

Rapport du Président

Séance Publique du
vendredi 25 juin 2010

Service instructeur

Direction des Routes et des Transports
Direction Adjointe Entretien -
Exploitation

3^{ème} **Commission**
N° CG-2010-2-3-2

Service consulté

Direction des Affaires Juridiques (DJU)

MISE EN OEUVRE DE L'ÉCOREDEVANCE POIDS LOURDS

Résumé : *Le présent rapport relatif à la mise en place de l'écoredevance dans le Haut-Rhin a pour objet de proposer les routes départementales à taxer, d'approuver le principe de la convention type relative à l'implantation des installations nécessaires à la perception de la taxe et de demander à l'Etat de mettre en oeuvre des mesures concrètes de contrôle pour le respect des restrictions de trafic existantes ou à venir dans le cadre de mesures complémentaires à cette écoredevance.*

Conformément aux conclusions du Grenelle de l'Environnement, le gouvernement a instauré, par la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009, puis par la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement, un dispositif national dénommé « écoredevance poids lourds ».

La « taxe poids lourds alsacienne » devrait être mise en oeuvre en 2012 dans notre département avant d'être remplacée par l'écoredevance poids lourds en 2013.

Les services de l'Etat, par courrier réceptionné le 19 mai, demandent à notre collectivité de valider d'une part le réseau départemental qu'ils proposent de taxer et d'autre part d'approuver la convention type relative à l'implantation des installations nécessaires à la perception de la taxe.

I - Principe de l'écoredevance poids lourds

L'objectif principal de l'écoredevance nationale est de mettre en place un « signal prix » à l'économie afin d'orienter les processus productifs vers des organisations moins consommatrices de transports routiers.

Cette taxe vise concrètement à faire payer aux poids lourds l'usage de la quasi-totalité du réseau routier national non concédé, actuellement gratuit, et des routes départementales susceptibles de subir un report significatif de trafic conformément à l'article 270-1 du code des douanes.

Pour un transporteur, le coût du kilomètre, tel qu'estimé actuellement par les services de l'Etat, devrait être de :

- 8 cents du kilomètre pour les poids lourds de 2 essieux de moins de 12 tonnes ;
- 10 cents du kilomètre pour les poids lourds de 2 essieux de plus de 12 tonnes et les poids lourds de 3 essieux ;
- 14 cents du kilomètre pour les poids lourds de 4 essieux et plus.

Il y a lieu de souligner que les recettes collectées sur les réseaux locaux sont reversées, déduction faite des coûts afférents à leur collecte, aux collectivités gestionnaires des routes soumises à l'écoredevance.

II - Réseau routier national taxé dans le Haut-Rhin

L'ensemble du réseau routier national non concédé dans le département du Haut-Rhin fera partie des routes soumises à l'écoredevance poids lourds, à savoir la RN 59, la RN 66, la RN 83, l'A 35 et l'A 36.

III - Proposition de réseau routier départemental taxé dans le Haut-Rhin

Un travail préliminaire a été réalisé par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM) pour déterminer le réseau départemental haut-rhinois subissant, du fait de la taxation du réseau national, un report significatif de trafic.

L'étude réalisée par l'état conclut que les axes suivants verront, s'ils ne sont pas taxés, un accroissement important de trafic de camions :

- la RD 83 pour la section comprise entre l'échangeur avec la RN 66 à Cernay et l'autoroute A 35 au Nord de Colmar du fait de sa concurrence avec l'A 35 ;
- la RD 415 entre la RD 83 à l'Ouest de Colmar et la limite avec le département des Vosges du fait de sa concurrence avec le péage du tunnel Maurice LEMAIRE.

Les autres routes départementales susceptibles d'apparaître en tout ou partie comme des voies alternatives pour les poids lourds cherchant à se soustraire au paiement de la taxe (ex : RD 52, RD 430,...) ne devraient pas subir, d'après les simulations de trafic approfondies effectuées par le MEEDDM, une augmentation importante de la circulation des camions.

Il y a lieu de noter que ces mêmes simulations concluent que le report de trafic sur la RD 83 de Cernay à l'autoroute A 36 sera faible. Cette section n'est donc pas retenue par l'Etat alors qu'elle l'avait été dans le cas de la taxe alsacienne.

Il vous est donc proposé de soumettre à l'écoredevance les axes cités ci-dessus (carte jointe en annexe) pour limiter le report de trafic préjudiciable aux riverains de ces axes de circulation.

La longueur de routes départementales taxées serait ainsi de 71 kilomètres.

Il n'est à ce stade pas souhaitable d'inclure dans le dispositif d'autres routes départementales afin de ne pas pénaliser la circulation des poids lourds liée à l'économie locale.

IV - Recettes liées aux réseaux taxés

Les recettes collectées sur le réseau local seront reversées, déduction faite des coûts afférents à leur collecte, aux gestionnaires des réseaux concernés. L'évaluation des coûts de collecte n'est pas encore achevée par le MEEDDM, mais elle devrait se rapprocher de 3 000 euros par kilomètre taxé auquel il faudra rajouter une part de la recette aujourd'hui estimée à 13 %.

Compte tenu de la longueur du réseau départemental qui sera taxé dans le Haut-Rhin, les recettes peuvent être estimées à 3,5 millions d'euros par an desquels il faut déduire les frais de collecte de l'ordre de 700 000 euros. Cela représente au final une recette annuelle nette de l'ordre de 2,8 millions d'euros pour notre collectivité.

V - Modalités de révision du dispositif

Les outils de simulations de report de trafic ayant toutefois des limites, il est proposé que l'Etat mette en place un processus de révision du dispositif. Celui-ci devra annuellement permettre le rajout de sections où un report de trafic significatif aura été constaté ou au contraire de retirer des routes soumises à l'écoredevance.

Pour ce faire, il y a lieu d'être en capacité de constater la réalité des reports. Le réseau départemental devra donc être surveillé en partenariat avec les services de l'Etat au travers d'un observatoire de trafics. Les comptages seront à la charge du Département du Haut-Rhin.

VI - Limitation des reports du trafic lourd de transit sur le réseau secondaire

Le dispositif envisagé présente le risque d'un report important de poids lourds en transit sur des routes départementales secondaires desservant les villages haut-rhinois, ceci malgré les interdictions de transit ou de tonnage existantes.

Pour lutter contre ce phénomène, je vous propose de demander à l'Etat de renforcer ses actions de contrôles pour le respect des restrictions de trafic existantes ou à venir dans le cadre de mesures complémentaires à cette écoredevance.

VII - Convention type avec la société chargée de la collecte

L'Etat propose également au Département d'approuver un projet de convention qui pourra servir de base aux conventions qui seront signées entre notre collectivité et le futur prestataire chargé de la mise en œuvre de l'écoredevance afin que celui-ci puisse implanter le long de nos routes les équipements nécessaires au prélèvement de la taxe. Sous réserve des résultats de la procédure de désignation du prestataire par l'Etat, ces équipements devraient être en nombre limité.

Le projet de convention prévoit notamment la mise à disposition et l'utilisation sous conditions des emprises départementales pour permettre à la société, d'installer, à ses frais, les équipements nécessaires à la collecte. Cette société restera pleinement responsable du fonctionnement, de la gestion et de l'entretien des installations techniques.

Je vous propose d'approuver le principe de la signature d'une convention type sous réserve des modifications suivantes :

- La mise en place et l'entretien des balisages et signalisations temporaires nécessaires aux travaux d'installation et de maintenance seront à la charge exclusive du prestataire ;
- La fréquence de passage de convois exceptionnels de 3e catégorie sur la RD 83 étant élevée, les équipements mis en place par le prestataire sur cette route départementale devront donc permettre le passage des convois sans démontage.

VIII - Conclusion

Je vous propose de :

- demander à l'Etat de soumettre à l'écoredevance nationale poids lourds les sections de routes départementales suivantes susceptibles de subir un report significatif de trafic :
 - la RD 83 pour la section comprise entre l'échangeur avec la RN 66 à Cernay et l'autoroute A 35 au Nord de Colmar,
 - la RD 415 entre la RD 83 à l'Ouest de Colmar et la limite avec le département des Vosges ;
- demander à l'Etat de mettre en place un observatoire des trafics permettant le cas échéant l'ajout ou la suppression de sections de voie en fonction des reports réels constatés ;
- demander que soient mises en oeuvre par l'Etat des mesures concrètes de contrôle pour le respect des restrictions de trafic existantes ou à venir dans le cadre de mesures complémentaires à cette écoredevance ;
- approuver le principe de la signature d'une convention-type relative à l'implantation des installations nécessaires à la perception de la taxe nationale sous réserve de la prise en compte des modifications indiquées dans le présent rapport ;
- donner délégation à la Commission Permanente pour l'approbation de la convention type modifiée, l'approbation des conventions subséquentes et pour toute autre décision relative à la mise en oeuvre du dispositif.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

LE PRESIDENT

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'C' followed by 'B' and 'T' with a long horizontal stroke extending to the right.





Charles BUTTNER

- HAUT-RHIN

Proposition des itinéraires locaux soumis à l'éco-redevance poids lourds

Demands des collectivités et proposition de réseau V6 - horizon 2012



-  Réseau concédé en 2012
-  RRN soumis à l'éco-redevance en 2012
-  Réseau local proposé (V6)
-  Demande des collectivités



DGITM / SAGS / MT