

**1171 - Actions transversales dans  
le domaine des transports**

**Mise en oeuvre du péage de transit des poids-  
lourds, en remplacement de l'écoredevance**

**Rapport n° CG/2014/40**

**Service Chef de file :**

Direction de la mobilité

**Service(s) associé(s) :**

Direction des affaires juridiques / Direction des routes

**Résumé :**

Dans le cadre de la nouvelle définition du "péage de transit des poids-lourds", le projet du Gouvernement modifie de manière significative les critères d'éligibilité du réseau soumis à la tarification. La définition du réseau national repose désormais sur un seuil de trafic (plus de 2 500 PL/j en moyenne annuelle), seuil qui a été inscrit dans la loi lors de la seconde lecture à l'Assemblée Nationale. Ce réseau permet donc d'identifier les axes locaux concernés comme subissant "un report significatif" du réseau national soumis à la tarification et justifiant une taxation des axes concernés (RD 1083 sur le Bas-Rhin).

La nouvelle loi prévoit une consultation des collectivités concernées, afin de permettre d'arrêter la définition du nouveau réseau dans les prochaines semaines.

Le présent rapport conduit à exprimer l'opposition du Conseil Général à la mise en application en l'état, du dispositif qui conduirait à pénaliser lourdement l'économie alsacienne comparativement à d'autres territoires au niveau national, et demande à revenir au schéma initialement envisagé permettant d'assurer une cohérence du dispositif et de limiter les phénomènes de report.

## **1- Préambule**

Pour mémoire, le Conseil Général du Bas-Rhin s'était prononcé le 21 juin 2010 en faveur du dispositif d'écotaxe sur le transport routier de marchandises, consistant à faire payer aux véhicules de transport, l'usage du réseau routier national non concédé, et de « routes départementales ou communales susceptibles de subir de ce fait un report significatif de trafic ». Ce dispositif avait été institué par la Loi de Finances 2009, généralisant de fait, le dispositif de « taxe PL alsacienne » prévu précédemment.

En effet, l'instauration en Allemagne en 2005 de la LKW Maut pour les Poids-Lourds de plus de 12 tonnes, a généré un report de trafic PL sur l'axe Nord-Sud alsacien d'environ 3000 PL/ j sur l'A35 à Strasbourg. Sous l'impulsion de plusieurs parlementaires alsaciens, le Ministère a créé en 2006, un cadre réglementaire permettant d'instaurer, de manière expérimentale, une taxe sur les poids lourds de plus de 12 tonnes circulant sur le réseau routier alsacien, dont la mise en place était théoriquement prévue pour le 31 décembre 2010.

Cette écotaxe devait s'appliquer à tous les véhicules de transport de marchandises d'un poids total en charge supérieur à 3,5 tonnes. Outre le réseau national non concédé, 3 axes avaient été identifiés qui pouvaient faire l'objet de reports potentiels significatifs à partir des simulations de trafic du Ministère. Il s'agit des RD 1063, 1420 et 1083, pour les raisons principales suivantes :

- RD 1063 Soufflenheim-Haguenau : risque de constituer un itinéraire alternatif pour les liaisons Allemagne vers Paris
- RD 1420 Molsheim-Saâles : risque de reports successifs de trafic PL en cas de taxation des axes transvosgiens dans le Haut-Rhin (RN 59 et 66, et RD415 Col du Bonhomme)
- RD 1083 : itinéraire en concurrence directe avec l'autoroute A35 (VRPV) ; axe déjà retenu antérieurement pour la taxe expérimentale alsacienne.

Avec un coût moyen par poids-lourd fixé à 0,12 €/km, la recette nette prévisionnelle de l'écotaxe attendue pour le Département du Bas-Rhin était alors estimée à **5,7 M€** (source Ministère de l'Ecologie) en année pleine.

## **2- Refonte du dispositif**

Malgré le déploiement des portiques et bornes de contrôle par la société Ecomouv', chargée par l'Etat de collecter l'écotaxe, l'activation du dispositif est restée au point mort depuis octobre 2013.

Pourtant, la nécessité d'un dispositif de taxation des poids-lourds n'est pas remise en cause, bien au contraire. L'Alsace subit toujours et de manière croissante, les reports de trafic liés en particulier à la LKW-Maut et ses conséquences sur la congestion routière, la qualité de vie des bas-rhinois et la dégradation des chaussées. A cela s'ajoute le projet de taxation généralisée des véhicules (PKW-Maut) avec une mise en œuvre programmée au 1er janvier 2016 d'une nouvelle redevance d'usage des routes allemandes, frappant cette fois tous les véhicules routiers. Cette redevance prendrait la forme d'une vignette annuelle ou à durée ajustable pour les touristes, moyennant une redevance forfaitaire (il est question de 104 €/an).

Indépendamment de cette spécificité frontalière, le Bas-Rhin subit également des phénomènes de congestion récurrents dans la traversée de l'agglomération strasbourgeoise avec une autoroute A35 saturée. Le projet de Grand Contournement Ouest, qui permettrait une fluidification des trafics, une meilleure qualité de vie des riverains et une requalification de l'axe existant a été retardé et reste toujours en suspens.

S'agissant de l'écotaxe, et après un travail de mise à plat, le Gouvernement a décidé de remplacer « l'écotaxe poids-lourds » par un « péage de transit poids-lourds », toujours pour les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes, fondé sur les principes suivants :

- un réseau routier resserré de 4 000 km (contre 15 000 km pour l'écotaxe), constitué des grands itinéraires de transit international supportant plus de 2 500 poids-lourds par jour, c'est-à-dire essentiellement le réseau routier national (3 800 km), mais aussi avec certaines routes départementales pouvant être impactées (200 km) ;
- une tarification modulée en fonction des kilomètres parcourus, du niveau de pollution des poids-lourds et du nombre de leurs essieux, avec un taux moyen de 0,13 €/km ;
- une mise en œuvre selon un calendrier progressif : à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2014 une phase de marche à blanc (expérimentation sans facturation) ; à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015, mise en service effective.

Les transporteurs pourront augmenter leurs prix, afin de mettre à contribution les bénéficiaires de la prestation de transport, conformément à la loi du 28 mai 2013. Le taux de majoration applicable aux trajets nationaux et inter-régionaux sera de l'ordre de 2 % (moyenne nationale) pour le péage de transit poids-lourds (contre 5,2 % dans l'ancien système d'écotaxe).

L'Etat attend une recette brute annuelle de l'ordre de 550 millions d'euros, qui serait affectée à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF).

La mise en œuvre de ce nouveau dispositif sera toujours assurée par la société Écomouv', même si l'Etat n'exclut pas une prise de participation au capital pour assurer un meilleur contrôle public de la société.

Cette refonte a fait l'objet d'une saisine officielle pour avis du Conseil Général du Bas-Rhin, par courrier du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie en date du 2 septembre 2014.

### **3- Déclinaison bas-rhinoise**

Dans le Bas-Rhin, et selon les propositions faites par la mission tarification du Ministère, le périmètre du péage de transit poids-lourds se limiterait essentiellement au réseau routier national, avec l'axe autoroutier Nord-Sud (A35/A352) et la N353 / Rode de Strasbourg (jonction A35-D1083 / Pont Pfimlin). Toutefois, en complément et selon les dispositions prévues, la RD1083 resterait également concernée avec un nombre important de poids lourds sur l'axe (+ de 2500 PL/j).

La nouvelle version prévoit par ailleurs, de ne pas taxer l'axe vosgien de la RN59. Il convient de rester vigilant quant à la répercussion sur la RD 1420 non taxée, en lien avec les départements limitrophes. Le rapport Sichermann préconisait en effet, un certain nombre de mesures de restrictions qu'il conviendrait de mettre en œuvre, pour permettre de faire diminuer les nuisances subies par la population des vallées vosgiennes sans pour autant pénaliser l'économie locale ni la société APRR, bénéficiant ainsi d'une augmentation de la fréquentation du Tunnel Maurice Lemaire. Ces mesures ne sont pas mises en place à ce jour.

Le nouveau dispositif arrêté réduit les recettes (de l'ordre de 3M€/an) que le Conseil Général pouvait espérer. Par ailleurs, des itinéraires départementaux non taxés pourraient subir d'importants phénomènes de report, ce que la première version du réseau proposé s'efforçait justement de maîtriser.

Enfin, l'instauration d'un taux de répercussion local (du transporteur vers le chargeur-proprétaire de la marchandise) au prorata du réseau routier soumis au péage conduirait l'Alsace à être fortement pénalisée en comparaison des autres régions françaises, notamment limitrophes. En effet, ce taux de répercussion local serait pour l'Alsace de 5,5 %, soit le plus fort taux régional, contre 3,7 % pour la Lorraine, 0,7 % pour Rhône-Alpes ou 0,4 % pour la Franche-Comté et avec une moyenne d'environ 2% au niveau national selon les informations dont nous disposons, à comparer au taux moyen de 5,2% dans le précédent système.

### **4- Conclusions**

Préalablement à la validation définitive du projet, la nouvelle loi prévoit une consultation des seules collectivités concernées par la taxation de leur réseau dont une cartographie figure en annexe.

Compte-tenu des différents éléments exposés ci-dessus, force est de constater que la version proposée de « péage de transit des poids-lourds » ne peut être acceptée en l'état, même si la taxation envisagée de la RD1083, itinéraire concurrent et parallèle à l'A35 est une obligation vitale pour le développement et la qualité de vie des riverains de ce secteur si la taxation se met en place.

Rappelons que depuis l'instauration en 2006 de la taxe poids-lourds en Allemagne (LKW Maut), l'Alsace subit des reports de trafic qui ont fortement contribué à la congestion et à la dégradation de notre réseau routier. Nous avons demandé très tôt un dispositif équivalent de manière expérimentale, pour justement rééquilibrer les flux, sans n'avoir jamais été entendus.

Le projet tel qu'il est proposé, s'éloigne largement de la version initiale que nous avons élaborée conjointement avec les services de l'Etat. Les taux de répercussion envisagés ici font peser une lourde charge sur les entreprises locales qui ne comprennent pas

pourquoi cette taxation serait plus forte en Alsace alors qu'elle est la première et depuis de nombreuses années à subir les reports du trafic poids-lourds d'Allemagne.

Le nouveau projet réduit par ailleurs drastiquement le périmètre initial du fait du critère quantitatif (2500 PL / jour), qui ne tient absolument pas compte des spécificités territoriales ou de la différenciation transit/desserte locale. La question de la traversée des cols vosgiens n'est en effet plus prise en compte, et le cas de la RD1063 (contournement de Haguenau), qui subira des reports de l'A35 sur l'axe « Allemagne vers Paris » doit être réexaminé.

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

*Sur proposition de la commission des équipements et de l'aménagement du territoire, le Conseil Général :*

- *émet un avis défavorable au projet de "péage de transit poids-lourds" tel qu'il est proposé dans le courrier du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie en date du 2 septembre 2014 ;*
- *demande que le projet initialement envisagé, intégrant une taxation des axes nationaux et les routes départementales identifiées comme subissant un report de trafic, notamment la RD 1083, soit mis en oeuvre dans sa globalité au niveau national,*
- *donne délégation à la commission permanente pour toute décision ultérieure relative au projet de "péage de transit poids lourds".*

Strasbourg, le 29/09/14

Le Président,



Guy-Dominique KENNEL