

L'éco-redevance poids lourds

Service
de l'administration
générale
et de la stratégie

Mission
de la tarification

Mars 2010

Conformément aux conclusions du Grenelle Environnement, l'instauration de l'éco-redevance kilométrique vise à faire payer aux poids lourds l'usage du réseau routier national non concédé (actuellement gratuit) et des routes départementales ou communales susceptibles de subir un report significatif de trafic dû aux péages existants ou à venir.

Conformément aux dispositions légales adoptées, cette taxe sera appliquée de manière anticipée dans la région Alsace, selon des modalités spécifiques, tout en veillant à sa cohérence sur le plan technique avec la future éco-redevance nationale.

Périmètre de la taxe expérimentale alsacienne

Le réseau sur lequel sera appliquée la taxe alsacienne est celui qui subit le report de trafic des autoroutes allemandes, à savoir 190 kilomètres dont 135 kilomètres de voies du réseau routier national.

Le décret n° 2009-1589 du 18 décembre 2009 fixe la consistance du réseau soumis à la taxe expérimentale alsacienne, établi sur les bases des délibérations des collectivités de l'été 2007.

Périmètre de l'éco-redevance nationale

La généralisation de cette taxe concernera l'ensemble des routes du réseau routier national actuel, à l'exception des routes et ouvrages déjà soumis à péage et d'itinéraires à faible trafic ne faisant pas partie du réseau de transport européen, soit environ 10 500 kilomètres.

Le décret n° 2009-1588 du 18 décembre 2009 fixe la liste des itinéraires exonérés pour « faible trafic ».

Les routes des collectivités territoriales qui seraient susceptibles de subir un report significatif de trafic en provenance d'autoroutes à péage ou des routes soumises à cette taxe ou à des taxes analogues en vigueur dans des pays voisins, pourront également être soumises à l'éco-redevance.



Imprimé sur du papier certifié ecolabel européen



Ces routes seront définies par décret en Conseil d'État, après avis de leurs assemblées délibérantes. Au total, la longueur du réseau soumis à l'éco-redevance nationale pourrait être comprise entre 12 000 et 15 000 kilomètres.

La prise en compte de certaines routes appartenant à des collectivités territoriales paraît indispensable. À défaut, des reports de trafic significatifs auraient lieu dans certaines zones à la seule fin d'échapper au paiement de l'éco-redevance nationale.

La situation de l'Alsace le montre, puisqu'elle subit actuellement un report de trafic important en provenance d'Allemagne, suite à l'instauration d'une taxe kilométrique dans ce pays (« LKW Maut »). Pour autant, la question des impacts économiques locaux a conduit le Gouvernement à proposer un linéaire restreint de réseau local (2 000 km).

Cette proposition de réseau local à soumettre à l'éco-redevance a été adressée aux préfets de région le 24 août 2009 pour qu'ils consultent les collectivités sur le sujet. Les concertations sont en cours. À l'issue de cette phase d'échange, les collectivités seront appelées à délibérer sur la proposition finale de l'État. Ceci permettra de soumettre au Conseil d'État le décret fixant la consistance du réseau local au deuxième trimestre 2010.

Véhicules assujettis

La taxe alsacienne est applicable uniquement aux véhicules de transport de marchandises de 12 tonnes et plus, par symétrie avec le péage mis en place sur les autoroutes allemandes. Ce seuil sera abaissé à 3,5 tonnes dans le cadre de l'extension du dispositif à l'ensemble du réseau routier national, conformément à la directive Eurovignette qui l'impose dès 2012.

Répercussion

Afin de ne pas peser sur l'équilibre économique du secteur des transports, le principe d'une répercussion intégrale de l'éco-redevance sur le bénéficiaire de la prestation de transport est prévu par la loi.

Un groupe de travail a été chargé de définir les modalités d'application concrète du mécanisme de répercussion. Il doit remettre ses propositions au mois de juin 2010.

À ce stade des travaux, une répercussion au réel serait appliquée dans les cas où le montant de l'éco-redevance est facilement identifiable et une répercussion forfaitaire, prévue par décret, serait définie pour les cas complexes (multilots, messagerie...). Ces analyses reflètent le souci d'obtenir un mécanisme de répercussion simple.

Procédure de mise en œuvre

La recherche d'une interopérabilité maximum, qui doit limiter le nombre d'instruments de télépéage figurant dans les cabines des camions, imposera à terme la perception des péages par le canal d'« émetteurs de contrat de télépéage ». Compte tenu qu'un tel dispositif avec émetteurs existe déjà en France dans le cadre des péages autoroutiers

(le système TIS-PL), il a été prévu d'adopter d'emblée ce principe pour la mise en œuvre de l'éco-redevance. L'interopérabilité entre les deux systèmes sera donc privilégiée dans les conditions d'homologations des systèmes et d'habilitations des émetteurs.

Le principe de confier à un tiers privé, dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé et moyennant un mandat de commissionnement, le recouvrement de l'éco-redevance et le contrôle automatique a également été retenu.

Les émetteurs d'abonnement seront en position d'intermédiaires entre ce prestataire principal et les transporteurs abonnés. Les relations entre les émetteurs d'abonnement et le prestataire principal seront régies au départ par l'application de clauses minimales définies au sein d'un contrat-type.

Les contrôles manuels sur le terrain et la répression des fraudes resteront de la seule compétence de l'État, mobilisant principalement les douanes, dans la mesure où l'éco-redevance et les amendes pour fraude prévues à la clé relèvent du régime douanier. La gendarmerie, la police et le contrôle des transports terrestres interviendront également.