

Origines et conséquences du trafic de transit poids lourds en Alsace

L'ALSACE, UNE EXCEPTION AU NIVEAU EUROPEEN ET NATIONAL

En 2005 l'Allemagne instaura la LKW Maut, une taxe poids lourds qui entraîna rapidement un fort report de trafic sur le réseau alsacien (+ 2500 camions par jour).

En 2023, la part de camions en transit (c'est-à-dire qui ne font que traverser l'Alsace) reste très significative : **80 % de camions en transit sur l'A36** et 45 % concernant l'A35.

Depuis janvier 2024, la Maut allemande a augmenté de + 80 % entraînant un nouveau report sur le réseau alsacien de + 17 % sur des routes pourtant déjà saturées.

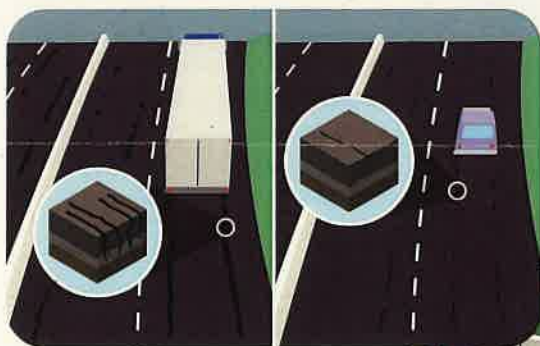


TRAFIC POIDS LOURDS EN ALSACE



LES CONSÉQUENCES LOCALES DU TRANSIT EMPIRERONT EN L'ABSENCE DE TAXE 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 :



Détérioration

Détérioration des routes alsaciennes augmentant les dépenses publiques et dégradant la sécurité routière.

1 essieu de 13 tonnes

d'un poids lourd est équivalent à **200 000 véhicules légers.**



Bouchons

Bouchons induits suite à un afflux de poids lourds sur un réseau alsacien déjà en limite de capacité.

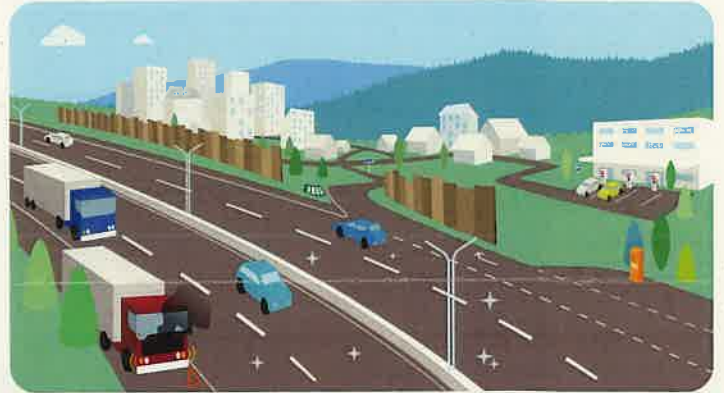
Pollutions atmosphériques et sonores

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.

Le projet de taxe poids lourds alsacien au bénéfice des alsaciens

UN PROJET DE TAXE POIDS LOURDS « R-PASS » POUR PROTÉGER L'ALSACE

1. Réduire le trafic de transit poids-lourds Alsace/Allemagne
2. Gagner en sécurité et en fluidité sur le réseau principal (tronçon Colmar-Sélestat)
3. Réduire la pollution atmosphérique et sonore (murs anti-bruit)
4. Réduire les dégradations de nos routes
5. Faire contribuer le transit aux coûts de l'entretien des routes



Une concertation approfondie avec les acteurs économiques et territoriaux

10 Filiales économiques
130 entretiens
70 acteurs



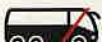

LES CONTOURS CONCRETS DU PROJET



Qui sera taxé ?

Poids lourds de transport de marchandises de plus de 3,5 t.

Qui ne sera pas taxé ?

-  Voitures
-  Tracteurs agricoles
-  Bus/Autocar
-  Camionnette < 7,5 t. (transport de matériel...)

Quel réseau taxé est envisagé ?



== Réseau taxé
 == Réseau non taxé

Quand démarrera la taxe ?

La taxe démarrera au 1^{er} janvier 2027 après 2 ans de construction des portiques, réseaux et de conception des logiciels.

Quelle sera la grille tarifaire ?

Le montant de taxe suivra un principe simple : **plus le véhicule est lourd et polluant plus la taxe au kilomètre est élevée.**



10 FAUSSES INFORMATIONS SUR R-PASS

À propos du monde économique

1

85 % des poids-lourds taxés sont des locaux !

FAUX

En 2023, plus de 45 % des poids-lourds sur l'A35 et plus de **80 % des camions sur l'A36 traversent l'Alsace sans s'arrêter**. Ce sont des axes complètement engorgés par le transit. Le transit des poids-lourds a encore augmenté avec la hausse de 80 % de la taxe allemande qui entraîne **un report de 1 500 PL/jour depuis janvier 2024**.

C'est le trafic de transit qui contribuera le plus au R-PASS alors qu'aujourd'hui il ne paye rien.

2

R-PASS est un fardeau fiscal pour les entreprises locales !

FAUX

D'abord, les recettes fiscales proviennent majoritairement du trafic de transit.

Ensuite, une étude d'impact et un important travail de concertation ont été menés pour objectiver les impacts de la taxe : **seulement 0,05% de la valeur ajoutée alsacienne et uniquement 0,3 % de la marge (hors filière transport)**.

3

R-PASS introduira une distorsion de concurrence !

FAUX

La quasi-totalité du réseau autoroutier français est concédée et donc payante. La Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne, la Suisse et la totalité des Etats européens ont des autoroutes payantes pour les poids lourds : péage ou taxe. L'Alsace est une exception à la fois européenne et française.

La taxe met fin à une distorsion de concurrence entre territoires qui renvoient leur transit en Alsace.

4

R-PASS sera un frein aux investissements et à l'attractivité !

FAUX

La compétitivité d'un territoire dépend avant tout de très nombreux paramètres indépendants de R-PASS : la taille du marché de destination, la qualité de la main d'œuvre, la qualité des infrastructures...

Les investissements d'avenir financés avec **les recettes de la taxe amélioreront les infrastructures de l'Alsace et donc son attractivité**. Par exemple, un investissement sera la mise à 2x3 voies de la section Colmar-Sélestat qui est un goulet d'étranglement pour l'Alsace, saturé et inadapte au trafic actuel.

5

Les poids-lourds français sont déjà les plus taxés d'Europe !

HORS-SUJET

La plus forte part de la taxation des poids lourds est indépendante de la CeA : cotisation de sécurité sociale, contribution d'assurance chômage...

Contrairement à une taxe nationale, ou à une redevance autoroutière pour une société privée, **les recettes de la taxe seront réinvesties sur le territoire**.

6

La CeA est démunie pour accompagner l'économie locale !

FAUX

La CeA peut subventionner directement les organisations et entreprises agricoles, viticoles, agroalimentaires et sylvicoles.

Elle est également en capacité d'améliorer les infrastructures routières (RD83 entre Colmar et Sélestat), portuaires (desserte des ports...) et ferroviaires (lignes « capillaires » fret) via des travaux réalisés par des entreprises locales au bénéfice des chargeurs alsaciens.

Un comité de suivi des investissements d'avenir avec le monde économique sera constitué pour suivre les recettes/dépenses de R-PASS et donner des orientations pour les investissements futurs.

7

Le dispositif R-PASS a un coût exorbitant !

FAUX

La CeA estime à 20 M€ le coût d'investissement (essentiellement développement des logiciels) puis à 7 M€/an l'exploitation/maintenance pendant 10 ans du dispositif. Ces coûts sont à relativiser au regard des recettes attendues.

Les seules recettes provenant du trafic de transit permettront de financer l'ensemble du dispositif ainsi que 210 M€ de nouveaux investissements.

C'est donc un projet rentable pour la Collectivité et son territoire.

À propos du grand public

8

R-PASS sera inefficace pour réduire le trafic routier !

FAUX

Actuellement, un trajet sur l'A35 traversant l'Alsace du Nord au Sud coûte 45 à 50 € de moins qu'un trajet équivalent par l'Allemagne.

Depuis l'augmentation de la taxe Allemande de +80 % en décembre 2023, on observe une nouvelle augmentation de +18 % du trafic PL sur l'A35, soit 1 500 poids-lourds de plus par jour.

R-PASS permettra d'endiguer ce nouveau report de trafic.

La taxe R-PASS sera plus élevée en heure de pointe pour réduire la congestion sur le réseau taxé.

9

R-PASS réduira significativement le pouvoir d'achat !

FAUX

L'étude d'impact estime une augmentation au maximum de 0,2 € pour un caddie de 100 €.

L'étude d'impact a évalué le surcoût de R-PASS sur une tarte flambée réalisée en Alsace : +0,047 centimes d'€/boîte de 600 g de tarte flambée à 8 €.

10

L'opérateur privé va imposer les tarifs et le réseau taxé !

FAUX

Ce n'est pas une concession, l'opérateur ne se rémunère donc pas sur les usagers et il est rémunéré au forfait.

C'est bien la CeA qui fixe les tarifs et le réseau taxé.