

Transports

La lettre de l'observatoire régional des transports

Numéro 70
décembre 2008

INFO AQUITAINE

www.transports.aquitaine.equipement.gouv.fr

www.aquitaine.equipement.gouv.fr

www.certa-aquitaine.org

CERTA
Cellule Économique Régionale
des Transports d'Aquitaine

Grenelle Environnement

les Suites

Le premier projet de loi consécutif au Grenelle Environnement, dit Grenelle 1, a été adopté en première lecture par l'Assemblée nationale le 21 octobre dernier.

Sommaire

2 - 3
Performances des réseaux de transports en commun des agglomérations du grand Sud-Ouest.

4
Charte "OBJECTIF CO₂" : un engagement volontaire à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

5
Prix du carburant : mesures d'aide aux professionnels du transport.

• Développement durable et énergies renouvelables : l'État donne l'exemple.

• Les DREAL sont en phase de constitution...

6
Plan intempéries Sud-Ouest (PISO) 2008/2009 : un dépliant pour informer les routiers .

• Schéma régional des infrastructures et des transports : deuxième phase de réflexion

Parmi les grands principes résolument engagés par la loi figurent la reconnaissance renforcée de l'urgence écologique et la nécessité d'une diminution des consommations en énergie, eau et autres ressources naturelles, ou encore la nécessité de préserver les paysages et la biodiversité.

Le réchauffement climatique lié à l'émission des gaz à effet de serre et la nécessité d'économiser l'énergie et de préserver la biodiversité ont fait émerger une prise de conscience des nouveaux défis à relever, notamment en matière de déplacements et de transports.

Le Grenelle de l'environnement fonde la nouvelle politique nationale des transports dont les orientations visent à placer notre pays sur la trajectoire d'une division par quatre des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 (« Facteur 4 »).

Le secteur des transports constituant l'une des deux principales sources de pollution de l'air et d'émission de gaz à effet de serre, il importe de réduire, autant que possible, toutes les émissions polluantes des véhicules et de faire prévaloir une organisation urbaine limitant les déplacements en voiture particulière.

Ainsi la loi fixe comme objectif prioritaire de ramener les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports à leur niveau de 1990 en 15 ans, c'est-à-dire de réduire d'environ 20 % les émissions actuelles d'ici 2020.

En réponse à ces objectifs, plusieurs grandes orientations sont mises en exergue et visent un changement radical de stratégie :

- priorité aux modes alternatifs à la route ainsi qu'aux transports collectifs, plus sobres en énergie et moins polluants ;
- renversement des priorités en matière d'infrastructures, en faveur notamment du ferroviaire, privilégiant l'amélioration et la modernisation des infrastructures routières, plutôt que le développement du réseau existant ;
- amélioration de la desserte ferroviaire et fluviale des ports comme condition de leur compétitivité, en complément de la réforme portuaire ;
- développement du réseau des lignes ferroviaires

à grande vitesse, en précisant la consistance des 2 000 km de lignes nouvelles à réaliser d'ici 2020 ;

- solutions innovantes pour le financement des infrastructures, des matériels et des services de transport.
- une exigence de cohérence entre les politiques d'aménagement et d'urbanisme et les nouveaux objectifs des politiques de transports et de déplacements.

Au regard des spécificités et des enjeux de la région, l'Aquitaine est particulièrement concernée dans la mise en application de certaines orientations stratégiques.

Ainsi, sur les 2 000 km de création de ligne à grande vitesse supplémentaires, 750 km concernent la région avec la LGV Tours-Bordeaux, la LGV Bordeaux-Espagne et la LGV Bordeaux-Toulouse (300 km pour Tours-Bordeaux et 450 km pour les Grands Projets du Sud-Ouest, GPSO).

En terme de transfert modal sur les flux longue distance du corridor Sud Europe Atlantique, la part des investissements prévus au Contrat de projets État Région 2007-2013 et consacrés au développement du transport ferroviaire et maritime témoigne de l'anticipation par les acteurs régionaux des préoccupations du Grenelle Environnement.

Ces projets d'envergure en faveur de la création de lignes nouvelles à grande vitesse, de la promotion du report modal des marchandises mais aussi du développement des trains express régionaux doivent toutefois être complétés par une politique volontariste en matière de maîtrise des déplacements et de la demande de mobilité.

Outre une action indispensable sur les comportements individuels, il importe d'assurer :

- une meilleure articulation entre les politiques de transports et de développement urbain (par exemple définir des zones de densification environnementale le long des axes de transports collectifs) ;
- l'adoption de formes d'urbanisation économes en espace, dans le cadre d'une pla-



performances des réseaux de transports en commun

Étude commandée par les DRE Aquitaine, Limousin, Midi-Pyrénées et Poitou-Charentes et sur 27 réseaux de transports desservant plus de trois millions d'habitants

Le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) et le Groupement des autorités responsables des transports (GART), publient chaque année l'annuaire des réseaux de transports urbains (dernière parution février 2008 - données 2006).

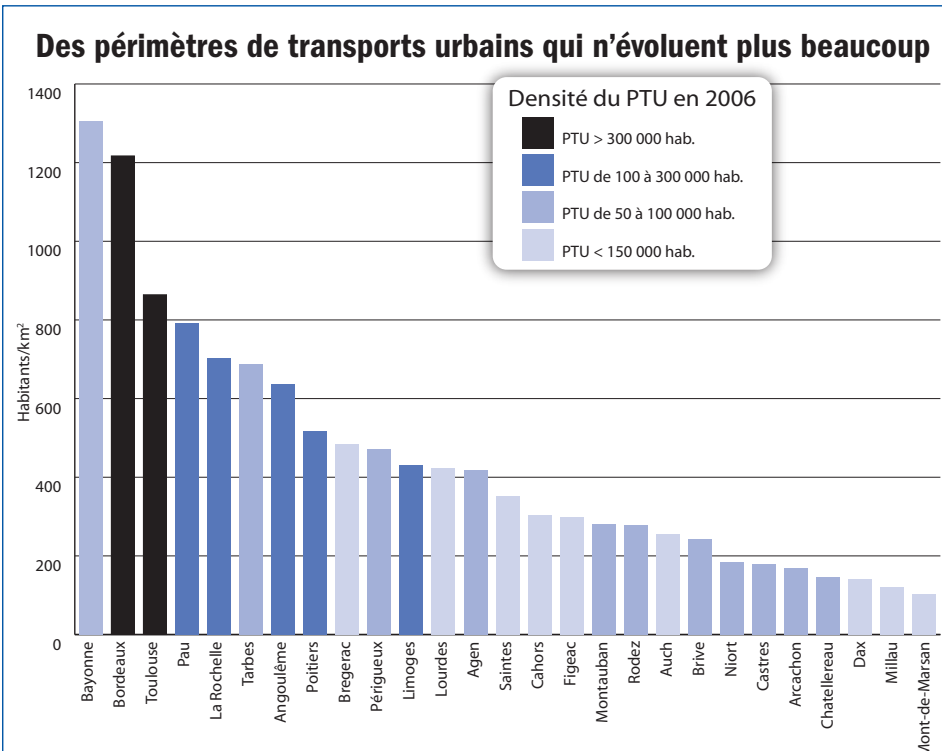
À partir de ces chiffres, les DRE Aquitaine, Limousin, Midi-Pyrénées et Poitou-Charentes ont demandé au CETE du Sud-Ouest de réaliser une exploitation sur les réseaux de ces quatre régions.

Ce sont ainsi 27 réseaux desservant 3,28 millions d'habitants (soit 42 % de la population totale 1999 des régions concernées) qui font l'objet de la présente étude.

L'objectif est d'apporter des éléments d'appréciation globaux quant aux performances comparées des différents réseaux de transports en commun urbains des agglomérations des quatre régions. Les différents indicateurs utilisés permettent une comparaison avec les ratios moyens disponibles au niveau national.

Il convient toutefois d'éviter toute conclusion hâtive car les indicateurs chiffrés ne retracent pas toute la complexité des situations locales.

En Aquitaine, les réseaux des agglomérations suivantes ont été étudiés : Bordeaux, bien au-dessus des autres agglomérations régionales, Pau, Bayonne, Périgueux, Agen, Arcachon (créé en 2002), Mont-de-Marsan, Dax, Bergerac et Libourne.



Entre 1999 et 2003, et à la suite de l'évolution du paysage de l'intercommunalité en France, le nombre de communes regroupées dans les périmètres de transports urbains (PTU) du Sud-Ouest avait augmenté de 85 % alors que la population totale des PTU n'a augmenté que de 11 %. Depuis 2003, le paysage intercommunal a peu évolué. La densité moyenne de l'ensemble des PTU est passée de 618 habitants/km² en 1999 à 445 habitants/km² en 2006. Il faut cependant relativiser ce chiffre car il date de 1999 sans intégration systématique des recensements complémentaires.

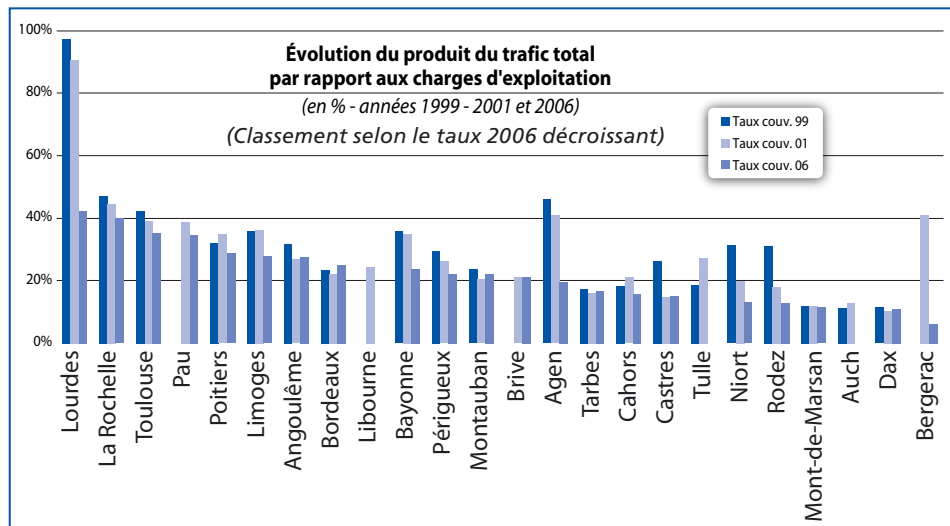
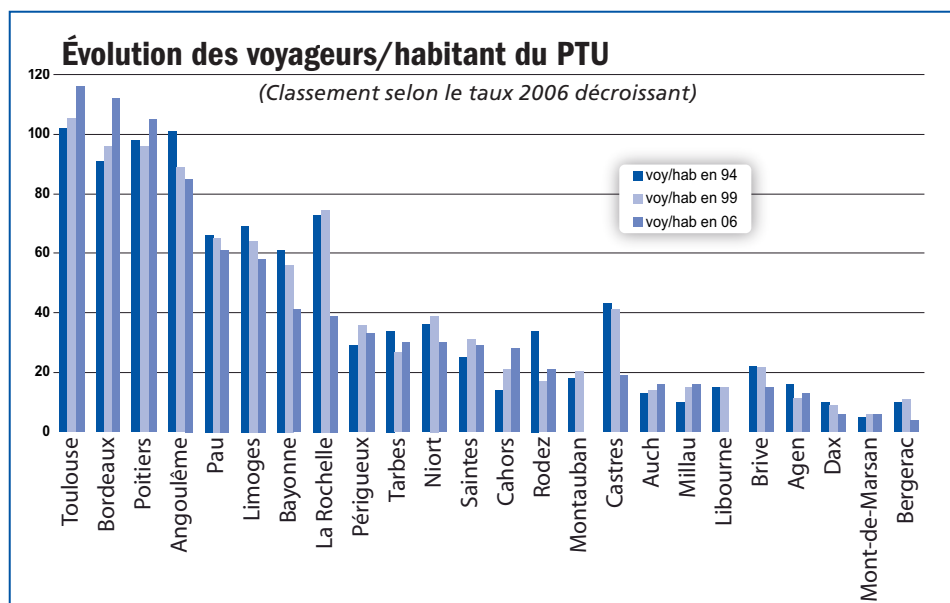
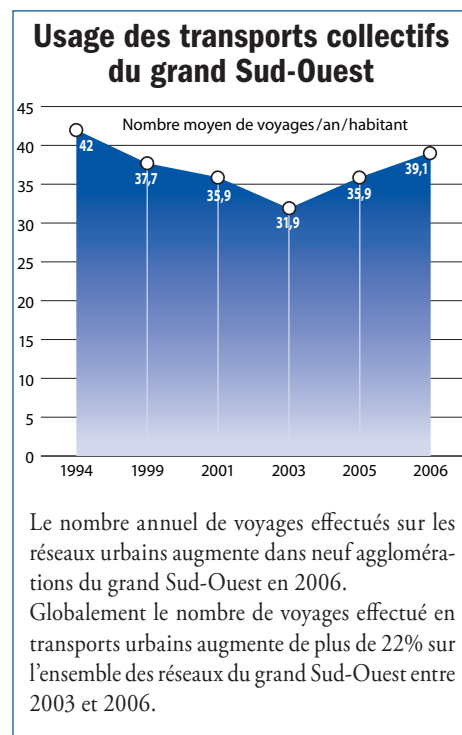
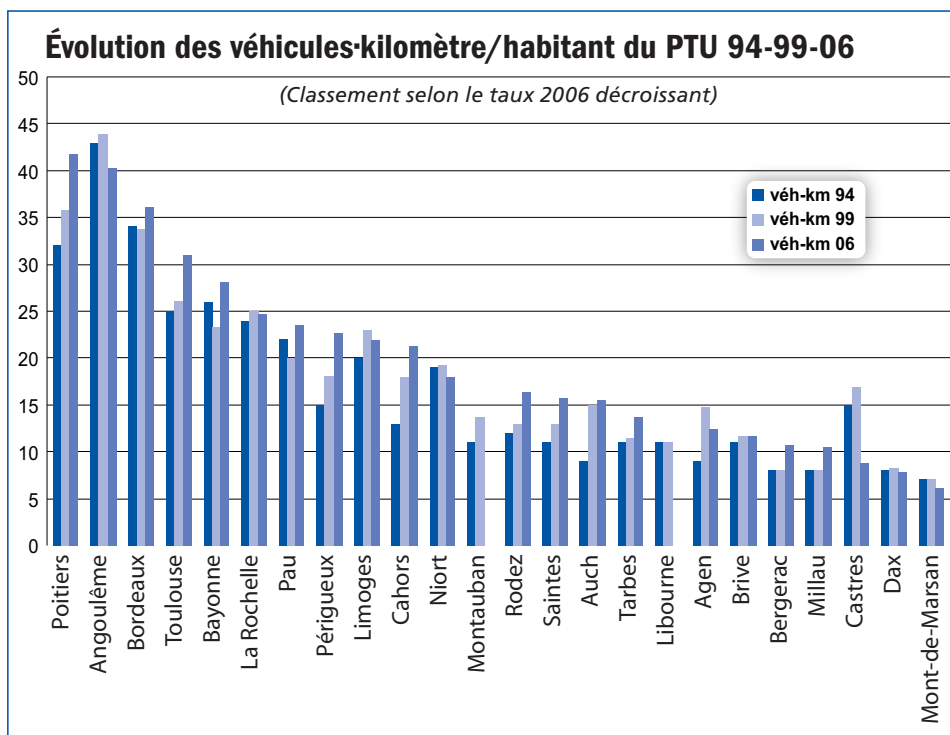


Une offre globale de transports en hausse

L'offre totale (kilomètres parcourus par les réseaux hors Toulouse et Bordeaux), qui a augmenté de 16 % entre 1999 et 2005 après une longue période de décroissance, se stabilise en 2006. Ce phénomène est général au niveau national mais plus marquant dans le Sud-Ouest où l'arrivée du tramway à Bordeaux (ligne A : ouverture le 21 décembre 2003- Lignes B et C en 2004), mais aussi la restructuration des réseaux en ville moyenne (comme Périgueux) ont permis d'atteindre un nombre de kilomètres.véhicule par habitant du PTU record pour ces dix dernières années.

	Nombre de km-véh. / habitant du PTU					
	1994	1999	2001	2003	2005	2006
Réseaux de plus 300 000 hab.	30,6	30,9	30,3	31,2	30,8	30,6
Réseaux de 100 000 à 300 000 hab.	27,7	28	28,2	27,7	29,7	29,6
Réseaux de 50 000 à 100 000 hab.	18	17,6	16,2	15,9	17,1	16,7
Réseaux de moins de 50 000 hab.	13,7	12,7	13,3	12,2	12,1	12,4
Ensemble des réseaux	26,9	27,2	26,5	25,7	26,8	27,3
Moyenne des réseaux du grand Sud-Ouest	17	17,3	17	16,6	19,2	19,1

Commun des agglomérations du grand Sud-Ouest



Les indicateurs financiers

Les indicateurs financiers mettent en évidence l'effort consenti pour augmenter l'offre de transport. Les charges ont en général augmenté de façon plus importante que les recettes, aussi le ratio entre les charges et les produits d'exploitation est en hausse dans de nombreuses agglomérations ♦

contacts

Florence Saint Paul - CETE du Sud-Ouest
Tél. 05 62 25 97 71

florence.saint-paul@developpement-durable.gouv.fr

Dominique Santrot - DRE Aquitaine/DTFI
Tél. 05 56 24 80 16

dominique.santrot@developpement-durable.gouv.fr

charte "OBJECTIF CO₂" : un engagement volontaire pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Les conclusions du Grenelle Environnement de fin 2007 ont retenu, pour le secteur des transports, l'objectif de réduire d'ici 2020 les émissions actuelles de dioxyde de carbone (CO₂) de l'ensemble des transports en France, pour les ramener au niveau de 1990, conformément aux engagements du Protocole de Kyoto, entré en vigueur le 16 février 2005.

Désormais, la réduction des émissions de CO₂ est donc placée au centre des priorités. Or, en l'espace de 40 ans, les transports sont devenus le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France. Ainsi, le secteur des transports représentait, en 2006, 26 % des émissions totales de gaz à effet de serre du pays, dont 7 % pour les poids lourds et 4 % pour les véhicules utilitaires légers.

Les objectifs de la charte

Relever le défi de réduire les émissions de CO₂, c'est aussi relever le défi de réduire la dépendance du secteur au pétrole.

C'est dans cet esprit que le ministère chargé des transports, avec le soutien de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) et en concertation avec la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers (FNTR) et la fédération des entreprises de Transport et Logistique de France (TLF), ont élaboré une charte intitulée « charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂ », dite « Objectif CO₂ ».

Lancée en mars 2007, cette charte qui s'inscrit dans une démarche globale de lutte contre le changement climatique, a été retenue comme l'une des actions importantes du Grenelle Environnement en matière de fret.

Fondée sur une démarche volontaire, elle s'adresse aux entreprises de transport routier de marchandises et vise à leur fournir un cadre méthodologique afin de les aider à améliorer leur performance environnementale.

Avant de pouvoir procéder à la signature de la charte, l'entreprise doit toutefois respecter un certain nombre de prérequis, à savoir :

- réaliser un diagnostic CO₂ afin d'établir un état des lieux initial de référence et retenir un périmètre d'engagement ;
- définir au moins un indicateur de performance environnementale propre à l'entreprise et chiffrer un objectif de réduction à atteindre sous trois ans ;
- définir un plan d'actions en retenant au moins une action par axe (véhicule, carbu-

rant, conducteur, organisation des flux) afin d'atteindre l'objectif ainsi fixé.

Finalisation des outils et guides méthodologiques

Pour accompagner les entreprises dans leur démarche (élaboration du diagnostic CO₂, évaluation et remontée d'informations sur les résultats obtenus) et favoriser le déploiement de celles-ci au niveau régional, des outils et guides méthodologiques ont été développés avec le concours d'une quinzaine de transporteurs dont les six premiers signataires de la charte.

Ces documents sont constitués par :

- ① le guide général de la démarche ;
- ② un tableur « Auto-évaluation » et son guide d'utilisation : permet à l'entreprise de vérifier si elle répond à certains préalables pour pouvoir s'engager dans la démarche ;
- ③ un cahier des charges relatif au diagnostic CO₂ et au suivi de la démarche ;
- ④ un tableur « Engagements volontaires » et son guide d'utilisation : structuré autour de neuf onglets afin d'établir le diagnostic CO₂ et effectuer le suivi des résultats :
 - Onglet 1** : présentation de l'entreprise ;
 - Onglet 2** : tableau de saisie où sont intégrées toutes les informations pertinentes pour décrire l'entreprise, calculer les émissions de CO₂ et décrire son niveau d'activité ;
 - Onglet 3** : tableau de saisie à compléter uniquement si l'entreprise recourt à de la sous-traitance routière ;
 - Onglet 4** : tableau de saisie à compléter uniquement si l'entreprise recourt à d'autres modes que la route ;
 - Onglet 5** : permet d'aider l'entreprise à sélectionner les actions sur lesquelles elle souhaite s'engager ;
 - Onglet 6** : permet de suivre l'avancée de la mise en œuvre des différentes actions sélectionnées ;
 - Onglet 7** : tableau de suivi des indicateurs de

performance environnementale ;

Onglet 8 : compile l'ensemble des hypothèses de calcul utilisées dans cet outil ;

Onglet 9 : regroupe les différentes fiches de synthèse qui devront être fournies annuellement à l'ADEME.

- ⑤ une série de « fiches actions » détaillées et classées en fonction des quatre axes de la démarche.
- ⑥ un tableau « Module GES Transports – TKM » et son guide d'utilisation : permet à l'entreprise d'évaluer ses émissions en fonction de ses tonnes-km ou de ses m³-km.

Le guide général de la démarche, le cahier des charges relatif au diagnostic CO₂ ainsi que le tableur « Auto-évaluation » et son guide d'utilisation seront prochainement disponibles sur le site du ministère — www.transports.developpement-durable.gouv.fr — rubrique : marchandises/transport routier/environnement — et sur celui de l'ADEME — www.ademe.fr/transports — rubrique : transport de marchandises/transport routier.

Un logotype, non encore diffusé, a été créé afin de permettre aux entreprises de valoriser leur démarche tant en interne qu'en externe.

Prochaine vague de signatures

Signée actuellement par six entreprises d'envergure nationale (GT LOCATION, SOCIÉTÉ OURRY, GROUPE STVA, TRANSPORTS GRAVELEAU, DHL EXPRESS, LR SERVICES), la démarche a vocation à s'étendre à des entreprises de toutes tailles, au travers d'une déclinaison régionale.

Une seconde vague de neuf entreprises d'envergure nationale viennent de signer le 16 décembre 2008 : GEODIS, Norbert DANTRESANGLE, CHRONOPOST, TRANSALLIANCE, TRANSPORTS ALLOIN GROUPE, SOGEP, TRANSPORTS VEYNAT, ROUCH INTERMODAL, LTR-SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION TRANSPORTS JEAN VIALON. Ceci devrait permettre de présenter à la presse les différents outils mis en place ainsi que le logo qui y est associé ♦

mesures d'aide aux professionnels du transport

Face à l'augmentation rapide du prix du pétrole depuis le mois d'avril 2008, le Gouvernement avait annoncé une série de mesures pour les transporteurs routiers.

Ces mesures consistaient en la mise en place, à titre exceptionnel jusqu'à la fin de l'année 2008, d'un guichet unique pour examiner les demandes d'étalement des charges fiscales et sociales, ainsi qu'en la possibilité de demander un remboursement partiel anticipé de la TIPP.

Ce dispositif a été mis en place par une circulaire du 13 août 2008.

En Aquitaine, les conditions pratiques de mise en œuvre de cette circulaire ont été définies le 4 septembre 2008 lors d'une réunion avec :

- le secrétariat permanent de la CCSF (Commission des Chefs de Services Financiers) de la Gironde, représentant des CCSF des quatre autres départements de l'Aquitaine;
- le service des douanes de niveau régional, représentant des cinq services départementaux des douanes;
- les représentants de la profession : FNTR, UNOSTRA, TLF et OTRE;
- la direction Régionale de l'Équipement.

La direction Régionale de l'Équipement a ensuite adressé aux 2800 entreprises de la région concernées par ces mesures, une lettre accompagnée d'une notice d'informations sur les conditions pratiques

Département	CCSF (étalement des charges)			Douanes (TIPP)	
	Nombre de dossiers reçus	Nombre de dossiers traités favorablement	Total du montant donnant lieu à étalement	Nombre de dossiers reçus	Nombre de dossiers traités favorablement
24	8	6	49 344 €	—	—
33	14	2	7 497 €	2	2
40	7	6	78 887 €	—	—
47	1	1	3 885 €	—	—
64	0	0	0	—	—
Total région Aquitaine	30	15	139 613 €	2	2

de mise en œuvre, complétée par le formulaire type pour la demande d'étalement des charges, à adresser à la CCSF du département du siège de l'entreprise. Pour les demandes de remboursement anticipé de la TIPP, la demande se fait sur papier libre au service des douanes du département concerné.

Ces mêmes documents sont accessibles et téléchargeables sur le site internet de la DRE – <http://www.aquitaine.equipement.gouv.fr/> – à la rubrique « professionnels des transports » en haut à droite de la

page d'accueil.

Le tableau ci-dessus, récapitule la situation à la fin novembre 2008, en nombre de dossiers reçus et traités favorablement dans les cinq départements de l'Aquitaine ♦

Contact

DRE Aquitaine / TRCS

Pierre Mortemousque - Tél. 05 56 93 31 16
pierre.mortemousque@developpement-durable.gouv.fr

Développement durable et énergies renouvelables

L'État donne l'exemple

Depuis l'arrivée des chrono-tachygraphes numériques, les fourgons utilisés par les contrôleurs des transports terrestres, lors du contrôle sur route, ont dû être renouvelés pour permettre l'installation de postes de travail équipés des matériels informatiques nécessaires. Mais ces équipements sont assez consommateurs d'électricité et les déplacements vers les aires de contrôle ne permettaient pas d'assurer de manière

satisfaisante la recharge des batteries. Au bout de deux heures, il fallait redémarrer le moteur afin de disposer d'électricité avec les inconvénients liés au bruit, à la pollution des gaz d'échappement et à la consommation de carburant.

L'idée d'équiper ces fourgons de panneaux solaires a donc été examinée.

L'investissement a été réalisé et désormais, il n'y a plus de difficultés d'alimentation électrique, les batteries étant rechargées en permanence par la luminosité ambiante et ce, même en l'absence de soleil.



Fusion et réorganisation...

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 de région lançant la création des nouvelles Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL).

Les régions Lorraine et Aquitaine, initialement prévues dans la troisième vague du 1^{er} janvier 2011 (cf. lettre Transports n° 69) rejoignent finalement la deuxième vague de fusion, au 1^{er} janvier 2010.

La DREAL regroupera l'essentiel de la direction régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Énergie (DRIRE), la direction régionale de l'Environnement (DIREN) et la direction régionale de l'Équipement (DRE).

un dépliant pour informer les routiers

Les mesures de gestion du trafic routier des poids lourds activées dans le cadre du Plan intempéries Sud-Ouest ont pour objectif d'une part l'écoulement du trafic routier autoroutier, et d'autre part, de préserver la sécurité des personnes en toutes circonstances.

Le PISO prévoit ainsi :

- une information des usagers et du public ;
- des mesures de gestion du trafic différenciées pour les véhicules légers et les poids lourds.

C'est notamment le cas lorsque des PL sont immobilisés avant la survenance d'un évènement météo risquant de bloquer la circulation



Suite de la page 1

nification territoriale conduite aux échelles pertinentes ;

- la réduction des distances entre secteurs d'habitat, de services et d'emplois.

En conclusion, nous citerons Dominique DRON, conseillère auprès du Ministre d'État, chargée du Grenelle de l'Environnement : « Nous décidons aujourd'hui de structures lourdes (infrastructures de transports, bâtiments, sources énergétiques...) dont la durée de vie fait qu'elles nous aideront si nous les choisissons bien, et nous handicaperont si nous persistons à raisonner comme au siècle dernier. Les engagements du Grenelle de l'Environnement consistent à investir dès maintenant dans les choix lourds qui nous aideront plus tard »¹.

Contact

DRE Aquitaine – DTFI

Fabienne BOGIATTO

Tél. 05 56 24 82 99

fabienne.bogiatto@developpement-durable.gouv.fr

1-Propos recueillis par le CERTU - octobre 2008 - revue TransFlash.

et/ou en amont des zones susceptibles d'être concernées.

L'importance du trafic poids lourd transitant en zone de défense Sud-Ouest – Aquitaine, Limousin, Midi-Pyrénées et Poutou-Charentes – la fréquence des aléas météorologiques et le grand nombre de conducteurs étrangers ont conduit le Préfet de la zone de défense Sud-Ouest à communiquer sur le sujet. Sur proposition du Comité de pilotage du PISO, un dépliant d'information multilingue (français, anglais, allemand, espagnol et russe) a été édité. Il explique de manière simple les consignes élémentaires d'organisation et de sécurité.

Les plaquettes sont mises à la disposition des usagers transporteurs sur les aires de repos et chez les restaurateurs le long du réseau routier national ainsi que sur les aires de service des autoroutes.

Elles sont également disponibles dans les services publics (directions régionales de l'Équipement, directions départementales de l'Équipement et de l'Agriculture, directions interdépartemen-

tales des Routes, Préfectures, Gendarmerie et Police) ; elles sont mises à disposition des organisations professionnelles de transporteurs routiers.

À l'entrée de l'hiver, le CRICR Sud-Ouest sollicite les médias pour relayer et amplifier sa communication. À l'annonce d'un évènement météorologique, le CRICR Sud-Ouest demandera un rappel de ces informations afin que les transporteurs et les conducteurs adaptent leur comportement.

- Les stations de radio-diffusion partenaires des services : Radio Trafic FM 107.7, Autoroute FM 107.7, Radio Bleue.
- Les médias abonnés des publications du CRICR-Sud Ouest.
- Les supports internet, extranet et intranet et des services (DRE, DDE, Bison Futé, Préfectures, Météo France).
- Lors des conférences de presse ou toute sollicitation pendant l'activation du PC zonal circulation.

Schéma régional des infrastructures et des transports d'Aquitaine deuxième phase de réflexion

À la fin du mois d'octobre 2008, le Conseil régional d'Aquitaine a lancé la deuxième phase de l'élaboration du Schéma Régional des infrastructures et des Transports (SRIT).

Cette seconde phase devra mener à l'élaboration des schémas de services de transports de voyageurs et de marchandises et des schémas routier et ferroviaire. Ils devront répondre aux enjeux et défis identifiés dans le diagnostic présenté par le Conseil Régional lors de la Conférence Régionale le 2 juin dernier : la réduction des impacts environnementaux des transports, le report modal du transport de marchandises, l'accessibilité de la région Aquitaine, le développement des transports collectifs, le financement des infrastructures de transport.

Les schémas de services de transport devront relever des actions chiffrées et planifiées pour le transport des voyageurs et des marchandises et seront ensuite déclinés en schémas modaux des itinéraires routiers et des lignes ferroviaires.

Ces schémas seront accompagnés d'un plan de réduction des impacts environnementaux des transports (réduction des nuisances, sécurité routière, biodiversité, qualité de l'air...).

Le dispositif de concertation mis en place durant la première phase est reconduit. Ainsi trois ateliers

thématiques se sont tenus en octobre dernier et concernaient les impacts environnementaux des transports, les transports de marchandises et les transports de voyageurs.

Afin de décliner les actions au regard des enjeux territoriaux et de manière transversale, les approches thématiques sont relayées par des conférences territoriales, qui se sont déroulées du 17 au 28 novembre dans chaque département.

En terme de calendrier, le projet de SRIT sera présenté en conférence régionale en février 2009. Suivra ensuite une phase de porter à connaissance du projet auprès de l'État et des collectivités territoriales afin d'aboutir à une validation définitive du schéma en juillet 2009, lors d'une assemblée régionale.

Ainsi, le SRIT constituera le document de référence en matière de transports et d'infrastructures pour l'ensemble des acteurs de la région.

Contact

Direction régionale de l'Équipement

Fabienne BOGIATTO

fabienne.bogiatto@developpement-durable.gouv.fr

site internet <http://srit.aquitaine.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 56 93 31 13 – Courriel : DRE-Aquitaine@developpement-durable.gouv.fr

Impression : 4 200 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.

