

Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables (MEDAD)

## Grenelle de l'environnement

Le 6 juillet 2007, le MEDAD a lancé l'organisation d'un Grenelle de l'Environnement qui réunit l'État et les représentants de la société civile afin de définir une feuille de route en faveur de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables.

### Sommaire

2 

---

Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT) : développer la mobilité durable à l'horizon 2020 et 2025

3 

---

Liaison Bordeaux - Poitiers A 10 ou RN 10 ? Raisons du choix d'itinéraire

4 

---

Gestion du registre des entreprises de transports. Pour renouveler vos titres de transports en 2008.

5 

---

Contrôles routiers renforcés sur la RN 134 en vallée d'Aspe : une action dictée par l'actualité

● Capacité financière des entreprises de transports : rappel des normes

6 

---

Vitesses maximales autorisées pour certains véhicules de transport : les limitations en vigueur

● Réglementation : Changement des codes NAF (nomenclature d'activités française) et APE (activité principale exercée).

Il doit aboutir à un plan d'action avec une série de mesures concrètes et quantifiables recueillant un accord le plus large possible des participants.

Ce plan, dont les mesures seront évaluées a priori et a posteriori, sera donc un point de départ à la mobilisation de la société française pour inscrire son développement dans une perspective durable.

La première phase a été consacrée au dialogue et à l'élaboration des propositions au sein des six groupes constitués pour préparer cette échéance :

- **groupe n° 1** « lutter contre les changements climatiques et maîtriser la demande d'énergie »
- **groupe n° 2** « préserver la biodiversité et les ressources naturelles »
- **groupe n° 3** « instaurer un environnement respectueux de la santé »
- **groupe n° 4** « adopter des modes de production et de consommation durables »
- **groupe n° 5** « construire une démocratie écologique »
- **groupe n° 6** « promouvoir des modes de développement écologiques favorables à l'emploi et à la compétitivité »

Le 27 septembre dernier, les Présidents des groupes de travail ont remis à M. BORLOO les propositions issues de leurs réflexions en vue du lancement d'une vaste consultation nationale.

### Un débat interrégional à Périgueux

La consultation nationale du grand public et des acteurs locaux a été lancée dès le 5 octobre et des réunions se sont tenues dans dix-sept villes de taille moyenne. Périgueux, qui figure parmi les villes choisies, a organisé la réunion interrégionale le lundi 15 octobre.

La journée s'est déroulée en deux temps :

- **le matin**, se réunissaient en ateliers (au nombre de six) des élus locaux, des acteurs de la vie économique, sociale et associative et des représentants des services déconcentrés de l'État. Leur mission consistait à élaborer un avis sur les propositions des groupes de travail nationaux.
- **l'après-midi**, la séance plénière était ouverte au grand public. Après une introduction de M. le Préfet de Dordogne et d'un représentant de la ville de Périgueux, un film présentant les enjeux, l'histoire et le processus du Grenelle de l'Environnement a été projeté. Puis, les présidents de chaque groupe de travail ont restitué les discussions et échanges du matin, avant que le débat avec le public ne soit lancé.

Environ mille personnes étaient présentes à la réunion plénière, parmi lesquelles des associations (avec une sur-représentativité des mouvements anti-OGM), des

élus locaux, des représentants des services de l'État, des lycéens, des exploitants agricoles, des représentants de l'industrie des semenciers. Par ailleurs, un des membres des groupes nationaux était présent : M. GRAFFIN, du Muséum national d'histoire naturelle, rapporteur du groupe n° 2 sur la préservation de la biodiversité et les ressources naturelles.

Ce sont essentiellement les associations qui ont pris la parole durant les échanges avec le public, notamment le collectif anti-OGM. La problématique des transports n'a pas du tout été abordée lors du débat, à l'exception d'une question du public sur la RN 21.

La synthèse faite à l'issue de la réunion de Périgueux a été revermée au débat national. À la suite des réunions interrégionales, des tables rondes ont été organisées les 24 et 25 octobre, débouchant sur l'identification de mesures opérationnelles dont onze concernent le programme « mobilité et transports ». Une loi de programme fixera dès 2008 les principes et les objectifs de la politique française de développement durable. Sans attendre, le Gouvernement proposera d'ici mi-décembre des plans d'action détaillés déclinant les décisions du Grenelle de l'environnement. ♦

### contact

DRE Aquitaine / division transports ferroviaires intermodalité, économie  
Fabienne Bogiatto 05 56 24 82 99  
[fabienne.bogiatto@equipement.gouv.fr](mailto:fabienne.bogiatto@equipement.gouv.fr)

# développer la mobilité durable à l'horizon 2020 et 2025

La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales stipule que les Conseils Régionaux doivent réaliser, en association avec l'État, un schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT), volet « infrastructures et transports » du schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT).

Le Conseil Régional d'Aquitaine a donc lancé, lors de la réunion de la conférence régionale de la mobilité et des transports le 12 juillet 2007, une période de réflexion et de concertation en vue de la rédaction du SRIT en région Aquitaine.

Cette première réunion s'est déroulée en présence des présidents des conseils généraux et des agglomérations, des élus régionaux, du Conseil économique et social régional, des services déconcentrés de l'État, des chambres consulaires et des associations.

La CERTA était présente. Le principal objectif sera, sur la base d'un diagnostic et d'éléments de prospective, d'établir de grandes orientations, des schémas d'infrastructures et de transports, des actions ciblées sur les transports individuels et collectifs des biens et des personnes afin de développer la mobilité durable pour l'Aquitaine aux horizons 2020 et 2025. Cette mobilité concernera les déplacements à l'intérieur du territoire, mais également ceux qui permettent d'y accéder depuis l'extérieur (interrégionaux, nationaux et internationaux).

Il sera élaboré dans une large concertation avec une approche orientée vers le report modal.

La démarche doit également permettre la création d'un observatoire et d'un cadre pérenne de concertation sur la question des transports de personnes et de marchandises en Aquitaine.

In fine, le SRIT devra aussi contribuer à répondre aux objectifs du Plan Climat Aquitaine en matière de transports sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (moins 10 % à l'horizon 2013).

Le SRIT comportera deux volets :

## VOLET 1

- un diagnostic prospectif aux horizons 2010, 2015, 2020 et 2025 ;
- des grandes orientations.

## VOLET 2

- des actions détaillées, chiffrées et planifiées répondant aux orientations ;
- des schémas d'infrastructures et de transports.

Ces items traiteront, de façon distinguée, les personnes et les marchandises.

La démarche comprend plusieurs étapes : des ateliers thématiques, des conférences territoriales et des conférences régionales.

## Les ateliers thématiques

Cinq ateliers thématiques permettront d'élaborer des études spécifiques qui alimenteront le SRIT :

### ATELIER 1

- report modal et insertion dans les grands courants d'échanges marchandises ;

### ATELIER 2

- adaptation des réseaux routiers ;

### ATELIER 3

- accessibilité et compétitivité du territoire aquitain (accès aux grandes métropoles internationales, déplacements interrégionaux et transfrontaliers, maillage du territoire) ;

### ATELIER 4

- nouvelles données des déplacements voyageurs (motifs liés aux loisirs, nouveaux rythmes de vie, démographie) ;

### ATELIER 5

- impact environnemental des transports.

Un séminaire des ateliers du SRIT a eu lieu le 16 novembre dernier.

## Les conférences territoriales

Six conférences territoriales seront réunies sur la base des anciens bassins de transport créés par le Conseil régional d'Aquitaine dans le cadre de la concertation TER. La première a eu lieu le 14 novembre à Périgueux.

## Les conférences régionales

Une conférence régionale présidée par M<sup>r</sup> Alain Rousset, Président du Conseil régional, se réu-

nira plusieurs fois pour valider les différents volets du SRIT.

## La participation des citoyens

Un site internet est mis en place par le Conseil Régional afin de permettre aux citoyens d'être informés de son élaboration et de pouvoir y contribuer (<http://sriti.aquitaine.fr>)

## La CERTA

Le Conseil Régional d'Aquitaine a décidé de confier à la CERTA, dans le cadre de l'élaboration du SRIT, l'animation de l'atelier 1 : « report modal et insertion dans les grands courants d'échanges marchandises ».

La CERTA a décidé d'organiser trois réunions de travail de cet atelier. Elle s'appuie sur un cabinet d'études : EMC France.

Les thèmes abordés par cet atelier ont pour objectif d'examiner toutes les possibilités de report modal entre les modes de transports de marchandises, de mieux cerner les attentes des chargeurs, d'identifier les points de blocage ou de rupture pour effectuer ce report modal compte tenu de l'état des infrastructures actuelles et envisagées à l'horizon 2020-2025 ♦

## contact

DRE Aquitaine : division transports ferroviaires, intermodalité, économie

Foued Saddik Tél. 05 56 24 83 89

[foued.saddik@equipement.gouv.fr](mailto:foued.saddik@equipement.gouv.fr)

### L'AQUITAINE SE DONNE DEUX ANS POUR ÉLABORER LE SRIT

Un calendrier, qui précise les grandes étapes de la démarche, a été élaboré jusqu'en juillet 2009

Juillet 2007	Première conférence régionale : lancement du SRIT.
Septembre 2007 à avril 2008	Élaboration du diagnostic et des orientations du SRIT (volet1).
Mai 2008	Seconde conférence régionale : validation du diagnostic partagé.
Juin 2008 à janvier 2009	Définition du plan d'action et des schémas d'infrastructures et de transports (volet 2).
Février 2009	Troisième conférence régionale : validation du projet de SRIT.
Mars à juin 2009	Consultation de l'État et des autorités organisatrices de transports.
Juillet 2009	Approbation finale du SRIT par l'Assemblée régionale.

# A10 ou RN10 ? Raisons du choix d'itinéraire

Depuis les années soixante-dix, le transport de marchandises par route s'est développé dans des proportions importantes. Globalement, l'observation des trafics sur les divers axes du territoire révèle l'existence de grands couloirs de transport sur lesquels se concentre la majorité des déplacements de longue distance.

Située à la croisée des grands courants d'échange entre l'Europe du nord, l'Italie et la péninsule ibérique, la France occupe une place importante dans le trafic international et plus particulièrement en matière de transit de marchandises.

**E**n Aquitaine, il porte le nom de « Corridor Atlantique ». Sa partie Nord est matérialisée par les deux axes principaux que sont l'autoroute A10 et la RN10.

On y observe un flux pendulaire nord-sud intense qui doit y être réparti judicieusement, ce qui nécessite de bien connaître les motivations qui guident les choix des conducteurs routiers quant à l'utilisation d'un axe par rapport à l'autre. Pour cela, plusieurs éléments d'appréciation doivent être pris en compte.

## L'accidentologie sur les deux axes.

Ce premier élément d'analyse (cf. tableaux ci-contre) met en évidence un nombre total d'accidents, d'accidents mortels et accidents graves trois à quatre fois plus important sur la RN10 que sur l'autoroute A10 pour un trafic poids lourd supérieur de 50 %.

L'aspect sécuritaire de l'autoroute est un facteur qui doit être porté à la connaissance des transporteurs pour les guider dans leur choix d'itinéraire.

## Les conditions de circulation.

La limitation de vitesse pour les poids lourds est de 80 km/h sur la RN10, abaissée à 70 km/h – voire 60 km/h si le véhicule n'est pas équipé d'ABS – pour ceux transportant des matières dangereuses ou de l'alimentaire liquide contre respectivement 90 et 80 km/h sur l'A10

Depuis 2002, des interdictions de dépasser ont été mises en place sur la RN10 pour les poids lourds de plus de 12 tonnes sur certaines portions entre 6 heures et 22 heures.

Lorsque l'un d'entre eux rattrape un véhicule soumis à la limitation des 70 ou 60 km/h il lui est interdit d'effectuer son dépassement sur la section délimitée. Cette disposition n'existe pas sur l'autoroute, ce qui leur facilite la circulation et peut être un facteur de nature à orienter le choix des conducteurs routiers.

## Longueur et temps de trajet.

**La longueur du trajet** • Sur la RN10, la distance entre Bordeaux nord et A10 Poitiers sud

## L'ACCIDENTOLOGIE SUR LES DEUX AXES

Autoroute A10 entre Bordeaux-nord et Poitiers-sud Accidents impliquant au moins un poids lourd.							
	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un blessé hospitalisé	NOMBRE DE VICTIMES			
				Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Indemnes
2001	7	0	5	0	6	2	6
2002	8	1	1	8	6	36	55
2003	8	0	3	0	3	9	13
2004	7	0	2	0	3	13	27
2005	7	1	4	1	4	4	11
<b>TOTAL</b>	<b>37</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>9</b>	<b>22</b>	<b>64</b>	<b>112</b>

Source CETE SUD-Ouest

RN 10 entre Bordeaux-nord et Poitiers-sud Accidents impliquant au moins un poids lourd.							
	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un blessé hospitalisé	NOMBRE DE VICTIMES			
				Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Indemnes
2001	28	5	13	6	11	24	31
2002	23	7	14	8	8	20	35
2003	19	7	15	8	18	14	23
2004	12	5	7	5	5	12	17
2005	12	3	6	4	6	7	17
<b>TOTAL</b>	<b>94</b>	<b>27</b>	<b>55</b>	<b>31</b>	<b>48</b>	<b>77</b>	<b>123</b>

est de 197 km. Sur l'A10, entre Bordeaux nord et Poitiers sud elle représente 218 km.

La différence est de 21 kilomètres en faveur de la RN10.

**Le temps de trajet** • Pour un poids lourd de

3,5 à 12 tonnes (vitesse limitée à 90 km/h sur les sections à chaussées séparées) le temps de parcours entre RN10 Bordeaux nord et Poitiers sud est de 2 h 11 ; il sera de 2 h 28 pour un véhicule de plus de 12 tonnes (vitesse limi-

tée à 80 km/h).

Les mêmes véhicules empruntant l'A 10 de Bordeaux nord à Poitiers sud mettront 2 h 25. Un PL de 3,5 à 12 tonnes, gagnera 14 minutes en passant par la RN 10; un PL de plus de 12 tonnes gagnera trois minutes en empruntant l'autoroute.

**Le coût du voyage** • Sur la RN 10, le prix du carburant est d'environ 1,02 €/litre; sur l'A 10 il est d'environ 1,20 €/litre en juin 2007.

Sur l'A 10, le péage en classe 3 (*hauteur ≥ 3 m ou PTAC > 3,5 t - nombre d'essieux = 2*) à la sortie de Poitiers Sud est de 41,50 €.

En classe 4 (*hauteur ≥ 3 m ou PTAC > 3,5 t nombre d'essieux > 2*) il sera de 54,10 €.

Le prix du voyage est favorable à la RN 10.

Ces éléments de sécurité du trafic, de longueur de trajet, de temps de conduite et de coût du transport, s'ils sont connus des transporteurs, sont analysés de manière différente selon les pavillons. Sur les deux axes de liaison, on observe une répartition du trafic selon les proportions indiquées ci-contre.

La différence de 212 PL entre le trafic total et le trafic sur le tronçon A 10 Poitiers-Tours sous entend que les PL correspondants ont quitté l'axe (pour l'essentiel la RN 10) entre les deux points de mesure.

Si l'utilisation de la RN 10 est prépondérante pour les pavillons du sud de l'Europe (poids lourds espagnols 57,20 % et portugais 71,35 %), on constate l'inverse pour les pavillons du nord de l'Europe qui utilisent massivement l'A 10 (Allemagne : 72,64 %; Pays-Bas : 64,74 %; Belgique : 85,88 %). Une exception est formée par les conducteurs britanniques qui se répartissent à égalité entre les deux itinéraires.

Interrogés, les conducteurs ont motivé leurs choix d'itinéraire de la manière suivante :

- Ceux qui utilisent l'A 10 y apprécient la sécurité, le gain de temps, la possibilité de dépasser plus facilement.
- Ceux qui utilisent la RN 10 apprécient l'absence de péage, l'habitude de l'itinéraire, le trajet plus court que sur l'autoroute A 10.

## Conclusion

À l'issue de l'enquête menée d'une part auprès des conducteurs poids lourds sur la liaison Bordeaux nord - Poitiers sud et d'autre part auprès des fédérations des transporteurs, des éléments d'appréciation différents se dégagent selon les nationalités quant au choix de l'utilisation de l'autoroute A 10 ou de la RN 10.

La sécurité, le gain de temps, mais aussi la possibilité de dépasser qu'offre l'A 10 sont particulièrement appréciés par les transporteurs basés dans les pays d'Europe du nord; la gratuité du trajet, le plus grand nombre de centres routiers et une distance moindre sont quant à eux plus appréciés par les transporteurs espagnols et portugais.

Dans le choix entre la route et l'autoroute, il apparaît aussi que la consigne de l'entreprise a son importance, le temps étant une composante de la prestation du transport de marchan-

## Composition du trafic PL sur l'axe Bordeaux nord • Poitiers sud

Trafic Général (Échange + Transit)	Bordeaux nord - Poitiers sud		TRAFIC TOTAL ①		A 10 Poitiers Tours ②	Différence ① - ②
	RN10	A 10	Véhicules	%		
Pavillon	%	%				
Espagne	57,20 %	42,80 %	1 666	100 %	1 527	139
Portugal	71,35 %	28,65 %	844	100 %	807	38
France	50,51 %	49,49 %	353	100 %	333	20
Allemagne	27,36 %	72,64 %	113	100 %	112	1
Pays Bas	35,26 %	64,74 %	161	100 %	168	-
Est U. Européenne	14,12 %	85,88 %	47	100 %	44	2
Belgique	40,28 %	59,72 %	79	100 %	77	2
Îles Britanniques	50,00 %	50,00 %	26	100 %	27	-
Autres	51,65 %	45,35 %	74	100 %	57	17
<b>Total</b>	<b>56,89 %</b>	<b>43,11 %</b>	<b>3363</b>	<b>100 %</b>	<b>3151</b>	<b>212</b>

dises.

Le pavillon français, quant à lui, se répartit d'une manière sensiblement égale sur ces deux axes, tout comme le pavillon britannique.

Globalement, cette étude met en évidence un trafic poids lourds plus important sur la RN 10 que sur l'A 10 dans un contexte général d'augmentation de cette activité dans les années à venir sur ces deux axes concurrents. En effet, le développement des relations avec les Pays de l'Est ne sera pas sans conséquence sur l'évolution du trafic routier de marchandises sur la liaison Bordeaux-Poitiers.

La RN 10 n'a pas vocation à absorber seule cette augmentation du trafic, pour des raisons de capacité bien sûr, mais également pour des

motifs liés à la qualité de l'environnement, notamment pour les riverains de cet axe.

Il convient donc de s'efforcer de mieux répartir la circulation entre l'A 10 et la RN 10. ♦

### contact

DRE Aquitaine/division transports routiers, circulation, sécurité

Marc Basoin - Tél. 05 56 24 82 54  
marc.basoin@equipement.gouv.fr

## GESTION DU REGISTRE DES ENTREPRISES DE TRANSPORTS

# Renouvellement de vos titres de transports en 2008

**L**es titres de transports de marchandises (licences et copies conformes) sont généralement attribués pour une durée de cinq ans.

Cela conduit à une augmentation importante du nombre de renouvellements certaines années. Ce sera notamment le cas en 2008.

Afin de réaliser ces renouvellements dans des conditions et des délais les plus satisfaisants possibles pour les transporteurs de la région Aquitaine, il convient de rappeler que ces renouvellements sont instruits par le service de gestion du registre de la DRE Aquitaine, et font l'objet d'un délai de l'ordre de deux mois, la consultation du casier judiciaire étant notamment nécessaire.

Chaque entreprise concernée doit donc formuler une demande écrite (imprimé CERFA 13437) **DEUX MOIS AU MOINS** avant la date d'échéance des titres en cours en l'adressant à la DRE - division Transport Routier, Circulation et Sécurité routières (TRCS) - Unité gestion du registre de

transport de marchandises.

Il est recommandé de préciser les noms des agents instructeurs suivant le département du siège de l'entreprise :

- entreprises dont le siège est dans le département de la Gironde : à l'attention de M<sup>me</sup> Pradeau et M<sup>me</sup> Tillet;
- entreprises dont le siège est situé en Dordogne (jusqu'au 31 décembre 2007), Landes ou Pyrénées Atlantiques : à l'attention de M<sup>me</sup> Legeaud et M<sup>me</sup> Jouhanet;
- entreprises dont le siège se trouve en Lot-et-Garonne et en Dordogne (à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008) : à l'attention de M<sup>me</sup> Léglise et M<sup>me</sup> Chaubit.

L'imprimé CERFA 13437 est disponible sur <www.equipement.gouv.fr>.

### Contact

DRE Aquitaine/Division Transport Routier, Circulation, Sécurité (TRCS)

Jean-François ELION - Tél. 05 56 93 31 17  
jean-françois.elion@equipement.gouv.fr

## Contrôles routiers renforcés sur la RN 134 en vallée d'Aspe

# une action dictée par l'actualité

Les 3, 12 et 18 juillet et le 23 août 2007, des opérations de contrôle routier "renforcé" se sont déroulées en vallée d'Aspe. Ces opérations, complémentaires à celles prévues par le plan régional de contrôle, ont été décidées consécutivement à l'émotion suscitée par les deux accidents de poids lourds survenus les 7 et 14 juin.

Chacune de ces quatre opérations de contrôle "renforcé" a mobilisé des effectifs plus importants qu'à l'habitude : six à neuf contrôleurs de la direction régionale de l'Équipement et sept gendarmes y ont participé.

Lors de ces quatre opérations, plus de 300 poids lourds ont été contrôlés, soit environ un poids lourd sur deux, aussi bien pour les non-résidents que pour les résidents. Près d'un tiers de PL contrôlés se trouvaient en infraction, ce qui représente un taux trois fois supérieur à la moyenne Aquitaine qui était de 10 % en 2006.

Ce pourcentage est sensiblement identique pour les résidents et les non-résidents.

Tous les véhicules transportant des matières dangereuses ont été contrôlés. Ceux-ci n'ont représenté qu'une faible part du trafic (environ 3 %). Mais le taux d'infraction moyen est presque aussi élevé que

pour les autres poids lourds (27 % contre 30 %). Il faut noter qu'à une semaine d'écart (le 12 puis le 18 juillet), deux véhicules appartenant à une même société ont dû être immobilisés jusqu'à leur remise en état (à chaque fois l'appareil de contrôle était défectueux). Ces véhicules appartenaient à la même société que celle du poids lourd impliqué dans l'accident du 7 juin (avec pollution du Gave d'Aspe).

Un tiers des infractions peuvent être considérées comme graves car elles mettent directement en jeu la sécurité de la circulation routière comme l'utilisation irrégulière de l'appareil de contrôle, des modifications du limiteur de vitesse, le non-respect des règles de conduite et de repos des conducteurs, ainsi que des surcharges.

Par rapport à la moyenne des quatre journées de contrôle, le taux d'infraction a progressivement diminué entre le premier contrôle du 3 juillet (40 %

et le troisième contrôle du 18 juillet (28 %), ce qui pourrait traduire un effet dissuasif de ces contrôles par rapport aux comportements infractionnistes.

Ce résultat conduit à envisager un maintien de ces contrôles "renforcés" à un rythme mensuel : l'enjeu est d'assurer la sécurité sur un axe particulièrement sensible au niveau environnemental.

Le trafic est essentiellement composé d'habituels qui empruntent la RN 134 pour des transports d'intérêt local ne bénéficiant pas d'itinéraire alternatif ♦

### Contact

DRE Aquitaine/Division Transports Routiers, Circulation, Sécurité

Mokhtar MOKHTARI – Tél. : 05 56 93 31 25  
mokhtar.mokhtari@equipement.gouv.fr

# Capacité financière des entreprises de transport et commissionnaires de transport

Rappel des normes concernant les entreprises de transport de personnes, de transport de marchandises pour compte d'autrui (entreprises inscrites au registre de transporteurs-loueurs à la direction régionale de l'Équipement) et commissionnaires de transport.

Le montant des capitaux propres de l'entreprise figurant en ligne DL du bilan (ou le montant du capital social pour les sociétés en création) doit être au moins équivalent à un certain taux calculé, pour l'activité de transport, par rapport au nombre de véhicules.

### Transport de personnes

Pour le transport avec véhicule(s) n'excédant pas neuf places, conducteur compris : 1 500 € par véhicule. Pour le transport avec véhicule(s) de plus de neuf places, conducteur compris : 9 000 € (premier véhicule) et 5 000 € pour chacun des autres véhicules. En cas de capacité financière insuffisante, possibilité de mettre en place une garantie bancaire ou tout autre moyen similaire pour une valeur équivalente.

### Transport de marchandises

Pour le transport avec véhicule(s) d'un poids maximum autorisé inférieur ou égal à 3,5 tonnes : 900 € par véhicule. Pour le transport avec véhicule(s) d'un poids maximum autorisé supérieur à 3,5 tonnes : 9 000 € (premier véhicule), et 5 000 € pour chacun des autres véhicules. En cas de capacité financière insuffisante, possibilité de recourir à une garantie bancaire qui ne peut excéder la moitié du montant de la capacité financière exigible.

### Commissionnaires de transports

Les entreprises inscrites au registre des commissionnaires de transports à la DRE doivent faire état de capitaux propres ou caution bancaire d'un montant total au moins égal à 22 800 € (toutefois le montant des cautions ne peut excéder la moitié du montant exigible soit 11 400 €).

### Vérification de la capacité financière

#### Transport de personnes

Les entreprises inscrites au registre des transporteurs publics de voyageurs en pleine activité – pouvant à la fois justifier de leur honorabilité, de leur capacité professionnelle et de leur capacité financière – doivent, tous les ans, permettre la vérification de cette dernière exigence. La procédure se décompose comme suit :

■ Remplir la fiche de calcul sur la capacité financière de l'entreprise • (disponible sur simple appel auprès de la DRE Aquitaine – service voyageurs). Au verso, il convient de répartir sur le tableau l'ensemble du parc utilisé au jour de la demande. Les véhicules à prendre en compte sont tous les véhicules utilisés

pour le transport (propriété, location financière, location simple ou mise à disposition).

Le responsable transport de l'entreprise appose obligatoirement la date et sa signature dans le cadre de gauche.

### ■ Joindre obligatoirement le dernier bilan fiscal de l'entreprise •

Dans la partie "capitaux propres", on doit trouver un montant au moins égal à celui résultant de la fiche de calcul précitée, à raison de 1 500 € par véhicule de moins de dix places affecté aux transports publics et/ou 9 000 € pour le premier véhicule de plus de dix places et 5 000 € pour les autres véhicules.

Dans l'hypothèse où les capitaux propres sont insuffisants, il est possible de joindre en complément, soit une attestation de ressources financières suffisantes – établie selon le modèle disponible en DRE –, soit une garantie bancaire – établie selon le modèle disponible en DRE. La liste des organismes habilités à établir ce type de document figure au bas du verso de la fiche de calcul. L'organisme datera et signera obligatoirement le cadre de droite du verso de ladite fiche.

# les limitations en vigueur

**L**e décret n° 2006-1812 du 23 décembre 2006, publié au journal officiel du 31 décembre 2006 impose un plafonnement des vitesses maximales autorisées des véhicules de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge (PTAC) de plus de 3,5 tonnes et jusqu'à 12 tonnes à 90 km/h et celles des véhicules de transport en commun d'un PTAC jusqu'à 10 tonnes à 100 km/h. Ces véhicules doivent être équipés d'un limiteur de vitesse réglé à l'une ou l'autre de ces deux vitesses.

Cette obligation est effective depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

Cette mesure a pour objectif de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière :

- en dissuadant les transporteurs de recourir à des véhicules plus anciens et donc plus dangereux ;
- en favorisant la fluidité du trafic sur autoroute puisque les conducteurs des véhicules de transport de marchandises d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes et de transport en commun seront astreints aux mêmes limitations de vitesse, respectivement 90 et 100 km/h ♦

## Contact

DRE Aquitaine/Division Transports Routiers, Circulation, Sécurité

Mokhtar MOKHTARI – Tél. : 05 56 93 31 25  
mokhtar.mokhtari@equipement.gouv.fr

PL Vitesse autorisée		Autoroutes	Routes prioritaires et signalées comme telles	Autres routes	Agglomérations
<b>Marchandises</b>	Moins de 3,5 t	130 km/h	90 km/h (110 km/h sur chaussées séparées par TPC)	90 km/h	50 km/h
	Moins de 3,5 t temps de pluie	110 km/h	80 km/h (100 km/h sur chaussées séparées par TPC)	80 km/h	50 km/h
	3,5 à 12 t	90 km/h	80 km/h (90 km/h sur chaussées séparées par TPC)	80 km/h	50 km/h
	Plus de 12 t non articulés	90 km/h	80 km/h	80 km/h	50 km/h
	Plus de 12 t articulés (semi-remorque)	90 km/h	80 km/h	60 km/h	50 km/h
<b>Matières dangereuses</b>	3,5 à 12 t	90 km/h	80 km/h (90 km/h sur chaussées séparées par TPC)	80 km/h	50 km/h
	Plus de 12 t	Pas d'ABS ABS	80 km/h 80 km/h	60 km/h 70 km/h	50 km/h 50 km/h
<b>Voyageurs</b>	Transports de personnes 3,5 à 12 t	110 km/h	80 km/h (100 km/h sur chaussées séparées par TPC)	80 km/h	50 km/h
	Transp. en commun	Pas d'ABS	90 km/h	90 km/h	50 km/h
	Plus de 10 t	ABS	100 km/h	90 km/h	50 km/h
<b>Transports exceptionnels</b> R. 413.11 + directive DSCR	1 <sup>re</sup> catégorie	80 km/h	70 km/h	60 km/h	50 km/h
	2 <sup>e</sup> catégorie	80 km/h	60 km/h	60 km/h	40 km/h
	3 <sup>e</sup> catégorie	60 km/h	Selon autorisations	50 km/h	30 km/h

## Transports de marchandises & commissionnaires de transports

En transport routier de marchandises, l'arrêté du 18 novembre 1999 a instauré **une déclaration annuelle de capacité financière et sous-traitance (imprimé CERFA n° 11415)** qui doit obligatoirement être adressée chaque année à la direction régionale de l'Équipement, dans les trois mois de la clôture de l'exercice comptable. Le nouveau modèle d'imprimé CERFA n° 11415 (version octobre 2007) prévoit également cette obligation pour les entreprises inscrites au registre des commissionnaires de transports. Le défaut de production peut entraîner la radiation de l'entreprise du registre des transporteurs-loueurs ou commissionnaires de transport.

La fiche de calcul (formulaire CERFA n° 11415) doit être adressée à la division Transports Routiers Circulation et Sécurité (TRCS) de la DRE.

Elle mentionne le parc des véhicules, la capacité financière requise, les capitaux propres figurant au bilan et, pour les entreprises inscrites uniquement au registre des transporteurs-loueurs, le taux de sous-traitance réalisé en transport public routier.

Le représentant légal de l'entreprise atteste sur la déclaration que les éléments de calcul sont visés par l'expert-comptable, le commissaire aux comptes ou le centre de gestion agréé. Le cas échéant, la déclaration est

accompagnée des attestations délivrées par le ou les organismes habilités accordant leur garantie.

Pour la vérification des éléments indiqués, l'entreprise joint le bilan du dernier exercice comptable.

Pour les entreprises non-inscrites au registre des commissionnaires de transport, le montant des opérations sous-traitées en transport public routier ne peut excéder 15 % du chiffre d'affaires annuel de l'activité de transport routier de marchandises de l'entreprise. A l'exception de cas particuliers indiqués à l'article 15 du décret 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises, les entreprises qui seraient amenées à sous-traiter un volume plus important doivent obligatoirement être inscrites au registre des commissionnaires de transports.

Tous les modèles et imprimés CERFA cités ci-dessus sont disponibles sur le <site www.equipement.gouv.fr> ♦

## Contact

DRE Aquitaine/division Transports Routiers,

## CODE NAF/APE

Changement des codes NAF (nomenclature d'activités française) et APE (activité principale exercée).

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008, toutes les entreprises de tous les secteurs de l'économie, y compris celles du transport et de la logistique, se verront attribuer un nouveau code d'activité NAF/APE. Ce nouveau code comportera cinq caractères (quatre chiffres + une lettre), conformément à la nouvelle nomenclature NAF, dite NAF rév.2, qui décline au niveau français la nomenclature européenne révisée NACE rév.2.

La liste précise des nouveaux codes de la NAF rév.2, en principe définitive, ainsi qu'un projet de notice explicative de ces codes est disponible sur le site de l'INSEE (www.insee.fr, rubrique « nomenclatures, définitions, méthodes » dans le bandeau de gauche).

La version finale de la structure de la NAF rév.2 sera publiée au Journal Officiel avant la fin de l'année 2007.

## Circulation, Sécurité

Jean-François ELION – Tél. 05 56 93 31 17  
jean-françois.elion@equipement.gouv.fr  
"Transports voyageurs"

Joëlle CAPOT – Tél. 05 56 93 31 37  
joelle.capot@equipement.gouv.fr

La direction de la publication est assurée par la direction régionale de l'Équipement d'Aquitaine – cité administrative rue Jules Ferry – 33090 Bordeaux CEDEX – Téléphone : 05 56 24 80 80 – Télécopie : 05 57 57 41 57 – Courriel : DRE-Aquitaine@equipement.gouv.fr

Impression : 5 300 exemplaires.

Cette lettre est réalisée en collaboration avec les membres de la CERTA :

Ademe • AFT • APALT • Banque de France • CCI • CES • Conseil Régional d'Aquitaine • CRCI • Douanes • DRAF • DRCE • DRTEFP • DRE • FNTR • INSEE • ITT • IUT • NOVATRANS • OITC Sud-Ouest • PORTS • PROMOTRANS • RFF • SNCF • TLF • UMPB • UNOSTRA • URSTRA.

