

Conseil Général Haut-Rhin



Rapport du Président

Séance Publique du 29 JUIN 2007

Service instructeur
Mission des Grands Equipements (MGE)

3^{ème} Commission - N° 2007/V-3^e/32

Service consulté

Projet de taxe poids lourds

Résumé : *Le présent rapport fait le point sur le projet de taxe alsacienne sur les poids lourds. Il pose les conditions de l'intégration ou non de la route départementale (RD) 83 dans le périmètre des routes qui pourraient être soumises à taxation. A ce titre, il demande à l'Etat d'une part d'organiser un retour juste et équitable des produits de la taxe vers les collectivités et l'économie locale, d'autre part d'engager une concertation sur la localisation des sections et des points de tarification, et enfin de prendre en charge les mesures de comptage et de contrôle sur les axes secondaires susceptibles de faire l'objet de reports de trafic. Le rapport exprime également le souhait du Département d'être associé à l'ensemble des procédures de mise en œuvre du dispositif et de choix des prestataires.*

Le 1^{er} janvier 2005, l'Allemagne a instauré un péage appelé « LKW Maut » pour les poids lourds (PL) de 12 tonnes et plus circulant sur son réseau autoroutier. Cette mesure a entraîné un report immédiat de trafic de PL sur l'axe nord-sud alsacien évalué à 1 900 PL/jour supplémentaires, dont 1 200 PL/jour sur la destination Allemagne-Espagne et 700 PL/jour sur la liaison Karlsruhe-Bâle.

Ce report de trafic a généré une augmentation d'une part des accidents impliquant des PL, d'autre part de la congestion des routes et des aires de stationnement et enfin des nuisances. Il a également accéléré la dégradation des infrastructures routières.

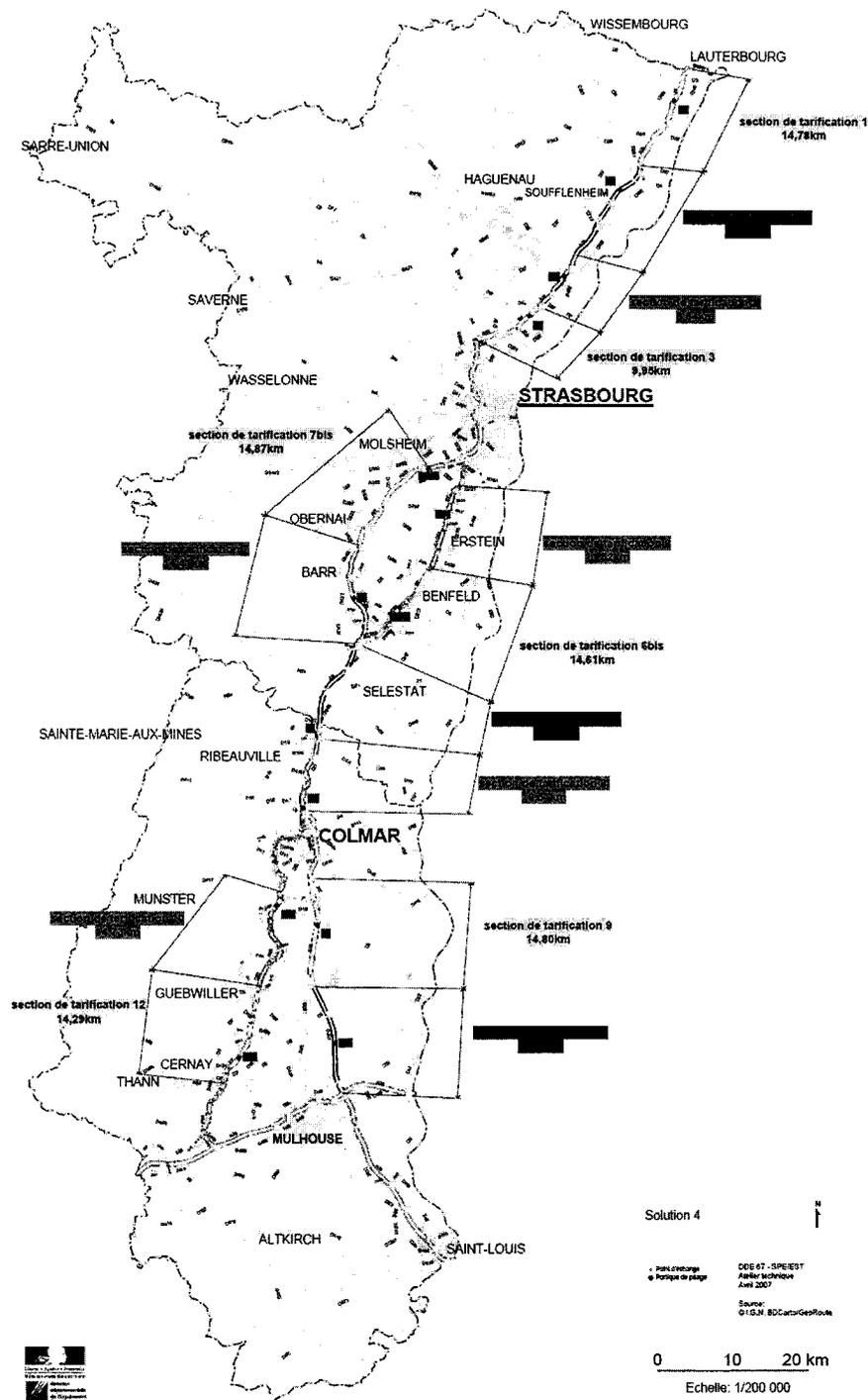
Face à cette situation, les trois collectivités alsaciennes (Région, Département du Bas-Rhin et Département du Haut-Rhin) ont engagé une étude de faisabilité d'une taxe équivalente à la LKW Maut confiée au cabinet SETEC. Parallèlement, une initiative parlementaire a conduit le ministère à créer un cadre législatif et réglementaire permettant d'harmoniser les conditions tarifaires de circulation des PL de part et d'autre du Rhin. L'objectif visé est de rééquilibrer les flux de transit de PL dans notre espace transfrontalier franco-allemand et de favoriser un report de trafic PL vers d'autres modes de transport (fluvial ou ferroviaire).

L'article 118 de la loi du 30 décembre 2006 qui doit encore être complété par un décret et un arrêté d'application, a institué à titre expérimental et pour une période allant jusqu'au 31 décembre 2012, une taxe sur les véhicules de transport de marchandises dont le poids total roulant autorisé est égal ou supérieur à 12 tonnes lorsqu'ils empruntent des autoroutes ou routes pouvant constituer des itinéraires alternatifs à des axes autoroutiers à péage.

Le périmètre des routes soumises à taxe est fixé par décret, sur proposition de leurs Assemblées pour celles appartenant à des collectivités territoriales ; pour ces routes, les collectivités sont également invitées à proposer, dans le cadre des seuils et plafonds fixés par la loi, le barème de la taxe.

Les grands principes du projet de l'Etat

- Installations de 14 portiques, dont 10 sur l'A35, 2 sur la RD 1083 dans le Bas-Rhin et 2 sur la RD 83 dans le Haut-Rhin, le dispositif étant ouvert, c'est-à-dire qu'il ne comporte pas de barrières en entrée ou en sortie de réseau ; ci-dessous carte du projet présenté par l'Etat



- Le nombre définitif et la localisation précise des portiques doivent encore faire l'objet d'investigations complémentaires.
- Ces portiques délimitent des sections dont la longueur maximale est de 15 km.
- Chaque portique correspond à une section de tarification, et les PL s'acquittent de la taxe proportionnellement à la longueur de la section empruntée.
- Les portiques sont munis de caméras pour lire les plaques d'immatriculation et d'équipements identifiant les silhouettes des PL, et mémorisant leurs passages ; ces portiques sont en mesure de reconnaître les différents standards utilisés par les systèmes de télépéage (OBU allemand, TIS PL, GO Box autrichienne ...).

- Le barème de la taxe est compris entre 0,015€ et 0,2€ par essieu et par kilomètre.
- Les entreprises utilisant de manière fréquente le réseau taxé font enregistrer leurs PL auprès de l'exploitant du dispositif, et reçoivent en fin de mois un décompte totalisant les nombres de passages et les montants à verser.
- Les occasionnels doivent s'acquitter de la taxe avant d'utiliser le réseau, soit à des bornes de péage, soit par internet.
- L'Etat organise la mise place du dispositif (qui se réalisera dans le cadre d'un partenariat public-privé), perçoit la taxe et effectue les contrôles
- Les deux Départements participent à l'investissement pour les portiques installés sur les routes départementales ainsi qu'aux frais d'assiette et de recouvrement
- Une partie de la taxe est reversée aux deux Départements correspondant aux recettes des portiques implantés sur routes départementales
- La mise en service du dispositif pourrait intervenir en 2009/2010

Les impacts du projet

- Le projet de l'Etat contribue effectivement à rétablir une répartition du trafic de transit de part et d'autre du Rhin, se rapprochant de la situation avant la LKW Maut (réduction du trafic d'environ 1 500 PL/jour sur l'axe autoroutier Nord/Sud alsacien).
- Il conduira à des effets de reports locaux de trafics PL sur certains axes secondaires, dans des volumes limités (ex : 100 PL/jour sur la RD 430 et moins de 100 PL/jour sur la RD 52) ; une surveillance de ces axes secondaires est donc à prévoir.
- Les coûts d'investissement sont estimés à 1 M€ par portique de contrôle, et les coûts de fonctionnement n'ont pas encore fait l'objet d'une évaluation précise ; en tout état de cause, le projet de taxe est rentable financièrement, et dégagera même des ressources fiscales importantes, principalement pour l'Etat.
- Les prévisions de recettes estimées par l'Etat s'élèvent à 34 M€ par an, dont 7 M€ provenant du trafic de transit, 16 M€ provenant du trafic d'échange (de et vers l'Alsace), et 11 M€ du trafic intérieur à la région,
- Sur cette estimation de 34 M€ de recettes, 29 M€ de recettes sont générées sur le réseau de l'Etat, 3,2 M€ sur le réseau du Département du Bas-Rhin et 1,8 M€ sur notre réseau (RD 83)

Bilan et propositions

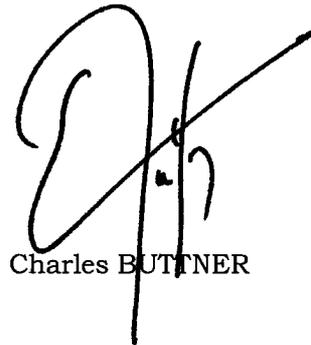
- L'architecture du réseau routier haut-rhinois étant caractérisée par l'existence de deux axes parallèles assurant les mêmes fonctions de grande liaison Nord-Sud en deux fois deux voies, à savoir l'autoroute A35 et la route départementale RD 83, il apparaît que les PL circulant sur ces deux axes devraient être soumis aux mêmes conditions tarifaires de circulation. Les études faites par le cabinet SETEC ont indiqué que si la RD 83 n'était pas soumise à taxe, cette RD enregistrerait un report massif depuis l'A35, de l'ordre de 3 800 PL/ jour. Il est donc proposé d'envisager l'intégration de la RD 83 entre le Sud de Colmar et Burnhaupt-le-Haut dans le périmètre des routes soumises à taxe, sous réserve qu'un certain nombre de conditions, rappelées ci-dessous, soient satisfaites.
- Pour les autres routes départementales susceptibles d'apparaître en tout ou partie comme des voies alternatives pour les PL cherchant à se soustraire au paiement de la taxe (ex : RD 52, RD 430,.....), il est nécessaire de prévoir des mesures de comptage de trafic dès la mise en vigueur de la taxe PL, pour appréhender la réalité et l'importance de ces reports et pouvoir déterminer ensuite la nature des protections à mettre en œuvre. La taxation d'autres axes départementaux que la RD 83 pourrait être étudiée s'il devait y avoir des reports importants sur ces axes.
- L'essentiel de la taxe étant acquittée par l'économie régionale, il importe que cette recette revienne à l'Alsace. De même il n'est pas acceptable de s'en tenir pour la répartition de ces recettes, au seul critère de la domanialité de l'axe circulé, d'autant que les collectivités alsaciennes ont contribué à la réalisation des infrastructures de l'Etat. C'est pourquoi en accord avec les deux autres grandes collectivités alsaciennes, nous demandons à l'Etat que cette recette nouvelle soit réinjectée dans l'économie locale et bénéficie aux collectivités selon des modalités à définir d'un commun accord.
- Pour les taux de la taxe, une cohérence serait à rechercher avec l'Etat de sorte à ne pas induire des reports de trafic PL entre le réseau départemental et le réseau de l'Etat.

En conclusion, je vous propose :

- de rappeler que notre objectif prioritaire est d'aboutir à un rééquilibrage des trafics de PL de part et d'autre du Rhin, et à des conditions de circulation sécurisées sur les axes routiers du département, en particulier sur ceux accueillant un trafic PL important
- de porter à la connaissance de l'Etat les conditions préalables et nécessaires à l'intégration éventuelle de la RD 83 entre le Sud de Colmar et Burnhaupt-le-Haut, dans le périmètre des voies soumises à taxation, à savoir :
 - la mise en oeuvre, sous une forme et dans des conditions à déterminer, d'une mutualisation des recettes et d'un retour juste et équitable des produits de la taxe vers les collectivités et l'économie locale
 - l'approfondissement des études techniques relatives à la localisation des sections et des points de tarification, notamment pour minimiser les risques de reports vers les routes secondaires
 - une mise en oeuvre partenariale du projet associant pleinement le Département du Haut-Rhin aux études techniques complémentaires ainsi qu'à l'ensemble des étapes et procédures du dispositif et de choix des prestataires
 - la prise en charge des mesures de comptage des PL sur les routes secondaires susceptibles de faire l'objet de reports de trafic PL et l'intégration de ces axes secondaires dans le périmètre des contrôles

- de me donner mandat pour poursuivre les réflexions et négociations avec l'Etat pour la présentation le moment venu, d'un rapport de décision à l'Assemblée portant sur les voies soumises à la taxe poids lourds et sur le taux de cette dernière.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



Charles BUTTNER