

## **Rapport du Président**

Séance publique du  
lundi 28 mars 2022

**N° CD-2022-2-7-2**

**N° applicatif 3290**

**7<sup>ème</sup> Commission**

Commission Réseaux et mobilités

**Service instructeur**

**Service consulté**

### **MISE EN OEUVRE DE LA TAXE POIDS-LOURDS EN ALSACE : LE PROJET R-PASS**

Résumé : Avec le cadre législatif consolidé issu de la loi de ratification du 28 février 2022, la Collectivité européenne d'Alsace a désormais toutes les cartes en main pour être prête, à l'horizon du 1er janvier 2025, à la mise en œuvre opérationnelle d'une taxe poids lourds sur le réseau routier lui appartenant. L'objet de cette communication à l'assemblée est de donner les lignes directrices de l'action qui va être menée. Elle présente le projet R-Pass qui s'attache à préparer la taxe mais également à mettre à profit les étapes de concertation des professionnels et des alsaciens pour définir au mieux l'usage du produit de la taxe au bénéfice de l'économie alsacienne.

La loi « Alsace » du 02 août 2019 a habilité le Gouvernement à prendre une ordonnance autorisant la Collectivité européenne d'Alsace à instaurer une contribution spécifique aux véhicules affectés au transport terrestre de marchandises. Le contenu de cette ordonnance a été négocié dans un excellent état d'esprit avec les services de l'Etat ; elle a été promulguée en mai 2021, puis ratifiée définitivement le 28 février 2022.

La Collectivité européenne d'Alsace dispose désormais d'un cadre législatif consolidé et peut préparer la mise en œuvre opérationnelle de la taxe poids-lourds à l'horizon du 1<sup>er</sup> janvier 2025. La loi du 28 février 2022 confère en effet à la collectivité des marges de manœuvres pour :

- définir le réseau taxé, les modalités tarifaires selon des seuils de tonnage des poids-lourds, les éventuelles modalités particulières (exemple : tarification horaire, émissions de CO2...),

- préciser la politique de contrôle sanction, en lien avec les services de l'Etat (gendarmerie, police nationale et douanes) ;
- sous-traiter tout ou partie de la gestion opérationnelle de la taxe afin de concevoir un système très agile, aisément pilotable, et qui dispense d'investir dans des moyens administratifs importants : par exemple, l'interopérabilité et la dématérialisation des processus financiers, clairement intégrées dans la loi permettront de limiter les procédures et éviteront aux transporteurs déjà équipés de devoir se doter d'un nouvel équipement embarqué pour acquitter la taxe ;
- modifier si nécessaire, sur décision de l'assemblée de la collectivité, la politique de gestion de cette taxe.

En termes techniques, après un travail d'analyse comparative des solutions existantes, les choix de la collectivité se sont portés sur :

- la technologie GNSS (« global navigation satellite systems ») : l'équipement embarqué dans le camion dialogue directement avec les satellites. C'est une technologie satellitaire, de type GPS, qui permet le calcul de la taxe ;
- des contrats passés avec toutes les sociétés européennes habilitées en matière de télépéages (qui fournissent les équipements embarqués des camions) et respectant des normes strictes, permettront de dématérialiser et automatiser le paiement de la taxe ;
- les contrôles et la lutte contre la fraude : utilisation des 5 portiques déjà installés, installation de 2 autres près des frontières Sud Alsace : ces portiques seront équipés de systèmes DSRC (« Dedicated Short Range Communications », identiques aux télépéages) et de caméras permettant la reconnaissance des plaques d'immatriculation, l'identification des caractéristiques du véhicule et de sa situation au regard de la taxe.

La Collectivité européenne d'Alsace peut donc passer à la mise en œuvre du projet R-Pass.

Cette mise en œuvre sera régie par des principes très clairs :

- **Le principe d'équité** : à situation identique, tout transporteur, étranger ou français devra acquitter le même montant.
- **Le principe d'affectation des recettes générées** : la volonté de la collectivité est d'affecter les recettes nettes à l'amélioration du réseau (qualité sécurité, confort et fluidité...) et à la mise en œuvre de mobilités alternatives, pouvant améliorer la fluidité du trafic global.
- **Le principe de concertation et de co-construction** : les représentants des professionnels impactés par la taxe (transporteurs et chargeurs) seront associés aux choix des priorités des opérations d'entretien et d'améliorations du réseau routier taxé. Ils ont d'ores et déjà été rencontrés le 11 mars 2022 pour engager, dès la publication de la loi, les premiers échanges. C'est au regard de cette concertation qui sera conduite tout au long des mois à venir, que seront décidées les modalités de mise en œuvre de la taxe.
- **Le principe de consultation des citoyens** : depuis 2005 et la mise en place de la LKW Maut, la mobilisation en Alsace en faveur d'un rééquilibrage des trafics est constante. Un récent sondage, réalisé par Opinionway en février 2022 (échantillon représentatif de 806 personnes, méthode des quotas) confirme que 80 % des personnes interrogées sont favorable à l'instauration d'une taxe poids-lourds. Selon

des modalités restant à préciser, il s'agira d'informer, de rassurer et d'écouter les citoyens alsaciens

- **Le principe de conciliation de l'activité économique et de l'équilibre territorial :** le transport terrestre, de nos jours, est le principal vecteur d'une économie basée sur les échanges. Son coût est une composante de la valeur marchande des échanges : le maintien de bonnes conditions de circulation est nécessaire pour améliorer l'efficacité économique du transport. Ainsi, la taxe, en s'appliquant également à des acteurs non alsaciens, générera des recettes complémentaires permettant de financer l'entretien du réseau routier de grand passage, sans impacter la politique menée en matière de réseau secondaire. L'équilibre entre intérêt des entreprises et intérêt des citoyens sera donc préservé.

**Les principales étapes de mise en œuvre suivent un planning soutenu** (à titre de comparaison, le projet Ecotaxe abandonné par le gouvernement en 2013 s'échelonnait sur 4,5 années) :

- **2022 :**
  - concertation avec les chambres consulaires, les organismes professionnels et fédérations de transporteurs et de chargeurs ;
  - lancement d'un appel d'offres pour recruter un opérateur, chargé de concevoir, opérer, administrer et maintenir le dispositif (flux d'informations, flux financiers...).
- **2023 :**
  - ⊖ attribution/notification du marché à l'opérateur ayant remporté l'appel d'offres ;
  - ⊖ poursuite des échanges avec les professionnels ;
  - organisation d'échanges avec les citoyens pour échanger sur le ~~les informer du~~ fonctionnement et les objectifs de la taxe et pour les écouter sur les modalités de mise en œuvre.
- **2024 :**
  - préparation de toutes les délibérations nécessaires à prendre par la Collectivité ; préparation et publication des différents décrets utiles au projet ;
  - validation du dossier alsacien par les instances européennes ;
  - signature des contrats nécessaires avec les sociétés européennes habilitées télépéage (interopérabilité) ;
  - lancement des travaux et contrôles de l'opérabilité des systèmes informatiques et techniques ;
  - intégration dans le paramétrage du système des décisions de la collectivité issues de la concertation avec les transporteurs et les chargeurs et prenant en compte les échanges issus de la consultation ;

- **2025 :**

- **mise en service de R-Pass ;**
- vérification du bon fonctionnement des installations en situation réelle ;
- lancement du processus de coopération avec les organisations professionnelles : premiers chiffres constatés, priorisation des travaux sur le réseau taxé ....

Au vu de ce qui précède, je vous propose de me donner acte de cette communication.

LE PRESIDENT



Frédéric BIERRY