

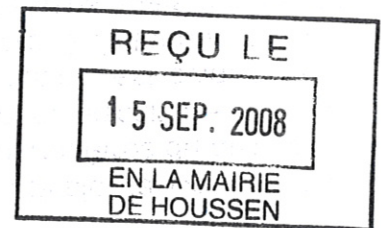
République Française

*Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable
et de l'Aménagement du territoire*

Le Secrétaire d'État chargé des Transports

Paris, le 08 SEP. 2008

référence : CP/A08012600-D08013817
vos réf : v/lettre du 11/04/2008



Monsieur le Député-Maire, *mm de Enc,*

Vous avez bien voulu me faire part de vos interrogations, partagées avec d'autres élus alsaciens, quant à la longueur maximale des sections de tarification du dispositif de taxes poids lourds propre à l'Alsace.

Cette taxe constitue en réalité une redevance au sens du droit communautaire, et doit donc s'inscrire dans le cadre de la directive « Eurovignette », qui bannit toute discrimination entre transports locaux et internationaux. L'objectif initial de la taxe alsacienne est de minimiser les reports de trafic subis par l'Alsace du fait de la mise en œuvre de la LKW-Maut en Allemagne. Il ne doit paradoxalement engendrer aucune discrimination entre transporteurs locaux et poids lourds en transit venus d'Outre-Rhin, sous peine de contentieux communautaire.

Au-delà de la vérification de la neutralité de la règle littérale, la Commission européenne s'attachera donc à « débusquer » tous les paramètres du dispositif, physiques ou non, qui induiraient de facto un traitement discriminatoire. La question de la longueur moyenne des sections de tarification, est évidemment sensible de ce point de vue. Le trafic local qui opérera à l'intérieur de ces compartiments sera exonéré de fait, ce qui va dans votre sens, mais doit rester à l'intérieur de certaines limites pour ne pas être discriminatoire.

Monsieur Eric STRAUMANN
Député du Haut-Rhin
Maire de Houssen
Conseiller général du canton d'Andolsheim
Rue Principale
68125 HOUSSEN

Hôtel Le Play

10 rue de Paris 75007 Paris

Par ailleurs, moins il y a de points de tarification, plus le coût de franchissement est élevé et donc plus inégales sont les situations particulières créées à leur voisinage, selon l'implantation amont ou aval des entreprises et la géographie de leurs circuits commerciaux. Cela pourrait s'avérer défavorable aux transporteurs, industriels et chargeurs alsaciens.

Ainsi, les marges de manœuvre sont étroites et les effets à attendre des mesures préconisées parfois contradictoires.

En tout état de cause, comme vous le savez, la taxe alsacienne, à mettre en œuvre à titre expérimental, sera rapidement remplacée par l'éco-redevance poids lourds nationale issue des travaux du Grenelle de l'Environnement. Comparativement à la taxe alsacienne limitée dans l'espace et surtout dans le temps, l'éco-redevance nationale fera l'objet d'une grande attention de la Commission.

Des contacts préliminaires établis à ce jour, il ressort que le principe de base admissible serait qu'une section de tarification soit déterminée par deux intersections successives avec d'autres voiries publiques. Sur le réseau considéré, cela devrait conduire à une maille maximum de l'ordre de 5 à 6 km. Dans la mesure où nous respecterons ce principe et ce maximum (clairement dans le but de minimiser les discriminations locales), la maille temporaire de l'expérimentation alsacienne, que nous prévoyons effectivement à 15 km pourrait être acceptable.

Je vous précise que la limite haute de 15 km correspond à la mise en place de deux sections aussi bien entre Strasbourg et Sélestat qu'entre Colmar et Mulhouse, un compromis que l'on peut juger raisonnable entre équité et maîtrise des impacts sur l'économie locale.

Bien entendu, mes services restent à votre disposition pour tout complément d'information utile.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député-Maire, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Bien amicalement à toi,



Dominique BUSSEREAU