

# D'un point à l'autre

La lettre semestrielle de l'Observatoire Régional des Transports d'Alsace

## Le mot du Président

**E**n matière de transport, l'actualité de ce dernier semestre a été largement consacrée aux rebondissements de la taxe allemande sur les poids lourds. En fait, pour être plus précis, je parle ici de l'actualité dans les milieux professionnels du transport routier de marchandises, car l'information a été peu diffusée en dehors d'un cercle restreint d'initiés. Il nous a donc semblé intéressant de faire le point sur les tenants et aboutissants de cette taxe dans ce numéro, avant sa mise en application prévue désormais en 2004.

Par ailleurs, l'enquête "origine-destination des poids lourds en Alsace" est en cours. Elle a débuté en novembre et s'achèvera en janvier pour les derniers points qui n'ont pu être couverts avant.

L'étude de temps de parcours en accès à la Communauté Urbaine de Strasbourg sera lancée à la

suite. L'ORTA disposera donc de données récentes et d'informations nouvelles qui pourront vous être communiquées d'ici l'été 2004, et ce dans le prochain numéro de ce journal.

La partie de la lettre semestrielle consacrée aux statistiques porte sur l'évolution des données jusqu'en milieu d'année, dans la mesure où ces renseignements sont d'ores et déjà disponibles.

Je vous souhaite à toutes et à tous une bonne année 2004 et vous donne rendez-vous pour le prochain numéro au mois de juin 2004.

Gérard TRABAND, Président de l'ORTA  
Vice-Président du Conseil Régional

## En attendant la Lkw Maut...



Borne de saisie manuelle

L'article qui suit présente les principes de la taxe allemande sur les poids lourds et ses modalités de perception. Il pose certaines questions liées à son fonctionnement et à sa mise en oeuvre, avant de conclure sur les évolutions en cours.

### Définition

Le terme allemand Lkw Maut signifie littéralement le péage (Maut) pour camion (Lkw étant l'abréviation de Lastkraftwagen). Il s'agit d'une taxe perçue sur les poids lourds de plus de 12 tonnes circulant sur les quelques 12 000 km du réseau autoroutier allemand.

Elle concerne tant les véhicules allemands qu'étrangers, qui effectuent un trajet à vide ou en charge. Les bus, les véhicules des services publics ou encore de cirques et de kermesses, en sont exonérés.

### Pourquoi une telle taxe ?

Cette taxe vise à mieux équilibrer la concurrence entre le transport de marchandises par le rail et par la route et à rendre les capacités de transport actuelles plus performantes, tout en s'inscrivant dans la logique de l'utilisateur-payeur.

Elle devait remplacer l'Eurovignette supprimée en Allemagne le 31 août 2003 (première date envisagée d'entrée en vigueur du dispositif) et rapporter environ 2,8 milliards d'Euros par an en vue de l'amélioration des infrastructures.

### Comment est-elle calculée ?

Le montant de la Lkw Maut correspond au produit des kilomètres parcourus sur le réseau autoroutier allemand par un taux kilométrique qui dépend du nombre d'essieux et de la valeur d'émission de gaz polluants du moteur (en fonction de sa norme « Euro »). Suivant les engins, ►►

► ce ratio varie entre 9 et 14 centimes d'euros au kilomètre.

## Les principaux acteurs du projet

La mise en œuvre du système a été confiée par l'État allemand à un consortium dénommé Toll Collect GmbH, composé à 45% par Deutsche Telekom, à 45% par Daimler-Chrysler et à 10% par Cofiroute.

Les contrôles, quant à eux, restent de la seule compétence de l'autorité fédérale chargée du transport de marchandises (Bundesamt für Güterverkehr), qui dispose d'environ 300 points de contrôle fixes, des portiques équipés de caméras, permettant une identification et un contrôle automatique du véhicule, à partir de sa plaque d'immatriculation. Des unités mobiles, comptant au total plus de 500 agents, complètent le réseau de surveillance.

## Les dispositifs envisagés

Trois systèmes ont été conçus dans le but de déterminer la taxe kilométrique qui s'applique au véhicule et le nombre de kilomètres qu'il parcourt sur le réseau autoroutier allemand.

Le premier système, appelé On Board Unit ou encore OBU, rassemble dans un boîtier installé dans le véhicule, un ordinateur, un GPS, un dispositif de traitement des données du chronotachygraphe et un émetteur. Entièrement automatique, il constitue a priori l'outil le plus souple d'utilisation.

En revanche, seuls les organismes agréés par le groupement Toll Collect sont habilités à installer ces unités. Pour l'heure, seuls 1 800 ateliers sont prévus au total, dont 21 en France et 6 en Alsace. De plus, les frais de montage de l'appareil, correspondant à un forfait de 4 heures de main d'œuvre, sont à la charge du transporteur. Enfin, l'OBU peut présenter quelques difficultés de paramétrage lors de sa mise en place et ne semble pas à l'abri de dysfonctionnements au cours de son utilisation, nécessitant alors une nouvelle immobilisation du véhicule.

Le nombre d'OBU installés apparaît très faible à ce jour, d'après les informations obtenues par la DRE auprès des installateurs alsaciens.

Le deuxième système repose sur l'utilisation de l'Internet. Il nécessite la saisie préalable sur ce média des différents paramètres du camion, nécessaires au calcul du coût kilométrique de la taxe, ainsi que de l'ensemble des données de l'itinéraire, permettant de déterminer la distance parcourue sur le réseau autoroutier allemand. La date et l'heure prévues pour l'accès au point d'entrée sur l'autoroute doivent également être renseignées.

Une fois ces opérations réalisées, le conducteur du poids lourd doit se munir d'une preuve de sa



Point de contrôle fixe : portique équipé de caméras

réservation. La durée de validité de cette dernière est limitée au temps nécessaire pour effectuer la distance prévue à la vitesse moyenne de 34 km/h.

Le troisième dispositif de la Lkw Maut consiste à saisir manuellement les renseignements nécessaires, identiques à ceux décrits pour la saisie sur Internet, sur des bornes réservées à cet effet. 3 500 terminaux de péage de ce type sont prévus à l'échelle européenne. Comme dans le cas précédent, le temps de validité de la réservation est limité. En cas de dépassement de ce laps de temps, une nouvelle saisie doit être effectuée et une nouvelle taxe doit être payée, faute de quoi le véhicule sera considéré en infraction. Il est à noter que la saisie des renseignements sur ces bornes, qui ne « pratiquent » d'ailleurs que quatre langues, est assez longue. Elle pourra entraîner d'importantes files d'attente de poids-lourds en approche des lieux d'implantation...

## Quelles sanctions ?

En cas d'infraction, une amende d'au plus 1 000 € pourra être infligée par le service chargé du contrôle. L'amende pourra atteindre 20 000 € en cas de récidive et le conducteur du véhicule incriminé sera redevable, sur ses deniers propres, d'une partie de la somme à payer !

## Des difficultés rencontrées aux concertations menées au cours de l'année 2003

La mise en œuvre du présent dispositif a été repoussée successivement du 31 août au 02 novembre 2003, puis au 1er janvier 2004. La dernière échéance annoncée officieusement par les autorités allemandes se situerait après Pâques 2004. Les retards accumulés s'expliquent par le nombre insuffisant d'OBU disponibles (seules 450 000 des 1 400 000 unités nécessaires étaient supposées être distribuées au 2 novembre), par les dysfonctionnements du système automatique de contrôle et par les difficultés rencontrées dans l'implantation des terminaux de péage.

Ainsi, les choix retenus par le consortium chargé du dossier, en termes de communication, de lieux d'implantation des bornes et de procédures préalables à l'installation de celles-ci, ont été pour une part à l'origine de ces retards importants et du mécontentement des acteurs et partenaires locaux indispensables, sur le territoire français, mais aussi ailleurs, y compris en Allemagne.

À la suite de ces événements, la DRE Alsace a été chargée, par le ministère de l'Équipement et par la Préfecture de Région, de l'organisation de la concertation locale entre Toll Collect et l'ensemble des interlocuteurs concernés afin de résoudre les problèmes soulevés.

Les propositions des transporteurs et l'analyse des sites par les services de l'Équipement et de la Gendarmerie, ont permis une amélioration sensible de la distribution spatiale des bornes de saisie. On compte pour l'instant une douzaine de sites en Alsace, répartis de façon sensiblement équivalente entre le réseau autoroutier concédé et le réseau routier non concédé.

D'autres avancées importantes ont été obtenues grâce aux efforts de communication et d'information auprès des organisations professionnelles de transporteurs et des organismes de formation.

## Conclusion

*La stratégie initiale relative à la Lkw Maut, qui consiste à étendre au plus vite le système de perception automatique de la taxe à l'aide des On Board Units, est loin d'être opérationnelle aujourd'hui. La fréquentation des bornes de péage devrait par conséquent être relativement élevée dans l'hypothèse où le dispositif serait mis en place avant une diffusion satisfaisante des OBU.*

*Le report de l'entrée en vigueur de la taxe allemande sur les poids lourds, attendu pour Pâques 2004, permettra-t-il de procéder aux corrections qui s'imposent ?*

**Thierry Gindre et Nicolas Vogelgesang,  
Direction Régionale de l'Équipement**

# Les transports de voyageurs

## Conjoncture régionale

### Transport aérien

la reprise de Strasbourg-Entzheim effacée par l'amenuisement de Bâle-Mulhouse

Variation en % :

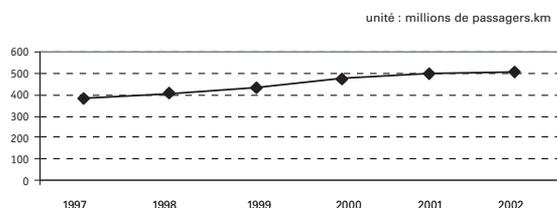
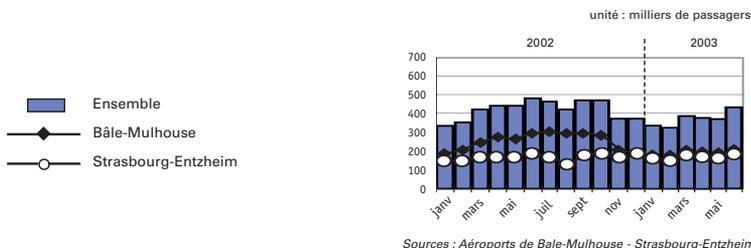
Aéroport de Bâle-Mulhouse	Aéroport de Strasbourg-Entzheim
2000-2001 : -6,1	2000-2001 : 4,1
2001-2002 : -14	2001-2002 : -4,6
1 <sup>er</sup> sem. 03/1 <sup>er</sup> sem. 02 : -18,9	1 <sup>er</sup> sem. 03/1 <sup>er</sup> sem. 02 : 4

### Transport ferroviaire T.E.R.

une régionalisation féconde

Variation en % :

2000-2001 : 3,5	2001-2002 : 2,6
-----------------	-----------------



## Conjoncture nationale

### Transport aérien

rebond sur le toucher de mai

Variation en % :

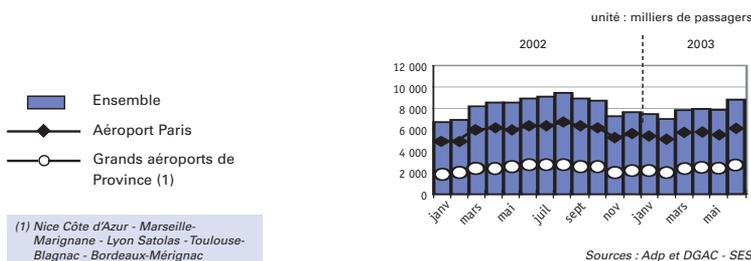
Aéroport de Paris	Aéroports de Province
2000-2001 : -4,3	2000-2001 : -2,9
2001-2002 : 0,6	2001-2002 : -2,2
1 <sup>er</sup> sem. 03/1 <sup>er</sup> sem. 02 : -3,8	1 <sup>er</sup> sem. 03/1 <sup>er</sup> sem. 02 : -0,5

### Transport ferroviaire

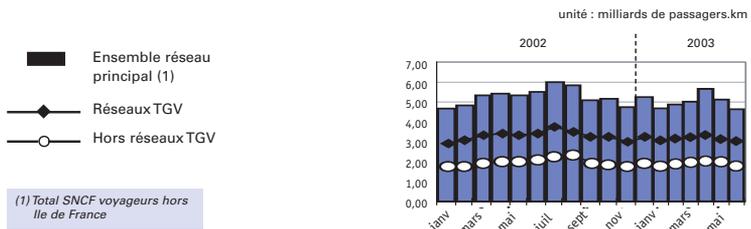
retrait lié aux perturbations sociales

Variation en % :

Réseaux TGV	Hors réseaux TGV
2000-2001 : 8	2000-2001 : -4,1
2001-2002 : 6,4	2001-2002 : -3,3
1 <sup>er</sup> sem. 03/1 <sup>er</sup> sem. 02 : -2,8	1 <sup>er</sup> sem. 03/1 <sup>er</sup> sem. 02 : -4,4



(1) Nice Côte d'Azur - Marseille-Marignane - Lyon Satolas - Toulouse-Blagnac - Bordeaux-Mérignac



(1) Total SNCF voyageurs hors Ile de France

**Directeur de la publication :**  
Gérard TRABAND (Pdt de l'ORTA).  
**Rédacteur en chef :**  
Georges KLAERR-BLANCHARD (DRE Alsace).  
**Ont participé à ce numéro :**  
Jacqueline HUGHES, Thierry GINDRE et Nicolas VOGELGESANG (DRE Alsace).  
**Crédit photographique :** Toll Collect  
**Maquette :**  
Carré Blanc, tél. : 03 88 10 48 00  
www.carreblanc.fr  
ISSN 1638-4342 - Dépôt légal déc. 2003

# Les transports de marchandises

## Conjoncture régionale

### Fret ferroviaire

**déclin du trafic national, effondrement redoublé à l'international**

Variation en % :

Transport national	Transport international
2000-2001 : -10,2	2000-2001 : -11,8
2001-2002 : 0,7	2001-2002 : -6
1 <sup>er</sup> sem. 03/1 <sup>er</sup> sem. 02 : -7,1	1 <sup>er</sup> sem. 03/1 <sup>er</sup> sem. 02 : -17,3

### Voies navigables

**chargements conformes avant les basses eaux de l'été**

Variation en % :

Port autonome de Strasbourg	Ports de Mulhouse-Rhin
2000-2001 : -11,6	2000-2001 : -2,4
2001-2002 : -3,1	2001-2002 : 5,5
1 <sup>er</sup> sem. 03/1 <sup>er</sup> sem. 02 : -0,9	1 <sup>er</sup> sem. 03/1 <sup>er</sup> sem. 02 : 3,5

### Transports routiers

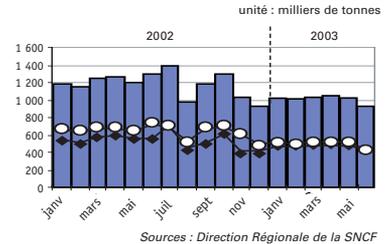
**crise et perte de marché s'enchaînent**

Variation en % :

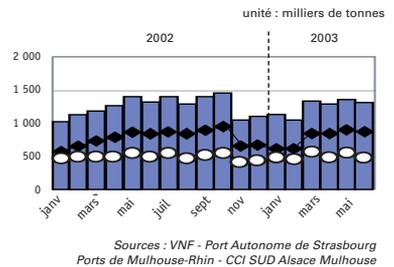
Transport national	Transport international
1999-2000 : 1,6	1999-2000 : 3
2000-2001 : -11,7	2000-2001 : -4,7
2001-2002 : 2,5	2001-2002 : -2,8

Départs et arrivées aux gares alsaciennes

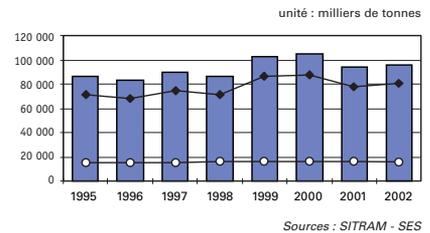
■ Ensemble  
◆ National  
○ International



■ Ensemble trafic fluvial  
◆ Port Autonome de Strasbourg  
○ Ports de Mulhouse-Rhin



■ Ensemble  
◆ National  
○ International



## Conjoncture nationale

### Fret ferroviaire

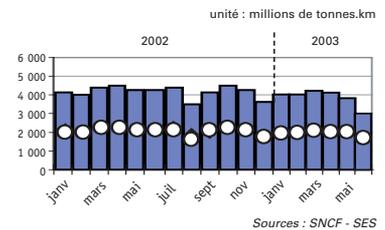
**les expéditions se délitent, surtout à l'international**

Variation en % :

Transport national	Transport international
2000-2001 : -8,5	2000-2001 : -9,4
2001-2002 : 0,1	2001-2002 : -1,5
1 <sup>er</sup> sem. 03/1 <sup>er</sup> sem. 02 : -7,9	1 <sup>er</sup> sem. 03/1 <sup>er</sup> sem. 02 : -9,3

■ Ensemble (1)  
◆ Transport national  
○ Transport International (2)(3)

(1) non compris transports routiers (affrètement routier et SERNAM)  
(2) Partie du transport international réalisée sur le territoire français  
(3) y compris le transit international sur le territoire français



### Voies navigables

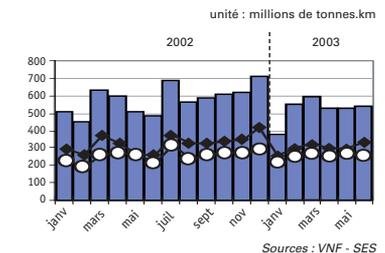
**amélioration du trafic fluvial avant l'étiage d'été**

Variation en % :

Transport national	Transport international
2000-2001 : -13,3	2000-2001 : -3,1
2001-2002 : 8,6	2001-2002 : -2,8
1 <sup>er</sup> sem. 03/1 <sup>er</sup> sem. 02 : 2,9	1 <sup>er</sup> sem. 03/1 <sup>er</sup> sem. 02 : 0,4

■ Ensemble  
◆ National  
○ International (1)

(1) partie du transport international réalisée sur le territoire français



### Transports routiers

**rétablissement des livraisons intérieures sur le plancher de fin 2002**

Variation en % :

Transport national	Transport international
2000-2001 : 3,3	2000-2001 : -4,6
2001-2002 : 0,9	2001-2002 : -9
1 <sup>er</sup> sem. 03/1 <sup>er</sup> sem. 02 : -2	1 <sup>er</sup> sem. 03/1 <sup>er</sup> sem. 02 : -4,1

■ Ensemble (1)  
◆ National  
○ International (2)

(1) transports avec des véhicules à moteur (camions de plus de 3 tonnes de charge utile et tracteurs routiers) immatriculés en France  
(2) partie du transport international réalisée sur le territoire français

