

Directeur Régional de l'Équipement

## Expérimentation alsacienne de taxation des véhicules utilitaires de plus de 12 tonnes

Depuis le 1er janvier 2005, le gouvernement allemand a mis en place la LKW Maut, taxe qui s'applique aux poids lourds de plus de 12 tonnes circulant sur son réseau autoroutier.

En France, l'article 27 de la loi relative à la sécurité et au développement des transports, votée en janvier dernier, a proposé la mise en place d'une taxe de ce type en Alsace. Cette disposition expérimentale a fait l'objet d'un amendement le 7 décembre dernier.

Jean-Claude Festor, Directeur Régional de l'Équipement, répond aujourd'hui à nos questions concernant la future mise en œuvre de ce dispositif.



**Ortal : Pouvez-vous nous expliquer quelle est la mission des services de l'Équipement d'Alsace dans la démarche ?**

**Jean-Claude Festor :**

L'Équipement s'était déjà engagé sur ces questions avant le vote de la loi. Dès l'annonce par les autorités allemandes de l'instauration de la LKW Maut, nous avons alerté le ministère de l'Équipement des conséquences que cela pourrait avoir du côté français. Nous avons donc mis en place des mesures d'observation et d'anticipation des effets sur le trafic et sur l'ordre public.

Après le vote de l'article proposé par le député Bur, et une fois vérifié qu'il était « eurocompatible », le ministre de l'Équipement a chargé le Préfet de région de piloter un groupe de réflexion animé par les services de l'Équipement afin de clarifier les possibilités de mise en œuvre technique et juridique d'une telle mesure. Cette démarche a eu lieu en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés lors de plusieurs tables rondes, rassemblant le préfet, des représentants des ministères de l'Équipement et des Finances, les présidents du Conseil régional et des Conseils généraux, et trois représentants des transporteurs.

**La future taxe est-elle liée directement au système adopté en Allemagne ? Quel sera son objectif ?**

Le principal effet attendu de la LKW Maut était une augmentation du nombre de poids lourds sur les routes alsaciennes. Et les pre-

miers comptages montrent effectivement une croissance du trafic de l'ordre de 1500 à 2000 poids lourds par jour, ce qui n'est pas sans conséquence sur les infrastructures et sur la sécurité routière. Mais il faut savoir que cette augmentation avait débuté dès 2004 avec l'entrée dans l'union européenne des pays de l'Europe centrale et orientale.

La future taxe alsacienne a pour objectif de rééquilibrer les trafics de part et d'autre du Rhin.

**Concrètement, qu'est-ce qui est fait et qu'est-ce qui reste à faire ?**

La loi, dans sa forme actuelle, indique qu'à titre expérimental et jusqu'au 31 décembre 2012, les véhicules de plus de 12 tonnes pourront être soumis à une taxe comprise entre 0,015 et 0,20 euro/essieu/km sur certaines routes.

Mais beaucoup de choses restent à définir. C'est ce qui a fait l'objet des débats, lors des tables rondes, et d'un rapport remis au ministre : qui seront les assujettis, quels seront les axes concernés, quelles seront les modalités de déclaration et de contrôle des poids lourds, quelles seront les valeurs à prendre en compte pour le paiement de la taxe ?

Des décrets et arrêtés d'application de la loi, qui sortiront en 2007, préciseront le dispositif et les travaux restant à mener.

Une fois ces textes parus, il faudra encore travailler une année pour régler les derniers détails techniques et juridiques et installer le matériel nécessaire. Le système sera vraisemblablement opérationnel début 2008.

**Savez-vous d'ores et déjà à quoi ressemblera le dispositif ?**

Les travaux menés cette année, qui se sont appuyés sur un rapport du Conseil régional, en lien avec les Conseils généraux du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, nous permettent déjà d'en avoir une vision plus précise, mais rien n'est encore arrêté. Seront concernés les transports de marchandises, seuls ou tractant une remorque, et les ensembles articulés dont le poids total est égal ou supérieur à 12 tonnes.

La taxe pourrait être appliquée sur la foi d'une déclaration de la part des utilisateurs, associé à un système de vérifications. Les axes concernés seront vraisemblablement l'A35 et la départementale 1083, ex RN83.



Photo DRDE - Daniel Fromholtz

Pour mesurer la distance parcourue, un système assimilable à du péage « ouvert » pourra être adopté. C'est à dire que l'on affecte une distance prédéterminée à un portique sous lequel vont passer les véhicules.

Les utilisateurs s'étant enregistrés au préalable auprès des autorités seront équipés de boîtiers émetteurs, tels ceux existant déjà, et seront détectés automatiquement par le portique. A la fin du trajet, la distance totale sera calculée en fonction du nombre de portiques traversés.

Les utilisateurs « inconnus » du système pourront se déclarer et payer la taxe soit par internet, soit par le biais de bornes installées à des points stratégiques.

**Lors des réunions pour débattre de ce système, des craintes ont été énoncées par les participants, notamment sur l'impact qu'il pourrait avoir sur l'économie locale ?**

En effet, ces craintes sont légitimes car la taxe engendrera une distorsion des prix des marchandises transportées. Mais il faut savoir que des hétérogénéités entre territoires existent déjà dans différents domaines, cette taxe n'en sera qu'une parmi d'autres. De plus, il est possible que d'autres régions européennes adoptent un système équivalent. D'où un effacement des déséquilibres entre elles.

Par ailleurs, une des préoccupations du groupe de travail est de trouver la bonne distribution des portiques de détection. Trop éloignés, il y a risque de discrimination entre les véhicules en transit et la desserte locale. Mais trop rapprochés, il peut y avoir une pénalisation pour l'économie locale.

En bref, si un important travail a déjà été effectué, l'année à venir nous permettra d'apporter de nombreuses précisions pour que le dispositif d'application soit le plus adapté à la réalité alsacienne.

Propos recueillis par C. Brachet-Sergent, de l'Ortal



# D'un point à l'autre

La lettre semestrielle de l'Observatoire régional des transports et de la logistique d'Alsace

## Le mot du président

**N**ous sommes aujourd'hui à la charnière entre les démarches entreprises par le Conseil Régional et l'ORTAL pour améliorer notre connaissance de la logistique en Alsace.

L'étude sur les plates formes inter-modales sera validée très prochainement, début 2007, après la mise en perspective de ses conclusions avec celles d'autres études en cours. Mais déjà le bureau d'étude Samarcande s'est remis à l'ouvrage pour une durée d'un an sous le pilotage de l'ORTAL. Il s'agira de proposer des orientations pour le développement de la logistique en Alsace, d'identifier les leviers pertinents et d'aider au portage de la stratégie à moyen et long terme.

Je vous propose de découvrir dans ce numéro « D'un point à l'autre » la synthèse d'une étude pilotée par l'Ademe sur le transport des déchets par voies ferrées et fluviale. Ce travail, auquel ont

participé nombre des membres de l'ORTAL, montre dans quelles conditions, pour une filière précise, les modes de transports peuvent être diversifiés et quels en sont les avantages.

Outre la traditionnelle rubrique statistique et l'actualité des membres, je vous invite à lire également l'interview de Jean-Claude Festor, Directeur Régional de l'Équipement, à propos de la future taxe alsacienne sur les poids lourds.

Je profite de ces quelques lignes pour vous souhaiter une très bonne année 2007 et une bonne lecture de ce numéro 10 « D'un point à l'autre ».

Pascal MANGIN  
Président de l'Ortal

## Étude régionale sur la faisabilité du transport de déchets par voies fluviale et ferrée

**Les acteurs alsaciens impliqués dans la gestion des déchets ou de leur transport, par ailleurs membres de l'Ortal, ont engagé, sous l'impulsion de l'ADEME, une étude régionale de faisabilité de transport multimodal des déchets. Ils ont ainsi dressé un panorama des principaux flux transférables vers la voie d'eau ou le rail et évalué la pertinence socio-économique de ces diverses possibilités de report modal.**

L'observation des chaînes logistiques fait apparaître un allongement des distances parcourues par les déchets, une multiplication des segments de transport et une prépondérance du mode routier (35% des flux en 1993 selon l'ADEME) qui n'a cessé de s'amplifier avec le développement des collectes séparatives.

C'est au cours de la dernière décennie, que la nécessité d'organiser de façon optimale le transport de déchets, tant en distance qu'en

volume, et le souci de rééquilibrage modal prennent véritablement forme sur le plan législatif (loi du 13 juillet 1992 sur l'élimination des déchets) et réglementaire (circulaire dite "Voynet" du 28 avril 1998).

L'étude pilotée par l'ADEME, en association avec divers organismes membres de l'Ortal, établit un état des lieux du transport des déchets en Alsace avant d'analyser plus précisément (sur le plan technico-économique et environnemental) quelques scénarios de

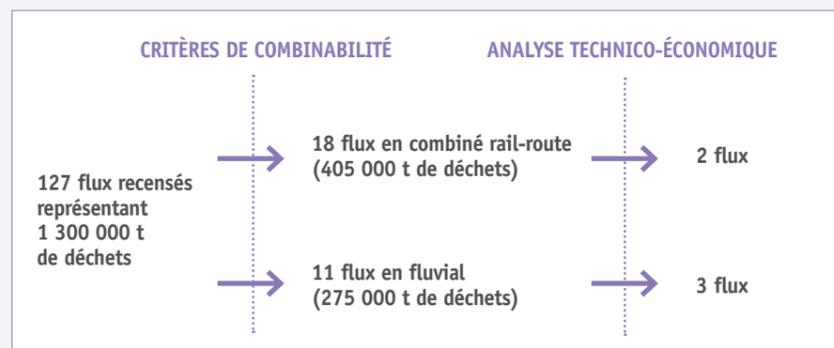
flux transférables vers le combiné rail-route ou fleuve-route et de conclure par un certain nombre de pistes d'actions.

### 1,3 million de tonnes de déchets étudiées

Ont été pris en compte les déchets ménagers et assimilés, les déchets banals (refus de tri, papiers, ferrailles) ainsi que les résidus d'incinération et les déchets industriels spéciaux. En l'absence de recensement exhaustif des

gissements, les déchets issus de l'agriculture ou de l'industrie agro-alimentaire n'ont pas été analysés. De même ceux du BTP, qui se prêtent difficilement à la multimodalité en raison de leur faible distance de transport. Au total, 127 flux<sup>(1)</sup> représentant 1,3 Mt de déchets ont ainsi été examinés au regard du réseau d'infrastructures existant et au plan technico-économique.

Le recours à une solution de transport multimodal peut s'avérer pertinent, économiquement parlant, pour tout producteur d'au moins 10 000 tonnes annuelles de déchets ménagers et industriels situés à proximité d'une voie d'eau ou du réseau ferré. Au final, trois filières constituant cinq flux sont concernés.



### Une offre fluviale diversifiée pour les déchets en Alsace

Ce n'est pas l'offre fluviale, en termes d'infrastructures et de service, qui limite l'utilisation de la voie d'eau.

Sa capacité, sa fiabilité, son coût, son respect



de l'environnement sont autant d'atouts vis-à-vis de la route.

Outre la variété des modes de conditionnement proposés, les diverses techniques de manutention et les nombreux outillages présents sur les ports, l'Alsace dispose de plusieurs plateformes multimodales connectées à un réseau fluvial dense équipé d'artères à grand gabarit, ainsi que d'un savoir-faire dans l'exploitation des lignes régulières pour le transport de conteneurs.

C'est plutôt le potentiel de chaque filière (tonnage, destination des flux, localisation des lieux de traitement) qui détermine la pertinence du transport fluvial.

### Un réseau et une offre ferroviaire techniquement adaptés

Le rail, avec un réseau de 810 km, présente également des avantages pour le transport des déchets (en termes de massification, de sécurité ou de respect de l'environnement).

A l'instar du mode fluvial, différentes techniques existent, outre le vrac, pour conditionner et acheminer les déchets par rail : wagons conventionnels, tombereaux ou conteneurs. Mais lorsque les installations ne sont pas directement embranchées, seuls ces derniers peuvent être utilisés.

Le principal frein à l'utilisation du rail avec des tarifs très différents d'un tronçon à l'autre, demeure financier.

### La prise en compte du coût pour la société du transport de déchets...

Les coûts externes se situent en dehors du marché; ils ne sont pas répercutés dans le prix payé par l'utilisateur mais sont pris en charge par la collectivité.

Un rapport de 2000 indique que le transport routier de 10 t de marchandises sur 100 km



(hors phénomènes de congestion) était par exemple, en date valeur 1995, estimé à 88 euros, contre 19 euros et 17 euros, respectivement pour le rail et la voie d'eau. D'après ces hypothèses, le transport de 35 000 t de déchets sur une distance d'environ 80 km serait moins coûteux par voie fluviale que par la route.

### ... et celui des ruptures de charges et des acheminements

D'un point de vue technique, les solutions existantes en matière de logistique fluviale et ferroviaire sont compatibles avec les cinq flux retenus. Et d'un point de vue environnemental, elles permettraient de réaliser des économies d'énergie, d'émissions de polluants et de coûts externes. Mais sur le plan économique, le bilan entre les modes ferré et fluvial est plus contrasté. Ainsi, pour assurer sa compétitivité, le rail doit proposer des coûts de transport plus faibles pour compenser l'effet des ruptures de charges (engendrant un surcoût de l'ordre de 127 à 149% par rapport au mode routier).

Pour la voie d'eau, la compétitivité est remise

en cause, en dépit de coûts attractifs, par les trajets routiers terminaux qui représentent environ un tiers du coût total. En fonction de la proximité des sites à un embranchement fluvial, les solutions fluviales peuvent engendrer des économies de 8% jusqu'à un surcoût de 17%.

### Les leviers de développement de l'intermodalité dans le secteur des déchets en Alsace.

En dehors du domaine législatif, où l'Etat définit les contraintes liées au transport et au stockage des déchets, l'ensemble des collectivités publiques peut engager des actions telles que :

- promotion de modes alternatifs à la route (en proposant par exemple des mécanismes financiers d'incitation au report modal ou en finançant des études),
- aide à la planification (en participant en amont à l'organisation territoriale de la filière des déchets, en associant la logistique des déchets à celle des modes alternatifs à la route, en développant des sites de transfert et

de traitement en bord de voie d'eau ou embranchés fer, en favorisant les débouchés dans les sites accessibles par ces deux modes),

- mesures visant à développer l'offre de transport fluvial et ferroviaire, en incluant des obligations de chiffrage des solutions multimodales dans les procédures d'appel d'offres.

Les entreprises peuvent également concourir au développement de l'intermodalité dans le transport des déchets, en participant en amont à l'organisation territoriale de la filière des déchets, en adaptant la structure et le fonctionnement de leurs chaînes logistiques, en suscitant le développement d'offres alter-

natives à la route auprès des opérateurs de transport et enfin en intégrant la dimension multimodale dans le choix de leurs sites d'implantation.

Cette étude a été cofinancée par : L'Ademe, l'Etat, les Conseils Généraux du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, VNF, la SNCF, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin. Pour télécharger l'étude, rendez vous sur le site: [www.ademe.fr/alsace/autres/telecharger.html](http://www.ademe.fr/alsace/autres/telecharger.html)

Nicolas Vogelgesang



(1) Trafics entre les centres de tri et les centres de traitement/valorisation

# Les transports de marchandises

## Conjoncture régionale

### Fret ferroviaire

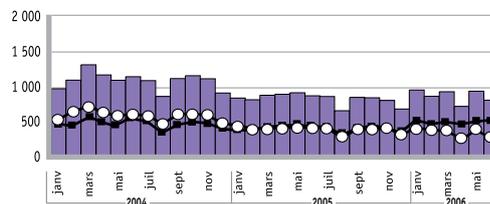
Reprise du trafic au national et poursuite de la chute à l'international

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2003-2004	-1,4	6,3
2004-2005	-14,7	-29,6
1 <sup>er</sup> sem 05 - 1 <sup>er</sup> sem 06	10,1	-12,1

En milliers de tonnes

- ensemble
- national
- international

Source : Direction régionale de la SNCF



### Voies navigables

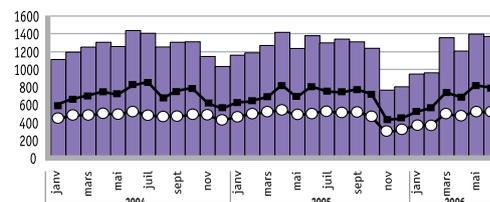
Baisse du trafic dans les ports due pour l'essentiel aux produits pétroliers

	Variation en %		
	Port autonome de Strasbourg	Ports de Mulhouse-Rhin	Port rhénan Colmar Centre-Alsace
2003-2004	5,7	11,4	23,3
2004-2005	-3,0	-4,3	-14,3
1 <sup>er</sup> sem 05 - 1 <sup>er</sup> sem 06	-3,5	-7,0	-14,5

En milliers de tonnes

- ensemble
- port autonome de Strasbourg
- ports de Mulhouse-Rhin

Sources : Port autonome de Strasbourg, Ports de Mulhouse-Rhin, Port Rhénan Colmar Centre-Alsace



### Transports routiers

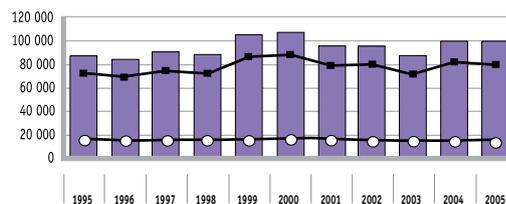
Après la forte hausse enregistrée en 2004, le tonnage routier en provenance et à destination de l'Alsace (y compris l'interne) est en légère baisse en 2005

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2002-2003	-9,8	-2,2
2003-2004	13,8	4,6
2004-2005	-3,31	-1,39

En milliers de tonnes

- ensemble
- national
- international

Sources : base de données SITRAM, SG/DAEI (SESP)



## Conjoncture nationale

### Fret ferroviaire

Redémarrage du fret au niveau national et nouvelle baisse pour le transport international

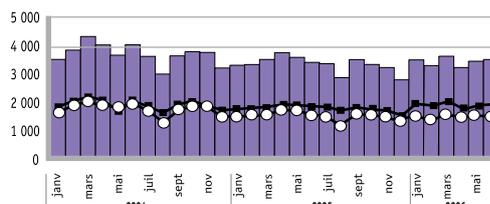
	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2003-2004	-3,5	-3,8
2004-2005	-6,4	-13,4
1 <sup>er</sup> sem 05 - 1 <sup>er</sup> sem 06	3,9	-7,6

En millions de tonnes.km

- ensemble<sup>1</sup>
- national
- international<sup>2</sup>

1 Non compris transports routiers (affrètement routier et SERNAM).  
2 Partie du transport international réalisée sur le territoire français. Y compris le transit international sur le territoire français.

Sources : SNCF, SG/DAEI (SESP)



### Voies navigables

Léger repli du trafic après le haut niveau de 2005

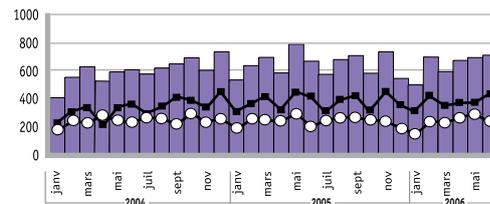
	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2003-2004	3,4	10,0
2004-2005	11,6	2,0
1 <sup>er</sup> sem 05 - 1 <sup>er</sup> sem 06	-40,6	-3,7

En millions de tonnes.km

- ensemble
- national
- international<sup>3</sup>

3 Partie du transport international réalisée sur le territoire français.

Sources : VNF, SG/DAEI (SESP)



### Transports routiers

Activité en légère augmentation au niveau national. Poursuite de la baisse à l'international

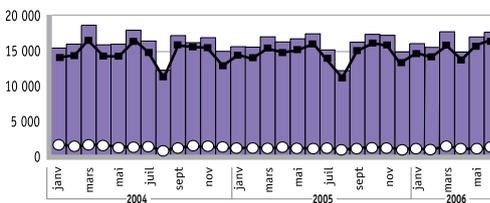
	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2003-2004	4,5	-0,2
2004-2005	-0,7	-11,4
1 <sup>er</sup> sem 05 - 1 <sup>er</sup> sem 06	0,6	-2,4

En millions de tonnes.km

- ensemble<sup>4</sup>
- national
- international<sup>5</sup>

4 Transport avec des véhicules à moteur (camions de plus de 3 tonnes de charge utile et tracteurs routiers) immatriculés en France.  
5 Partie du transport international réalisée sur le territoire français.

Sources : TRM, SG/DAEI (SESP)



# Les transports de voyageurs

## Conjoncture régionale

### Transport aérien

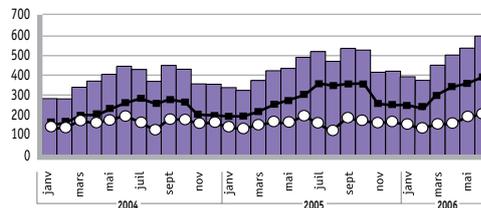
A Bâle-Mulhouse, trafic toujours très bien orienté grâce aux vols réguliers. Forte croissance sur les destinations européennes à Strasbourg-Entzheim

	Variation en %	
	Aéroport Bâle-Mulhouse	Aéroport Strasbourg-Entzheim
2003-2004	2,4	-6,0
2004-2005	30,1	0,6
1 <sup>er</sup> sem 05 - 1 <sup>er</sup> sem 06	30,97	4,03

En milliers de passagers

- ensemble
- Bâle-Mulhouse
- Strasbourg-Entzheim

Sources : Aéroports de Bâle-Mulhouse, Strasbourg-Entzheim



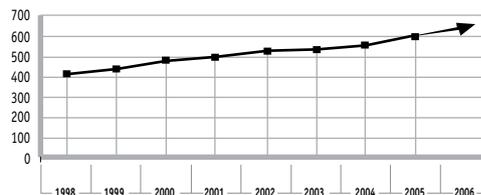
### Transport ferroviaire TER

La bonne tendance se poursuit au premier semestre 2006

	Variation en %
2003-2004	4,1
2004-2005	6,5
1 <sup>er</sup> sem 05 - 1 <sup>er</sup> sem 06	8,20

En millions de passagers.km

Sources : Direction régionale de la SNCF



## Conjoncture nationale

### Transport aérien

Augmentation de l'activité dans les aéroports de Paris et les grands aéroports de province

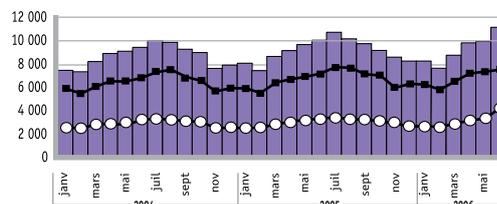
	Variation en %	
	Aéroports de Paris	Aéroports de province
2003-2004	6,1	4,4
2004-2005	5,0	5,8
1 <sup>er</sup> sem 05 - 1 <sup>er</sup> sem 06	5,1	8,4

En milliers de passagers

- ensemble
- aéroports de Paris
- grands aéroports de province<sup>1</sup>

1 Nice/Côte d'Azur, Marseille/Marignane, Lyon/Saint-Exupéry, Toulouse/Blagnac, Bordeaux/Mérignac.

Sources : ADP, DGAC, SG/DAEI (SESP)



### Transport ferroviaire

Amélioration du taux d'occupation des TGV malgré la concurrence des compagnies aériennes à bas prix. Bonne progression du trafic «grandes lignes» grâce à un développement de l'offre

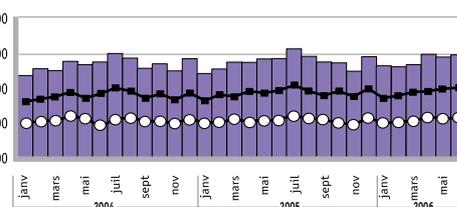
	Variation en %	
	Réseaux TGV	Hors réseaux TGV
2003-2004	5,3	0,9
2004-2005	2,9	2,6
1 <sup>er</sup> sem 05 - 1 <sup>er</sup> sem 06	2,7	5,2

En milliards de passagers.km

- ensemble réseau principal<sup>2</sup>
- réseaux TGV
- hors réseaux TGV

2 Total SNCF voyageurs hors Île-de-France.

Sources : SNCF, SG/DAEI (SESP)



## ACTUALITÉ DES MEMBRES...

### • Port autonome de Strasbourg / SNCF

Depuis le 30 mai 2006, une nouvelle relation a été mise en place entre le terminal à conteneurs du Port autonome de Strasbourg et Anvers/Zeebrugge, 2 fois par semaine, grâce à une collaboration avec Naviland Cargo et la SNCF. Ceci complète les nombreuses navettes fluviales qui existaient avec Rotterdam et Anvers et la liaison ferroviaire avec le port du Havre.

### • Nouvelle adresse de l'ORTAL

Dans le cadre du déménagement des services de la DRE Alsace et de la DDE du Bas-Rhin sur le site de Cronembourg, l'adresse de l'ORTAL a changé. Veuillez noter nos nouvelles coordonnées : ORTAL, BP 81005/F, 67070 Strasbourg cedex ; téléphone 03.88.13.07.58.

### • Erratum

Comme vous l'aurez rectifié par vous même, dans le dernier numéro d'un point à l'autre l'interview en page 4 était bien de M. Orth et non pas de M. Everaere.

### Directeur de la publication

Pascal MANGIN,  
président de l'Ortal

### Rédacteur en chef

Patricia GOUT,  
DRE Alsace

### Ont participé à ce numéro

Julie Marchi,  
Pierre Hoeltzel,  
Clémentine Brachet-Sergent,  
Christophe Belenger,  
DRE Alsace  
Nicolas Vogelgesang,  
DDE 67

Conception graphique : Citeasen

Impression : Deppen, Strasbourg

ISSN 1638-4342, dépôt légal décembre 2006

## Observatoire régional des transports et de la logistique d'Alsace

BP 81005 / F

67070 Strasbourg cedex

téléphone : 03.88.13.07.58

Association inscrite au registre des associations  
vol. LXXV n° 298 le 4 décembre 1997