

ASSEMBLÉE NATIONALE

20 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° 4894)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 4

présenté par

M. Potier, M. Aviragnet, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, Mme El Aaraje, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, Mme Jourdan, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Leseul, Mme Manin, M. Naillet, Mme Pires Beaune, Mme Rabault, Mme Rouaux, Mme Santiago, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory

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

Dès la ratification de l'ordonnance mentionnée à l'article 1^{er}, est instituée une taxe applicable aux véhicules de transports de marchandises qui utilisent l'autoroute A 31.

Un décret détermine le régime juridique et les conditions d'application de cette taxe.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 1er de ce projet de loi 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.

Les auteurs de l'amendement craignent que la mise en œuvre d'une telle taxe sur le seul territoire de l'Alsace ait pour principale conséquence un détournement d'une partie importante du trafic routier de marchandises avec report sur l'autoroute A 31 déjà saturée par un flux continu de poids lourds faisant jonction entre le nord et le sud de l'Europe.

Certes, 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 » actuellement 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 les dispositifs de taxation.

Mais les auteurs de l'amendement estiment que sans attendre et pour éviter un report de trafic depuis l'A 35 vers l'A 31 et les multiples nuisances (pollution sonore, émissions de gaz à effet de serre, congestions routières, accroissement de la probabilité d'accidents...) qu'il occasionnerait, il est nécessaire que l'État propriétaire de l'autoroute A 31, instaure sur cette autoroute une taxe poids lourds.

Les auteurs de l'amendement estiment par ailleurs que les recettes de la taxe pourraient être affectées aux collectivités territoriales afin qu'elles puissent prendre des dispositions (pour l'entretien des routes, notamment) et pour faire face aux effets de bords ou 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.