné la mise en place d'un ralentissement à 60 km/h entre Gan et Buzy.

En 2008, RFF a levé cette limitation, mais l'état de l'infrastructure laissait craindre de nouveaux

ralentissements, la voie étant à "bout de souffle".

En outre, certains ouvrages d'art et ouvrages en terre dégradés avaient besoin d'importantes réparations.

La Région a obtenu de l'État l'inscription de travaux urgents de régénération pour les lignes d'intérêt régional, où circulent principalement des TER.

La régénération de la voie et des ouvrages d'art de la ligne Pau-Oloron a ainsi été inscrite à hauteur de 35 M€ dans le contrat de projets 2007-2013, financée par l'État (13,125 M€), le Conseil Régional (13,125 M€) et RFF (8,75 M€).

Les travaux se sont déroulés de juillet 2010 à janvier 2011 (l'ensemble des TER étant remplacés par des autocars), pour une réou-

verture de la ligne qui a eu lieu le 24 janvier 2011.

Seize TER Aquitaine quotidiens sont en circulation avec des temps de parcours plus fiables et des nuisances sonores réduites pour les voyageurs et les riverains. Les travaux sur la ligne ont été complétés par l'achat de matériel roulant récent et confortable (A-TER).

Cette régénération constitue une première étape de la réouverture de la ligne ferroviaire entre Pau et Canfranc, interrompue depuis



1970 suite à l'effondrement du pont de l'Estanguet entre Bedous et Canfranc.

#### Contact

Régis CHANTEAU  
Conseil régional d'Aquitaine  
Direction des transports ferroviaires de voyageurs  
Tél. 05 57 57 86 75  
regis.chanteau@aquitaine.fr

## Transport routier de voyageurs

### Les lignes routières régionales Pau-Agen & Pau-Mont-de-Marsan

La Région Aquitaine a renouvelé la délégation de service public pour l'exploitation des lignes routières régionales Pau-Agen et Pau-Mont-de-Marsan.

Elles sont exploitées depuis le 28 août 2011 par le groupement KEOLIS Gascogne – TPR pour une durée de quatre ans.

Ces deux lignes s'intègrent dans le réseau de lignes routières régionales lancé par la Région Aquitaine en septembre 2009 qui comprend également les lignes Dax-Mauléon, Oloron-Canfranc, Agen-Villeneuve-sur-Lot, Agen-Mont-de-Marsan et Marmande-Barbotan.

Ces sept lignes régionales d'autocars complètent le réseau TER Aquitaine dans le maillage du territoire régional, en assurant des services d'intérêts locaux, là où il n'y a pas de réseau ferré.

Les lignes routières régionales transportent près de 200 000 voyageurs par an.

Plus d'informations au 0800 64 40 47 (N° Vert) et sur "[car.aquitaine.fr](http://car.aquitaine.fr)"

## Transports de voyageurs

# projet d'une carte de transport unique pour toute l'Aquitaine

"interopérabilité billettique..."

**La Région a la volonté de développer l'intermodalité en Aquitaine pour favoriser une mobilité durable des voyageurs, notamment par la mise en place de systèmes billettiques interopérables à l'échelle régionale.**

**P**our ce faire, la Région a lancé depuis l'automne 2010 une démarche "d'interopérabilité billettique", en concertation avec l'ensemble des autorités organisatrices de transport aquitaines, à l'issue de laquelle sera approuvée une nouvelle "charte d'interopérabilité billettique".

D'ores et déjà les élus aquitains se sont mis d'accord pour qu'existe, à terme, une carte unique de transport à l'échelle régionale, qui reprendra le concept MODALIS déjà en œuvre depuis 2004 sur l'agglomération bordelaise.



La carte à puce Modalis permettra de charger des titres de transports pour se déplacer plus facilement dans tous les transports publics aquitains et offrira de nouveaux services (accès parkings vélos, accès à des parkings relais...)

Le rechargement de la carte pourra

s'effectuer à partir de tous les réseaux de transports.

La démarche d'interopérabilité traitera également des autres types de supports billettiques (téléphones portables, clés USB, rechargement de titres par internet...) afin de préparer l'avenir.

## Émissions de CO<sub>2</sub> affichage obligatoire

**R**esponsible de 33,7 % des émissions de CO<sub>2</sub> en France en 2010, le transport est le premier émetteur de gaz à effet de serre.

Mais ces émissions varient fortement en fonction du trajet et du mode de transport utilisé. Afin de pouvoir, lors de chaque déplacement, privilégier le mode le plus écologique, le Grenelle de l'Environnement impose aux opérateurs – **entreprises de transports en commun, de déménagement, taxis, loueurs de véhicules, collectivités, agents de voyages, etc.** – d'informer leurs

clients sur l'impact CO<sub>2</sub> de leur prestation. Le décret mettant en œuvre cet engagement est paru le 25 octobre 2011 au Journal Officiel.

**Retrouvez le communiqué en ligne**

[http://www.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=article&id\\_article=24811](http://www.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=article&id_article=24811)

### L'Aquitaine en chiffre 2011

## Panorama de l'économie de la région

**L'**édition 2011 de "**L'Aquitaine en chiffres**" dresse, à travers les indicateurs les plus significatifs, un panorama de l'économie de la région.

Fruit d'un étroit partenariat entre le Conseil régional d'Aquitaine et la Chambre de commerce et d'industrie de région Aquitaine, cette publication a pour ambition de mieux faire connaître la région Aquitaine et de contribuer ainsi à en assurer sa promotion.

Document accessible sur [www.aquieco.com](http://www.aquieco.com)



# installations terminales embranchées nouvelle enquête

menée par la **DREAL**

En 2003, avec l'appui du Centre d'études technique de l'Équipement du Sud-Ouest (CETE-SO) et de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), la Cellule économique régionale des transports d'Aquitaine (CERTA) a réalisé une enquête sur les installations terminales embranchées (ITE) – actives ou non – sur la zone de compétence de RFF (Aquitaine et Poitou-Charentes).

Il s'agissait d'une étude sur la satisfaction de l'usage de l'infrastructure ferroviaire et du service attaché, à partir d'un questionnaire adressé aux entreprises disposant d'un embranchement ferroviaire. Au global, 144 ITE ont été localisées, étudiées et 83 entreprises ont répondu au questionnaire. L'étude avait démontré qu'un tiers des entreprises embranchées souhaitent poursuivre et développer le ferroviaire et qu'il était indispensable de conserver le réseau

des ITE actuelles et de mettre en place les moyens nécessaires pour améliorer le service.

En 2009, la CERTA a fait réaliser par le cabinet Jonction une analyse des besoins et des attentes à court et moyen termes de transports durables sur les courtes distances par bassin d'activités dans le cadre de la mise en place d'opérateurs ferroviaire de proximité (OPF).

étude permettant :

- de localiser précisément l'offre publique ou privée des ITE, portuaires notamment ;
- d'effectuer une analyse de leur exploitation ;
- d'établir une représentation par filière de l'utilisation des embranchements sur le territoire aquitain.

Pour ce faire, le prestataire interrogera les industriels disposant d'un ou de plusieurs ITE en Aquitaine à partir d'un questionnaire portant sur l'activité des sites, l'acheminement des marchandises et les modalités d'utilisation des ITE. Le mode de consultation des entreprises se fera par courriel.

Cette réflexion visait à améliorer la performance du lien transport-environnement et d'en diminuer les impacts négatifs en s'appuyant sur les wagons isolés et sur des projets concrets de reconquête des liaisons locales, en particulier de transfert modal de la route vers le fer.

## Nouvelle enquête

Aujourd'hui, la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Aquitaine (DREAL) a mandaté le groupement solidaire **Samarcande Transport Logistique Territoire/Arcaadis** afin de réaliser une

Cette étude permettra d'effectuer une mise à jour de l'étude menée par la CERTA en 2003 et de connaître ainsi les évolutions de l'utilisation des installations terminales embranchées et les attentes des industriels pour une meilleure utilisation de celles-ci.

### Contact

Fabienne BOGIATTO  
DREAL Aquitaine/service mobilité transports infrastructures/pôle mobilité  
Tél. 05 56 24 82 99  
fabienne.bogiatto@developpement-durable.gouv.fr

Installations Terminales Embranchées (ITE)  
enquêtees en mars 2003  
Répartition territoriale en Aquitaine et Poitou-Charentes

