

# ASSEMBLÉE NATIONALE

6 janvier 2022

---

RATIFIANT LES ORDONNANCES PRISES SUR LE FONDEMENT DE L'ARTICLE 13 DE LA LOI N°2019-816 DU 2 AOÛT 2019 RELATIVE AUX COMPÉTENCES DE LA COLLECTIVITÉ EUROPÉENNE D'ALSACE - (N° 4689)

Rejeté

## AMENDEMENT

N ° CD2

présenté par

M. Potier, M. Garot, Mme Jourdan et M. Leseul

-----

### ARTICLE ADDITIONNEL

**APRÈS L'ARTICLE PREMIER, insérer l'article suivant:**

I. – L'ordonnance n° 2021-659 du 26 mai 2021 relative aux modalités d'instauration d'une taxe sur le transport routier de marchandises recourant à certaines voies du domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace est ainsi modifiée :

1° À l'article 1<sup>er</sup>, le mot : « peut » est remplacé par les mots : « et la région Grand Est sur les réseaux routiers et autoroutiers du sillon lorrain la traversant peuvent » ;

2° Au 2° de l'article 2, au premier alinéa des articles 3 et 4, aux articles 9, 11 et 15, au cinquième alinéa de l'article 17, au premier alinéa des articles 23 et 24, au dernier alinéa de l'article 27, au premier alinéa de l'article 50, au dernier alinéa de l'article 51, au troisième alinéa de l'article 52, au premier alinéa des articles 53 et 56, après les mots : « la Collectivité européenne d'Alsace », sont insérés les mots : « et de la région Grand Est sur les réseaux routiers et autoroutiers du sillon lorrain la traversant » ;

3° Au dernier alinéa de l'article 8, au premier alinéa des articles 20 et 21, au *a* du 2° de l'article 27, au premier alinéa des articles 34 et 41, au premier alinéa et au 5° de l'article 49, au premier alinéa de l'article 52, aux premier et dernier alinéas de l'article 54, au dernier alinéa de l'article 58, à l'article 59 et au dernier alinéa de l'article 61, après les mots : « la Collectivité européenne d'Alsace », sont insérés les mots : « et la région Grand Est sur les réseaux routiers et autoroutiers du sillon lorrain la traversant » ;

4° Au premier alinéa de l'article 29, à l'article 35 et au premier alinéa de l'article 48, après les mots : « la Collectivité européenne d'Alsace », sont insérés les mots : « et par la région Grand Est sur les réseaux routiers et autoroutiers du sillon lorrain la traversant » ;

5° Au dernier alinéa des articles 33 et 49, après les mots : « la Collectivité européenne d'Alsace », sont insérés les mots : « et à la région Grand Est pour les réseaux routiers et autoroutiers du sillon lorrain la traversant » ;

6° Au premier alinéa de l'article 51, après les mots : « la Collectivité européenne d'Alsace », sont insérés les mots : « et dans la région Grand Est sur les réseaux routiers et autoroutiers du sillon lorrain les traversant » ;

7° Au deuxième alinéa de l'article 52 et au dernier alinéa de l'article 53, après les mots : « la Collectivité européenne d'Alsace », sont insérés les mots : « et de la région Grand Est sur les réseaux routiers du sillon lorrain la traversant ».

II. – Aux 11° et 12° de l'article L. 330-2 du code de la route, dans la rédaction résultant de l'article 55 de l'ordonnance n° 2021-659 du 26 mai 2021 relative aux modalités d'instauration d'une taxe sur le transport routier de marchandises recourant à certaines voies du domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace, après les mots : « la Collectivité européenne d'Alsace », sont insérés les mots : « et la région Grand Est sur les réseaux routiers et autoroutiers du sillon lorrain la traversant ».

### **EXPOSÉ SOMMAIRE**

L'article 1<sup>er</sup> ratifie l'ordonnance n° 2021-659 du 26 mai 2021 relative aux modalités d'instauration d'une taxe sur le transport routier de marchandises recourant à certaines voies du domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace.

Cette ordonnance confère à la Collectivité européenne d'Alsace la compétence pour instaurer une taxe kilométrique sur les véhicules de transport routier de marchandises circulant sur le réseau routier relevant de son domaine public.

Or, force est de souligner que la mise en œuvre d'une telle taxe sur le seul territoire de l'Alsace aurait pour principale conséquence un détournement d'une partie importante du trafic routier de marchandises avec report sur d'autres axes, en particulier l'autoroute A 31 déjà saturée par un flux continu de poids lourds faisant jonction entre le nord et le sud de l'Europe.

Pour éviter un tel report de trafic et les multiples nuisances (pollution sonore, émissions de gaz à effet de serre, congestions routières, accroissement de la probabilité d'accidents...) qu'il occasionnerait, les auteurs de l'amendement souhaitent que cette compétence ne soit pas exclusivement réservée à la Collectivité européenne d'Alsace mais soit également étendue à la région Grand Est sur les réseaux routiers et autoroutiers du sillon lorrain qui la traversent.

D'ailleurs, cette proposition qui éviterait donc aux populations des territoires limitrophes de la Collectivité européenne d'Alsace de subir l'ensemble des nuisances provoquées par un tel report de trafic de poids lourds peut désormais s'appuyer sur un nombre d'avancées législatives qui ont eu lieu depuis le vote de la loi n° 2019-816 du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace autorisant l'instauration d'une telle taxe alsacienne par voie d'ordonnance.

Une disposition allant dans ce sens a d'ailleurs été adoptée lors de l'examen de ce projet de loi au Sénat afin précisément de permettre aux collectivités limitrophes de lever cette contribution spécifique pour ne pas subir de report de circulation depuis l'A35 vers l'A31 déjà saturée. La CMP ne l'avait pas retenue. De nombreux parlementaires ont donc porté fortement ce combat pour une taxation unifiée sur le territoire régional lors de l'examen des lois « Climat-Résilience » puis

---

« 3Ds ». Cette fois, l'amendement se limite aux seuls axes routiers du sillon lorrain traversant la région Grand Est.

Ainsi, d'une part l'article 137 de la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets a donné au Gouvernement une habilitation à légiférer par voie d'ordonnance d'ici 24 mois pour permettre aux régions de mettre en place des contributions spécifiques sur le transport routier de marchandises. D'autre part, l'article 7 du projet de loi relatif à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, projet de loi dit « 3 DS » en cours de navette prévoit de transférer à titre expérimental certaines routes et autoroutes du domaine public routier national non concédé aux régions, sur lesquelles pourraient précisément s'appuyer ces dispositifs de taxation.

Le délai maximal d'entrée en vigueur de la taxe étant fixé à six ans à compter de la publication de l'ordonnance, les auteurs de l'amendement estiment que pour assurer la cohérence entre ces divers textes législatifs et pour éviter la mise en place de plusieurs dispositifs de taxation qui pourraient avoir des effets de bords importants, il est nécessaire de réfléchir dès à présent à l'instauration d'une taxe sur le sillon lorrain traversant la région Grand Est.

Pour toutes ces raisons, les auteurs de l'amendement proposent donc que la région Grand Est puisse instaurer une taxe sur le transport routier de marchandises uniquement sur les réseaux routiers et autoroutiers du sillon lorrain, pour qu'ils ne subissent pas de reports massifs de circulation poids lourds en attendant que la loi 3Ds ne soit définitivement votée et que la région se dote de son propre dispositif visant à contrer les itinéraires de fuite.

Tel est l'objet de cet amendement, qui reprend un amendement porté au Sénat par Olivier Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.