

Rapport du Président

Séance publique
du lundi 20 octobre 2025
N° CD-2025-4-7-1
N° applicatif 13357

7^{ème} Commission

Commission Réseaux et mobilités

Direction

Direction des grands projets de la DGA
Environnement

R-PASS - TAXE KILOMETRIQUE POIDS LOURDS - MODALITES D'APPLICATION DE LA TAXE ET D'ACCOMPAGNEMENT DES ACTEURS ECONOMIQUES LOCAUX

Résumé : Le projet de taxe poids lourds « R-PASS » a vu le jour dès la création de la Collectivité européenne d'Alsace, dans l'objectif de réguler le trafic sur les grands axes alsaciens en soumettant le transport routier de marchandises – et exclusivement celui-ci – à une contribution spécifique.

Par délibération du 21 octobre 2024, l'assemblée plénière de la Collectivité européenne d'Alsace s'est prononcée à l'unanimité en faveur de la mise en place de « R-PASS » et a cadré la poursuite des travaux et de la concertation.

Conformément au planning annoncé, un marché a été notifié avec un opérateur qui sera en charge de la collecte et du contrôle de la taxe. En parallèle, la concertation s'est poursuivie et intensifiée en 2025 à trois niveaux (sur le plan institutionnel, avec les acteurs de l'économie alsacienne, avec la société civile).

Le présent rapport vise désormais à définir les modalités d'application de la taxe poids lourds pour une mise en service de cette dernière le 1er janvier 2027. Les points suivants sont soumis au vote :

- Définition de la grille tarifaire, ainsi que les modalités de réduction selon la fréquence d'utilisation du réseau taxé (cf. Annexe 1) ;
- Définition du réseau taxé (cf. Annexe 2) ;
- Définition des véhicules taxés et des exonérations mises en place (cf. Annexe 3) ;
- Déclaration de secteur de télépéage (cf. Annexe 4) ;
- Lettre d'intention (cf. Annexe 5)
- Approbation de la convention avec l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions (cf. Annexe 6) ;
- Définition des modalités de sanctions en cas de fraude ;
- Validation de la création d'un comité de suivi et des principes d'accompagnement des acteurs économiques du territoire.

I. Point d'avancement de la mise en place du dispositif de taxe kilométrique R-PASS

Pour mémoire, les objectifs du dispositif R-PASS sont pluriels :

1. Réduire le trafic de transit poids-lourds Alsace/Allemagne
2. Gagner en sécurité et en fluidité sur le réseau principal (par exemple mise aux normes autoroutières du tronçon Colmar-Sélestat)
3. Réduire la pollution atmosphérique et sonore (par exemple : construction de murs anti-bruit)
4. Réduire les dégradations des routes
5. Faire contribuer le transit aux coûts de l'entretien des routes

Le principe de mise en place d'une telle taxe, qui apporte de nombreux bénéfices pour le territoire alsacien et ses habitants, a été validé à l'unanimité par délibération du Conseil de la Collectivité européenne d'Alsace le 21 octobre 2024(délibération n°CD-2024-3-7-1).

A l'issue de cette délibération, les travaux se sont poursuivis de manière intense en termes de concertation et de travail technique avec le recrutement d'un opérateur qui sera en charge de la collecte et du contrôle.

a. Une large concertation à trois niveaux pour la définition des modalités de la taxe et les retours à l'économie locale

A. La concertation s'est intensifiée avec les acteurs du monde économique

Considérant l'ampleur des enjeux, la Collectivité européenne d'Alsace avait initié une très large démarche de concertation dès le 5 avril 2022 avec les acteurs économiques alsaciens (chambres consulaires, fédérations professionnelles et entreprises représentatives) pour construire le dispositif de la taxe en répondant à l'ensemble des objectifs assignés.

Afin que l'étude d'impact soit la plus complète possible, le Cabinet Deloitte et la Collectivité européenne d'Alsace ont, à ce jour, rencontré **près de 80 acteurs économiques lors de plus de 200 entretiens recouvrant une dizaine de filières économiques impactées par la taxe. La Collectivité européenne d'Alsace a fait le choix d'écouter et de considérer toutes les parties-prenantes alsaciennes.**

Ces échanges ont permis de faire évoluer le projet, par exemple en ce qui concerne l'option retenue de proposer une réduction de la taxe pour les usagers fréquents ou encore l'option non-retenue d'introduire une modulation horaire dans la grille tarifaire en fonction des horaires de circulation sur le réseau routier.

B. Une concertation élargie à la société civile et qui se renforcera en 2026

La taxe poids lourds étant un sujet qui touche à la société dans son ensemble, la Collectivité européenne d'Alsace a rencontré plusieurs corps intermédiaires de citoyens depuis le lancement du projet (Mobilité Club France, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, Strasbourg Respire, Alsace Nature, Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique).

Cette concertation se renforcera en 2025 et 2026 au moyen de réunions ad-hoc avec les acteurs du transport (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, Club Mobilité France, etc.), de l'environnement (Alsace Nature, Groupe d'Etude et de Protection des Mammifères d'Alsace, Ligue pour la Protection des Oiseaux, etc.), et avec les citoyens (représentants du Conseil de développement).

C. Une concertation institutionnelle régulière

L'article 16 de la loi n° 2022-269 du 28 février 2022 prévoit la mise en place d'un comité facilitant la concertation des collectivités territoriales en matière de taxation des poids

lourds. Sont membres de ce comité présidé par le Président de la Collectivité : l'Etat, la Région Grand Est, l'Eurométropole de Strasbourg et les départements limitrophes. Ce comité se réunit à intervalle régulier depuis 2022. Par ailleurs, des réunions spécifiques associent les services de la Collectivité et ceux de la Région Grand Est sur les mesures d'accompagnement.

b. La passation et le pilotage d'un marché public pour la mise en œuvre opérationnelle de R-PASS

Les missions de conception, réalisation, exploitation, entretien et maintenance du Dispositif de collecte et de contrôle de la taxe poids lourds ont été confiées, via un marché global de performance, à la société « R-PASS Opérateur SAS ».

Cette société R-PASS Opérateur SAS est constituée des sociétés :

- T-Systems (85 %) : Société allemande, filiale de Deutsche Telekom, qui a fait la preuve, au cours des 20 dernières années, de compétences approfondies en matière de conception, de mise en œuvre, d'exploitation et de maintenance de péage. T-Systems est notamment l'opérateur qui collecte et contrôle la taxe poids lourds en Belgique depuis 2016.
- GEA (15 %) : Société française grenobloise qui compte parmi les leaders du domaine des équipements, systèmes et logiciels pour les péages routiers avec plus de 50 ans dans le domaine d'activité.

II. Les modalités d'application de la taxe poids lourds alsacienne

A l'issue du travail technique et de concertation, les modalités d'application suivantes sont proposées pour la mise en œuvre opérationnelle de R-PASS :

a. La grille tarifaire

La grille tarifaire soumise au vote a pour ambition de répondre à plusieurs objectifs :

- Etablir une distinction tarifaire en fonction des impacts occasionnés par le transport routier de marchandises
 - l'impact sur la chaussée routière : plus un camion est lourd, plus la taxe est élevée,
 - L'impact en termes d'émissions polluantes (norme européenne Euro, classe CO2) : plus un poids-lourds émet de pollution, plus la taxe est élevée.
- Etre lisible et simple d'utilisation pour les acteurs économiques

A ce titre, la modulation horaire n'a pas été introduite dans la grille. Cette possibilité pourra toutefois être réexaminée à l'issue du bilan annuel de la taxe.

- Favoriser les redevables abonnés fréquents

A ce titre, une réduction du tarif d'infrastructure pour les redevables abonnés fréquents sera mise en œuvre au maximum de ce qu'autorise la loi, c'est-à-dire à hauteur de 13% du tarif d'infrastructure applicable. Cette réduction bénéficiera à tous les poids lourds abonnés à une société de télépéage effectuant plus de 20 trajets par mois sur le réseau taxé ; un trajet étant défini comme une entrée/sortie sur le réseau taxé.

VEHICULES A EMISSION NON-NULLE					
Classe Euro	Classe PTRA	Tarif infrastructure (ctm€/km)	Tarif pollution atmosphérique (ctm€/km)	Tarif émission CO2 (ctm€/km)	Tarif total (ctm€/km)
Euro 0	Classe A (<12T)	5,9	9,6	2	17,5
	Classe B (12 à 18T)	6,5	13,4	2,5	22,4
	Classe C (18 à 32T)	8,8	15,5	3,4	27,7
	Classe D (>32T)	11,4	19,1	4	34,5
Euro I	Classe A (<12T)	5,8	6,1	2	13,9
	Classe B (12 à 18T)	6,4	8,1	2,5	17
	Classe C (18 à 32T)	8,7	11	3,4	23,1
	Classe D (>32T)	11,3	13,8	4	29,1
Euro II	Classe A (<12T)	5,6	6	2	13,6
	Classe B (12 à 18T)	6,3	8,1	2,5	16,9
	Classe C (18 à 32T)	8,6	10,9	3,4	22,9
	Classe D (>32T)	11,2	13,6	4	28,8
Euro III	Classe A (<12T)	5,5	4,5	2	12
	Classe B (12 à 18T)	6,2	6,3	2,5	15
	Classe C (18 à 32T)	8,5	8,6	3,4	20,5
	Classe D (>32T)	10,7	10,8	4	25,5
Euro IV	Classe A (<12T)	5,4	3,1	2	10,5
	Classe B (12 à 18T)	6,1	4,2	2,5	12,8
	Classe C (18 à 32T)	8,2	5,7	3,4	17,3
	Classe D (>32T)	10,6	7,2	4	21,8
Euro V	Classe A (<12T)	5,3	1,5	2	8,8
	Classe B (12 à 18T)	6	2,4	2,5	10,9
	Classe C (18 à 32T)	8	3,1	3,4	14,5
	Classe D (>32T)	10,4	3,5	4	17,9
Euro VI	Classe A (<12T)	5,2	0,2	2	7,4
	Classe B (12 à 18T)	5,9	0,4	2,5	8,8
	Classe C (18 à 32T)	7,6	0,5	3,4	11,5
	Classe D (>32T)	10,1	0,5	4	14,6
Euro VII	Classe A (<12T)	5,1	0	2	7,1
	Classe B (12 à 18T)	5,8	0	2,5	8,3
	Classe C (18 à 32T)	7,2	0	3,4	10,6
	Classe D (>32T)	9,8	0	4	13,8

Il est précisé que certains éléments de cette grille tarifaire ne pourront entrer en vigueur qu'après l'adoption de futures mesures réglementaires d'application du code des impositions sur les biens et services, notamment les mesures d'application des articles L. 421-239 et L. 421-240 fixant des montants maximums des redevances pour coûts externes de pollution atmosphérique et d'émissions de CO2.

Ces mesures réglementaires, actuellement en cours de préparation, devraient intervenir avant le premier semestre 2026.

Les niveaux figurant dans la grille ci-dessus sont inférieurs ou égaux aux maximums prévus par les textes actuellement en préparation.

b. Un réseau taxé

Le réseau taxé proposé sera composé des axes suivants :

- l'A35 et l'A36 pour leurs parties non concédées et situées hors du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg,
- la RD83 entre Colmar et Sélestat, la RD1363, la RD502 et la RD 504.

La mise en place d'une taxe sur l'axe Nord/Sud alsacien (A35, RD83, RD1363) ainsi que les axes reliant les autoroutes A5 et A35 (RD502, RD504 et A36) permet de limiter les comportements d'évitement de la taxe allemande.

c. Véhicules taxés

En application de l'article L421-189 du code des impositions sur les biens et services, il est proposé que soient taxés les poids-lourds répondant aux conditions cumulatives suivantes (hors exonération) :

1° Leur masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 3,5 tonnes,

2° Ils répondent à l'un des critères suivants :

- a) Ils relèvent de la catégorie N (véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues),
- b) Ils sont utilisés pour réaliser des opérations de transport de marchandises analogues à celles pour lesquelles les véhicules mentionnés au a) sont conçus.

En revanche, il est rappelé que les poids lourds utilisés par les exploitants agricoles pour le transport de leur récolte et par les exploitants sylvicoles pour le transport du bois concernent essentiellement des poids lourds hors champ de la taxe (classes C, R, T ou S au sens de l'article R. 311-1 du code de la route) et ne sont donc pas des véhicules taxés.

d. Exonérations

A l'issue de la concertation, il est proposé de mettre en œuvre l'ensemble des exonérations facultatives à disposition de la Collectivité.

Sur le fondement du paragraphe 2 de la sous-section 3 de la section VI du Chapitre I du Titre II du Livre IV du code des impositions sur les biens et services, l'ensemble des exonérations suivantes seront mises en œuvre : L.421-207, L.421-208, L.421-209, L.421-210, L.421-211, L.421-211-1, L.421-213, L.421-214, L.421-215, L.421-216, L.421-217, L.421-217-1, L.421-217-2.

La Collectivité vise ainsi notamment à préserver les secteurs agricole et sylvicole, les secteurs du bâtiment et de l'artisanat, ainsi que les forains et les services d'urgence.

De plus, dans une logique d'incitation vers du transport plus vertueux, les véhicules à émission nulle, dont notamment les véhicules électriques, seront exonérés de taxe poids lourds. Cette exonération est prévue par l'article 7 octies bis de la directive Eurovignette mais n'a pas encore été transposée en droit français. Elle sera intégrée à la grille tarifaire une fois que cette transposition aura eu lieu.

e. Architecture contractuelle avec les sociétés de télépéage

Dans le cadre du projet R-PASS, la majorité des poids-lourds s'abonneront à des sociétés de télépéage afin de disposer d'un équipement embarqué. Cet équipement transmettra à l'Opérateur R-PASS les données satellitaires des trajets effectués, permettant ainsi l'émission d'une facture basée sur l'utilisation réelle du réseau taxé.

La participation des sociétés de télépéage est une condition essentielle pour l'acceptabilité et le bon fonctionnement du dispositif R-PASS. Sans ces sociétés, les entreprises seraient contraintes de réserver pour chaque trajet un ticket via l'application de Ticketing, entraînant des lourdeurs administratives très importantes et un risque accru de fraude.

Les sociétés de télépéage (P-SET) seront en charge des missions suivantes :

- développer les interfaces informatiques pour s'interconnecter à l'Opérateur R-PASS ;
- fournir et renouveler les équipements embarqués de leurs abonnés ;
- collecter la taxe pour le compte de la Collectivité européenne d'Alsace avec les coûts afférents :
 - Garanties bancaires pour le paiement de la taxe à la Collectivité européenne d'Alsace indépendamment des impayés par leurs clients ;
 - Gestion des flottes d'équipements embarqués (EE ou, selon le sigle anglais, OBU) ;
 - Paiement des coûts de télécommunication de l'équipement embarqué ;
 - Maintenance des interfaces informatiques nécessaires au fonctionnement du système, etc. ;
- assurer un service aux redevables abonnés.

Est soumise au vote de l'Assemblée délibérante la déclaration de secteur du service européen de télépéage de la Collectivité européenne d'Alsace qui définit notamment :

- 1) la réglementation applicable,
- 2) les conditions générales de la prestation de services des sociétés de télépéage au sein des services de télépéage du secteur à péage alsacien.

f. Modalités des sanctions en cas de fraude

Comme tout système de taxe, il est essentiel de mettre en place une solution de contrôle sanction juste et efficace pour lutter contre les fraudes, et ce, dès la mise en service du système le 1^{er} janvier 2027.

La politique de contrôle sanction couvrira la détection des manquements et des fraudes ainsi que l'identification des récidivistes.

Aussi, le code des impositions sur les biens et services laisse la Collectivité définir certaines modalités des sanctions en cas de fraude :

- 1) Les frais administratifs en cas de retard de paiement par une société de télépéage.
Il est proposé que les frais administratifs maximums de 100€ autorisés par la loi soient mis en place afin de couvrir les coûts de gestion et l'envoi d'avis de rappel aux sociétés en irrégularité au regard de la taxe.
- 2) La distance forfaitaire de la taxation d'office en cas d'absence de ticket par le redevable afin de régulariser sa situation fiscale.
Il est proposé une distance de 160 km, équivalente à un trajet Lauterbourg -> Saint-Louis. Dans les deux premiers mois après la mise en service de la taxe, la distance forfaitaire sera ramenée à 50 km dans une optique pédagogique.
- 3) Les frais de dossier de la taxation d'office permettant de couvrir les coûts pour la mise en œuvre de la taxation. Il est proposé un montant de 10€ afin de couvrir les

frais administratifs, les services postaux pour l'envoi de l'avis de taxation d'office en lettre simple et l'éventuel avis de rappel en lettre recommandée.

- 4) Délai de paiement de la majoration de 30€ prévue en cas d'absence de ticket, permettant au redevable de régulariser sa situation sur le plan pénal.

Il est proposé d'appliquer le délai maximum autorisé par la loi de 60 jours calendaires. Le but est ainsi de s'assurer que le redevable ait le temps de prendre connaissance de la majoration reçue par courrier, de pouvoir envoyer au redevable un avis de rappel et de permettre au redevable de s'acquitter de cette majoration afin de régulariser sa situation et de s'exonérer de toute responsabilité pénale.

g. Recrutement d'agents assermentés R-PASS pour le contrôle physique de la taxe

Les contrôles manuels seront exclusivement réalisés par des agents de la Collectivité européenne d'Alsace, assermentés selon la procédure prévue à l'article L. 130-7 du code de la route et ayant reçu l'agrément du procureur de la République. Ces contrôles seront menés lors de missions sur le terrain à minima deux fois par semaine, principalement sur des aires de stationnement et des zones d'arrêt dédiées aux poids lourds, mais également en participant aux opérations de contrôles à l'issue des interceptions sur route réalisées par les forces de l'ordre. Par ailleurs, le traitement des dossiers d'infraction générés par les dispositifs de contrôle automatique constitue un enjeu clé pour garantir la réactivité et la crédibilité du dispositif. Il est estimé à une cinquantaine de dossiers d'infraction par jour (soit environ 0.5% du trafic des poids lourds).

De plus, certains redevables bénéficieront d'exonérations de taxe qui devront être contrôlées. En effet, certaines exonérations seront contrôlées sur place par les agents assermentés sur la base des cartes grises (par exemple, pour les véhicules à émission nulle de moins de 4.25 tonnes), d'autres exonérations nécessiteront des vérifications *a posteriori* (par exemple, le respect d'un rayon maximal de 150 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise qui suppose de vérifier le justificatif d'établissement d'entreprise fourni par rapport au lieu du contrôle). Ces dossiers nécessitent une vérification rigoureuse pour assurer l'équité et éviter les abus.

Ainsi, afin de répondre à ces exigences opérationnelles et administratives, il est nécessaire de recruter 4 agents assermentés, qui assureront les contrôles sur le terrain et le traitement des infractions. Le produit des amendes est estimé à environ 1M€/an.

Les créations de poste nécessaires seront proposées dans un rapport ultérieur concernant les mesures RH.

III. Les principes d'accompagnement des acteurs locaux

Réinvestir les recettes issues du produit de la taxe au bénéfice du territoire alsacien est un engagement clair pris par la Collectivité européenne d'Alsace.

Les modalités de retour au territoire sont nombreuses et peuvent bénéficier aux entreprises et aux habitants de manière directe ou indirecte. A cette fin, il est proposé de consacrer le principe suivant : **100 % des recettes nettes de R-PASS bénéficieront au monde économique alsacien.**

Il est ainsi proposé d'affecter le montant net des recettes aux infrastructures routières, aux équipements (soutien aux projets d'investissement en matière de fret ferroviaire et de fret fluvial, soutien aux plateformes multimodales, construction de murs anti-bruit...) et aux mesures d'accompagnement.

Des autorisations de programmes dédiées seront inscrites au budget 2027.

Au-delà des principes présentés ci-dessous, une délibération spécifique viendra détailler les mesures d'accompagnement qui seront mises en œuvre, à l'issue d'une concertation dédiée avec le monde économique qui aboutira au premier semestre 2026.

a. Améliorer les infrastructures routières pour un territoire dynamique

Disposer d'infrastructures de qualité est un prérequis pour permettre une circulation fluide des marchandises et contribuer activement au dynamisme de l'économie locale.

En lien avec le monde économique, la Collectivité européenne d'Alsace a identifié plusieurs projets d'investissement qui abonderaient dans ce sens, et notamment de façon prioritaire :

- la mise aux normes autoroutières (2x3 voies) sur le tronçon de route RD83 entre Colmar et Sélestat,
- la requalification et l'amélioration de l'offre de services sur les aires de services situées sur le domaine public routier de la Collectivité.

b. Développer les équipements alsaciens multimodaux

Avec le produit de la taxe poids lourds, la Collectivité a l'ambition de contribuer fortement au report modal en soutenant les équipements multimodaux.

Afin d'améliorer les infrastructures existantes, la Collectivité investira dans l'aménagement de ces plateformes fluviales et portuaires, ainsi que sur les postes publics de chargement/déchargement de marchandises.

Il en est de même pour l'intervention de la Collectivité européenne d'Alsace en faveur du fret ferroviaire. Avec les recettes issues de la taxe poids lourds, la Collectivité interviendra plus substantiellement sur les lignes publiques dites « capillaires fret ».

Ces actions permettront de soutenir le report modal et ainsi de réduire les flux de poids-lourds sur les routes alsaciennes.

Par ailleurs, les axes supportant un fort flux de transporteurs de poids lourds connaissent également des niveaux de nuisances acoustiques parfois considérables. En se fondant sur les conclusions du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) récemment délibéré, la Collectivité construira des équipements de protection contre le bruit (écrans acoustiques, merlons anti-bruit...) au bénéfice des riverains concernés par les nuisances sonores.

c. Définir des mesures d'accompagnement en cohérence avec la Région Grand Est

A l'image de la Collectivité européenne d'Alsace, la Région Grand Est a délibéré en faveur de la mise en place de sa propre taxe poids lourds sur son réseau (objectif de mise en service mi-2027).

Les deux collectivités partagent un intérêt commun : accompagner les acteurs économiques dans la transition que représente la taxe poids lourds.

A cette fin, les deux collectivités co-animeront des groupes de travail avec les acteurs économiques afin de définir précisément les mesures d'accompagnement autour des deux thématiques suivantes portées par la Région Grand Est :

- Aides au verdissement des flottes poids lourds et soutien aux transporteurs locaux,
- Sobriété hydrique et décarbonation des entreprises.

d. Une transparence garantie et une écoute du monde économique au travers d'un comité de suivi

Dans une démarche de transparence, et de respect des engagements pris en faveur d'une utilisation de la taxe au service du territoire alsacien, la Collectivité européenne d'Alsace s'engage à publier un rapport annuel présentant un bilan de la taxe.

Un comité de suivi sera créé lors duquel ce bilan précis sera présenté.

Le règlement intérieur du comité de suivi sera défini dans les prochains mois. Le comité de suivi sera composé des trois chambres consulaires et de l'ensemble des fédérations et organisations ayant participé à la concertation. Il se réunira a minima une fois par an.

A cette occasion, le monde économique pourra faire remonter aux élus les projets qui leur apparaissent prioritaires à financer avec les recettes de la taxe.

e. Un observatoire de la taxe

Un observatoire de la taxe poids lourds sera mis en place dès le 1^{er} janvier 2026 avec pour objectifs :

- Evaluer l'efficacité de la taxe, en mesurant les reports de trafic du réseau taxé vers le réseau allemand,
- Identifier les comportements d'évitement de la taxe en Alsace, qui génèreraient des perturbations de trafic sur un réseau départemental non dimensionné pour accueillir ces nouveaux flux de poids lourds,
- Suivre les recettes de la taxe ainsi que les dépenses liées à l'entretien du réseau taxé,
- Evaluer annuellement l'impact de la taxe pour l'économie alsacienne,
- Mesurer la pollution atmosphérique et sonore, pour démontrer les bénéfices en matière de santé publique apportés par la taxe R-PASS.

Au vu de ce qui précède, je vous propose :

- De décider d'instituer, à compter du 1^{er} janvier 2027, une taxation spécifique frappant les poids-lourds circulant sur la partie du domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace constituant le réseau taxé (au sens défini ci-après) dans les conditions prévues par la loi et le règlement et selon les modalités visées ci-dessous,
- D'instituer, sur le fondement du 2° de l'article L. 421-201 du code des impositions sur les biens et services, et dès l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires d'application des articles L.421-239 et L.421-240 de ce code, les tarifs pour coûts externes au titre de la pollution atmosphérique et des émissions de dioxyde de carbone qui s'ajoutent au tarif d'infrastructure, le tout constituant la grille tarifaire telle qu'elle figure en annexe 1 jointe au présent rapport,
- D'instituer, sur le fondement de l'article L. 421-226 du code des impositions sur les biens et services, une réduction pour les redevables abonnés fréquents à la hauteur de 13% du tarif d'infrastructure pour tout poids lourds abonné à une société de télépéage effectuant plus de 20 trajets par mois sur le réseau taxé, un trajet étant défini comme une entrée/sortie sur le réseau taxé,
- D'approuver le réseau taxé constitué de l'A35 non concédée, de l'A36 non concédée, de la RD83, la RD1363, la RD502 et la RD 504, tel qu'il figure en annexe 2 jointe au présent rapport,
- De décider que les véhicules taxés en application de l'article L. 421-189 du code des impositions sur les biens et services répondront aux conditions cumulatives suivantes, sans préjudice des véhicules bénéficiant d'une exonération :
 - 1° leur masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 3,5 tonnes,
 - 2° Ils répondent à l'un des critères suivants :
 - a) Ils relèvent de la catégorie N,
 - b) Ils sont utilisés pour réaliser des opérations de transport de marchandises analogues à celles pour lesquelles les véhicules mentionnés au a sont conçus,

- De décider, dès qu'elles sont entrées en vigueur, des exonérations sur le fondement du paragraphe 2 de la sous-section 3 de la section VI du Chapitre I du Titre II du Livre IV du Code des Impositions sur les Biens et Services, telles qu'elles figurent en annexe 3 jointe au présent rapport, précision étant faite que l'ensemble des exonérations suivantes seront mises en œuvre : L.421-207, L.421-208, L.421-209, L.421-213, L.421-214, L.421-215, L.421-216, L.421-217, L.421-217-1, L.421-217-2,
- De prendre acte de ce que le dernier alinéa du paragraphe I de l'article 7 octies bis de la directive Eurovignette permet d'exonérer les véhicules à émission nulle du tarif d'infrastructure et que cette exonération sera intégrée à la grille tarifaire de la Collectivité européenne d'Alsace dès sa transposition en droit national,
- De rappeler, qu'en vertu des articles L. 421-210, L. 421-211 et L. 421-211-1 du code des impositions sur les biens et services, les véhicules affectés à certains services publics, à l'entretien des routes ainsi qu'à la collecte en porte-à-porte et à l'élimination des déchets ménagers dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise bénéficient d'une exonération du fait de la loi,
- D'approuver la Déclaration de secteur de télépéage, jointe en annexe 4 au présent rapport et de m'autoriser à signer les lettres d'intention afférentes avec l'ensemble des acteurs concernés, jointe en annexe 5 au présent rapport,
- De décider des modalités administratives des sanctions en cas d'irrégularité d'un véhicule au regard de la taxe, comme suit :
 1. Les frais administratifs en cas de retard de paiement par une société de télépéage sont fixés à 100 € dans le respect du L.3333-18 du code général des collectivités territoriales,
 2. La distance forfaitaire de la taxation d'office en cas d'absence de ticket est fixée à 160 km dans le respect du L.3333-23 du code général des collectivités territoriales. Dans les deux premiers mois après la mise en service de la taxe, la distance forfaitaire sera ramenée à 50 km dans une optique pédagogique,
 3. Les frais de dossier de la taxation d'office permettant de couvrir les coûts pour la mise en œuvre de la taxation d'office sont fixés à 10 € dans le respect du L.3333-25 du code général des collectivités territoriales,
 4. Le délai de paiement de la majoration de 30 € prévue à l'article L. 3333-19 du code général des collectivités territoriales est fixé à deux mois.
- De poursuivre la concertation sur les mesures d'accompagnement avec les acteurs économiques locaux, en partenariat avec la Région Grand Est, lors de deux groupes de travail dédiés,
- De prendre acte, une fois la taxe mise en œuvre, de la création d'un comité de suivi avec les représentants des filières économiques lors duquel sera présenté un rapport annuel de bilan de la taxe,
- De poursuivre la concertation avec les acteurs de la société civile, notamment au sein des réunions dédiées aux thématiques suivantes :
 1. Environnement
 2. Transport
 3. Citoyens
- De poursuivre l'animation du comité de pilotage territorial par la Collectivité européenne d'Alsace, en lien avec les acteurs publics concernés par le projet de

taxe poids lourds (Etat, Région Grand Est, Eurométropole de Strasbourg, départements limitrophes de la Collectivité européenne d'Alsace...),

- De prendre acte de la poursuite des travaux avec :
 - o Les services centraux de l'Etat, afin de finaliser l'ensemble du corpus réglementaire nécessaire au lancement de la taxe,
 - o La Commission européenne, en vue de l'instauration de la taxe,
 - o L'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions (ANTAI), concernant les conventions nécessaires au dispositif de contrôle-sanction des poids lourds,
 - o Les Préfectures du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, pour définir les protocoles de mise en œuvre du contrôle physique des redevables,
 - o Les sociétés européennes de télépéage, dans le cadre de leurs missions de collecte de la taxe pour le compte de la Collectivité.
- De poursuivre la campagne d'information du grand public et des professionnels,
- D'approuver la convention jointe en annexe 6 au présent rapport avec l'Agence Nationale du Traitement Automatisé des Infractions (ANTAI), établissement public administratif sous tutelle du ministère de l'Intérieur, visant la mise en œuvre par l'ANTAI du processus de traitement de l'infraction contraventionnelle et de la génération du procès-verbal de l'infraction délictuelle et de m'autoriser à la signer,
- De m'autoriser à définir les modalités techniques de la mise en œuvre, notamment :
 - o les frais d'annulation d'un ticket,
 - o le délai maximum de réservation d'un ticket par un redevable sur le système de ticketing,
 - o la marge d'erreur applicable sur les rayons conditionnant le bénéfice ou l'infraction des exonérations comportant un rayon.
- D'autoriser la Commission permanente du Conseil de la Collectivité européenne d'Alsace à apporter des modifications à la présente délibération.
- De décider que la présente délibération entrera en vigueur le premier jour du troisième mois suivant sa publication conformément à l'article L. 421-197 du code des impositions sur les biens et services.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

.