

L'éco-taxe poids lourds

CAPEB

Confédération de l'Artisanat et des Petites Entreprises du Bâtiment

10 09 2013

DREAL Limousin Service Transports
et Mobilités Durables

Guy Gazeau



PRÉFET
DE LA RÉGION
LIMOUSIN

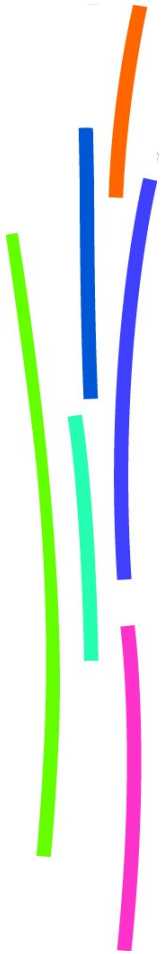
Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Limousin

www.limousin.developpement-durable.gouv.fr

Objectifs du projet

La « redevance » kilométrique poids lourds (« éco-tax », « éco-redevance ») est l'une des mesures phares issues du **Grenelle de l'environnement** abouti en novembre 2007.

- LOI n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009 (loi instituant la taxe)
- LOI Grenelle 1 du 23 juillet 2009
- LOI n° 2009-1674 du 30 décembre 2009 de finances rectificative pour 2009



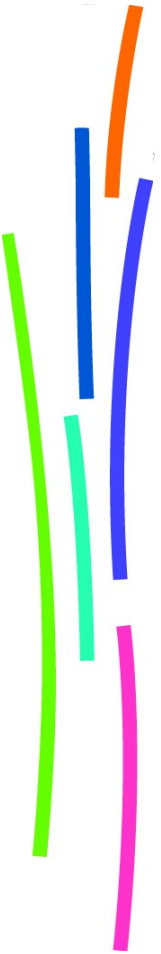
Objectifs du projet

Réduire le trafic routier de marchandise, **éventuellement** par changement de mode, mais surtout par **réduction de la demande** de transport routier

Assurer la **couverture des coûts d'usage** du réseau routier non concédé par les poids lourds (**utilisateur – payeur**)

Financer la politique de **développement intermodal** des transports

Ceci passe par : (1) la **prise en compte** de la taxe par le donneur d'ordre du transport routier pour envoyer un **signal prix** à l'économie et (2) l'**affectation** des recettes perçues sur le réseau national à l'**AFITF**.



Calendrier

- Signature du contrat de partenariat : T0 = 20 octobre 2011
- Mise en œuvre de la taxe : **1^{er} octobre 2013**
- **Prestataire :**



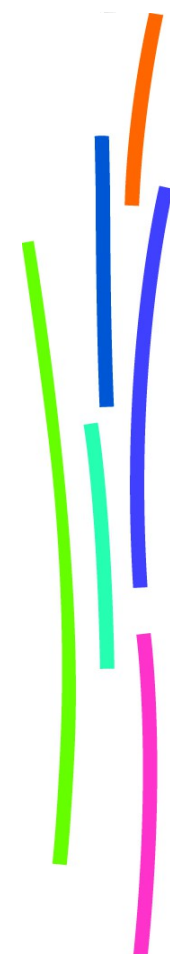
autostrade//per l'italia

AVEC LE SUPPORT DE :



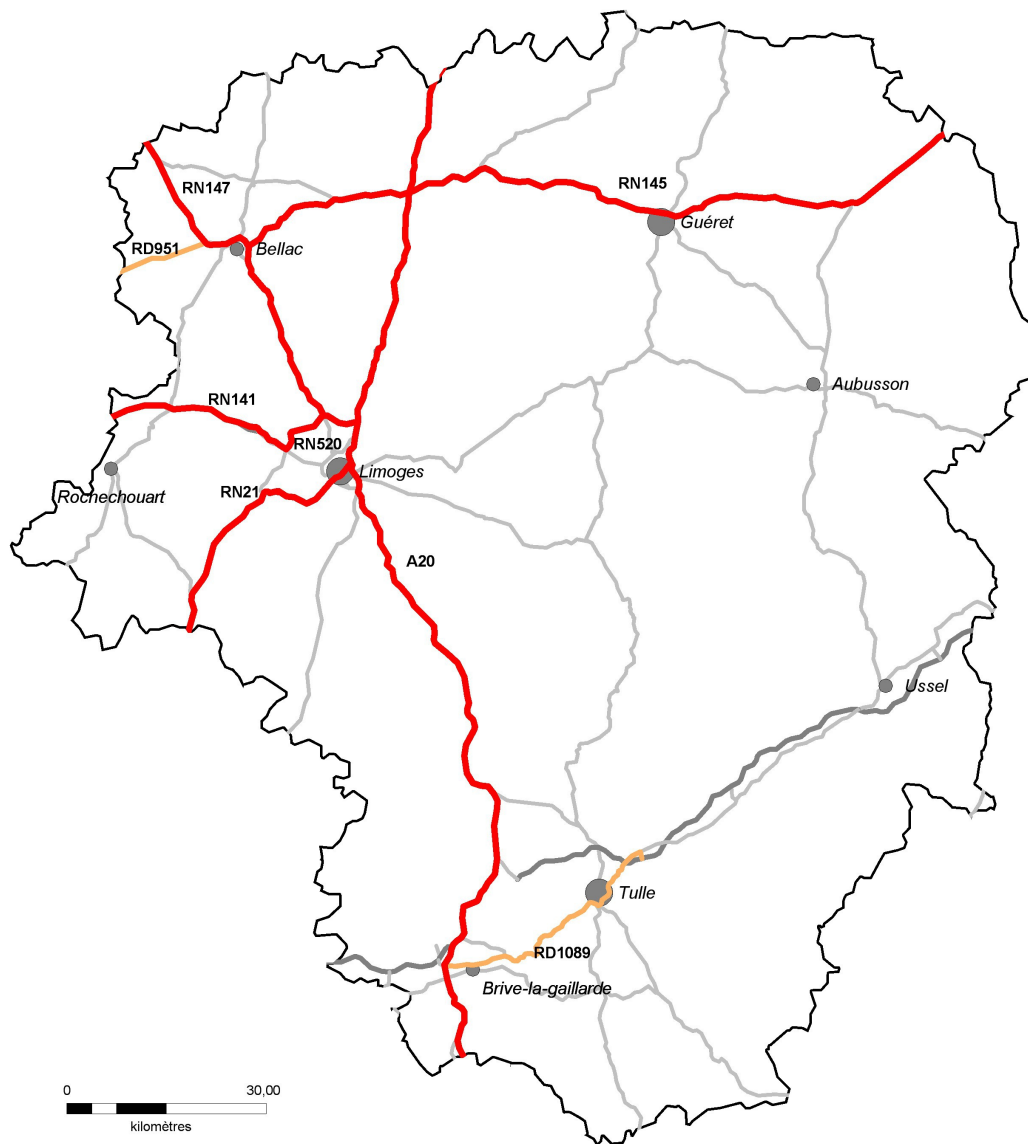
THALES

Réseau concerné



ECOTAXE POIDS LOURDS

Réseau taxable en limousin



Réseau taxable

- Routes nationales
- Routes départementale

Sources :
© IGN Bdcarto - DREAL Limousin
Réalisation :
DREAL Limousin / IGeOS - juin 2013

Le réseau taxable

Ensemble du réseau routier national actuel non concédé (sauf déjà soumis à péage et itinéraires à faible trafic). Décret du 18/12/2009

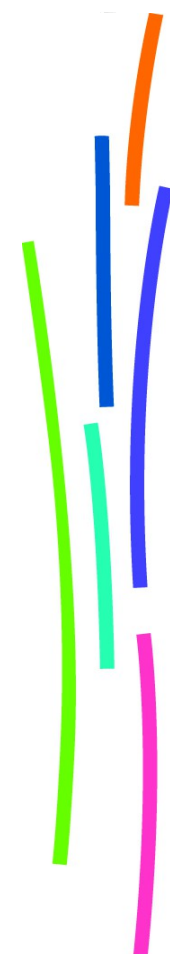
Routes départementales susceptibles de subir un report de trafic. Décret du 27/07/2011

RD 951 (87)

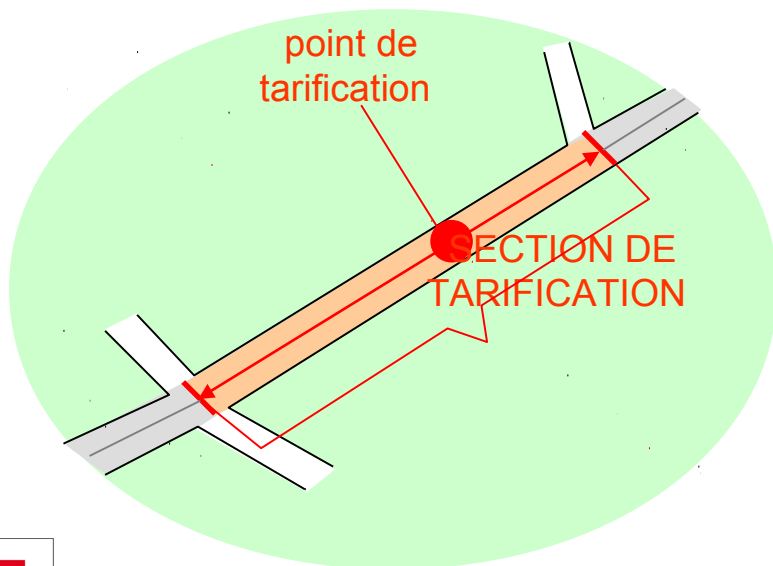
RD 1089 (19)

Taux kilométrique minoré (- 25%) pour périphéricité. Décret du 2/03/2011

10 000 km RN et 5000 km RD



- Il s'agit de faire payer, **sans arrêt**, la **distance parcourue** sur le réseau retenu par tous les **poids lourds de plus de 3,5 t**, sur la base d'un **taux** dépendant du **type** de poids lourds, de sa **classe d'émission** Euro, éventuellement du **niveau de congestion** de l'infrastructure et de la zone géographique (**modulation départements périphériques**)
- Chaque itinéraire sera découpé en **sections de tarification** (en principe, d'une intersection à la suivante) commandées par **autant de points de tarification** (de l'ordre de 4000 en tout). C'est le franchissement du point de tarification qui rend exigible la taxe correspondant au kilométrage de toute la section.
- La loi permet l'**agrégation** de sections trop courtes.



Principes de tarification

Pages

Concessions : 2 catégories

Moyenne: 15 cts / 20 cts

(2006 HT)

**Le barème dépend de la taille et de la performance
environnementale du véhicule**

Hypothèse Eco-Taxe PL: 8 / 10 / 14 cts/km



	Cat.1	Cat.2	Cat.3
EURO 2			
EURO 3			
EURO 4			
EURO 5			
EURO 6	Min		

**Classe
poids lourds de :**

**Part du
trafic**

1) 2 essieux de moins de 12 tonnes

23%

2) 2 essieux de 12 tonnes et plus, et de 3 essieux

15%

3) plus de 3 essieux

62%

min

2,5 c / km

Taux moyen pondéré
(indicatif)

12 c / km

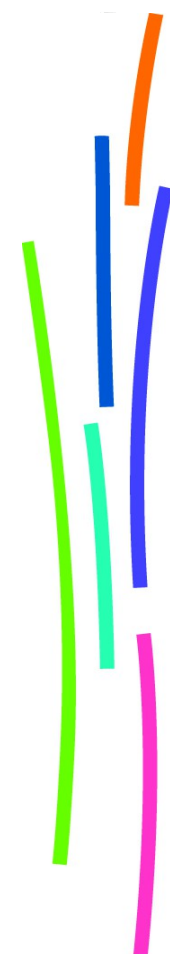
max

20 c/km

Véhicules exonérés

véhicules d'intérêt général **prioritaires**,

- véhicules, propriété de l'État ou d'une collectivité locale, **affectés à l'entretien et à l'exploitation des routes**,
- véhicules et matériels **agricoles** définis par voie réglementaire,
- véhicules à citerne à produits alimentaires exclusivement utilisés pour la **collecte du lait dans les fermes**,
- véhicules **militaires**.



Modalités de perception

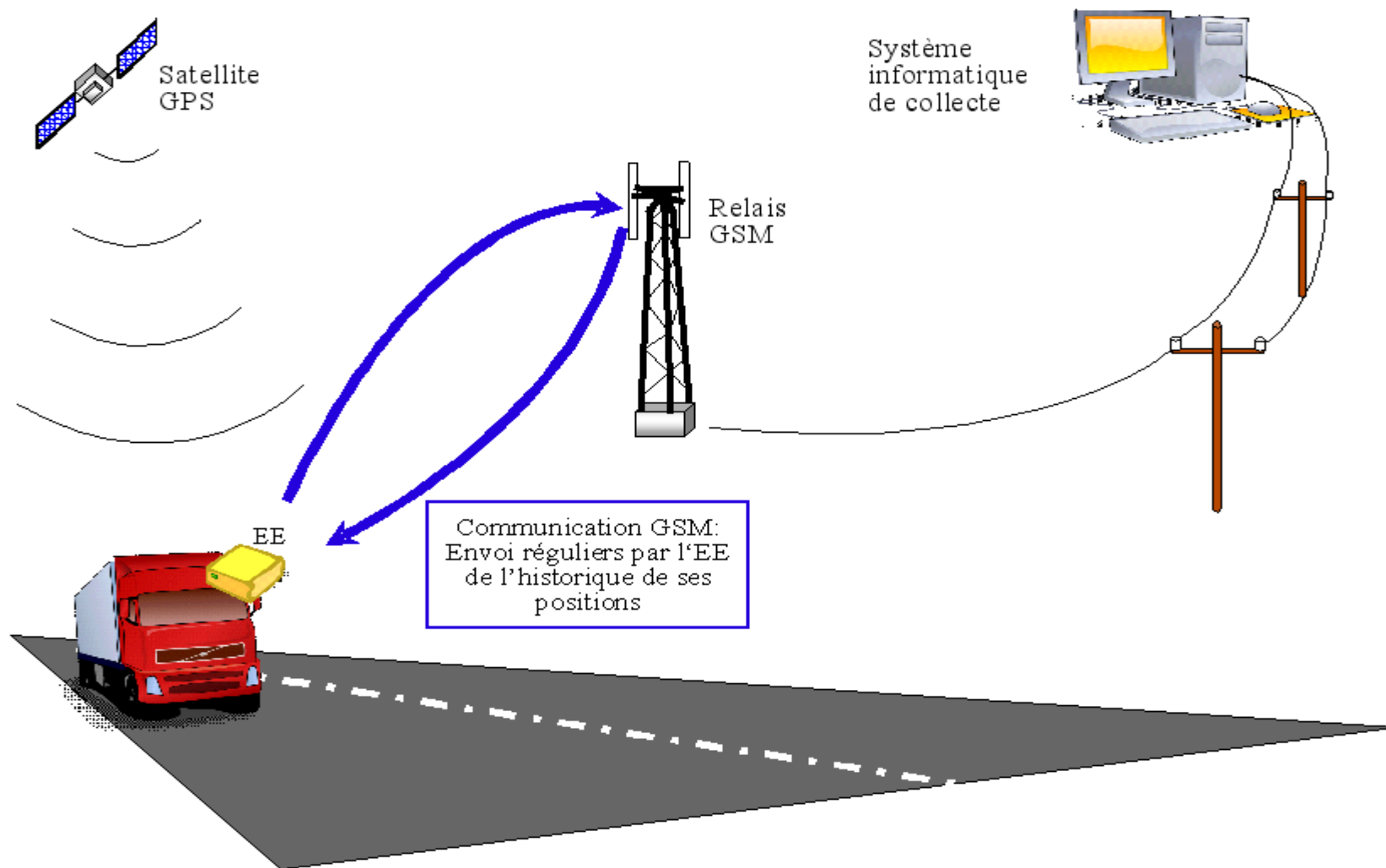
Pages

- Pour permettre leur détection, tous les poids lourds français, ainsi que tous les poids lourds étrangers accédant au réseau taxé, seront **obligatoirement équipés** d'un boîtier électronique spécial (appelé « équipement embarqué » ou EE)



- La technologie choisie à l'issue de la procédure est « satellitaire » :
communication par téléphonie mobile (GPRS) des données de positionnement issues des signaux satellitaires (GNSS)
- Deux modalités de paiement sont prévues :
Post-paiement: par abonnement auprès d'une société de télépéage (abattement possible)
Prépaiement : dans les autres cas

Le système technique de perception



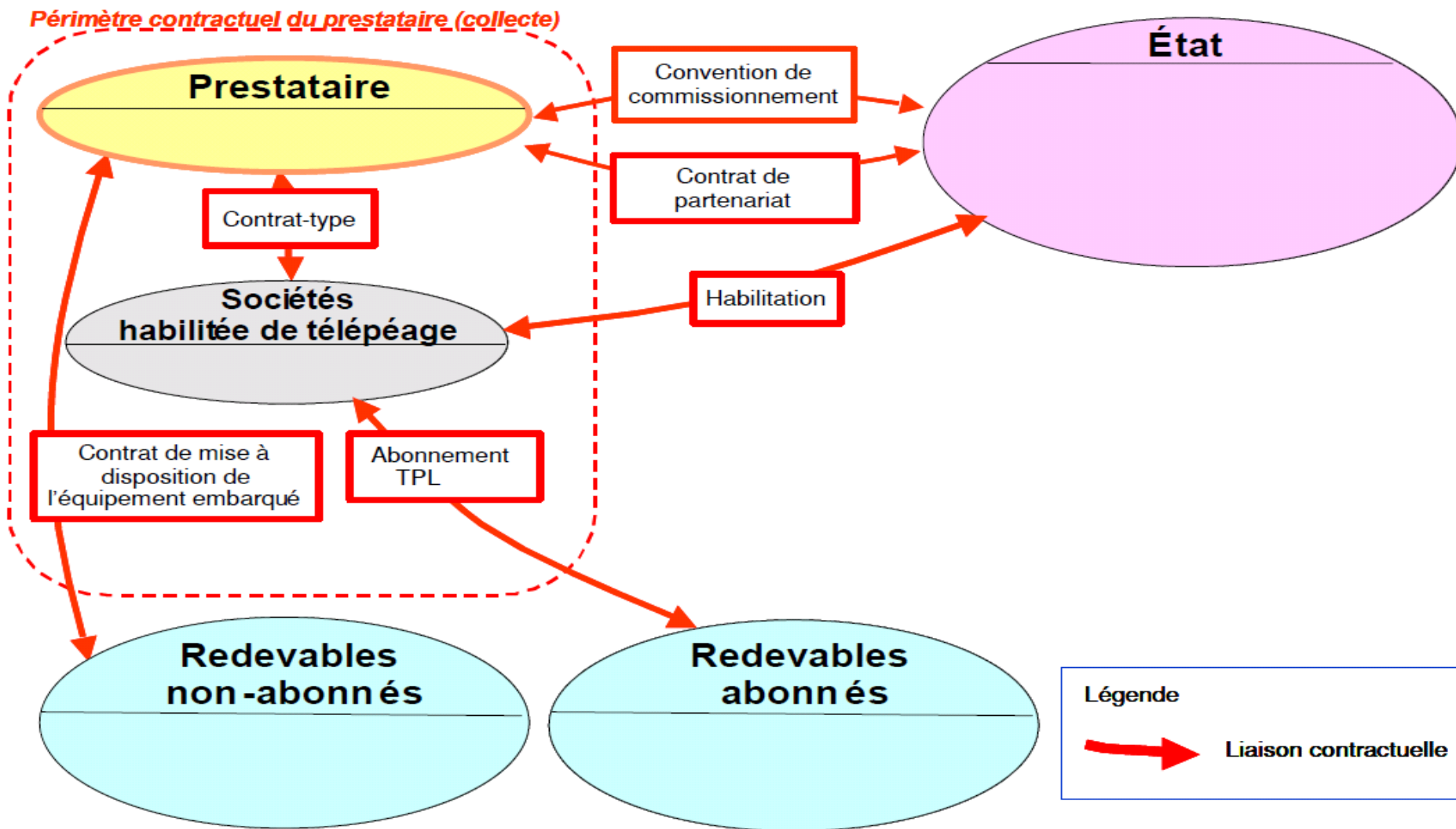


Figure 3: Illustration de l'architecture contractuelle

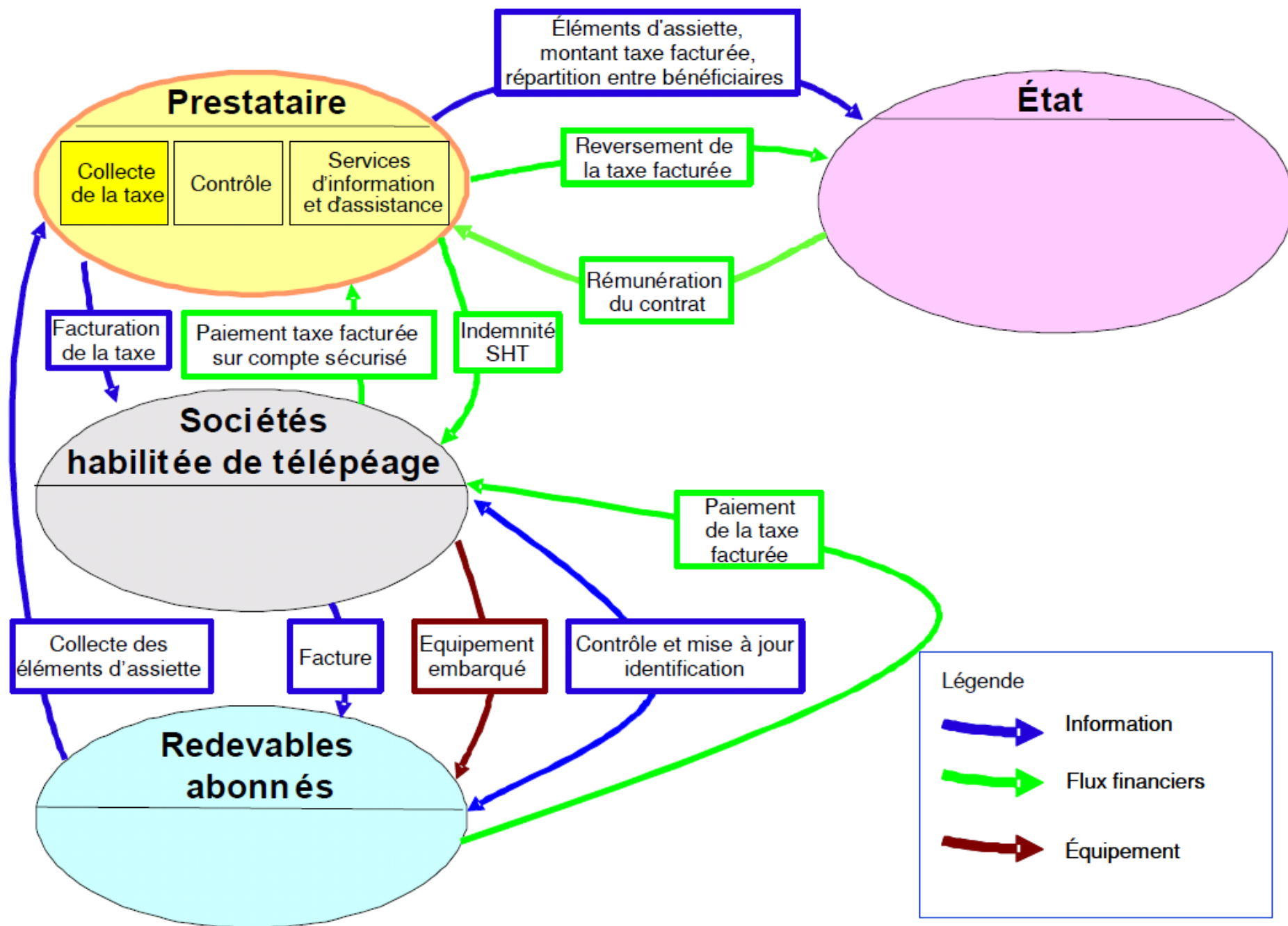


Figure 4: Organisation de la collecte pour les redevables abonnés

Sociétés Télépéage habilitées

AXXès

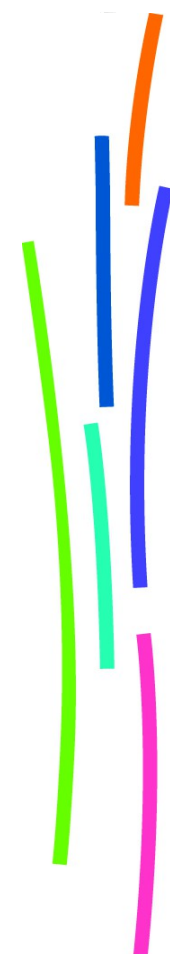
DKV

EUROTOLL

RESSA

TELEPASS

TOTAL



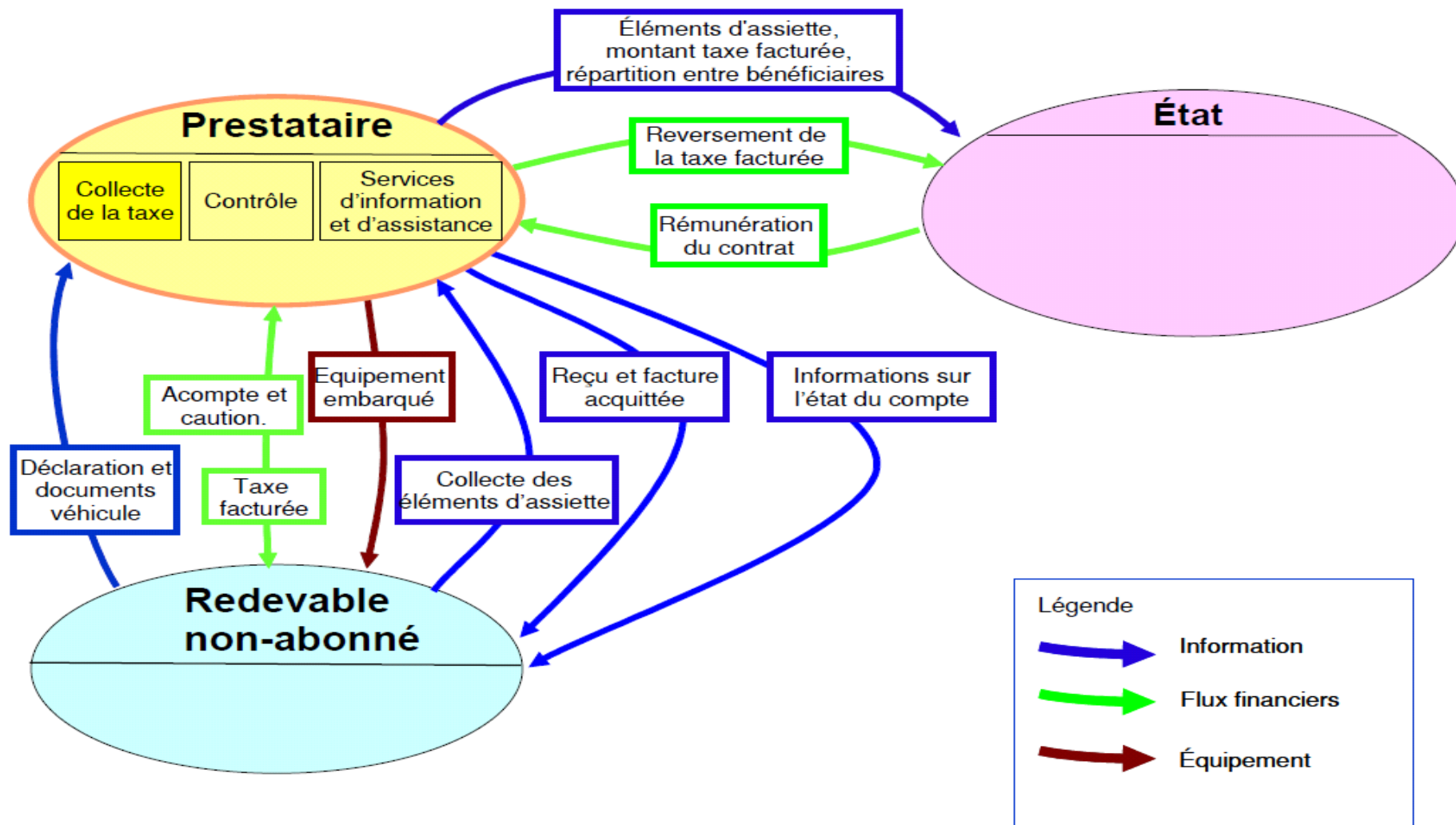


Figure 5: Organisation de collecte de la taxe auprès des redevables non abonnés

Les équipements embarqués

Basé sur la technologie GPS, GPRS et DSRC

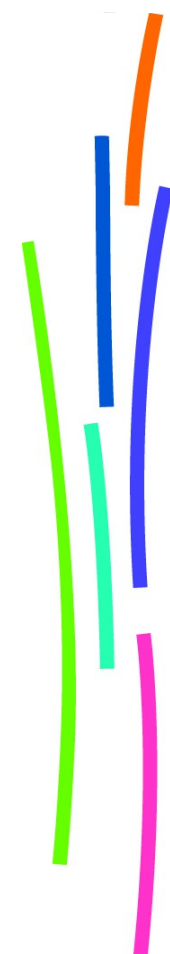
Transmission des événements de tarification au système central via GPRS

Information sur l'état du seuil (pour les non abonnés alerte à 7 euros), la proximité du réseau taxable, l'état de fonctionnement, la catégorie déclarée...

Mise à jour de nouveaux tronçons de tarification, des tarifs à « travers les airs » via le réseau GPRS

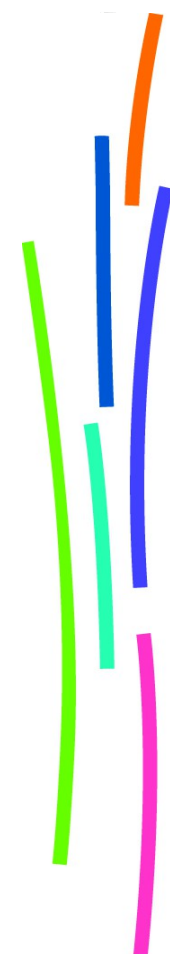
Plateforme pour de futurs services à valeur ajoutée

**Solution interopérable suivant les directives européennes
– Eurovignette et Interopérabilité**



Systeme d'Information et Assistance

- **Réseau de Distribution.**
- **Internet** : un site d'accès libre qui offre des niveaux d'information différenciés par population, informations en consultation et l'accès à des services de déclaration ou de paiement en ligne.
- **Téléphonie** : centres d'appels calqués sur la structure du site Internet.
- **Courrier** : papier, courriel ou fax
- **Simulateur de Taxe**
 - La fonction de simulateur est disponible à la fois sur le site internet pour les redevables non abonnés et pour les télé-conseillers des centres d'appel
- **Accès aux informations de taxation**
 - En temps réel pour les non abonnés: position du solde par rapport au seuil d'alerte (7 €) ou d'alarme (<0 €)
 - En au plus 24h pour les abonnés, sur requête
 - Dispositif spécifique pour les loueurs



Contrôle anti-fraude

Toute infraction ou manquement expose le redevable :

au **recouvrement de la taxe « éludée »**

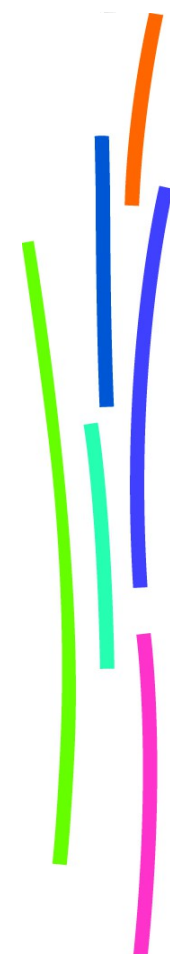
*... via un forfait équivalent à la taxe due pour 500 km,
lorsque les éléments de calcul ne sont pas disponibles.*

et à une **amende douanière** pouvant atteindre 750€

Les contrôles anti-fraude sont assurés :

en grande masse, par des **moyens automatiques** gérés par le prestataire, à savoir des équipements lourds de terrain, **certains fixes, d'autres déplaçables**

en bord de route (avec immobilisation possible) ou en entreprises, par les **agents** des Douanes, du Contrôle des transports terrestres, de la Police et de la Gendarmerie



Éléments financiers

Sur la base d'un taux de 12 cts€ par km, la recette totale annuelle brute est estimée à environ 1,2 milliards d'euros

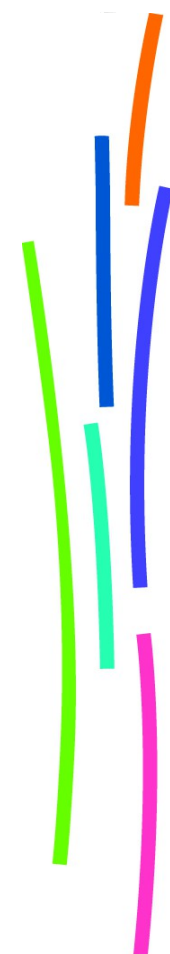
280 M€ de loyer (dont 50 M€ de TVA)

760 M€ de recettes annuelles nettes pour l'AFITF

160 M€ de recettes nettes pour les collectivités

Les recettes collectées sur le réseau national ainsi que la partie des recettes collectées sur le réseau local visant à couvrir les frais, soit 1 040 M€ sont affectées à l'AFITF, qui reverse à l'État le montant du loyer du Contrat de Partenariat.

Les recettes nettes collectées sur le réseau local sont directement affectées aux collectivités, soit 160 M€.



Répercussion – impacts économiques

Mécanisme de répercussion

Loi adoptée par le parlement le 24 avril 2013 :

taux uniforme pour chaque région pour les transports effectués à l'intérieur d'une même région

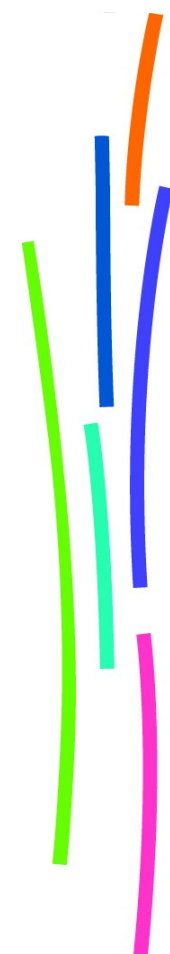
taux unique pour les transports effectués entre région et transports internationaux

Taux fixés par arrêté ministériel du 25 juillet 2013 :

- En Limousin : 5,6 % (6,0 % au 01 01 2014)
- Entre régions : 4,8 % (5,2 % au 01 01 2014)

Objectif : disposer d'un dispositif de majoration basé sur **un pourcentage forfaitaire**, non sujet à négociation et dont **l'assise législative sécurise les relations donneurs d'ordre/transporteurs**.

Évaluation : une évaluation de la mise en œuvre du dispositif par la remise d'un rapport du Gouvernement au Parlement avant le 31 décembre 2014.



adresses utiles

Pages

MEDDE :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Reseau-soumis-a-l-eco-redevance.html>

ECOMOUV :

www.ecomouv.com/

DREAL Limousin :

<http://www.limousin.developpement-durable.gouv.fr/>

Merci de votre attention