

Les suites du Grenelle de l'Environnement

projet de loi d'orientation et de programmation du Grenelle 1

Le 15 mai 2008, le ministre d'État a reçu les présidents des trente-trois comités opérationnels (COMOP) du Grenelle pour les remercier de la qualité du travail produit et clore officiellement la majorité des COMOP.

Sommaire

2

Les réunions statutaires de la CERTA en 2008.

•

Séminaire Sécurité routière : les acteurs régionaux de l'Équipement à Bordeaux.

3

Statistique des transports en Aquitaine : le transport de marchandises en 2006 et 2007.

4

Formations obligatoires pour les conducteurs routiers, (marchandises et voyageurs) : de nouvelles dispositions.

6

Transport de personnes (circulaire du 15 avril 2008) : obligation de faire un rapport sur certains événements survenus lors d'un transport par autobus ou autocar.

•

Fusion et réorganisation dans l'air : les DREAL sont en phase de constitution...



Le 6 juillet 2007, le ministère a lancé l'organisation du Grenelle de l'Environnement qui réunit l'État et les représentants de la société civile afin de définir des actions en faveur de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables.

Parmi les six groupes de travail qui ont été constitués, ceux qui sont le plus en rapport avec les transports étaient les groupes n° 1, 3 et 6.

- le groupe n° 1 a traité de la lutte contre les changements climatiques et de la maîtrise de l'énergie ;
- le groupe n° 3 a réfléchi sur un environnement respectueux de la santé ;
- le groupe n° 6 vise à promouvoir des modes de développement écologiques favorables à l'emploi et à la compétitivité.

Le projet de loi d'orientation et de programmation du Grenelle (Grenelle 1) a été approuvé en Conseil des ministres le 11 juin 2008. Il sera débattu au Parlement à l'automne 2008. L'article 10 est consacré aux

transports durables de marchandises et de voyageurs.

Deux autres projets de loi (Grenelle 2 et

3) seront préparés. Ce projet de loi «Grenelle 1», au travers de quarante-cinq articles, propose des mesures notamment pour lutter contre le changement climatique, mieux protéger la biodiversité et les milieux naturels et mieux prévenir les risques pour l'environnement et la santé.

Il est structuré en six parties :

- Lutte contre le changement climatique ;
- Biodiversité et les milieux naturels ;
- Prévention des risques pour l'environnement et la santé ;
- État exemplaire, écoresponsabilité ;
- Gouvernance ;
- Départements et territoires d'outre-mer.

Dans notre région

Plusieurs dossiers traduisent en Aquitaine la mise en œuvre des principes du Grenelle dans les transports : le caractère exemplaire en matière d'insertion dans l'environnement que devra présenter l'A 65, la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux, la

LGV Sud Europe Atlantique et les Grands Projets ferroviaires du Sud-Ouest (GPFOS) Bordeaux-Hendaye et Bordeaux-Toulouse, ou encore l'autoroute ferroviaire entre le sud Aquitaine et le sud de la région parisienne dont la mise en service est prévue pour 2010.

L'État est également associé à l'élaboration du Schéma régional des infrastructures de transport (SRIT) engagé par le conseil régional d'Aquitaine.

La vision prospective des projets concernant les transports et les déplacements devrait traduire, tout comme l'a fait le Contrat de Projets État-Région (CPER 2007-2013), une très forte orientation vers le report modal.

Sur la façade Atlantique (France-Espagne-Portugal), il est projeté une autoroute de la mer entre la péninsule Ibérique et la France. Trois offres sont en cours d'analyse depuis ce début d'année 2008.

La création d'opérateurs de fret ferroviaire de proximité sera encouragée afin de répondre à la demande de trafics ferroviaires de wagons isolés.

La possibilité d'utiliser, sur l'axe nord-sud Atlantique, des trains longs de 1 000 m au lieu de 750 m sera étudiée.

Le ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire a décidé de renoncer aux projets de contournement autoroutier de Bordeaux et de la liaison Pau-Oloron.

D'autres mesures s'appliquent au territoire national.

Des péages sans arrêts pour les poids lourds seront mis en place sur les autoroutes. En 2011, une taxe poids lourds sur le réseau non concédé ainsi que sur des routes départementales ou

communales susceptibles de subir un report de trafic, devrait être mise en place. D'ici 2020, 2 000 km de ligne à grandes vitesses seront lancées.

Le système de bonus-malus écologique sur les véhicules légers, s'applique depuis le 1^{er} janvier 2008, à la première immatriculation.

Le parc automobile sera tel que les émissions moyennes de CO₂ passeront de 170 g-CO₂/km à 130 g-CO₂/km d'ici 2020.

Le transport collectif en site propre (type métro, tramway, bus à haut niveau de service) passera

de 329 km de lignes à 1 800 km.

Un schéma national des infrastructures de transport favorisant les reports vers les modes les plus respectueux de l'environnement sera arrêté ♦

Contact

DRE Aquitaine – DTFI

Dominique SANTROT 05 56 24 80 16

dominique.santrot@developpement-durable.gouv.fr

Les réunions statutaires de la CERTA en 2008

Le Bureau • Un nouveau bureau composé d'un président, de six vice-présidents, d'un trésorier et d'un secrétariat de l'association a été désigné par le conseil d'administration lors de sa réunion du 19 mai 2008.

À la suite du départ de monsieur Germain Cordoba (UNOSTRA), madame Lydia Rio, déléguée de l'AFT-IFTIM assure la fonction de trésorier de l'association.

Les vice-présidences ont été renouvelées sans changement. Elles sont toujours assurées par la DRE, le conseil régional d'Aquitaine, TLF Aquitaine, l'URSTRA, l'Union maritime du Port de Bordeaux (UMPB), et le Port autonome de Bordeaux.

Monsieur Jean François Duchaillet, membre élu de la CRCI Aquitaine, a été reconduit dans ses fonctions de président de la CERTA. Le secrétariat est assuré par la CRCI Aquitaine.

Une étude en 2008 • L'assemblée générale de la CERTA a décidé de réaliser une étude sur l'analyse des besoins et des attentes à court et moyen terme de transports durables sur les courtes distances par bassin d'activité.

Un cahier des charges est en cours de préparation.

Une réunion thématique • Une réunion thématique de la CERTA devrait avoir lieu sur le thème de l'A 89 et des perspectives pour A 65. Elle s'intitulerait : les observatoires des projets autoroutiers, enseignements pour la valorisation de l'A 65, avec une place particulière pour l'A 89 sous les trois volets : économique, social et environnemental.

Contacts

CERTA

Jean Luc LAMOURE 05 56 11 94 92

jeanluc.lamoure@aquitaine.cci.fr

Martine DOMECCQ 05 56 11 94 92

Martine.Domeccq@aquitaine.cci.fr

Plus d'informations sur www.certa-aquitaine.org

DRE Aquitaine

Dominique SANTROT 05 56 24 80 16

dominique.santrot@developpement-durable.gouv.fr

séminaire Sécurité Routière

les acteurs régionaux réunis à Bordeaux

La lutte contre les accidents de la circulation reste une priorité gouvernementale.



Pierre Mortemousque (à gauche), Michel Duvette (au centre) et Marc Basoin

Le 11 mars 2008, la division transports routiers, circulation, sécurité (unité circulation et sécurité routières) de la direction régionale de l'Équipement Aquitaine a organisé un séminaire destiné à l'ensemble des acteurs de la sécurité routière du réseau Équipement en Aquitaine.

Lors de son discours inaugural, Michel Duvette, directeur régional de l'Équipement, a rappelé que la Sécurité Routière constitue un enjeu national majeur et, même si des progrès considérables ont été accomplis ces dernières années, il y a eu encore 4 709 tués en France en 2006.

Il a souligné que la lutte contre les accidents de la circulation reste une priorité gouvernementale en précisant que l'effort budgétaire du ministère en 2008 est maintenu et ses effectifs dédiés progressivement mieux identifiés.

Il a également évoqué les objectifs fixés par le comité interministériel de la sécurité routière du 13 février 2008 :

- passer sous la barre des 3 000 morts sur les routes ;
- diviser par deux les accidents mortels dus à une alcoolémie excessive ;
- diviser par deux le nombre d'utilisateurs de deux-roues tués ;

- diviser par trois le nombre de jeunes tués sur les routes.

La matinée du séminaire a été réservée aux interventions régionales ou zonales avec les interventions de Marc Basoin, Pierre Mortemousque (DRE Aquitaine), Jean-Charles Hamacek et André Schoell (CETE Sud-Ouest) et Michel Blanchard (DRE Aquitaine).

L'après-midi a été consacré aux expériences locales avec Alain Guesdon, Richard Strainchamps et Patrice Gaure (DIRA), Sylvie Guimera (DDE 33), Alain Bordes et Sophie Ruby (DDE 24), Patrick Prat (DDE 64), Jean-Pierre Hory (DDE 40), Chantal Bury (DDE 47) et Gilles Duchamps (CETE Sud-Ouest).

À l'issue de ce séminaire, dont les sujets traités sont mis en ligne sur le site internet de la DRE Aquitaine, rubrique sécurité routière – observatoire régional de sécurité routière (ORSR), l'ensemble des participants a été remercié par Michel Duvette qui a invité l'unité circulation et sécurité routières à renouveler ce type de manifestation chaque année ♦

Contact DRE Aquitaine

Marc BASOIN 05 56 24 82 54

marc.basoin@developpement-durable.gouv.fr

Le transport de marchandises en 2006 et 2007

Hors transit, 140 millions de tonnes de marchandises ont circulé sur les routes d'Aquitaine. Les données 2007 qui suivent concernent le transport routier de marchandises (hors transit), le trafic sur l'axe nord-sud, le trafic maritime et l'activité de transport combiné.

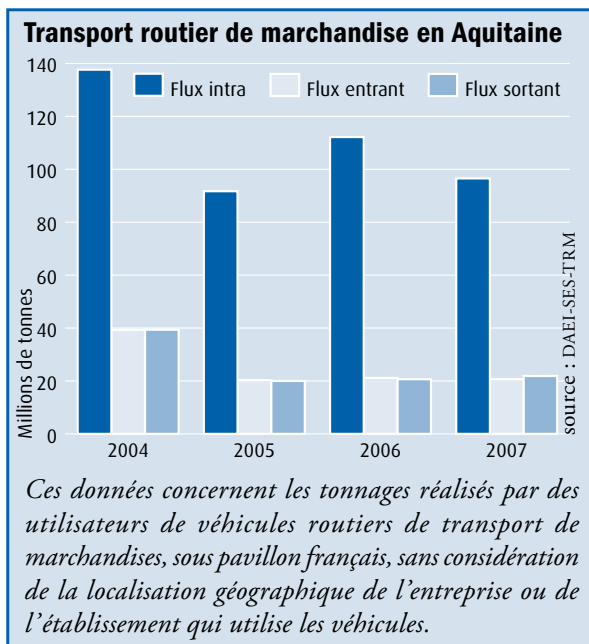
le trafic routier

L'année 2007 est marquée par une baisse significative du trafic du transport routier de marchandises sous pavillon français pour les flux intra-aquitains.

En effet, ce trafic a diminué de 13,9 % par rapport à 2006 avec 96 547 540 tonnes soit près de 24,1 millions de tonnes transportés par trimestre (27,6 millions de tonnes en 2006).

Les flux entrants (venant de France ou de l'étranger) ont subi une légère baisse durant toute l'année 2007 et restent inférieurs durant les deux premiers et le dernier trimestre 2007 aux flux sortants (partant en France ou à l'étranger).

Depuis 2004, le volume du flux de marchandises entrant (venant de France ou de l'étranger) en Aquitaine est quasiment identique au volume du flux sortant (partant en France ou à l'étranger) de l'Aquitaine.



Un trafic PL toujours croissant sur l'axe Nord-Sud en 2006 et 2007

Trafic moyen journalier annuel (véhicules classes 3 et 4)

PL	A10 Pons	RN10 Pétignac	RN10 Magesq	A63 Biriadou
2001	3 759	6 470	7 236	7 328
2002	3 816	6 760	7 380	7 658
2003	3 881	6 660	7 497	7 853
2004	4 327	6 695	7 805	8 078
2005	3 871	7 358	8 152	8 204
2006	3 867	7 930	8 207	8 639
2007	3 894	8 040	9 723	8 967
évolution 2007/2006	0,7 %	1,4 %	18,4 %*	3,8 %

Source : CETE du Sud-Ouest et DDE 40 : sur autoroute classes 3 et 4 du péage et sur RN comptage station SIREDO.

* Remarque : La très forte progression apparente du trafic PL à Magesq en 2007, est due à une erreur de comptage de la station SIREDO en 2006. Le pourcentage de PL qui a été pris en compte en 2006 étant trop bas, cela provoque une forte augmentation du trafic PL en 2007 (+18,4%). Il convient donc de relativiser cette hausse.

le trafic maritime

Le trafic maritime de l'Aquitaine en 2007 est en hausse de 3,4 % par rapport à l'année précédente, qui résulte d'une légère augmentation du trafic du Port Autonome de Bordeaux mais surtout d'une croissance plus significative du trafic du Port de Bayonne (+8,5 %).

Port autonome de Bordeaux • L'activité du Port Autonome de Bordeaux est en augmentation de 0,9 % en 2007 avec 8,3 millions de tonnes contre 8,2 millions de tonnes en 2006.

Le Port autonome de Bordeaux assoit principalement son trafic sur les importations d'hydrocarbures qui constituent près de 45 % de son activité.

Néanmoins, l'année 2007 a été marquée par un retard de 150 000 tonnes par rapport à 2006 qui reflète la baisse nationale observée dans la filière. À l'export, le pétrole brut local, après avoir culminé à près de 500 000 tonnes, représente depuis plusieurs années un poste de

l'ordre de 350 000 tonnes par an.

Suite à l'arrêt des expéditions consécutif à l'accident enregistré en début d'année sur le terminal de stockage dédié d'Ambès, moins de 40 000 tonnes ont quitté la presqu'île d'Ambès en 2007, impactant de près de 300 000 tonnes le trafic portuaire attendu. Cependant, les trafics énergétiques n'ont pas tous été pénalisés. C'est, en particulier, le cas des gaz de pétrole liquéfiés qui progressent de 5,3 % et des charbons qui atteignent 261 000 tonnes (+ 25,6 %).

Parallèlement, on constate une très forte croissance des matériaux de construction : les granulats réalisent près de 600 000 tonnes, les ciments 55 000 tonnes (+ 7 %) et désormais les laitiers 110 000 tonnes (après le démarrage du broyeur de Lafarge Ciments).

Nonobstant le repli de 15,4 % (tout juste un million de tonnes en 2007) par rapport à 2006, dans le domaine des trafics agricoles, le premier poste est toujours occupé par les céréales. Fortement liés à l'activité agricole régionale les engrais manufacturés totalisent de leur côté, 413 000 tonnes soit une hausse de 30,9 % par rapport à 2006.

Les conteneurs enfin illustrent tout particulièrement l'activité portuaire bordelaise au cours de l'année écoulée : avec 65 223 EVP (équivalent vingt pieds) manutentionnés (+ 19,4 %), le trafic est à son plus haut niveau historique, et leur tonnage, en augmentation de 17,9 % par rapport à 2006, dépasse les 660 000 tonnes.

Port de Bayonne • Le port de Bayonne connaît une hausse de son trafic de 8,5 % avec 4,4 millions de tonnes en 2007.

Dans le domaine des produits pétroliers qui représentent 20 % des échanges du port de Bayonne, le trafic est en hausse de 19 % par rapport à 2006, et résulte de la croissance des

Port autonome de Bordeaux : trafic en légère hausse. Port de Bayonne : trafic en hausse soutenue.

(En milliers de tonnes)	Entrées		Sorties		Total	
	Volume	Évolution 2007 / 2006	Volume	Évolution 2007 / 2006	Volume	Évolution 2007 / 2006
Port autonome Bordeaux	6 499	+ 8,8 %	1 808	- 20 %	8 307	+ 0,9 %
Port Bayonne	2 250	+ 10,8 %	2 125	+ 6 %	4 375	+ 8,5 %
Ensemble	8 749	+ 9,3 %	3 933	- 7,8 %	12 682	+ 3,4 %

exportations de pétrole brut (+ 112 %). Parallèlement, le trafic des solides en vrac croît de 10 % en 2007 : les céréales, la nourriture pour animaux et les charbons connaissent des baisses

de 13 % à 22 % : les pertes sont compensées par la hausse du trafic de minerais (+ 29 %) et du trafic d'engrais (+ 23 %).

Enfin, le trafic des autres marchandises diverses

augmente de près de 7 % par rapport à 2006 (+ 14,5 %).

Le transport combiné par l'opérateur Novatrans sur les plate-formes de Bordeaux-Hourcade et Bayonne-Mouguerre⁽¹⁾

En 2007, le transport combiné de Novatrans, avec plus de 752 000 tonnes a augmenté de 6,4 %. En UTI, le trafic a augmenté de 2,9 % et s'élève à 43 887 UTI. Cette forte augmentation est due à un trafic plus important sur la plate-forme de Bayonne Mouguerre.

	2005		2006		2007		Évolution 2007 / 2006	
	UTI	Tonnes	UTI	Tonnes	UTI	Tonnes	UTI	Tonnes
Bordeaux Hourcade	14 709	241 118	17 423	281 122	15 422	247 074	- 11,5%	- 12,1%
Bayonne Mouguerre	19 931	308 931	25 246	425 690	28 465	504 932	+ 12,8%	+ 18,6%
TOTAL	34 640	550 049	42 669	706 812	43 887	752 006	+ 2,9%	+ 6,4%

L'activité du transport combiné est mesurée ici à partir des résultats de l'entreprise Novatrans sur les plates-formes de Bordeaux Hourcade et Bayonne Mouguerre (2).

(1) • Le transport combiné est le transport de marchandises de bout en bout dans un même conteneur ou une même caisse mobile utilisant successivement plusieurs modes de transport.

Chez les professionnels du secteur, l'appréciation du transport combiné est effectuée en unité de transport intermodal (UTI). L'unité de transport intermodal correspond à des conteneurs, caisses mobiles

et semi-remorques convenant au transport intermodal.

(2) • Le trafic de Bordeaux Hourcade doit être complété par le trafic du chantier de Transport Combiné de la société Naviland Cargo (trafic non communiqué en 2006 et 2007).

Pour en savoir plus

www.transports.aquitaine.equipement.gouv.fr
www.aquitaine.equipement.gouv.fr
www.certa-aquitaine.org

Contacts

DRE Aquitaine / division transports ferroviaires intermodalité, économie.

Foued SADDIK 05 56 24 83 89

foued.saddik@developpement-durable.gouv.fr

Fabienne BOGIATTO 05 56 24 82 99

fabienne.bogiatto@developpement-durable.gouv.fr

Le recueil des données 2006 est paru en mars 2008

Après quelques données générales sur l'Aquitaine, il présente les flux de voyageurs et les flux de marchandises en Aquitaine. Il est téléchargeable sur le site de la DRE : www.aquitaine.equipement.gouv.fr comme sur celui de la CERTA : www.certa-aquitaine.org.

Synthèse sur le trafic de marchandise en Aquitaine

(en millions de tonnes)

Type de flux	Route		Fer		Mer		Total
Flux intra-Aquitaine	112,2	99 %	1,3	1 %	-	-	113,5
Flux Aquitaine reste de la France	37,4	88 %	3,5	8 %	1,6	4 %	42,5
Flux Aquitaine - étranger	8,5	49 %	0,2	1 %	8,7	50 %	17,5
Trafic total de marchandises (hors transit)	158,1	91 %	5	3 %	10,3	6%	173,4

Source DRE-Sitram-DAEI/MEEDDAT

formations obligatoires pour les conducteurs routiers (marchandises et voyageurs)

De nouvelles dispositions

La carte de qualification de conducteur va devenir obligatoire à compter du 10 septembre 2008 pour le transport de personnes et du 10 septembre 2009 pour le transport de marchandises.

Le texte de référence est le décret n° 2007-1340 du 11 septembre 2007 (JO du 13 septembre 2007) qui est la transposition en droit interne de la directive européenne 2003/59/CE du 15 juillet 2003 (JOCE du 10 septembre 2003).

Qui est concerné ?

Pour obtenir et conserver la carte de qualification, les conducteurs de véhicules exerçant dans un contexte professionnel seront désormais soumis à une obligation de qualification initiale et de formation continue.

Cela recouvre les activités de conduite pour

lesquelles est requis un permis de conduire, soit de catégorie C ou EC (véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC), soit de catégorie D ou ED (véhicules de plus de huit places assises outre le siège du conducteur).

Sont concernés tous les conducteurs de véhicules exerçant dans un contexte professionnel : salariés ou non, à temps plein ou occasionnels, détenant ou non la qualification de conducteur. Ceci concerne aussi bien les conducteurs du transport en compte propre que ceux du transport pour compte d'autrui, du transport urbain ou interurbain ainsi que les conducteurs, agents d'une collectivité locale ou de l'État.

Toutefois, les conducteurs titulaires d'un permis

de conduire D ou ED, s'il est délivré avant le 10 septembre 2008, ou d'un permis C ou EC, s'il est délivré avant le 10 septembre 2009, ne sont pas soumis à la FIMO (formation initiale minimale obligatoire), à condition qu'ils aient eu une expérience de conducteur dans un cadre professionnel sans avoir interrompu cette activité pendant plus de dix ans.

Tous les conducteurs répondant à cette condition sont "réputés avoir obtenu la qualification initiale".

Il n'y a pas de dispense de FIMO si le conducteur concerné n'a jamais exercé une activité de conduite à titre professionnel, ou s'il a interrompu cette activité de conduite pendant plus de dix

ans. L'exercice d'une activité de conduite à titre professionnel est justifiée, pour les salariés, par une attestation délivrée par l'employeur et pour les conducteurs non salariés par une attestation sur l'honneur. Les salariés ayant interrompu leur activité de conduite à titre professionnel pendant une période supérieure à cinq ans mais inférieure à dix ans sont soumis à une obligation de formation continue (FCO).

Quelles formations ?

Une formation initiale et deux possibilités :

- une formation longue (avec obtention d'un CAP, d'un BEP ou titre professionnel de conducteur routier sur au moins 280 heures) qui dispense de la FIMO ;
- une formation courte (formation d'au moins 140 heures, la FIMO).

Une formation continue, FCO (ancienne FCOS), de 35 heures sur cinq jours, à renouveler tous les cinq ans ;

Une formation dite " passerelle " de 35 heures qui permet la mobilité des conducteurs entre le transport de marchandises et le transport de voyageurs (équivalente à la formation initiale). Bien que le législateur ait arrêté le principe de délivrance d'une carte de qualification de conducteur, le dispositif n'étant pas encore opérationnel, à ce jour seules les attestations émanant des centres de formation font foi.


Conducteurs non soumis à l'obligation de posséder la carte de qualification

Selon l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958, ne sont pas considérés comme conducteurs professionnels de poids lourd :

1. les conducteurs de véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h ;
2. les conducteurs de véhicules affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers et des forces de police ou de gendarmerie, ou placés sous le contrôle de ceux-ci ;
3. les conducteurs de véhicules subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, et des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation ;
4. les conducteurs de véhicules utilisés dans les états d'urgences ou affectés à des missions de sauvetage ;
5. les conducteurs de véhicules utilisés lors des cours de conduite en vue du permis de conduire, du CAP, titre professionnel ou de la FIMO ;
6. les conducteurs de véhicules utilisés pour les transports non commerciaux de voyageurs ou de biens dans des buts privés (ex : le déménagement par un particulier de ses biens personnels) ;
7. les conducteurs de véhicules transportant du matériel ou de l'équipement à utiliser dans l'exercice du métier de conducteur, si la conduite n'est pas son activité principale (ex : l'agent d'exploitation d'une collectivité locale qui transporte du matériel lui permettant d'élaguer les arbres sur le bord de route ou de réaliser la signalisation au sol).

FORMATION	DURÉE	À RETENIR
Qualification initiale longue	280 heures au moins sanctionnées par l'obtention d'un titre professionnel ou d'un diplôme de conduite routière (TP, BEP ou CAP de conduite routière).	Age auquel la conduite est autorisée : • 18 ans pour le transport de marchandises ; • 21 ans pour le transport de voyageurs.
Qualification initiale courte FIMO	140 heures au moins, sur quatre semaines consécutives.	Age auquel la conduite est autorisée : • 21 ans pour le transport de marchandises ; • 23 ans pour le transport de voyageurs (21 ans pour les lignes de moins de 50 km).
Formation complémentaire dite " passerelle "	35 heures	Pour permettre la mobilité des conducteurs entre transport de voyageurs et transport de marchandises.
Formation continue obligatoire	35 heures sur cinq jours consécutifs ou sur <i>trois jours</i> + <i>deux jours</i> réalisés dans un <i>délai maximal de trois mois</i> .	Cinq ans après avoir obtenu la formation initiale ou la précédente formation continue.

Le calendrier des formations

CONDUCTEURS ROUTIERS	VOYAGEURS	MARCHANDISES
Formation initiale		
Titulaires d'un permis D ou ED délivré à compter du 10 septembre 2008 ou d'un permis C ou EC délivré à compter du 10 septembre 2009. ou Titulaires de l'un de ces permis de conduire délivré avant ces dates et sans expérience professionnelle ou ayant interrompu pendant plus de dix ans leur activité de conduite.	 Exigible à partir du 10 septembre 2008	Exigible à partir du 10 septembre 2009
Formation continue		
Déjà soumis aux formations antérieures et titulaires d'une attestation de formation FIMO ou FCOS.	Date d'échéance de l'attestation de formation antérieure.	
Non soumis à formation auparavant mais titulaire des permis de conduire en cours de validité et ayant exercé à titre professionnel une activité de conduite, sans l'avoir interrompue pendant plus de dix ans.	Permis D ou ED délivré avant le 10 septembre 2008 : avant le 10 sept. 2011	Permis C ou EC délivré avant le 10 septembre 2009 : avant le 10 sept. 2012

Sanctions en cas de non-respect des dispositions

Le non respect de la réglementation par le conducteur ou l'employeur est sanctionné pénalement (contravention de 3^e ou 4^e classe).

Contact

DRE Aquitaine
Daniel PERRON tél. 05 56 93 31 22
daniel.perron@developpement-durable.gouv.fr
Jean-François ELION tél. 05 56 93 31 17
jean-francois.elion@developpement-durable.gouv.fr

obligation de faire un rapport sur certains événements survenus lors d'un transport par autobus ou autocar

L'arrêté du 3 août 2007 publié au Journal Officiel du 10 octobre 2007 a introduit dans l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes, un article 91 bis.

Celui-ci dispose qu'en cas d'accident ou d'incident, tel un incendie ou début d'incendie, impliquant un autobus ou un autocar et mettant gravement en cause la sécurité des personnes, le transporteur informe sans délai le préfet et le directeur départemental de l'Équipement du département où s'est produit l'événement et, le cas échéant, l'autorité organisatrice des transports.

Cette déclaration concerne les accidents et incidents qui se produisent en France métropolitaine et dans les départements ou les régions d'outre-mer.

Elle s'applique pour un dommage corporel ou matériel, survenu en cours de route ou à l'arrêt du véhicule, notamment lors de la montée ou de la descente des passagers.

Elle est complémentaire des messages bruts d'événements, diffusés automatiquement en temps réel, par messagerie électronique par le Centre national d'information routière (CNIR).

Cette information a deux objectifs principaux :

- elle permet d'alerter les services déconcentrés de l'État sur les événements survenus dans leur département, y compris ceux n'ayant pas d'incidence sur la circulation routière, et de dégager des enseignements pour faire progresser la sécurité ;
- elle répond aux dispositions réglementaires visées à l'article 2 du décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre. Ainsi, elle constitue une source complémentaire pour le bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) dans sa mission d'études sur le retour d'expérience et d'acci-

dentologie, comme l'a montré son rapport sur les incendies spontanés d'autocars, survenus entre janvier 2004 et juin 2005.

Il est en effet indispensable que le niveau central bénéficie de remontées d'informations locales lui permettant de mesurer les conséquences d'un événement et d'en tenir compte pour l'action ministérielle.

Procédure de déclaration d'événements par les transporteurs

La direction de l'entreprise ou de l'organisme qui intervient en qualité de transporteur est tenue de s'assurer qu'un rapport est établi et ce, quel que soit le type de service exploité. Cette obligation s'applique que le transporteur soit établi en France ou dans un autre État.

Les entreprises de transport public de personnes sont concernées dans le cadre des services réguliers, à la demande ou occasionnels qu'elles réalisent.

Cette obligation incombe également aux collectivités publiques, aux collectivités territoriales ou leurs groupements, aux établissements d'enseignement, aux entreprises et aux associations dans le cadre des services privés qu'ils effectuent.

Le rapport d'accident est rédigé sur l'imprimé Cerfa N° 13664*01 disponible en téléchargement sur le site internet du ministère de l'Écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire :

<http://www2.equipement.gouv.fr/formulaires/formdomains.htm>

La saisie informatique et l'acheminement direct du formulaire par voie électronique seront possibles prochainement (application DEMOSTEN).

Le rapport d'accident indique :

- l'identification du transporteur ;
- les circonstances de l'événement y compris date, heure et lieu de l'accident ou incident ;

- les caractéristiques du service effectué y compris le sens de circulation ;
- les caractéristiques du véhicule impliqué ;
- le descriptif de l'événement ;
- les conséquences de l'événement.

Contact

DRE Aquitaine

Joëlle CAPOT - Tél. 05 56 93 31 37

joelle.capot@developpement-durable.gouv.fr

Fusion et réorganisation dans l'air...

Les DREAL sont en phase de constitution...

L'échelon régional du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (MEEDDAT) se réorganise.

Le premier ministre a signé le 16 mai 2008 la circulaire aux préfets lançant la création des nouvelles directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

Il s'agit du regroupement de la DRIRE, de la DIREN et de la DRE. Trois ans seront nécessaires pour cette réorganisation qui, dans le Sud-Ouest, débutera dès le 1^{er} janvier 2009 pour Midi Pyrénées. En Limousin et en Poitou-Charentes, la fusion est prévue le 1^{er} janvier 2010.

En Aquitaine, ce regroupement sera effectif au 1^{er} janvier 2011.

Par ailleurs, au niveau départemental, la fusion des DDE et DDAF est en cours. Elle sera achevée dans tous les départements au 1^{er} janvier 2010.

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 56 93 31 13 – Courriel : DRE-Aquitaine@developpement-durable.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 • FTP • INSEE • ITT • IUT • NOVATRANS • OITC Sud-Ouest • PORTS • PROMOTRANS • RFF • SNCF • TLF • UMPB • UNOSTRA • URSTRA.

