



**EXAMEN PROFESSIONNEL D'ACCES AU GRADE D'INSPECTEUR DU
PERMIS DE CONDUIRE ET DE LA SECURITE ROUTIERE DE 2^{ème} CLASSE
AU TITRE DE L'ANNEE 2018**

EPREUVE ECRITE D'ADMISSIBILITE

Résolution d'un cas concret assorti de plusieurs questions destinées à mettre le candidat en situation professionnelle à partir d'un dossier documentaire portant sur un sujet d'ordre général relatif à la prévention et à la sécurité routière.

Durée : 3 heures

DEVOIR N°1

A retourner à l'adresse suivante avant le 2 octobre 2017

nathalie.vidot@inserr.fr

Nom : _____ Prénom : _____

Département d'affectation : _____

SUJET

Vous êtes affecté(e) dans une Direction Départementale Interministérielle (DDI), votre directeur souhaite effectuer un point d'étape sur la mise en œuvre du Plan Administration Exemplaire (PAE) .

Votre supérieur hiérarchique, vous demande de lui rédiger une note synthétique qui rappellera le cadre général de ce dispositif et les principales actions mises en œuvre, en distinguant les mesures en lien avec la sécurité routière.

Dans un second temps, vous préparerez les réponses aux questions suivantes :

- 1. Quels sont les différents critères permettant l'évaluation de la compétence « conduite économique et respectueuse de l'environnement » lors de l'examen de la catégorie B?***
- 2. Quelle attitude adoptez-vous lors du retard d'un établissement de la conduite à un examen ?***
- 3. Dans le cadre de ses missions, l'IPCSR est identifié comme « personne ressource » dans le domaine de la sécurité routière. Définissez cette notion ?***
- 4. Un candidat au permis de conduire peut-il porter un signe d'appartenance religieuse lorsqu'il se présente à l'examen ?***

Dossier documentaire :

Document 1	<i>Extrait du Plan Administration État exemplaire sur les déplacements des agents de l'État en région Bourgogne Franche-Comté (juillet 2016).</i>	1 page
Document 2	<i>Plan ministériel administration État exemplaire (2015).</i>	3 pages
Document 3	<i>Extrait de la Loi n°2009-967 du 03 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.</i>	5 pages
Document 4	<i>Revue de presse formation et sécurité (juillet 2017).</i>	1 page
Document 5	<i>Extrait du Plan Administration État exemplaire du ministère de l'intérieur (mai 2010).</i>	2 pages
Document 6	<i>Instruction technique du S.G du ministère de l'agriculture (février 2017).</i>	2 pages
Document 7	<i>Extrait document de presse sécurité routière: 7 engagements pour une route plus sûre (8 novembre 2016).</i>	4 pages
Document 8	<i>Extrait d'un Plan Administration État exemplaire (DDT Aisne 2015).</i>	1 page
Document 9	<i>Extrait conférence de presse : « Focus sur les déplacements durables de la Région Bourgogne Franche-Comté » (juillet 2016).</i>	3 pages
Document 10	<i>Extrait article de presse : Village de la justice (janvier 2017).</i>	3 pages

En résumé, pour les déplacements des agents de l'État en région BFC, il faut adopter la règle du « 1,2,3 » !

123

1. D'abord chercher à ne pas devoir se déplacer (en utilisant par exemple la solutions de web-conférence JITSY ou la visioconférence) ;
2. Si le déplacement est indispensable, on vérifie qu'une offre de transport n'existe pas déjà : soit le train, les TC, le vélo (pour les déplacements de proximité), soit une offre de covoiturage sur ADMOBI ;
3. Puis seulement si la réservation d'une voiture est indispensable, on n'oublie pas de déposer son offre de trajet sur ADMOBI en adoptant une conduite éco-responsable et en respectant le code de la route.



ADMOBI, une plate-forme interministérielle de covoiturage

Le covoiturage, une solution rapide, éco-responsable et économique !

Toujours dans un souci d'une administration exemplaire mais également pour faciliter les déplacements des agents en BFC, Madame la préfète de région a souhaité la mise en place d'une plate-forme interministérielle de covoiturage. L'État en région BFC est là encore en avance de phase avec le test puis le déploiement depuis le 13 décembre de la plate-forme de covoiturage ADMOBI pour « ADministrations en MOBilité ». Un exemple qui suscite l'intérêt de l'ensemble des régions !

Le covoiturage est également un moyen parmi d'autres de prise en compte de la fatigue des agents se déplaçant régulièrement, notamment entre Dijon et Besançon, et de limitation du trafic routier. Il s'inscrit donc dans une offre d'intermodalité des transports route-train-bus-tram qui sera développée autant qu'il sera possible.

Un déplacement en véhicule de service ? Pensons covoiturage ! Et adoptons le réflexe ADMOBI (www.admobi.fr)

Pourquoi covoiturer ?

2 minutes, c'est ?

- le temps de faire couler un café,
- le temps de se faire bouillir de l'eau pour le thé,
- même pas le temps d'une pause cigarette...

...et c'est surtout le temps qu'il faut pour organiser un covoiturage sur la nouvelle plate-forme ADMOBI !

Convivialité, économie, écologie et sécurité sont les maîtres-mots d'ADMOBI !

Les solutions alternatives de déplacements.

L'importance des déplacements requis par la diversité géographique des implantations du ministère sur l'ensemble du territoire français conduise à examiner toutes les possibilités de déplacement alternatif à la voiture.

Concernant les déplacements professionnels en mission, la politique voyage mise en œuvre à l'administration centrale depuis 2011 revêt également un aspect écoresponsable en favorisant l'utilisation du train au détriment de l'avion, notamment pour les trajets courts ou facilement réalisables en TGV. De même le recours au véhicule personnel est depuis 2011 indemnisé par référence au prix du km SNCF, à l'inspection générale, pour inciter à l'utilisation des transports en commun.

L'arrêté du 20 décembre 2013 étend la portée réglementaire de cette politique à l'ensemble des personnels du ministère.

Pour l'administration centrale, ces mesures ont permis de stabiliser le nombre et le coût des déplacements : 10 458 missions ont été réalisées en 2014 (9 800 en 2012 et 2013 contre 11 300 en 2011).

Dans les services déconcentrés, également, les déplacements sont en net diminution avec l'application des règles de la politique voyage.

La visio-conférence représente également une alternative aux déplacements et a permis d'accompagner cette réduction des déplacements de manière positive. En effet, la visio-conférence offre le double avantage de limiter l'empreinte carbone et de rationaliser le temps de travail. Dans ce but, les réunions en visio-conférence doivent devenir la règle, dès lors que les contraintes géographiques s'imposent.

Afin de promouvoir et de développer cet usage, en administration centrale comme en académie, l'équipement des salles de réunion en matériel de visio conférence se poursuit : ces équipements sont fortement et de plus en plus mobilisés, avec une réelle stratégie pour substituer aux réunions traditionnelles, dans toute la mesure du possible, les échanges par visioconférence.

Pour l'administration centrale, la Direction du Numérique pour l'Education a prévu dans le cadre de son nouveau marché Mos@lc de compléter et renforcer le dispositif actuel qui est aujourd'hui largement utilisé avec 535 visioconférences réalisées en 2014. A compter de 2015, la DNE va renouveler les équipements de visioconférence avec une stratégie d'équipement de nouvelles salles de réunion afin que chaque site dispose de plusieurs salles de visio-conférence.

Au total, en 2014, les services centraux et les services académiques disposaient d'un parc de près de 200 salles équipées en matériel de visio-conférence.

⁴ Note SG n°2012-0021 du 18 janvier 2012 et ses PJ (fiche type d'attribution des véhicules de fonction, charte d'utilisation des véhicules de service).

Par ailleurs, conjointement au programme de modernisation des moyens du ministère et dans le cadre du nouveau marché Mos@ic, la Direction du Numérique pour l'Education met à disposition de l'ensemble des collaborateurs de nouveaux services d'audio et web conférence qui permettent à chacun en toute autonomie, d'échanger en audioconférence avec des interlocuteurs situés en France ou à l'international. Ce service peut être couplé avec la web conférence pour partager des contenus

Une campagne de communication d'incitation à la visio-conférence et à l'usage des nouveaux services d'audio et web conférence pourrait être mise en œuvre.

Les déplacements doux.

En académies comme en administration centrale, les actions visant à privilégier les déplacements doux et les modes alternatifs à la voiture en solo se multiplient. L'objectif est sur la base de ces exemples en tirer des bonnes pratiques généralisables.

On retiendra les axes suivants :

- ✓ **L'usage des transports en commun** : si les personnels franciliens, pour leur part, sont fréquemment amenés à se déplacer entre différents sites souvent accessibles par les dispositifs de transport en commun ou en libre-service, en régions, les initiatives visant à inciter les personnels à utiliser les transports en commun se développent. Il convient d'appuyer ces actions et les généraliser (exemple de Rennes qui met à disposition à l'accueil du Rectorat et de la DSDEN d'Ille et Vilaine des cartes Korigo Business et VéloStar afin d'inciter les agents à utiliser les transports en commun et les vélos mis à disposition par Rennes Métropole pour leurs déplacements professionnels). La prise en charge de 50% du coût des abonnements comme à Bordeaux est un élément de motivation supplémentaire.
- ✓ **Développement de l'usage du vélo** (électrique ou non) tout particulièrement pour les déplacements urbains intersites avec la mise en place de « flottes » de vélos à disposition des personnels pour leurs déplacements professionnels. Dix vélos à assistance électrique sont à la disposition de tous les personnels de l'administration centrale après réservation du service fret. Un kit de sécurité est remis à tout utilisateur et sur l'intranet, on retrouve tous les outils pour calculer son itinéraire, comparer le coût de ses déplacements selon le mode de transport utilisé et l'impact environnemental. Un directeur d'administration dispose ainsi d'un vélo « de fonction » (en lieu et place d'une voiture)
- ✓ **Création ou agrandissement des parcs de stationnement à vélos** (Rennes : projet de doublement du nombre de places de stationnement pour les vélos sur la cité administrative rue d'Antrain).
- ✓ **L'auto-partage et le co-voiturage** sont des pistes de réflexions qui ont vocation à être approfondies sur la période 2016-2020.

Et pour les usages liés au service :

- ✓ **Usage d'un véhicule électrique** pour les liaisons fret et courrier inter-sites (en administration centrale avec un véhicule Goupil)

- ✓ L'usage d'un scooter électrique permet de réaliser toutes courses de plis urgents ou petits cartons et de ne pas utiliser de véhicule thermique sur de petites distances (près de 150 km/mois) (projet administration centrale 2015-2016).
- ✓ Ou bien encore pour les usages administratifs (courrier interne) : en 2015, le service du courrier de Bordeaux est ainsi équipé d'un vélo « vaguemestre » pour effectuer la distribution du courrier entre deux sites.

- Développer l'éco-conduite

La formation à l'éco-conduite des conducteurs professionnels a été mise en œuvre et est à présent achevée pour l'administration centrale et en quasi-totalité pour les chauffeurs des services académiques.

Le nouvel indicateur concerne désormais toute personne autorisée à conduire un véhicule de l'administration. Aussi, une cartographie des besoins de formation en académies sera réalisée. Une fois les besoins définis, une formation de formateurs académiques par l'Institut de formation de l'environnement pourrait avoir lieu. L'administration centrale dispose déjà de deux formateurs internes et pourrait elle-même organiser des sessions de formation.

Les actions de communication et événements nationaux sont destinés à mobiliser et développer ces nouveaux modes de déplacement et faire évoluer les comportements. On citera tout particulièrement la Semaine Européenne de la Mobilité qui valorise le partage de l'espace public et la sécurité des usagers et est l'occasion de découvrir et de tester de nouveaux moyens de transports (covoiturage, auto-partage, vélos, transports en commun...)

Article 44

La politique de prévention des risques majeurs sera renforcée au travers notamment :

- a) De la mise en œuvre du « plan séisme » aux Antilles et d'une politique globale de prévention des risques naturels outre-mer d'ici à 2015 ;
- b) De la réduction de l'exposition des populations au risque de tsunami par la mise en place d'un centre national d'alerte et par l'intégration du risque de tsunami dans les plans de prévention des risques majeurs ;
- c) De la réduction de l'exposition des populations au risque d'inondation par la maîtrise de l'urbanisation, par la création de zones enherbées ou plantées associées aux zones imperméabilisées, par la restauration et la création de zones d'expansion des crues et par des travaux de protection.

Des plans de suivi de l'impact sanitaire et environnemental différé des catastrophes d'origine naturelle ou technologique seront mis en œuvre.

Article 45

L'Etat allouera des aides budgétaires supplémentaires pour soutenir les actions décrites au présent chapitre, y compris pour le financement de la résorption des points noirs du bruit.

CHAPITRE II : LES DECHETS**Article 46**

La politique de réduction des déchets, priorité qui prévaut sur tous les modes de traitement, sera renforcée de l'écoconception du produit à sa fabrication, sa distribution et sa consommation jusqu'à sa fin de vie. La responsabilité des producteurs sur les déchets issus de leurs produits sera étendue en tenant compte des dispositifs de responsabilité partagée existants et la réduction à la source fortement incitée. La politique relative aux déchets respecte, dans les conditions prévues par les articles 3 et 4 de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil, du 19 novembre 2008, relative aux déchets et abrogeant certaines directives, la hiérarchie du traitement des déchets fixée par ces mêmes articles : prévention, préparation en vue du réemploi, recyclage, valorisation matière, valorisation énergétique et élimination. Le traitement des déchets résiduels doit être réalisé prioritairement par la valorisation énergétique dans des installations dont les performances environnementales seront renforcées et, à défaut, pour les déchets ultimes non valorisables, par l'enfouissement. Les installations correspondantes devront justifier strictement leur dimensionnement. Parallèlement, les quantités de déchets partant en incinération ou en stockage seront globalement réduites avec pour objectif, afin de préserver les ressources et de prévenir les pollutions, une diminution de 15 % d'ici à 2012.

Dans cette perspective, les objectifs nationaux sont arrêtés de la façon suivante :

- a) Réduire la production d'ordures ménagères et assimilées de 7 % par habitant pendant les cinq

prochaines années ;

b) Augmenter le recyclage matière et organique afin d'orienter vers ces filières un taux de 35 % en 2012 et 45 % en 2015 de déchets ménagers et assimilés contre 24 % en 2004, ce taux étant porté à 75 % dès 2012 pour les déchets d'emballages ménagers et les déchets banals des entreprises hors bâtiment et travaux publics, agriculture, industries agro-alimentaires et activités spécifiques.

En particulier, améliorer la gestion des déchets organiques en favorisant en priorité la gestion de proximité de ces derniers, avec le compostage domestique et de proximité, et ensuite la méthanisation et le compostage de la fraction fermentescible des déchets ménagers et plus particulièrement celle des déchets des gros producteurs collectés séparément pour assurer notamment la qualité environnementale, sanitaire et agronomique des composts et la traçabilité de leur retour au sol.

Pour encourager le recyclage des déchets et la valorisation, la France soutient l'élaboration au niveau communautaire d'un statut juridique adapté pour ces matières premières tenant compte, notamment, de leurs caractéristiques et de leurs usages et définissant les droits et obligations des producteurs et des utilisateurs.

Pour atteindre ces objectifs, outre la rénovation de certaines réglementations de protection de l'environnement dans le domaine des déchets, l'Etat mettra en œuvre un dispositif complet associant :

a) Un soutien au développement de la communication, de l'information et de la recherche sur les déchets, notamment sur les impacts des différents modes de gestion des déchets et sur les produits de substitution qui sont sources d'une production moindre de déchets ; le Gouvernement présente, dans un délai de trois mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, des propositions visant à harmoniser les indicateurs français mesurant les performances en matière de traitement des déchets avec ceux des pays de l'Union européenne ;

b) Une fiscalité sur les installations de stockage et d'incinération visant à inciter à la prévention et au recyclage et modulée en fonction des performances environnementales et énergétiques des installations ainsi que sur les produits fortement générateurs de déchets lorsqu'il existe des produits de substitution à fonctionnalité équivalente dont l'impact environnemental est moindre et tenant compte de leur contribution au respect des impératifs d'hygiène et de santé publique ; le produit de cette fiscalité bénéficiera prioritairement au financement d'actions concourant à la mise en œuvre de la nouvelle politique des déchets, en particulier en termes de prévention et de recyclage, et devra, au plus tard fin 2015, avoir été intégralement affecté à cette politique. Le Gouvernement transmet au Parlement avant le 10 octobre 2009 un rapport étudiant la possibilité d'alléger la taxe générale sur les activités polluantes pesant sur les collectivités dont les déchets sont éliminés dans des installations de stockage lorsqu'elles réalisent des installations d'incinération, des installations de récupération du biogaz ou des installations connexes visant à l'amélioration de la valorisation ;

c) L'application aux biocarburants produits à partir de la transformation des graisses animales des dispositions prévues pour les biocarburants d'origine végétale ;

d) Un cadre législatif permettant l'instauration par les collectivités territoriales compétentes d'une tarification incitative pour le financement de l'élimination des déchets des ménages et assimilés. La redevance d'enlèvement des ordures ménagères et la taxe d'enlèvement des ordures ménagères devront intégrer, dans un délai de cinq ans, une part variable incitative devant prendre en compte la nature et le poids et/ou le volume et/ou le nombre d'enlèvements des déchets. Le recouvrement et le quittancement de la part variable de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères s'effectueront dans

— un soutien aux collectivités territoriales pour l'élaboration des plans locaux de prévention de la production de déchets afin d'en favoriser la généralisation ;

— la révision des plans élaborés par les collectivités territoriales afin d'intégrer les objectifs du présent article et de définir les actions nécessaires pour les atteindre.

Article 47

A modifié les dispositions suivantes :

- Crée Code général des impôts, CGI. - 5° Abalorisation d'énergie de récupération. (V)
- Modifie Code général des impôts, CGI. - art. 1387 A (V)

TITRE IV : ETAT EXEMPLAIRE

Article 48

L'Etat doit, comme toute collectivité publique, tenir compte dans les décisions qu'il envisage de leurs conséquences sur l'environnement, notamment de leur part dans le réchauffement climatique et de leur contribution à la préservation de la biodiversité, et justifier explicitement les atteintes que ces décisions peuvent le cas échéant causer. Cette prise en compte est favorisée, pour les grands projets publics, par l'association la plus large possible de l'ensemble des acteurs concernés dans un esprit de transparence et de participation. L'Etat prendra les mesures nécessaires pour que les projets de loi soient présentés avec une étude de l'impact des dispositions législatives projetées, tant économique et social qu'environnemental.

L'Etat favorisera le respect de l'environnement dans l'achat public par un recours croissant, dans les marchés publics des administrations et services placés sous son autorité, aux critères environnementaux et aux variantes environnementales. Dans ce cadre, particulièrement dans les zones d'outre-mer éloignées de la France continentale, l'Etat veillera à faciliter l'utilisation des produits fabriqués à proximité de la zone de consommation, à établir, dans ce cadre, les correspondances nécessaires et à modifier la nomenclature douanière dans les collectivités d'outre-mer afin de distinguer, selon des critères de proximité, les produits importés. Cette mesure permettra de réduire le coût écologique du transport, notamment les émissions de gaz à effet de serre.

L'Etat se donne pour objectifs :

- a) Dès 2009, de n'acquérir, s'agissant de véhicules particuliers neufs à l'usage des administrations civiles de l'Etat, que des véhicules éligibles au « bonus écologique », sauf nécessités de service ;
- b) Dès 2009, de développer l'utilisation des technologies de l'information et de la communication et les installations de vidéoconférence ;
- c) A compter de 2010, de n'acheter que du bois certifié ou issu de forêts gérées de manière durable ;
- d) D'ici à 2012, de réduire de façon significative la consommation de papier de ses administrations, de généraliser le recyclage du papier utilisé par ses administrations et, à cette date, d'utiliser exclusivement du papier recyclé ou issu de forêts gérées de manière durable ;
- e) De recourir, pour l'approvisionnement de ses services de restauration collective, à des produits

les conditions actuelles fixées par l'article 1641 du code général des impôts. Le Gouvernement présente au Parlement, dans un délai de trois mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, une étude sur l'opportunité d'asseoir la taxe d'enlèvement des ordures ménagères sur la taxe d'habitation ;

e) Un cadre réglementaire, économique et organisationnel permettant d'améliorer la gestion de certains flux de déchets, notamment par le développement de collectes sélectives et de filières appropriées : les déchets d'activités de soins à risques infectieux des ménages, les déchets du secteur du bâtiment et des travaux publics, les déchets organiques, les déchets dangereux diffus des ménages et assimilés, les déchets encombrants issus de l'ameublement et du bricolage et les déchets d'équipements électriques et électroniques des ménages sont concernés en premier lieu ; dans le cas particulier des emballages, le financement par les contributeurs sera étendu aux emballages ménagers consommés hors foyer et la couverture des coûts de collecte, de tri et de traitement sera portée à 80 % des coûts nets de référence d'un service de collecte et de tri optimisé, dans l'agrément de l'écoorganisme compétent à l'occasion de son renouvellement fin 2010, pour prendre effet au plus tard fin 2012 et les contributions financières des industriels aux écoorganismes seront modulées en fonction des critères d'écoconception ; la signalétique et les consignes de tri seront progressivement harmonisées, une instance de médiation et d'harmonisation des filières agréées de collecte sélective et de traitement des déchets sera créée ; en outre, un censeur d'Etat assistera aux réunions du conseil d'administration des écoorganismes agréés et pourra demander communication de tout document lié à la gestion financière de l'écoorganisme ; tout écoorganisme ne pourra procéder qu'à des placements financiers sécurisés dans des conditions validées par le conseil d'administration après information du censeur d'Etat ;

f) Une collaboration renforcée, dans chaque département d'outre-mer, entre tous les écoorganismes agréés ainsi que, si nécessaire, une interface unique les représentant tous ;

g) Un cadre renforcé pour la gestion de proximité de déchets spécifiques : mâchefers, boues de station d'épuration et de coïncinération, bois traités, sédiments de dragage et curage ;

h) Des mesures limitant l'emballage au respect d'exigences de sécurité des produits, d'hygiène et de logistique ;

i) Une modernisation des outils de traitement des déchets et notamment de leur part résiduelle par la valorisation énergétique ; la méthanisation et le compostage de la fraction fermentescible des déchets séparés à la source seront encouragés dans un cadre de cohérence nationale et d'engagements contractuels de tous les acteurs concernés pour assurer notamment la qualité environnementale, sanitaire et agronomique des composts et la traçabilité de leur retour au sol, ainsi que la qualité du biogaz, notamment dans la perspective de son injection dans les réseaux de distribution ; les clauses de tonnages minimums devront être supprimées dans tous les nouveaux contrats d'unités d'incinération et dans les contrats à renouveler, afin de réduire la quantité de déchets stockés ou incinérés ; les nouveaux outils de traitement thermique et les nouvelles installations de stockage situées en métropole devront justifier strictement leur dimensionnement en se fondant sur les besoins des territoires tout en privilégiant une autonomie de gestion des déchets produits dans chaque département ou, à défaut, dans les départements contigus afin de respecter le principe de proximité en s'adaptant aux bassins de vie.

Le rôle de la planification sera renforcé notamment par :

— l'obligation de mettre en place des plans de gestion des déchets issus des chantiers des bâtiments et travaux publics et d'effectuer un diagnostic préalable aux chantiers de démolition ;

biologiques pour une part représentant 15 % des commandes en 2010 et 20 % en 2012 ainsi que, pour une part identique, à des produits saisonniers, des produits à faible impact environnemental eu égard à leurs conditions de production et de distribution, des produits sous signe d'identification de la qualité et de l'origine ou des produits issus d'exploitations engagées dans une démarche de certification environnementale ;

f) De favoriser dans ses administrations et ses services la mise en place du covoiturage.

Les administrations de l'Etat entreprendront au plus tard en 2009 un bilan de leurs consommations d'énergie et de leurs émissions de gaz à effet de serre et engageront un plan pour améliorer leur efficacité énergétique, qui prendra en compte les objectifs fixés pour les bâtiments de l'Etat par le I de l'article 5, avec un objectif d'amélioration de 20 % en 2015.

Le Gouvernement présente au Parlement une évaluation de l'impact environnemental des aides publiques à caractère budgétaire ou fiscal. Les aides publiques seront progressivement revues de façon à s'assurer qu'elles n'incitent pas aux atteintes à l'environnement.

L'Etat veillera à ce que les programmes d'aide au développement qu'il finance ou auxquels il participe soient respectueux de l'environnement des pays bénéficiaires et soucieux de la préservation de leur biodiversité et, pour partie, spécifiquement dédiés à ces finalités. Il intégrera l'objectif d'adaptation au changement climatique à la politique française de coopération.

L'Etat s'attachera à ce que, d'ici à 2012, les formations initiales et continues dispensées à ses agents comportent des enseignements consacrés au développement durable et à la prévention des risques sanitaires, sociaux et environnementaux adaptés aux fonctions et responsabilités auxquelles préparent ces formations.

L'Etat se fixe pour objectif de disposer en 2010 des indicateurs du développement durable à l'échelle nationale tels qu'ils figureront dans la stratégie nationale de développement durable et organisera à cet effet, avant la fin de l'année 2009, une conférence nationale réunissant les cinq parties prenantes au Grenelle de l'environnement. Le suivi de ces indicateurs sera rendu public et présenté au Parlement chaque année à compter de 2011.

L'Etat se fixe également pour objectif de disposer d'indicateurs permettant la valorisation, dans la comptabilité nationale, des biens publics environnementaux d'ici à 2010.

TITRE V : GOUVERNANCE, INFORMATION ET FORMATION

Article 49

· Modifié par LOI n°2012-1460 du 27 décembre 2012 - art. 14
Construire une nouvelle économie conciliant protection de l'environnement, progrès social et croissance économique exige de nouvelles formes de gouvernance, favorisant la mobilisation de la société par la médiation et la concertation.

Les associations et fondations œuvrant pour l'environnement bénéficieront d'un régime nouveau de droits et obligations lorsqu'elles remplissent des critères, notamment de représentativité, de gouvernance, de transparence financière ainsi que de compétence et d'expertise dans leur domaine d'activité.

Circulaire

Sécurité routière au sein des services de l'État et de ses établissements publics -

Identification du conducteur ayant commis une infraction au code de la route à l'aide d'un véhicule mis à sa disposition par l'administration.

Résumé : La circulaire définit les principes applicables aux services de l'État et de ses établissements publics en matière de sécurité routière concernant l'utilisation de leurs véhicules par leurs agents.

Les services de l'État et ses établissements publics sont tenus à l'obligation de communiquer à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) l'identité du conducteur qui commet une infraction avec un véhicule administratif mis à sa disposition, *sauf motif légitime inhérent à la mission*.

Chaque ministère, pour ses services centraux et déconcentrés ainsi que pour les opérateurs et établissements publics relevant de sa tutelle, devra désigner la personne responsable des systèmes de suivi nécessaires à l'identification et à la communication à l'ANTAI.

Une politique interne reposant sur les sept engagements définis par la circulaire devra également être mise en place par chaque ministère.

Les mesures adoptées seront incluses dans le règlement d'utilisation des véhicules. Une information particulière devra enfin être intégrée dans les interventions visant à sensibiliser les agents exposés au risque routier.

Chaque année, les ministres adresseront un rapport au Premier ministre faisant état des mesures prises et des bonnes pratiques mises en œuvre pour limiter les risques d'accidents sur la route au cours de l'année écoulée.

Date de mise en application : 10/05/2017

Le ministère de l'intérieur au radar

La Cour des comptes a beau claronner que l'augmentation du nombre de PV pour excès de vitesse n'a plus d'impact positif sur la sécurité des routes (Le Parisien 10/05), le ministère de l'intérieur prépare une mise en place massive de nouveaux radars. A grands frais, à marche forcée et sans beaucoup d'égards pour les procédures de passation des marchés publics.

Les boîtes à malice modernisées qui vont partir à la conquête des routes et autoroutes sont de l'espèce la plus soumoise. Les appareils sont installés dans une voiture banalisée qui se promène l'air de rien et flashe les automobilistes trop pressés. Impossible de prévoir où opèrent ces radars en mouvement. Rendement garanti ! Sauf que le système actuellement en service est un peu lourd. Il faut deux flics -ou deux gendarmes - pour faire fonctionner l'appareil : l'un pour conduire, l'autre pour valider les observations et prise de vue. Le ministère de l'intérieur souhaite tout automatiser ; cela permettrait de privatiser la chasse aux contrevenants et de confier ces voitures à de simples chauffeurs non assermentés.

L'évolution technique nécessaire n'est pas donnée. Pour équiper 400 véhicules, il faudra compter environ 54 millions d'euros. Actuellement, six voitures radar dernière génération sont en cours de test du côté d'Evreux. Il est prévu de poursuivre l'expérimentation jusqu'en septembre, avant la mise en place effective de privés derrière leur volant.

C'est la société Fareco, filiale de Fayat -quatrième groupe de BTP française-, qui est à la manœuvre. Fournisseur de ce type d'appareils depuis 2012, la boîte a bénéficié d'une prolongation de son contrat, lequel devait s'achever en juillet 2016, grâce à un simple « bon de commande » émis sans le moindre appel à la concurrence. Selon l'avenant au contrat, les coûts de la phase d'expérimentation et la transformation de cinq véhicules se chiffrent déjà à 2,6 millions d'euros. Le cabinet de l'éphémère ministre de l'intérieur Mathias Fekl a expliqué que cette manière de procéder n'était pas illégale, l'avenant ne « bouleversant pas l'économie générale du marché ».

La suite des opérations, elle, bouleversera un peu les règles habituelles des marchés publics. Pour le contrat de 54 millions (prix de l'équipement des 400 voitures), il n'y a pas eu aucune publicité, aucun appel à la concurrence. Pourquoi ? Parce qu'il n'y a pas de concurrents, se justifie le ministère de l'intérieur. Transmis à toutes les boîtes européennes développant ce genre de technologie.

Ces équipements high-tech - et la future privatisation qui va avec - excitent la convoitise du gouvernement. Le nombre de PV pour excès de vitesse pourrait être multiplié par six, et un chiffre d'affaires de 700 millions est attendu. De quoi expliquer que, côté respect de la loi, l'intérieur se fasse fasher...

Jerôme Canard
Le Canard du 21 juin 2017

Présentation d'ensemble

Dès l'adoption de la première *stratégie nationale de développement durable 2003-2008*, le ministère de l'intérieur a lancé et développé une série de démarches et d'actions en faveur du développement durable. Ces démarches d'origine se sont structurées en véritables politiques, appliquées et suivies par les services, et renforcées par l'adoption d'une stratégie ministérielle de développement durable en 2007 (SMDD).

Pour ce faire, l'ensemble des outils qui étaient à la disposition du ministère ont été utilisés au cours des différentes étapes et il n'est pas indifférent de les citer rapidement :

- tenue de séminaires et conférences, formations,
- demandes d'avis au conseil national du développement durable (2004),
- plans d'actions en centrale et dans les services territoriaux (2004-2005),
- intégration du développement durable dans les plans d'action stratégiques de l'Etat dans les régions et départements à partir de la Directive nationale d'orientation 2004-2008,
- groupes de travail en administration centrale (2006),
- comité de pilotage ministériel du développement durable (2007),
- diffusion de la SMDD à l'ensemble des autorités du ministère,
- participation des services et des hauts fonctionnaires du ministère aux groupes de travail du Grenelle de l'environnement,
- participation à l'élaboration de la seconde SNDD 2009-2013,
- établissement du PAE du ministère en mars 2009 et diffusion à l'ensemble des autorités et responsables des services.

En raison de la part qu'il prend à la mise en œuvre des politiques publiques sur l'ensemble du territoire, le ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales est au cœur des objectifs du développement durable tels qu'ils sont exprimés dans les SNDD. Sa propre stratégie ministérielle a nettement orienté ses objectifs sur les aspects majeurs du développement durable et, dans ses missions quotidiennes, le ministère répond aux principaux « défis » de la stratégie nationale de développement durable 2009-2013 en cours d'adoption : lutte contre le changement climatique, prévention et gestion des risques⁵, protection des ressources naturelles et de la biodiversité, gouvernance.

Pour autant, le ministère n'a pas considéré que le volet « Etat exemplaire » pouvait être traité avec moins d'attention ou venir dans un second temps. Au contraire, ces questions ont été aussi mises d'emblée au centre des préoccupations : leurs enjeux ont été pris en charge dès le début avec la volonté de faire évoluer l'ensemble des services. Sur les cinq objectifs de la stratégie ministérielle de 2007, le premier, intitulé « Montrer l'exemple », présentait 20 actions déclinées en une série de mesures détaillées, destinées à renforcer et généraliser la politique Etat exemplaire, déjà entamée, dans une optique de résultats.

Ce contexte a favorisé la préparation et l'application du Plan administration exemplaire en 2009, car l'état d'esprit et le fonctionnement des services étaient bien en phase avec cette évolution. Ce plan permettait, notamment, d'appliquer des indicateurs homogènes à

⁵ En 2004, en déclinaison de la SNDD 2003-2008, le ministère de l'intérieur a créé l'Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (OCLAESP), office de police judiciaire en charge des infractions portant atteinte à la préservation de l'environnement et de la santé.

tous les services pour les différents volets de l'écoresponsabilité et d'avoir ainsi une meilleure vision de l'intégration des actions.

Au même moment, se produisaient pour le ministère de l'intérieur des évolutions majeures :

- l'ensemble de l'administration territoriale mettait en œuvre sa réorganisation, la RéATE, et les compétences des préfets allaient être modifiées ;
- la gendarmerie nationale intégrait le ministère de l'intérieur avec ses personnels et son patrimoine immobilier.

Le Plan administration exemplaire s'est établi dans ce contexte et a été décliné dans l'ensemble des services, y compris ceux qui se trouvaient en cours de réorganisation.

Pour tenir compte de la structure fonctionnelle et financière du ministère, des cultures et des précédents, et selon les instructions données, chaque grand secteur a décliné le PAE ministériel du 26 mars 2009 en y inscrivant ses actions selon le schéma retenu initialement.

Ce rapport reprend cette structuration en présentant, à partir du PAE général :

- les politiques générales de l'administration centrale, à la fois pilote et opérateur (Secrétariat général),
- les PAE de la police nationale (direction générale de la police nationale - DGPN) et de la gendarmerie nationale (direction générale de la gendarmerie nationale - DGGN)
- les PAE des préfetures conduits sous l'autorité des préfets.

L'inspection générale de l'administration et la délégation générale à l'outre-mer ont également décliné leurs actions dans le cadre du PAE. Ces documents sont joints à l'ensemble des pièces figurant sur le CD-Rom.

Comme les autres sujets relatifs au développement durable, le PAE a été élaboré et suivi au sein du comité de pilotage « développement durable » du ministère de l'intérieur, qui se réunit en présence du haut fonctionnaire au développement durable et des responsables du secrétariat général. Le comité de développement durable comprend les représentants hiérarchiques des directeurs généraux et directeurs et les chargés de mission pour le développement durable des différentes directions.

Les représentants du secrétariat général, de la direction générale de la police nationale, de la direction générale de la gendarmerie nationale et de la délégation générale à l'outre-mer ont siégé, dès la fin 2008 et en 2009, en comité de pilotage pour la préparation et le suivi du PAE.

Ce premier bilan annuel du Plan administration exemplaire est le fruit d'un travail de coopération collective et retrace, sans prétendre être exhaustif face à la multiplicité des exigences et des actions, l'implication du ministère de l'intérieur et de ses personnels pour la réalisation des objectifs que l'Etat s'est fixé.

Le problème recurreit des infractions au code de la route pour lesquelles des contraventions sont émises et adressées au ministère de l'agriculture lors de l'usage des véhicules administratifs, conduit à rappeler les règles d'utilisation.

La présente note précise les modalités de gestion des contraventions liées aux infraction du code de la route au ministère chargé de l'agriculture. Elle abroge et remplace la note de service SG/DAFL/SDLP/N°2007-1513 du 06 février 2007.

L'administration se doit d'être exemplaire dans le fonctionnement de ses services, et a fortiori respecter la réglementation en vigueur pour la conduite d'un véhicule.

Ainsi, il convient d'appliquer de manière stricte aux conducteurs de véhicules administratifs les mêmes règles que celles appliquées aux autres usagers de la route.

Préalablement, il convient de rappeler que les véhicules de l'Etat doivent obligatoirement être conduits par des agents qui répondent aux deux conditions suivantes :

1. Etre titulaire d'un permis de conduire valide (capital point) correspondant à la catégorie du véhicule ;
2. Etre autorisé par le supérieur hiérarchique qui délivre à l'agent un ordre de mission permanent ou ponctuel selon la nature des missions exercées.

Les véhicules administratifs sont désormais dotés d'une immatriculation civile et sont à ce titre référencés au fichier du Système d'immatriculation des véhicules (SIV) du ministère de l'intérieur. Les véhicules administratifs qui ne seraient pas inscrits au SIV doivent être mis en conformité.

Rappel du cadre juridique :

Conformément à l'article L.121-6, chapitre 1^{er} du titre II du livre 1^{er} qui dispose que lorsqu'une infraction constatée au code de la route selon les modalités prévues à l'article L.130-9 a été commise avec un véhicule dont le titulaire du certificat d'immatriculation est une personne morale ou qui est détenu par une personne morale, le représentant légal de cette personne morale doit indiquer, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou de façon dématérialisée, selon des modalités précisées par arrêté, dans un délai de quarante-cinq jours à compter de l'envoi ou de la remise de l'avis de contravention, à l'autorité mentionnée sur cet avis, l'identité et l'adresse de la personne physique qui conduisait ce véhicule, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol, d'une usurpation de plaque d'immatriculation ou de tout autre événement de force majeure.

De plus, le Comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015 a décidé de mettre en place un suivi effectif de la mise en jeu systématique de la responsabilité des agents publics qui commettent une infraction avec un véhicule administratif mis à leur disposition, sauf motif légitime inhérent à la mission, tel que précisé selon les articles R. 432-1 et R. 432-2 du code de la route et dans les circulaires du Premier Ministre du 20 juin 2005 puis du 18 mai 2007 cités en références.

Procédure de traitement des contraventions :

A réception des avis de contravention par le service destinataire, il convient d'adopter la démarche suivante :

Si le véhicule n'était pas en intervention d'urgence,¹ il appartient au destinataire de l'avis de contravention de désigner les coordonnées du conducteur à l'aide du formulaire, en cochant

¹ Uniquement pour les déplacements des véhicules d'autorités (ministre, ministre délégué, secrétaire d'Etat) ou de convois officiels

la case n° 2 et en complétant les mentions obligatoires. Le conducteur recevra ensuite un nouvel avis de contravention en son nom propre, et bénéficiera des délais de paiement et des possibilités de recours du droit commun.

Le service du ministère destinataire de la contravention devra se conformer aux dispositions juridiques rappelées ci-dessus.

Le paiement de la contravention ne doit pas être effectué par l'administration, les opérateurs et les établissements publics sous tutelle.

Pour faciliter la mise en application de cette disposition, le carnet de bord du véhicule doit être strictement tenu à jour, en particulier pour les véhicules de pool. L'administration centrale, les opérateurs et les établissements publics sous tutelle doivent pouvoir à tout moment identifier les utilisateurs des véhicules administratifs.

Un règlement d'utilisation des véhicules du MAAF, à destination de l'administration centrale, des services déconcentrés, des opérateurs établissements publics sous tutelle, tel que prévu par la circulaire du Premier ministre du 16 février 2015, viendra compléter ce dispositif. Il intégrera notamment les règles de conduite responsable et éco-responsable, les conditions d'usage des véhicules, le co-voiturage au sein des services, le paiement des amendes et le respect du code de la route.

Je vous demande, en conséquence, de rappeler aux personnels placés sous votre autorité que ces instructions, s'appliquent à tous, quel que soit le niveau hiérarchique ou de responsabilité. Et que tout manquement sera susceptible de constituer une faute disciplinaire voire une infraction pénale.

Vous veillerez à ce que les personnels amenés à conduire un véhicule administratif respectent, avec le souci de la plus grande exemplarité, les règles du code de la route concernant notamment, la vitesse, l'alcoolémie au volant, l'utilisation du gyrophare et de la sirène², l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules, le port de la ceinture de sécurité et le stationnement.

La Secrétaire générale

Signé

En 2015, à La Réunion :

- 2 usagers décédés lors d'un trajet professionnel ou domicile / travail
- 68 usagers blessés dont 28 blessés hospitalisés lors d'un trajet professionnel ou domicile / travail
- 662 accidents corporels tout trajet en 2015 dont 124 avec au moins un usager en trajet domicile /travail ou professionnel.
- 120 hommes (77%) et 34 femmes (22%)s impliqués lors d'un trajet professionnel ou domicile / travail

Article 2 : Les obligations des administrations

Le décret n°82-453 du 28 mai 1982 précise que dans les administrations, les règles applicables en matière de santé et de sécurité sont, sous réserve des dispositions du décret, celles définies aux livres Ier à V de la quatrième partie du code du travail et par les décrets pris pour leur application.

Ainsi, aux termes de l'article L.4121-3 et R.4121-1 du code du travail, l'employeur a obligation de réaliser l'évaluation des risques auxquels sont exposés les salariés, afin de les réduire au plus bas ; cette évaluation doit être transcrite dans le document unique d'évaluation des risques professionnels (DUER). Tout déplacement professionnel expose le salarié au risque routier et doit, en conséquence être évalué et transcrit dans le document unique au même titre que les autres risques professionnels.

En complément du document unique, la circulaire du Premier Ministre du 7 mars 2000 relative à la mise en œuvre de plans de prévention du risque routier (PPRR) dans les services de l'État prévoit l'élaboration et la mise en place de plans de prévention du risque routier dans les services centraux et déconcentrés de l'État. Cette circulaire précise que « l'État, en sa qualité d'employeur, se doit de prendre toutes les mesures nécessaires pour améliorer, dans le cadre de leur activité professionnelle, la sécurité de ses agents en y intégrant la sécurité routière ».

La circulaire du ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer du 16 avril 2010, relative au renforcement de la politique locale et nationale en matière de sécurité routière rappelle cette obligation.

La circulaire du ministre de l'intérieur du 9 juillet 2015 rappelle cette obligation pour les services de l'État.

Par ailleurs, les articles L.121-2 et L.121-3 du code de la route prévoient l'obligation pour le représentant légal de la personne morale, propriétaire du véhicule, de désigner le conducteur responsable d'infraction constatée sans interception. Cette obligation est également applicable aux services de l'État.

Le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015 a décidé de créer une sanction assortie à l'obligation de révéler l'identité du conducteur pour éviter que ce dernier ne puisse se soustraire à sa responsabilité. Cela lui permet également d'être destinataire des signaux d'alerte que constitue la perte de points.

Le préfet de La Réunion et les chefs de service de l'Etat s'engagent pour la sécurité des agents publics :

- établissement ou réactualisation des plans de prévention des risques routiers
- élaboration d'une charte du bon conducteur applicable à tous les agents publics
- mise en jeu systématique de la responsabilité d'un conducteur d'un véhicule administratif, sauf motif légitime inhérent à sa mission (articles R432-1 et R432-2 du code de la route, circulaires du Premier Ministre du 20 juin 2005 et du 18 mai 2007).

Article 3 : L'appel du 11 octobre, une urgence

L'étude IFOP réalisée en exclusivité pour la sécurité routière démontre l'urgence à mobiliser les dirigeants et salariés des entreprises au risque routier professionnel.

Cette enquête, effectuée du 27 au 30 septembre 2016, indique en premier lieu qu'une grande majorité de salariés est bien informée des risques liés à l'alcool au volant (56%), à la vitesse (55%) et à l'usage du téléphone en conduisant (55%).

C'est donc en toute connaissance de cause que près de 7 personnes sur 10 (69%) déclarent «répondre ou appeler un client, un collègue ou un prestataire alors qu'elles sont au volant». En même temps, plus d'un salarié sur deux utilisant un véhicule professionnel estime que «le rythme de travail et ses objectifs nécessitent qu'ils répondent au téléphone en conduisant».

Près de 7 personnes sur 10 (68%) reconnaissent dépasser les vitesses autorisées «quand elles sont en retard pour un rendez-vous ou une livraison». Un quart d'entre elles estime que leurs conditions de travail les incitent à dépasser la vitesse autorisée.

De même, un salarié sur deux (51%) se retrouve dans une situation professionnelle où il est incité à boire de l'alcool. Encore 18% des personnes interrogées déclarent avoir conduit sous l'empire de l'alcool sur un trajet professionnel.

Article 4 : Un appel à toutes les entreprises, petites, moyennes ou grandes repris par les administrations.

Cet appel lancé le 11 octobre 2016 par 21 grands chefs d'entreprise, en présence du ministre de l'intérieur et de la ministre du travail, doit marquer le début d'un vaste mouvement de mobilisation et de prise de conscience qui a vocation à se diffuser dans de nombreuses entreprises, petites, moyennes ou grandes.

La sécurité routière souhaite permettre à toutes les entreprises de s'engager en proposant à leurs dirigeants de se rendre sur le site entreprises.routeplessure.fr. Un espace dédié est mis à leur disposition avec un kit d'adhésion qui décline les 7 engagements pour une mise en chantier rapide à l'intérieur de leurs structures. Les chefs d'entreprise pourront alors signer électroniquement la charte d'engagement et ainsi voir leur nom et leur logo apparaître en ligne dans la liste des signataires.

La fonction publique à La Réunion emploie 84 100 personnes (fin 2014 source INSEE), soit près de 3 emplois sur dix et 1,5 % des effectifs publics de France.

Ce total se décompose ainsi : 32 400 agents de la fonction publique d'Etat ; 41 900 de la fonction publique territoriale et 9 800 pour la fonction publique hospitalière.

Le préfet de La Réunion a souhaité s'inscrire dans cette démarche volontariste en direction des fonctionnaires et agents publics en poste à La Réunion et s'engage à mettre en place une politique interne sur la base des 7 engagements suivants.

Article 5 : Les 7 engagements et les actions déjà entreprises

L'appel engage les responsables à tout mettre en œuvre pour que leurs collaborateurs ne prennent aucun risque au volant. En y adhérant, les administrations souscrivent un manifeste contenant 7 engagements forts.

- 1. Limiter aux cas d'urgence les conversations téléphoniques au volant (avec l'équipement autorisé)**
- 2. Prescrire la sobriété sur la route**
- 3. Exiger le port de la ceinture de sécurité**
- 4. Ne pas accepter le dépassement des vitesses autorisées**
- 5. Intégrer des moments de repos dans le calcul des temps de trajet**
- 6. Favoriser la formation à la sécurité routière des salariés**
- 7. Encourager les conducteurs de deux-roues à mieux s'équiper**

Par ailleurs les plans de prévention des risques routiers des administrations ont pour objectifs de :

- 1) diminuer le nombre d'accidents et leurs conséquences pour les agents.
- 2) faire baisser le coût humain lié aux accidents de la route, ainsi que leurs conséquences économiques et leur impact sur le fonctionnement des services.
- 3) conformément aux préconisations du plan administration exemplaire de l'État, développer l'éco-conduite qui peut permettre de réduire de 10 à 15 % en moyenne le risque d'accident.

Dans ce cadre, trois domaines d'actions sont à distinguer :

- 1) La gestion des déplacements
- 2) La gestion du parc automobile
- 3) La gestion des compétences des conducteurs.

Article 6 : Focus sur les actions de sensibilisation, d'information et de formation

Actions de sensibilisation

- Sensibilisation aux problématiques des conduites addictives: les effets de l'alcool, des drogues, médicaments
- Démonstration de désincarcération d'un VL accidenté par les sapeurs pompiers : mise en situation
- Diffusion du film de Coline SERREAU « tout est permis »

Actions d'information

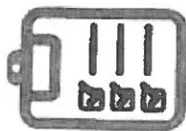
- Information régulière des agents sur les actions de sécurité routière à La Réunion
- Diffusion de conseils de prudence, et de l'accidentologie mensuelle (intranet)
- Mise en ligne des barèmes de suspension administrative des permis de conduire
- Information sur les conditions de récupération des points du permis de conduire

- Diffusion du film « tout est permis » auprès des personnels et débats animés par les chargés de mission sécurité routière
- Participation à la semaine de la mobilité

Actions de formation

- Formation sur la conduite à tenir en cas d'accident
- Formation à la conduite rapide
- Organiser des séances de sensibilisation aux comportements à risques
- Faciliter le recyclage des agents à la conduite
- Réduire le risque lié à l'usage des deux-roues
- Formation à l'éco-conduite

Pour ce qui concerne la DAAF et le rectorat, des actions sont également menées en direction des scolaires et des apprentis.



Le PAE et ses actions phares

Energie

- Sensibiliser les agents aux éco-gestes
- Installer des détecteurs de présence avec minuterie à extinction automatique
- Poursuivre le remplacement des fenêtres du siège
- Poursuivre l'installation de luminaires à LED
- Objectif : -20% de consommation

Déplacements

- Sensibilisation des agents aux déplacements doux (vélo, marche, bus)
- Communiquer sur les incitations transport domicile-travail et sur l'utilisation de la téléconférence
- Faire un audit de parc et suivre les tendances

Gestion des déchets

- Réalisation d'un diagnostic de la gestion des déchets
- Améliorer le dispositif de collecte (matériel + information aux agents)

Papier

- Suivre les consommations de papier
- Développer les convocations dématérialisées
- Ajouter « Imprimez ce mail si nécessaire » dans les signatures

Art & Bien-être

- Utiliser les murs de la DDT comme support de la création
- Création d'un espace détente

Solutions d'impression

- Remplacer les anciens traceurs par des traceurs multifonctions et partagés

Nettoyage des locaux

- Maintenir les horaires de travail en journée pour les agents
- Utiliser des produits d'entretien écolabellisés
- Privilégier les personnes en insertion

Fournitures de bureaux / mobilier

- Privilégier les fournisseurs écologiques et fabriqués en France
- Contrôler les démarches de fournisseurs par service en charge du matériel
- Sensibiliser les agents sur les enjeux de la consommation responsable

Responsabilité sociale de l'Etat

- Sensibiliser les agents pour changer le regard de la communauté du travail sur le handicap

Formation

- Proposer des formations sur les éco-gestes et l'écoresponsabilité

Restauration

- Intégrer des produits locaux et/bio dans les repas

Participation au développement local

- Création d'un événement dans le but de faire découvrir les actions de la DDT aux locaux et à d'autres publics extérieurs
- Permettre l'ordon de matériel informatique ou mobilier

Contexte

Par lettre de mission adressée à chaque préfet de région, le 8 mars 2016, le Premier Ministre a demandé qu'une « stratégie de l'État en région » (SER) soit élaborée dans chaque région. La SER doit être un document de « format synthétique », avec « des objectifs chiffrés et des indicateurs de suivi ». Elle doit engager l'État en région pour les années 2016 et 2017 tout en donnant des perspectives bien au-delà.

Ce document doit tenir compte des directives nationales d'orientation (DNO) récemment actualisées. Conformément à la charte de la déconcentration, les DNO visent à fixer un nombre limité d'orientations afin de laisser au préfet de région les marges de manœuvre nécessaires pour adapter la mise en œuvre des politiques publiques aux réalités des territoires de la région et des besoins des usagers. Bien entendu, la SER est complémentaire des documents stratégiques existants au niveau régional dont, au premier chef, le contrat de plan État-Région.

Outre ces directives, Madame la Préfète de région a souhaité que la SER s'organise autour de quelques orientations renvoyant à des projets concrets.

Par ailleurs, ce document devra bénéficier des actions de modernisation qui accompagnent la réforme territoriale de l'État et tirer parti de la nouvelle gouvernance que porte la « charte de la collégialité des services de l'État en région ».

Enfin, elle doit favoriser les projets de mutualisation entre services afin d'améliorer la qualité des services rendus, au meilleur coût.



La « stratégie de l'État en région » porte une double ambition : fédérer les compétences des services de l'État pour être au rendez-vous de la nouvelle et grande région Bourgogne-Franche-Comté et renforcer l'État en département afin de préserver la qualité des services de proximité.

Elle comprend 15 engagements déclinés en 39 projets concrets dont les résultats doivent être tangibles d'ici la fin 2017. Ce document fédère pour les années à venir l'action des 5000 agents des services et établissements publics de l'État en Bourgogne-Franche-Comté. C'est un cap pour l'action de l'État au quotidien.

Elle a été élaborée dans l'esprit de la nouvelle « charte de la collégialité des services de l'État en région », à savoir rassembler pour affirmer ce que nous avons en commun : la fierté de servir nos concitoyens au nom de l'État. Elle s'est appuyée pour cela des directives nationales d'orientation ministérielles et interministérielles.

Retrouvez l'ensemble de ces 15 engagements (dont le n°10) dans la plaquette téléchargeable ici : <http://www.prefectures-regions.gouv.fr/bourgogne-franche-comte/Documents-publications/L-Etat-en-Bourgogne/Strategie-de-l-Etat-en-region-15-engagements-de-l-Etat-en-Bourgogne-Franche-Comte>

L'engagement n°10 de la stratégie de l'État en région (SER) : améliorer l'exemplarité des services de l'État dans leurs pratiques environnementales

L'année 2015 a marqué une étape importante dans le domaine du développement durable avec l'entrée en vigueur de plusieurs textes fondateurs dont la stratégie nationale de la transition écologique vers un développement durable et la tenue à Paris de la COP 21, 21e conférence des Parties sur les changements climatiques.

Dans la droite ligne de ces orientations, les services de l'État en Bourgogne-Franche-Comté élaboreront un plan d'actions « administration exemplaire » piloté au niveau régional.

3 Actions :

- **Élaboration du Plan régional « Administration Exemplaire » (PRAE) identifiant des actions concrètes, réalisables et mesurables.**
- **Action pédagogique et animation auprès des directions et services avec des échanges de bonnes pratiques et des retours d'expérience réguliers.**
- **Mise en place de dispositifs de suivi et de communication au sein des services permettant de mesurer les progrès et de les faire connaître largement.**

Pilote :

- **Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement du du Logement (DREAL) Bourgogne-Franche-Comté - www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr**
- **1ère réunion des correspondants PRAE, le 15 décembre 2016.**

Éléments de contexte :

- **6000 véhicules**
- **4 millions de m² de bâtiments publics en Bourgogne-Franche-Comté**

Comment améliorer l'exemplarité des services de l'État dans leurs pratiques environnementales ? Une réponse : l'élaboration d'un plan régional administration exemplaire (PRAE)

Ce plan régional d'administration exemplaire, piloté par la DREAL, se mettra concrètement en place au cours de l'année 2017. La 1ère réunion des référents de chaque service de l'État a eu lieu le 15 décembre 2016.

Qu'est-ce qu'un plan régional administration exemplaire (PRAE) :

Un plan administration exemplaire permet d'assurer la prise en compte des objectifs de développement durable dans le fonctionnement des services et opérateurs de l'État. Cette démarche s'inscrit dans plusieurs textes fondateurs, telles que la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte et la tenue à Paris en 2015 de la 21^e conférence des parties sur les changements climatiques (CoP 21) et la circulaire du Premier Ministre du 17 février 2015 relative au plan d'action interministériel administration exemplaire pour l'environnement 2015-2020.

Les actions sont développées prioritairement dans les domaines des économies d'énergie, de la mobilité durable, des économies des ressources et de réduction des déchets, de préservation de la biodiversité, des achats éco-responsables ainsi que les problématiques qui relèvent de la responsabilité sociétale des organisations en développant un volet social fort.

Les enjeux pour l'administration sont nombreux :

Les services de l'État ont une responsabilité vis-à-vis des enjeux environnementaux, sociaux et économiques, piliers du développement durable, et se doivent d'être exemplaires sur ces aspects.

Les mesures qui seront proposées dans le plan régional administration exemplaire permettront de se projeter dans le cadre de la transition énergétique et le monde de demain.

Un tel plan à l'échelle régionale devra permettre la mutualisation d'actions garantissant ainsi une cohésion des services de l'État et la réalisation d'économies, notamment sur les budgets de fonctionnement.

Comment le document sera-t-il élaboré ? :

L'élaboration du plan régional administrations exemplaires passe par la constitution d'un réseau de référents « PRAE » qui fonctionnera en mode projet sous le pilotage de la DREAL.

Les deux ministères de tutelle de la DREAL, ministères de l'environnement, de l'énergie et de la mer (MEEM) et du logement et de l'habitat durable (MLHD), ont depuis de nombreuses années intégré le développement durable dans leur fonctionnement interne pour réduire l'impact de leurs activités quotidiennes sur l'environnement. Ces ministères ont rédigé un plan ministériel administration exemplaire (PMAE) commun qui servira de base au travail de l'équipe projet.

Cette équipe, composée actuellement d'une trentaine de référents des différents services de l'État : Préfectures, DRDJSCS, DIRECCTE, DDT, Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale, DDCSPP, DDFIP,... s'est réunie pour la première fois le 15 décembre dernier. Cette rencontre a permis de mettre en évidence les actions déjà entreprises en matière d'administration exemplaire au sein des différentes structures et d'affiner la méthodologie de travail.

Des dispositifs de suivi au sein des services seront également proposés afin d'analyser l'avancée des actions et leurs résultats, dans une démarche d'amélioration continue et de performance ; il faut noter que le PRAE est piloté par la mission qualité environnement de la DREAL.



Infractions routières : obligation pour les employeurs de dénoncer leurs salariés à compter du 1er janvier 2017.

mercredi 4 janvier 2017

A compter du 1er janvier 2017, l'employeur-délateur devra révéler l'identité du salarié-chauffard ayant commis certaines infractions routières avec un véhicule de société. Après un arrêté du 15 décembre 2016 (J.O.R.F. du 22/12/2016) précisant les modalités pratiques de cette dénonciation, un décret n°2016-1955 du 28 décembre 2016 listant les infractions concernées est paru au Journal Officiel du 30 décembre 2016. Présentation d'une réforme censée réduire la délinquance routière et qui risque de tendre le climat social dans de nombreuses entreprises...

Dernière mise à jour : 21 février 2017

L'article L 121-6 du Code de la route dispose à compter du 1er janvier 2017 que :
*« Lorsqu'une infraction constatée selon les modalités prévues à l'article L. 130-9 a été commise avec un véhicule dont le titulaire du certificat d'immatriculation est une personne morale ou qui est détenu par une personne morale, le représentant légal de cette personne morale doit indiquer, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou de façon dématérialisée, selon des modalités précisées par arrêté, dans un délai de quarante-cinq jours à compter de l'envoi ou de la remise de l'avis de contravention, à l'autorité mentionnée sur cet avis, l'identité et l'adresse de la personne physique qui conduisait ce véhicule, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol, d'une usurpation de plaque d'immatriculation ou de tout autre événement de force majeure.
 Le fait de contrevenir au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. »*

A compter du 1er janvier 2017, la loi impose donc, dans un certain nombre de cas, aux employeurs propriétaires de véhicules utilisés par leurs salariés de révéler l'identité du conducteur ayant commis une infraction routière.

Sauf à établir l'existence d'un vol, d'une usurpation de plaque d'immatriculation ou de tout autre événement de force majeure, l'employeur devra alors, sous 45 jours, communiquer l'identité et les coordonnées du salarié ou prouver qu'il ne peut s'agir d'un salarié de l'entreprise.

Les infractions concernées

Selon les articles R 121-6 et R 130-11 du Code de la route introduits par le décret n°2016-1955 du 28 décembre 2016, il s'agit de 12 types d'infractions routières constatées par des appareils de contrôle automatique homologués, qui portent sur :

- le port de la ceinture de sécurité ;
- l'usage du téléphone tenu en main ;
- l'usage des voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules ;
- la circulation sur les bandes d'arrêt d'urgence ;
- le respect des distances de sécurité entre les véhicules ;
- le franchissement et le chevauchement des lignes continues ;
- les signalisations imposant l'arrêt des véhicules ;
- les vitesses maximales autorisées ;
- les dépassements (ex. : dépassements à droite).

La procédure de dénonciation

Concrètement, à compter de l'envoi ou de la remise de l'avis de contravention, l'employeur disposera de 45 jours pour communiquer à l'autorité visée à l'avis de contravention l'identité, l'adresse et la référence du permis de conduire du salarié contrevenant.

Pour communiquer ces informations, l'employeur pourra remplir un formulaire en ligne sur le site de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (www.antai.fr) ou remplir le formulaire joint à l'avis et l'envoyer en recommandé avec avis de réception à l'autorité compétente.

S'il n'est pas en mesure de le faire en raison du vol du véhicule, d'une usurpation de plaque d'immatriculation ou de tout autre cas de force majeure, il devra produire des justificatifs tels que la copie du récépissé du dépôt de plainte pour vol ou destruction du véhicule ou pour le délit d'usurpation de plaque d'immatriculation, la copie de la déclaration de destruction du véhicule ou les copies de la déclaration de cession du véhicule et de son accusé d'enregistrement dans le système d'immatriculation des véhicules.

Les sanctions encourues

Le représentant légal de l'employeur qui ne dénoncera pas son salarié sera puni d'une contravention de 4e classe (750 euros maximum).

Cette sanction pèse sur le dirigeant qui sera personnellement redevable de l'amende qui ne pourra pas être prise en charge par l'entreprise.

En outre, il devra également payer l'amende due pour la contravention routière.

En cas de fausse déclaration, l'entreprise et son représentant légal s'exposeront à des poursuites pénales.

Conséquences pour les entreprises françaises

Cette réforme, qui fait partie des nouveautés introduites par la loi de modernisation de la Justice du XXIème siècle a été diversement appréciée et a reçu un accueil pour le moins mitigé des représentants des employeurs compte-tenu de la complexité et de la contrainte que la procédure de dénonciation va engendrer, mais également en raison du fait qu'une telle réforme est de nature à menacer la paix sociale dans un certain nombre d'entreprises.

Dans les faits, aujourd'hui, les entreprises révèlent très souvent l'identité des conducteurs lorsque les véhicules sont attribués à un seul salarié, mais quasiment jamais lorsque le véhicule est utilisé par

plusieurs salariés, sans conducteur attitré.

La CGPME, qui avait tenté de faire retirer le texte juge cette mesure délétère pour le climat social : « *Pour dénoncer un salarié, explique l'organisation patronale, l'employeur devra mener une enquête interne et, en cas d'échec, c'est lui qui portera personnellement la responsabilité de l'infraction en étant sanctionné.* » (Source : « Les entreprises obligées de dénoncer les conducteurs en infraction », Les Echos Entrepreneurs du 9 novembre 2016)

Au delà, dénoncer son salarié peut, dans un certain nombre de situations, par exemple s'agissant de commerciaux ou de chauffeurs, conduire l'employeur à se tirer une balle dans le pied. Car en dénonçant son salarié, l'employeur pourrait contribuer à la perte du permis de conduire du salarié.

En effet, sans dénonciation, faute de contrevenant, il n'y avait pas de perte de points sur le permis de conduire.

Avec le nouveau régime, le salarié dénoncé perdra automatiquement, sauf contestation fructueuse, des points sur son permis de conduire, ce qui pourra entraîner l'annulation de son permis pour solde nul. Si le permis de conduire est nécessaire, cela entraînera son licenciement.

Bilan pour le salarié-chauffard, la perte non seulement de son permis de conduire, mais aussi de son travail.

Bilan pour l'employeur-dénonciateur : la perte d'un salarié, l'obligation de réorganiser l'entreprise, de recruter, de mettre en place une procédure de licenciement et d'en supporter le coût...

Il faut donc espérer que la peur de la sanction sera de nature à responsabiliser non seulement les salariés quant à leur comportement sur la route, mais aussi les employeurs quant à la fixation d'objectifs et de délais compatibles avec le respect du Code de la route.

Et que cette réforme atteindra son objectif premier, renforcer la sécurité routière.