

# Lu dans la Presse

- Avril 2003 -

## Sommaire :

Ceinture obligatoire dans les transports scolaires

Transport de marchandises : conjoncture 2002

Pollution de l'air et transports

Espace de livraison de proximité à Bordeaux

Transport combiné : un nouveau système d'aides

Adoption du projet industriel 2003-2005 de la SNCF

Des bus propres à Angoulême

Dernières mesures concernant la TIPP

L'Etat revoit son budget transport 2003 à la baisse

Rapport sur le cabotage maritime

## CEINTURE OBLIGATOIRE DANS LES TRANSPORTS SCOLAIRES

Le Parlement européen a adopté la position commune du Conseil des ministres qui va rendre obligatoire l'utilisation des ceintures de sécurité et des systèmes de retenue pour enfants dans les autocars scolaires. La ceinture de sécurité devra être utilisée par tous les enfants de plus de 1m50. Le Parlement confirme que pour les minibus et autocars, les enfants de plus de 3 ans doivent utiliser les systèmes de sécurité dont les véhicules sont obligatoirement équipés. En France, depuis octobre 2001, tous les autocars sortent des chaînes de fabrication munis de ceintures.

*D'après un article paru dans Rail et transports n°279 du 23 avril 2003*

## TRANSPORT DE MARCHANDISES : CONJONCTURE 2002

La corrélation entre les évolutions de l'économie française et du secteur transport est très forte. La croissance de la branche transport a dépassé 5 % dans les années 1998-2000. En 2002, période de ralentissement économique, le transport n'a progressé que de 0,4 point en volume.

Les transports terrestres de marchandises sont restés relativement stables. La part de la route s'est infléchiée en 2002 après s'être fortement accrue en 2001 mais reste toutefois proche de 80 %. Le chemin de fer et la voie d'eau ont augmenté comparativement davantage que le camion.

Les évolutions ont différé selon le type de marchandises transportées. Si l'année 2002 a été signe de progression pour le trafic d'engrais (+13 %), de produits agricoles et de denrées alimentaires (+6 %), elle a enregistré une baisse des trafics de matériaux de construction, de produits chimiques et métallurgiques.

Durant cette période, la santé financière des entreprises de transport routier de marchandises s'est dégradée, la baisse de la valeur ajoutée et de l'EBE ayant été sensible.

*D'après un article paru dans La lettre du transport routier n°836 du 14-20 avril 2003*

## POLLUTION DE L'AIR ET TRANSPORTS

Selon la Mission interministérielle de l'effet de serre (MIES), les émissions françaises de gaz à effet de serre ont augmenté de 21 % dans les transports entre 1990 et 2001. Ce secteur a rejeté 141 millions de tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> en 2001, contre 121 en 1990. Le transport serait l'activité la plus polluante (26 % des émissions totales) devant l'industrie (21 %) et le bâtiment (19 %).

*D'après un article paru dans Rail et transports n°278 du 16 avril 2003*

## ESPACE DE LIVRAISON DE PROXIMITE A BORDEAUX

Suite aux propositions des organisations régionales de transporteurs, TLF, UNOSTRA, FNTR et OTRE auprès de la CCI de Bordeaux, un Espace de Livraison de Proximité (E.L.P) a été mis à la disposition des transporteurs ayant des colis à livrer dans le centre-ville de Bordeaux. Les ELP sont des aires spécifiques de livraisons, composées d'une aire de stationnement et de manutention équipée d'un abri identifié et incluant du personnel appelé voltigeurs livreurs qui aident les transporteurs à acheminer les marchandises chez les commerçants. Ce dispositif devrait permettre de faciliter le déchargement des marchandises dans un rayon de 200 mètres autour de l'hypercentre.

*D'après un article paru dans l'officiel des transporteurs n°2211 du 12 avril 2003*

## TRANSPORT COMBINE : UN NOUVEAU SYSTEME D'AIDES

L'Etat envisage de refondre son système d'aides au transport combiné. Le montant de ces aides publiques serait de 15 euros TTC par caisse manipulée (soit 12,5 € HT). Ces dernières seraient versées directement aux opérateurs de transport combiné et non plus à la SNCF.

Au cabinet de Dominique Bussereau, il est indiqué que ce nouveau système devrait être mis en œuvre dès réception de l'accord de Bruxelles.

*D'après un article paru dans Rail et transports n°277 du 09 avril 2003*

## ADOPTION DU PROJET INDUSTRIEL 2003-2005 DE LA SNCF

Le conseil d'administration de la SNCF a approuvé le 19 mars dernier le projet industriel 2003-2005. Pour la branche fret : les objectifs sont notamment d'augmenter la rotation du parc de 20 %, le remplissage des trains de 7 % et la qualité de service de 15 %. Pour y parvenir, la SNCF pourrait réorganiser cette activité au niveau régional et instaurer une prime d'intéressement au résultat. Par ces mesures, la SNCF espère être plus compétitive et mieux préparée à affronter l'ouverture à la concurrence des lignes internationales, le deuxième « paquet ferroviaire » ayant été adopté par les quinze le 28 mars 2003.

*D'après un article paru dans L'Officiel des transporteurs n°2210 du 05 avril 2003*

## DES BUS PROPRES A ANGOULEME

La Société de Transport du Grand Angoulême (STGA) franchi une nouvelle étape dans sa lutte contre la pollution atmosphérique. Dès la mi-avril 2003, 66 bus de son réseau vont changer de carburant et vont utiliser un mélange de diester (30 %) et de gasoil (70 %). Ainsi, plus des  $\frac{3}{4}$  du parc d'autobus de la STGA roulera avec ce carburant renouvelable.

Elaboré à partir d'huiles végétales, le diester est un biocarburant qui permet de réduire sensiblement les rejets de polluants par rapport au gasoil (de -12 à -20 % selon le polluant). De plus, le diester représente 74 % d'économie de rejet équivalent CO2 par rapport au diesel pur.

*D'après un article paru dans Bus info n°28 d'avril 2003*

## DERNIERES MESURES CONCERNANT LA TIPP

Après 7 ans de discussions et négociations, les ministres de l'économie et des finances de l'Union Européenne sont parvenus à un accord le 21 mars dernier sur la fiscalité des produits pétroliers. La France, comme l'Italie, ont obtenu la possibilité de maintenir jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2005 la ristourne partielle concernant la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers (TIPP) au bénéfice des transporteurs routiers. Ce dispositif devrait permettre de lisser les différences de taxation intra-communautaires et de se rapprocher du niveau moyen fiscal pratiqué en Europe. En France, le taux moyen de remboursement est fixé à 2.13€/hl pour les 2 premiers mois de 2003 puis à 1.19€/hl du 1<sup>er</sup> mars 2003 au 31 décembre 2004. Dans le calendrier communautaire, la mise en place d'un taux

d'accises harmonisé n'est prévu que pour le 1<sup>er</sup> janvier 2010 avec un taux de taxation minimal de 330€. Ce taux est actuellement de 392€ en France. Cependant des pays comme la Grèce, le Portugal, le Luxembourg, l'Espagne, l'Autriche et la Belgique, dont le taux est inférieur au seuil plancher des 330€, ont obtenu des délais s'échelonnant de janvier 2007 à janvier 2012, maintenant ainsi les différences entre transporteurs dans l'espace communautaire jusqu'à cette date.

*D'après un article paru dans L'Officiel des transporteurs n°2209*

### **L'ETAT REVOIT SON BUDGET TRANSPORT 2003 A LA BAISSSE**

Par décret n°2003-226 du 14 mars 2003, le Premier ministre annonce l'annulation de 1,439 milliard d'euros de crédits sur le budget 2003 afin de ne pas accroître le déficit des finances publiques.

284 millions d'euros, soit 20 % du total, concernent le Ministère des transports, de la mer, de l'urbanisme, du logement et du tourisme. Les dépenses pour « le développement des infrastructures, l'organisation des transports, la sécurité, les études et expérimentations générales » sont amputées de 59 millions d'euros. Le Ministère des transports indique que certains programmes inscrits au contrat de plan pourraient donc connaître quelque retard. Si les fonds alloués à la sécurité routière, à la flotte de commerce et à la sécurité maritime ne sont pas affectés, les interventions dans le domaine des transports urbains (-23 millions), interurbains (-21 millions) et du transport combiné (-3,8 millions) sont réduites.

*D'après un article paru dans Rail et transports n°276 du 02 avril 2003*

### **RAPPORT SUR LE CABOTAGE MARITIME**

Le sénateur de Charente, Henri De Richemont, a remis au Premier ministre son rapport intitulé « un pavillon attractif, un cabotage crédible : deux atouts pour la France ». Henri de Richemont fait le constat que le cabotage se développe timidement en France, malgré les incitations proposées par Bruxelles. Dans son rapport, il fait des propositions pour favoriser le transport maritime à courte distance sur la façade atlantique et méditerranéenne et pour améliorer la compétitivité du pavillon français. Il suggère notamment que l'Etat adopte une ligne de cabotage principale par façade, en créant une société d'économie mixte qui serait propriétaire des navires. Une fréquence minimum de trois rotations quotidiennes, une réduction des coûts de manutention et de pilotage sont également préconisées. Autre proposition : M. De Richemont recommande de créer un registre international français pour les navires au long cours et au cabotage international afin de dispenser les navigateurs du paiement de l'impôt sur le revenu.

**Lien vers le rapport :**

[http://www.mer.equipement.gouv.fr/actualites2/03\\_rapports/rapports/de\\_richemont.pdf](http://www.mer.equipement.gouv.fr/actualites2/03_rapports/rapports/de_richemont.pdf)

*D'après un article paru dans Le Monde du 02 avril 2003*