

Rapport du Président

Séance publique
du lundi 21 octobre 2024
N° CD-2024-3-7-1
N° applicatif 10657

7^{ème} Commission

Commission Réseaux et mobilités

Direction

Direction des routes, des infrastructures et des mobilités

Service consulté

CONTRIBUTION POIDS LOURDS R-PASS - POURSUITE DU PROJET, MODALITÉS D'ASSOCIATION ET D'ACCOMPAGNEMENT DES ACTEURS ÉCONOMIQUES LOCAUX

Résumé : Depuis 2005 et la mise en place de la Contribution Poids Lourds (LKW Maut) en Allemagne, la question du report des poids-lourds en transit sur les axes principaux alsaciens est une forte préoccupation pour les Alsaciens.

L'abandon de l'écotaxe Poids Lourds en 2014, qui devait régler le sujet à l'échelle nationale, n'a pas résolu la situation particulière de l'Alsace et ce n'est qu'avec la création de la Collectivité européenne d'Alsace en 2021 que la faculté juridique d'instaurer une telle Contribution Poids Lourds a pu être inscrite dans la loi.

Le projet de Contribution Poids Lourds « R-PASS » vise à répondre à plusieurs enjeux :

- Réduire le trafic de transit poids-lourds Alsace/Allemagne
- Gagner en sécurité et en fluidité sur les grands axes
- Réduire la pollution atmosphérique et sonore
- Réduire les dégradations de nos routes
- Faire contribuer le transit aux coûts de l'entretien des routes

Pour y parvenir, la Collectivité européenne d'Alsace a porté le projet en veillant à un juste équilibre entre la contribution la plus forte possible des poids lourds en transit aux coûts d'entretien des routes, l'impact le plus faible pour les acteurs économiques locaux et l'affectation des recettes aux infrastructures et à l'attractivité de l'Alsace.

Ainsi, une attention particulière a été apportée à la concertation avec l'ensemble des acteurs économiques du territoire. En parallèle, une analyse de trafic a été

conduite par le CEREMA. Celle-ci a permis d'alimenter l'étude d'impact indépendante réalisée par le Cabinet Deloitte pour mesurer les conséquences du projet sur l'économie alsacienne, tant pour les entreprises que pour les consommateurs.

Au total et depuis 2 ans, plus de 130 entretiens approfondis ont été conduits à ce jour auprès d'une dizaine de filières économiques et plus de 70 représentants du monde économique ont été rencontrés.

L'objet de la présente délibération est de soumettre à l'examen de l'assemblée plénière de la Collectivité européenne d'Alsace le principe de la mise en œuvre de cette Contribution Poids Lourds R-PASS, de prendre acte de la poursuite des concertations avec les acteurs économiques pour approfondir l'évaluation de l'impact de la Contribution Poids Lourds R-PASS et pour en proposer les modalités de mise en œuvre (réseau taxé, la grille tarifaire, les exonérations et les retours à l'économie alsacienne...).

Dans ces conditions, la mise en service de la Contribution Poids Lourds R-PASS s'effectuerait fin 2026 – début 2027.

I. L'Alsace, carrefour routier de l'Europe lourdement impacté par le trafic de transit

A. L'Alsace, une exception à l'échelle européenne et nationale

En Europe, la taxation des poids lourds est un outil de politique publique qui s'est généralisé depuis le début des années 2000 avec pour double objectif de réguler un trafic poids lourds en pleine expansion et de faire participer les camions à l'entretien des infrastructures financées par les contribuables.

En effet, il est important de rappeler que ce sont bien les poids lourds qui sont l'élément dimensionnant pour la politique de construction et d'entretien du réseau, contrairement aux véhicules légers, car leur impact est beaucoup plus important sur la chaussée.

En France, le choix de financement des infrastructures autoroutières s'est historiquement porté sur des concessions autoroutières privées. Aujourd'hui, c'est près de 80% du réseau autoroutier français qui est concédé contre seulement 35% en Alsace.

B. Un afflux de poids-lourds en transit en Alsace lié à la LKW Maut

Depuis janvier 2024, le taux de la Maut allemande a augmenté de 0.15 €/km et s'établit à 34 centimes d'euros par km, soit une hausse de 80 %, entraînant un report de près de 1 500 poids-lourds supplémentaires par jour ouvré sur les routes alsaciennes.

La distorsion du prix du transport entre l'Alsace et l'Allemagne a été, et reste, un appel d'air naturel pour le trafic de transit sur le réseau principal alsacien.

En raison de sa topographie, reliefs vosgiens à l'ouest et Rhin à l'Est, l'axe Nord/Sud alsacien est devenu un corridor naturel pour le trafic poids-lourds (de l'ordre de 10 000 poids-lourds par jour ouvré sur l'axe en Centre-Alsace).

Ainsi, pour un poids lourd Euro 6 de 32 Tonnes en transit, **un trajet sur l'A35 traversant en Nord/Sud l'Alsace pour rejoindre Bâle coûte 50€ moins cher qu'un trajet équivalent en Allemagne par l'A5.**

La préférence des transporteurs s'est donc logiquement tournée vers l'Alsace avec un report de +2500 camions/jour en 2005 suite à la mise en place de la taxe allemande, report qui a perduré dans le temps. Le trafic de transit en Alsace représentait ainsi **45% sur l'A35 et 70% sur l'A36 (données 2023).**

L'enjeu pour le territoire est toujours plus prégnant : **la taxe allemande a augmenté de 80% en décembre 2023** (elle est passée de 19 centimes d'euros/km à 34 centimes d'euros par km), **entraînant immédiatement un report supplémentaire de trafic de poids-lourds en transit en Alsace.**

A ce jour, le report supplémentaire est de + 20 % de poids-lourds sur les 9 premiers mois de l'année 2024 (+ 30 % sur les deux derniers mois d'août et septembre 2024 par rapport aux mêmes mois de l'année précédente), soit un report moyen supplémentaire de +1 470 poids lourds/jour ouvré sur un réseau pourtant déjà saturé.

Ce phénomène démontre que même une différence de 15 centimes par kilomètre influence fortement le report du trafic.

C. Les conséquences locales du trafic international de poids-lourds

Le trafic de transit est un coût économique et une charge publique pour le territoire dont les impacts sont connus et vécus par tous :

1. **Détérioration des routes alsaciennes** augmentant les dépenses publiques et dégradant la sécurité routière.
Pour permettre aux Alsaciens de disposer d'infrastructures routières de qualité et préserver l'attractivité de l'Alsace, la Collectivité européenne d'Alsace consacre chaque année 120 M€ aux routes, dont 50 M€ pour le développement du réseau et 70 M€ pour l'entretien et la maintenance du réseau (6 400 km de routes et autoroutes).
2. **Bouchons induits** suite à un afflux de poids lourds sur un réseau déjà en limite de capacité. Comme chacun a pu le constater, les phénomènes de files ininterrompues de poids-lourds sont réguliers aux horaires de pointe. On dénombre plus de 1000 km de bouchons cumulés chaque année sur l'axe Nord-Sud, avec une situation particulièrement dégradée sur la section de 15 km entre Colmar et Sélestat (26 km de bouchons en moyenne par mois).
3. **Pollutions atmosphériques et sonores.** En effet, le transport routier est le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air : il représente plus de 60% de l'ensemble des émissions des transports selon les polluants.

II. **Le projet de contribution Poids Lourds R-PASS vise à rééquilibrer le trafic de transit entre l'Allemagne et la France et donc à réduire le nombre de poids-lourds sur nos routes**

Les objectifs du projet Contribution Poids Lourds R-PASS sont pluriels et visent de nombreux bénéfices pour le territoire :

- Réduire le trafic de transit poids-lourds Alsace/Allemagne
- Gagner en sécurité et en fluidité sur les grands axes
- Réduire la pollution atmosphérique et sonore
- Réduire les dégradations de nos routes
- Faire contribuer le transit aux coûts de l'entretien des routes

Pour y parvenir, la Collectivité européenne d'Alsace a engagé le projet de contribution Poids Lourds R-PASS en essayant de faire peser la charge de cette contribution le plus possible sur le trafic de poids-lourds en transit.

Depuis des années, le trafic de poids-lourds en transit détériore en effet les principales infrastructures routières alsaciennes sans participer à leur entretien. Avec le projet R-PASS, ce trafic y contribuera à due proportion de son usage.

La possibilité de ne taxer que le trafic de transit poids-lourds n'est pas possible car le cadre européen l'interdit. La possibilité de mettre en place une vignette a également été étudiée mais n'a pas été retenue compte-tenu de l'interdiction de ce mode de contribution à partir de 2030.

Au regard de cela, notre ambition est de minimiser l'impact sur les entreprises locales. C'est pourquoi la collectivité européenne d'Alsace s'engage à mettre en œuvre toutes les exonérations déjà possibles dans la loi et à pousser, en lien avec l'Etat, l'élargissement de ces exonérations tout en respectant les directives européennes.

Il est important d'agir rapidement car, au vu de l'augmentation du trafic depuis janvier 2024, et des nuisances associées, la situation devient urgente et s'est aggravée les derniers mois.

III. Pour parvenir à la meilleure solution, une large concertation avec les acteurs économiques locaux

A. Une large concertation pour une étude d'impact exhaustive et une volonté d'écoute des acteurs économiques et territoriaux

Considérant l'ampleur des enjeux, la Collectivité européenne d'Alsace a initié une démarche de concertation à partir du 5 avril 2022 avec les acteurs économiques alsaciens, fédérations et entreprises pour construire une Contribution Poids Lourds R-PASS qui bénéficie à l'Alsace et aux Alsaciens.

Afin que l'étude d'impact soit la plus complète possible, le Cabinet Deloitte et la Collectivité européenne d'Alsace ont rencontré près de 70 acteurs économiques locaux, dont les chambres consulaires, et ont conduit plus de 130 entretiens recouvrant une dizaine de filières économiques.

Depuis avril 2022, la Collectivité européenne d'Alsace a fait le choix de prendre le temps pour rencontrer, écouter et considérer toutes les parties-prenantes alsaciennes.

B. Les résultats de cette concertation : un choix limité à l'axe Nord/Sud pour un réseau taxé qui cible d'abord le transit

La carte du réseau potentiellement taxable (le réseau potentiellement taxable est défini par la loi comme les axes à fort trafic poids-lourds ou pouvant faire l'objet d'un report de trafic) a été découpée selon plusieurs scénarios de taxation avec pour but de choisir le réseau effectivement taxé qui cible principalement le trafic de transit et qui limite les impacts sur l'économie locale.

Les résultats du Cabinet Deloitte sont clairs : **le choix du scénario Nord/Sud (A35 ; A36 ; RD504 ; RD502) permet de viser préférentiellement le trafic de transit** (qui traverse l'Alsace sans participer à l'économie locale) **et de réduire au maximum l'impact sur les acteurs locaux** qui font eux soit du trafic d'échange (qui part ou arrive en Alsace et participe donc à l'économie locale) soit du trafic interne (qui ne sort pas d'Alsace et impacte directement l'économie locale).

Avec les données de trafic 2023, la part du trafic de transit dans les recettes est alors de 51 % pour ce scénario Nord/Sud. Cette part est encore plus importante à l'heure actuelle compte-tenu de la forte hausse de trafic de transit observée sur les premiers mois de 2024. Sous réserve des trafics du prochain trimestre, elle pourrait être de l'ordre de 60 %, voire davantage.

Enfin, un tarif moyen de 0.15 €/km permettrait de rétablir l'écart initial entre les coûts du transit en Alsace et en Allemagne (0.34 €/km en Allemagne actuellement) et, ainsi, d'annuler ce dernier report en affectant de façon minime l'économie locale.

C. Un changement essentiel avec des routes cofinancées par les poids-lourds majoritairement en transit

En l'absence de Contribution Poids Lourds R-PASS, l'ensemble des coûts de financement des infrastructures est actuellement supporté par les contribuables redevables d'impôts.

A l'avenir, c'est un changement essentiel qui est ambitionné avec des routes cofinancées par les poids lourds et plus particulièrement ceux en transit.

Par ailleurs, la contribution reviendra à la Collectivité européenne d'Alsace qui la mobilisera pour des investissements d'avenir en faveur de la mobilité durable, de la dynamique et de l'attractivité de l'Alsace. C'est une contribution POUR le territoire et ses habitants, contrairement à un péage où les recettes alimentent le concessionnaire privé et ses actionnaires.

D. L'impact sur l'économie alsacienne

Si les hypothèses issues des concertations sont définitivement validées fin 2025 (un réseau effectivement taxé Nord/Sud, et un tarif cible à 15 cts d'euros par km qui correspond à l'augmentation de la Maut allemande en janvier 2024), **l'impact de la contribution Poids Lourds R-PASS sur l'économie alsacienne est estimé par le cabinet Deloitte à 0,05 %** de la valeur ajoutée de l'économie alsacienne (ce qui correspond à environ 32 millions d'euros de recettes prélevées sur le trafic poids-lourds interne et le trafic poids-lourd d'échange rapportés aux 67 milliards d'euros de valeur ajoutée annuelle de l'économie alsacienne).

Le Cabinet Deloitte a également conclu que, dans l'hypothèse maximaliste où les entreprises répercuteraient l'intégralité de la Contribution Poids Lourds R-PASS aux consommateurs, il serait prévu une **hausse du panier total de dépenses d'un ménage de l'ordre de 0,04 %**.

Par ailleurs, le taux kilométrique sur le grand contournement Ouest de Strasbourg étant quatre fois supérieur à celui envisagé pour la contribution Poids Lourds R-PASS (60 centimes d'euros par km en moyenne à comparer à 15 centimes d'euros par km), un trajet de 25 km sur le contournement Ouest est équivalent financièrement à un trajet de 100 km avec la contribution Poids-Lourds. Aucune entreprise alsacienne n'a fait valoir de difficulté économique liée au coût du Contournement Ouest de Strasbourg.

IV. **Le principe de la mise en place de la contribution Poids Lourds R-PASS**

A. Acter le principe de la mise en place de la contribution Poids Lourds R-PASS en faveur de l'économie locale et de l'attractivité de l'Alsace

Au regard de l'ensemble des éléments exposés, de la concertation menée et de l'évaluation d'un scénario le moins impactant pour l'économie alsacienne mais le plus contributif pour le trafic de transit (scénario Nord/Sud A35 ; A36 ; RD504 ; RD502 et un tarif cible à 15 cts d'euros par km pour annuler les effets de la dernière augmentation de la LKW Maut), il est proposé de se saisir de l'opportunité donnée par la loi Alsace du 2 août 2019 d'instaurer une contribution Poids Lourds R-PASS.

Cette recette serait intégralement consacrée aux infrastructures locales, en soutien à l'économie locale et à l'attractivité de l'Alsace tels que par exemple :

- **La mise aux normes autoroutières (2x3 voies) sur le tronçon de route RD83 entre Colmar et Sélestat**, qui représente à lui seul un chantier d'envergure d'un montant total d'environ 150M€ à 200 M€. Ces travaux, finançables via la Contribution Poids Lourds poids lourds, permettraient de fluidifier le trafic et de le sécuriser ;
- L'amélioration des **aires de services situées sur le domaine routier de la CeA : leur offre de service pourrait être renouvelée** en proposant notamment des services de restauration, des outils de pré-réservation des places sécurisées de

parking, des sanitaires propres avec des points d'eau potables ou encore des panneaux solaires en ombrière et la mise en place de bornes de recharge électrique rapides ;

- **La contribution aux projets d'investissement en faveur de la multi-modalité** (projets portés par les trois ports alsaciens, remise à niveau des lignes ferroviaires capillaires dédiées au fret ferroviaire...). Ces projets permettent de favoriser le report sur des modes de transport dédiés à la longue distance et moins polluants. Ils permettent d'éviter la circulation de poids-lourds sur les infrastructures routières.
- **La réduction du bruit** : Les axes supportant un fort flux de poids lourds sont des axes bruyants. Afin d'atténuer cette gêne, la CeA pourrait construire des murs anti-bruit au bénéfice des riverains.
- **Enfin, des partenariats spécifiques** pourront être établis avec les filières économiques pour développer des projets qui servent la dynamique et l'attractivité du territoire, sur la base des compétences détenues par la Collectivité européenne d'Alsace.

B. Poursuivre le dialogue avec le monde économique pour approfondir l'évaluation de l'impact de la Contribution Poids Lourds R-PASS, pour travailler les modalités de mise en œuvre de la contribution Poids Lourds R-PASS et pour réfléchir à son usage au bénéfice du territoire

Une fois le principe adopté, il est proposé d'associer les acteurs du monde économique au suivi de la mise en œuvre de la Contribution Poids Lourds R-PASS.

La poursuite de cette concertation vise plusieurs aspects majeurs :

En amont de la mise en service :

- Approfondir l'évaluation de l'impact de la Contribution Poids lourds R-PASS
- Proposer le réseau taxable définitivement retenu ainsi que les grilles tarifaires avec les abonnements ;
- Proposer les exonérations possibles et prévues par les textes afin que l'impact de la Contribution Poids Lourds R-PASS soit le plus faible pour l'économie locale ;

En amont et durant la mise en service :

- Proposer aux élus les projets prioritaires à financer avec les recettes de la Contribution Poids Lourds. Les propositions seront d'abord débattues au sein des groupes de suivi avec les acteurs locaux avant d'être soumises au vote de l'assemblée délibérante de la CeA. ;
- Proposer aux élus les mesures d'accompagnement utiles : au-delà des mesures directement liées aux mobilités, des mesures plus ciblées en faveur des filières du transport local, de la sylviculture, de l'agriculture ou de l'agro-alimentaire pourraient être envisagées. Elles restent à définir dans le délai d'un an avant une future délibération fixant les modalités de la contribution Poids Lourds R-PASS.

C. Un observatoire de la Contribution Poids Lourds R-PASS

Un observatoire de la Contribution Poids Lourds poids lourds sera créé avec pour objectifs de :

- Evaluer l'efficacité de la Contribution Poids Lourds poids en mesurant les reports de trafic qui ont lieu du réseau taxé sur le réseau allemand ;
- Identifier des comportements d'évitement de la Contribution Poids Lourds en Alsace qui engendreraient des perturbations de trafic sur un réseau départemental non dimensionné pour recevoir ces nouveaux flux de poids lourds et pouvoir adapter et réguler le cas échéant (arrêté d'interdiction..) ;
- Evaluer les recettes de la Contribution Poids Lourds et les dépenses sur le réseau taxé ;
- Evaluer annuellement l'impact de la Contribution Poids Lourds pour l'économie alsacienne ;
- Mesurer la pollution atmosphérique/sonore pour évaluer les améliorations en termes de santé publique qu'apporte R-PASS.

Enfin, cet observatoire permettra de s'assurer que les recettes de la Contribution Poids Lourds R-PASS sont bien consacrées à l'amélioration des infrastructures de mobilité durable, au bénéfice de l'économie locale et de l'attractivité de l'Alsace.

Au vu de ce qui précède, je vous propose :

- De prendre acte de la poursuite du projet de la Contribution Poids Lourds R-PASS pour une mise en service de cette dernière fin 2026-début 2027 ;
- De poursuivre la concertation avec les acteurs économiques locaux jusqu'à la délibération cadre de fin 2025 actant des modalités précises de la Contribution Poids Lourds : le réseau taxé, la grille tarifaire, les exonérations et les retours à l'économie alsacienne ;
- De mettre à disposition des acteurs économiques la première version de l'étude d'impact afin de recueillir leurs avis et ainsi de publier la version finale de l'étude d'impact fin 2025 à la suite de la délibération cadre précitée. A cet effet, des groupes de travail avec les fédérations et les chambres consulaires pourront être créés pour faciliter les échanges par filière économique ;
- De concentrer l'étude d'impact sur le réseau principal Nord/Sud, notamment sur l'A35 et l'A36, ainsi que sur le réseau reliant l'Alsace à l'Allemagne ;
- De poursuivre les réflexions sur le tarif de référence de l'étude d'impact dans une optique de préservation de l'économie alsacienne ;
- De poursuivre les réflexions sur les investissements d'avenir et les retours à l'économie alsacienne avec des modalités d'association du monde économique à définir. Une attention particulière sera portée aux aides aux filières du transport, de l'industrie, de l'agriculture, de la viticulture, de la sylviculture et de l'agroalimentaire ;
- De poursuivre les réflexions sur le rapport annuel de la Contribution Poids Lourds R-PASS qui aura vocation, dans une logique de transparence, à présenter les projets financés par les recettes de la Contribution Poids Lourds ;
- De prendre acte de la poursuite de l'animation par la Collectivité européenne d'Alsace du comité de pilotage territorial avec les acteurs publics concernés par le projet de Contribution Poids Lourds R-PASS (Région Grand Est, Eurométropole de Strasbourg, départements limitrophes de la Collectivité européenne d'Alsace...)
- De prendre acte de la poursuite des travaux avec :

- Les services centraux de l'Etat afin de finaliser l'ensemble du corpus réglementaire nécessaire au lancement de la Contribution Poids Lourds ;
 - La Commission européenne en vue de l'instauration de la Contribution Poids Lourds ;
 - L'Agence Nationale du Traitement Automatisé des Infractions sur les conventions nécessaires au dispositif de contrôle sanction des poids lourds ;
 - Les Préfectures du Bas-Rhin et du Haut-Rhin sur les protocoles nécessaires pour la mise en œuvre du contrôle physique des redevables ;
 - Les sociétés européennes de télépéage afin de concevoir les conventions ad-hoc définissant le cadre de leurs missions et les modalités liant la Collectivité européenne d'Alsace à ces sociétés.
- De poursuivre la campagne d'information du grand public et des professionnels.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

▪