



32ème Séance plénière de la  
Conférence franco-germano-suisse du Rhin Supérieur  
le 8 décembre 2006 à Karlsruhe

---

**Point A.2.9 Circulation des poids-lourds dans la région du Rhin supérieur :  
développements actuels et possibilités d'intervention**

---

**Résolution**

1. La Conférence franco-germano-suisse du Rhin Supérieur prend connaissance du rapport conjoint du groupe de travail « Politique régionale des transports » ainsi que du groupe d'experts « Observation des transports terrestres ».
2. La Conférence franco-germano-suisse du Rhin Supérieur leur demande de poursuivre leur travail d'échange d'informations et d'observation des évolutions relatives au trafic poids lourds dans le Rhin Supérieur et de lui rendre compte en fin d'année prochaine des changements importants survenus et à venir.

## **Rapport sur les répercussions de la LKW Maut sur le trafic poids lourds dans le Rhin Supérieur**

### **Analyse des évolutions du trafic poids lourds de 2004 à 2006**

Le péage pour les poids lourds de plus de 12 tonnes mis en place sur les autoroutes allemandes à compter du 1er janvier 2005 (LKW Maut) s'est traduit par d'importants reports de trafic de l'autoroute A5, côté allemand, vers l'axe Nord-Sud alsacien.

Les reports constatés du côté français, en comparant les trafics de 2004 à ceux de 2005, sont variables d'un point de comptage à l'autre et d'un mois à l'autre (cf. cartes). Sur l'ensemble de l'année 2005, on peut estimer l'augmentation du trafic à 1 700 poids lourds (PL) en moyenne par jour ouvré (lundi à vendredi). Côté allemand, la baisse corrélative du trafic PL sur l'A5 est supérieure sachant qu'une partie du trafic PL s'est aussi reporté sur le réseau secondaire allemand.

Les répercussions de la LKW Maut se sont fait sentir très fortement dès le début l'année 2005 puis une stabilisation est intervenue vers avril-mai suivie d'un léger reflux en fin d'année qui se lit dans les comptages de véhicules du mois de janvier 2006.

Ainsi au passage de la frontière au Nord, à Lauterbourg, les comptages font état de 2 057 poids lourds par jour (PL/j) en janvier 2004, de 3 126 PL/j en janvier 2005 et de 2 979 PL/j en janvier 2006. Au Sud, près du pont d'Ottmarsheim, à l'interconnexion de l'autoroute A36 avec l'HaFraBa, l'évolution est inverse : le trafic a baissé de 500 PL/j en janvier 2005 par rapport à janvier 2004, suite au changement d'itinéraire des PL qui, pour échapper à la taxe, ont opté pour un franchissement au Nord de l'Alsace (à Lauterbourg ou par le pont de Beinheim) ; puis, en janvier 2006 on enregistre une remontée du trafic de 200 PL/j, ce qui tendrait à prouver qu'un certain nombre de PL ont repris leur ancien itinéraire. L'inversion de tendance s'observe aussi à différents points de comptage de l'A35, côté alsacien, et de l'A5 côté allemand. Ainsi à Baldersheim, près de Mulhouse le trafic journalier du mois de janvier est passé de 7 883 PL/j en 2004 à 9 714 PL/j en 2005 pour revenir à 9 133 PL/j en 2006, tandis qu'à Achern, sur l'A5, on enregistre des évolutions en sens contraire : une baisse de 2 500 PL/j en janvier 2005 par rapport à janvier 2004, puis une augmentation de 800 PL/j un an après.

Le reflux observé à travers les comptages de janvier 2006 s'est confirmé les mois suivants sans toutefois s'accroître. En se référant aux comptages de trafic des mois de janvier, de mai et de septembre on peut estimer le reflux à 300 PL/j. Et, au final, si l'on compare les trafics PL de 2004 (avant l'introduction de la LKW Maut) à ceux de 2006, où la situation semble stabilisée, on peut considérer que l'augmentation sur l'axe Nord-Sud alsacien est de 1 400 PL en moyenne par jour ouvré.

Il faut cependant noter que ces évolutions ne sont pas exclusivement liées à l'introduction de la LKW Maut. La conjoncture économique s'est améliorée en 2006 par rapport à 2004 et au début de l'année 2005, ce qui a généré une augmentation des flux de transports dans tout le Rhin Supérieur, et donc de la circulation de poids lourds. Il faut rappeler aussi que l'élargissement de l'Union européenne en 2004 s'est traduit par une augmentation du trafic poids lourds dans le sillon rhénan.

### **Mesures envisagées ou adoptées pour limiter les reports de trafic liés à la LKW Maut en Rhénanie Palatinat et au Bade -Wurtemberg**

Pour réduire les reports de trafic des autoroutes vers le réseau non autoroutier (Bundesstrassen), suite à l'introduction la LKW Maut, des mesures ont été prises sur différents itinéraires en Allemagne, qui vont de l'interdiction de la circulation nocturne des poids lourds sur le réseau secondaire à l'extension de la LKW Maut à certains tronçons. Ainsi, suite à l'accroissement du trafic PL enregistré sur l'itinéraire B10/B35 de Stuttgart-Zuffenhausen par Vaihingen/Enz, Bretten jusqu'à Bruchsal, la circulation des poids lourds de plus de 12 tonnes a été interdite durant la nuit. Cette interdiction concerne aussi les principales routes donnant accès à cet itinéraire. Il a également été décidé d'étendre la LKW-Maut à la Bundesstraße B9 (sortie d'autoroute A65 Kandel-Süd jusqu'à la frontière). Le décret entrera en vigueur à partir du 1er janvier 2007.

### **Mesures envisagées ou adoptées pour limiter les reports de trafic liés à la LKW Maut en Alsace**

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. Cette taxe a eu des impacts sur les trafics à l'échelle du Rhin Supérieur et notamment un report vers la France d'un partie significative du trafic de ces véhicules.

Aussi, un dispositif comparable a été adopté grâce à l'article 27 de la loi relative à la sécurité et au développement des transports, voté en janvier dernier. Ce texte permet d'instaurer en Alsace, à titre expérimental et pour une durée de 5 ans, une taxe sur les véhicules de plus de 12 tonnes, comprise entre 0,001 et 0,015 euros/t/km sur certaines routes.

Ce sujet est d'une grande complexité technique et juridique. Une fois vérifié que l'article de loi était « eurocompatible », le ministre de l'équipement a chargé le préfet de la région Alsace de piloter un groupe de réflexion animé par les services de l'équipement afin de clarifier les possibilités de mise en oeuvre d'une telle mesure. Cette démarche a lieu en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés lors de plusieurs tables rondes, rassemblant le préfet, les représentants des ministères de l'équipement et des finances, les présidents du conseil général et des conseils régionaux, et trois représentants des transporteurs.

Les débats ont portés sur tout un ensemble de paramètres qui restaient à éclaircir pour mettre en oeuvre le texte de loi: 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.

Les travaux menés cette année, qui se sont appuyés sur un rapport du Conseil Régional Alsace, en lien avec les Conseils Généraux du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, permettent d'avoir une vision plus précise du futur dispositif, même si rien n'est encore définitivement arrêté :

- Seront concernés les transports publics et privés de marchandises et de personnes, qu'ils soient résidents ou non.
- Les axes concernés seront vraisemblablement l'A35 et les départementales 1083, ex RN83.
- La taxe pourrait être appliquée sur la foi d'une déclaration de la part des utilisateurs, associé à un système de vérification.
- Plutôt que le poids réel du convoi, c'est la silhouette, la capacité du véhicule, qui sera prise en compte.
- Pour mesurer la distance parcourue, un système de 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.

Un décret d'application de la loi, qui sortira fin de 2006 ou au tout début de 2007, fixera le dispositif et les travaux restant à mener. Une fois ce décret paru, il faudra encore travailler une année pour régler les derniers détails techniques et juridiques et installer le matériel nécessaire à l'application du dispositif. Il sera vraisemblablement opérationnel début 2008.

**Avec la mise en oeuvre de cette taxe expérimentale en Alsace, les trois pays du Rhin Supérieur auront donc une attitude similaire vis à vis du trafic des poids lourds (LKW Maut allemande et RPLP suisse).**

---

Rapporteurs : Daniel Wahl, Président du Groupe d'experts "Observation des transports terrestres" et Jean-Claude Festor, Directeur régional de l'Équipement, Alsace