

N° 4894

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 12 janvier 2022.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SUR LE PROJET DE LOI, adopté par le Sénat, *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).

PAR M. VINCENT THIÉBAUT

Député

Voir les numéros :

Sénat : 755 (2020-2021), 125, 127 et 128 (2021-2022)

Assemblée nationale : 4689

SOMMAIRE

	Pages
AVANT-PROPOS	7
SYNTHÈSE	9
COMMENTAIRES DES ARTICLES	15
<i>Article 1^{er}</i> : Ratification de l'ordonnance 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	15
<i>Article 1^{er} bis A</i> : Permettre d'appliquer la taxe dès que le poids total en charge autorisé du véhicule est supérieur ou égal à 2,5 tonnes.....	19
<i>Article 1^{er} bis</i> (article 13 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) : Modulation des taux kilométriques de la taxe en fonction des saisons	21
<i>Article 1^{er} ter</i> : Permettre à la Collectivité européenne d'Alsace de prendre en compte les émissions de CO ₂ dans les modulations du taux kilométrique de la taxe.....	22
<i>Article 1^{er} quater</i> : Garantir une bonne information de la Collectivité européenne d'Alsace sur la réalisation des évaluations prévues par l'ordonnance du 26 mai 2021 et préciser la notion de « zones peuplées » mentionnée à l'article 19 de cette ordonnance.....	24
<i>Article 1^{er} quinquies</i> (article 23 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) : Précision rédactionnelle relative aux modalités d'exonération de la taxe	27
<i>Article 1^{er} sexies</i> (articles 27, 27-1 [nouveau], 28, 29, 31, 31-1 [nouveau], 33-1 [nouveau] et 49 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) : Permettre à la Collectivité européenne d'Alsace d'utiliser le « <i>ticketing</i> »	28
<i>Article 1^{er} septies</i> (article 32 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) : Réduction du champ des personnes pouvant être tenues solidairement responsables du paiement de la taxe.....	32

<i>Article 1^{er} octies</i> : Permettre à la Collectivité européenne d’Alsace de mettre en œuvre une procédure de régularisation sans pénalité au bénéfice des redevables recourant au système de « <i>ticketing</i> ».....	33
<i>Article 1^{er} nonies</i> (article 33 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) : Modification du montant de la majoration de retard.....	35
<i>Article 1^{er} decies</i> (article 37 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) : Procédure d’agrément par le procureur de la République des agents assermentés de la Collectivité européenne d’Alsace pour constater par procès-verbal les délits et contraventions.....	37
<i>Article 1^{er} undecies</i> : Rendre applicable la procédure de transaction à la contravention prévue par l’article 45 de l’ordonnance du 26 mai 2021	39
<i>Article 1^{er} duodecies</i> : Permettre à la Collectivité européenne d’Alsace d’installer des dispositifs de contrôle automatisé pouvant faire l’objet d’un traitement automatisé de données	42
<i>Article 1^{er} terdecies A (nouveau)</i> (article 41 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) : Précision rédactionnelle relative au mode de constatation de l’irrégularité dans le cadre de la procédure de taxation d’office.....	45
<i>Article 1^{er} terdecies B (nouveau)</i> (article 44 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) : Donner compétence à la Collectivité européenne d’Alsace pour déterminer le montant des frais de dossier en cas de mise en œuvre de la procédure de taxation d’office	45
<i>Article 1^{er} terdecies</i> (article 46 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) : Renforcer le montant de l’amende sanctionnant les délits prévus par l’article 46 de l’ordonnance du 26 mai 2021	46
<i>Article 1^{er} quaterdecies</i> (article 46 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) : Sanction de la récidive des délits prévus par l’article 46 de l’ordonnance du 26 mai 2021.....	47
<i>Article 1^{er} quindecies</i> (article 56 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) : Correction d’une erreur matérielle à l’article 56.....	48
<i>Article 1^{er} sexdecies</i> (chapitre II du titre III et articles 56 et 57 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) : Modalités des délibérations de la Collectivité européenne d’Alsace relatives à la taxe.....	48

<i>Article 1^{er}</i> septdecies A (article 59 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) : Consultation des sociétés donneuses d'ordre préalablement à la mise en place de la taxe.....	51
<i>Article 1^{er}</i> septdecies (article 61 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) : Évaluation des reports de trafic dans un rapport du Gouvernement et remise d'un rapport d'étape	52
<i>Article 1^{er}</i> octodecies : Comité de concertation sur la taxation des poids lourds.....	54
<i>Article 1^{er}</i> novodecies (article L. 330-2 du code de la route) : Accès du prestataire agréé au fichier des immatriculations : obligation de produire tous éléments utiles à l'appui de la demande	56
<i>Article 2</i> : Autoroutes transférées à la Collectivité européenne d'Alsace : ratification de l'ordonnance n° 2021-615 du 19 mai 2021	57
<i>Article 2 bis</i> : Délai dont dispose le préfet pour rendre son avis sur les projets de modification substantielle des autoroutes relevant de la CEA.....	59
<i>Article 3</i> : Concession de l'autoroute A355 : ratification de l'ordonnance n° 2021-616 du 19 mai 2021 substituant l'Eurométropole de Strasbourg à l'État comme partie au contrat de concession	60
<i>Article 4</i> (articles 6-1 et 6-2 [nouveaux] de la loi n° 2019-816 du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace) : Sanction de l'interdiction de circulation des poids lourds et dispositifs de contrôle automatisé	64
<i>Article 5</i> (articles 2-1 et 2-2 [nouveaux] et article 3 de l'ordonnance n° 2021-616 du 19 mai 2021 relative aux conditions dans lesquelles l'Eurométropole de Strasbourg assure l'engagement pris par l'État dans le cadre de la convention financière annexée à la convention passée entre l'État et la société Arcos relative à l'autoroute A355) : Concession de l'autoroute A355 : conséquences pour l'Eurométropole de Strasbourg en cas de non-interdiction de la circulation des poids lourds sur les voies alternatives ou d'abrogation de l'interdiction	67
EXAMEN EN COMMISSION	69
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	87
CONTRIBUTIONS ÉCRITES REÇUES	89

AVANT-PROPOS

Le présent projet de loi contribue à faire aboutir une demande ancienne, et très attendue par la population alsacienne et les élus locaux. Celle-ci date de la mise en place, en 2005, d'une taxe sur les poids lourds sur le réseau routier en Allemagne, qui a conduit à des reports de trafic sur les routes alsaciennes. Très rapidement, dès 2006, une loi a été adoptée ⁽¹⁾ pour permettre l'expérimentation en Alsace d'une taxe sur les poids lourds empruntant le réseau routier. Cependant, ce dispositif n'a jamais été mis en œuvre. Une généralisation à la France entière a ensuite été prévue mais elle a été supprimée par la loi du 29 décembre 2016 ⁽²⁾. De ce fait, il n'y a eu aucune mise en œuvre d'une telle taxe en Alsace jusqu'à ce jour.

Il a fallu attendre près de quinze ans, sous la présidence du Président de la République M. Emmanuel Macron, avec l'impulsion des parlementaires de la majorité alsacienne, du Premier ministre M. Édouard Philippe et de son gouvernement, notamment de la ministre de la cohésion des territoires Mme Jacqueline Gourault et du ministre délégué chargé des transports M. Jean-Baptiste Djebbari, pour obtenir un texte stable. C'est désormais chose faite, avec l'ordonnance du 26 mai 2021 ⁽³⁾ prise sur le fondement de l'article 13 de loi du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace ⁽⁴⁾.

Cette loi a permis le transfert à la Collectivité européenne d'Alsace de la propriété des routes et autoroutes non concédées, classées dans le domaine public routier national et situées sur son territoire. Cependant, parmi elles, trois autoroutes – les autoroutes A35, A352 et A36 – gardent leur dénomination et leur statut autoroutier et le représentant de l'État conserve sur elles un pouvoir de police de la circulation. La loi du 2 août 2019 a également prévu le transfert des routes et autoroutes non concédées classées dans le domaine public routier national et situées sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg à cette dernière. Enfin, la loi habilite le Gouvernement à prendre une série d'ordonnances qui viennent compléter le dispositif.

Dans ces conditions, l'Alsace va servir d'exemple aux régions qui se saisiront des possibilités ouvertes par l'article 127 de la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets pour instaurer une taxe similaire. C'est pourquoi il est nécessaire que le dispositif

(1) Article 27 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports.

(2) Article 84 de la loi n° 2016-1917 du 29 décembre 2016 de finances pour 2017.

(3) 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.

(4) Loi n° 2019-816 du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace.

mis en place soit le plus adéquat sur le plan juridique mais aussi le plus opérationnel possible.

Il ne faut pas non plus oublier que ce texte doit être mis en œuvre par la Collectivité européenne d'Alsace et adapté à ses besoins. La Collectivité européenne d'Alsace peut déjà entamer la mise en place du dispositif – et notamment les concertations préalables – sur la base de l'ordonnance. Toutefois, ce texte constitue une opportunité pour lui donner davantage de marges de manœuvre et renforcer ses responsabilités.

De ce fait, si la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a retenu nombre d'articles additionnels adoptés au Sénat ou les a modifiés de manière à rendre le dispositif plus approprié sur le plan juridique, elle a également supprimé certains éléments nouveaux qui lui semblaient peu opportuns voire contre-productifs. En effet, il ne faut pas oublier que le but du dispositif est de mettre fin au report des poids lourds des routes allemandes vers les routes alsaciennes et non de pénaliser les artisans locaux. De même, il faut que les sanctions incitent les entreprises à payer la taxe mais ne suscitent pas chez les conducteurs une anxiété liée à l'instauration de peines d'emprisonnement pour certains délits, comme le Sénat l'a prévu.

Il s'agit de trouver un équilibre qui garantisse les conditions d'une concertation sereine entre tous les acteurs du territoire pour que la mise en œuvre de la taxe se fasse dans des conditions optimales et soit une réussite.

SYNTHÈSE

1. Les dispositions du projet de loi initial

L'article 1^{er} du projet de loi ratifie l'ordonnance du 26 mai 2021 qui permet d'instaurer une taxe sur le transport routier de marchandises recourant à certaines voies du domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace.

L'article 2 ratifie l'ordonnance du 19 mai 2021 ⁽¹⁾. Celle-ci soumet les projets de modification substantielle des caractéristiques techniques des autoroutes A35, A352 et A36 à un avis simple du représentant de l'État, afin de s'assurer que les projets ne remettent pas en cause la capacité des autoroutes à remplir leurs fonctionnalités.

L'article 3 ratifie l'ordonnance n° 2021-616 du 19 mai 2021 ⁽²⁾. Celle-ci fixe les conditions dans lesquelles l'Eurométropole de Strasbourg doit reprendre à son compte les engagements pris par l'État à l'égard de la société ARCOS dans le cadre de la convention passée entre l'État et cette société, relative à l'autoroute A355.

La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire **a adopté ces articles sans modification**, comme l'avait fait précédemment le Sénat qui a examiné le texte en novembre 2021.

2. Les travaux de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Lors de l'examen du projet de loi, le Sénat avait **adopté une série d'articles additionnels** enrichissant le texte.

• Parmi ces modifications, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale a **adopté sans modification** les articles suivants :

– **l'article 1^{er bis}** qui permet à la Collectivité européenne d'Alsace de moduler les taux kilométriques de la taxe en fonction des saisons ;

– **l'article 1^{er nonies}** qui permet d'augmenter la majoration pour retard de paiement lorsque des sommes importantes sont dues ;

– **l'article 1^{er terdecies}** qui augmente le montant des amendes infligées en cas de manipulation, visant à éluder le paiement de la taxe, de l'équipement

(1) Ordonnance n° 2021-615 du 19 mai 2021 soumettant à l'avis du représentant de l'État les projets de modification substantielle des caractéristiques techniques des autoroutes relevant de la Collectivité européenne d'Alsace.

(2) Ordonnance n° 2021-616 du 19 mai 2021 relative aux conditions dans lesquelles l'Eurométropole de Strasbourg assure l'engagement pris par l'État dans le cadre de la convention financière annexée à la convention passée entre l'État et la société ARCOS relative à l'autoroute A355.

électronique embarqué ou de falsification des documents de bord nécessaires pour déterminer la catégorie ou la classe d'émission EURO du véhicule ;

– **l'article 1^{er} *quindecies*** qui corrige une erreur matérielle à l'article 56 de l'ordonnance du 26 mai 2021 ;

– **l'article 1^{er} *septdecies A*** qui inclut les sociétés donneuses d'ordre dans la consultation préalable à la mise en place de la taxe.

• La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale a par ailleurs apporté des **modifications rédactionnelles à certains articles introduits au Sénat**, qu'elle a jugé pertinents. Il s'agit de :

– **l'article 1^{er} *quinquies*** relatif aux modalités d'exonération de la taxe ;

– **l'article 1^{er} *octodecies*** qui crée un comité pour faciliter la concertation des collectivités territoriales en matière de taxation des poids lourds ;

– **l'article 1^{er} *novodecies*** qui subordonne l'accès du prestataire auquel la Collectivité européenne d'Alsace a recours aux informations administratives relatives à l'immatriculation des véhicules à la production des éléments permettant de vérifier la réalité des manquements au regard de la taxe ;

– **l'article 5** qui précise les conséquences de l'engagement pris par l'Eurométropole de Strasbourg envers la société concessionnaire de l'autoroute A355 au cas où l'Eurométropole déciderait de ne pas mettre en place l'interdiction de circulation des poids-lourds de plus de 3,5 tonnes sur les routes parallèles à cette autoroute ou déciderait d'abroger la décision d'interdiction.

• La commission a également adopté une série d'amendements permettant **d'améliorer sur le plan juridique et de compléter plusieurs articles adoptés par le Sénat**, dont elle approuve le principe.

Elle a ainsi **réécrit l'article 1^{er} *sexies*** qui permet à la Collectivité européenne d'Alsace d'utiliser le « *ticketing* », solution alternative à celle du dispositif de télépéage et qui permet d'acheter à l'avance un « ticket » de circulation. Le principe en a été conservé mais la rédaction a évolué pour améliorer la coordination avec les dispositions existantes de l'ordonnance du 26 mai 2021. Par ailleurs, le dispositif de régularisation sans pénalité, introduit par l'article 1^{er} *octies* adopté au Sénat, a été repris à cet article. En conséquence, la commission a supprimé **l'article 1^{er} *octies*** et adopté un amendement de coordination à **l'article 1^{er} *sexdecies*** (qui concerne les modalités des délibérations de la Collectivité européenne d'Alsace relatives à la taxe.)

La commission a modifié l'**article 1^{er} septies** qui réduit le champ des personnes pouvant être tenues solidairement responsables du paiement de la taxe. Elle a supprimé le principe selon lequel le conducteur n'est tenu pour solidairement responsable qu'« *en dernier ressort* » du paiement de la taxe et des frais de dossier relatifs à la taxation d'office car la portée juridique de cette formule lui semblait incertaine et rendait le dispositif difficilement applicable.

La commission a **complété la rédaction de l'article 1^{er} decies** qui instaure une obligation d'agrément par le procureur de la République pour les agents assermentés de la Collectivité européenne d'Alsace et les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres qui ont pour mission de constater par procès-verbal les délits et contraventions prévus par les articles 45 et 46 de l'ordonnance du 26 mai 2021. La nouvelle rédaction modifie à la marge l'article pour éviter que les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres, qui sont assermentés dans les conditions prévues à l'article L. 130-7 du code des transports, ne le soient une seconde fois. Elle prévoit aussi que le procès-verbal relatif à la constatation des délits et contraventions est établi selon des modalités définies par un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du garde des Sceaux, ministre de la justice, et non plus un décret en Conseil d'État.

• La commission a par ailleurs **supprimé ou modifié** une série d'articles dont les dispositions lui semblaient **peu opportunes**, soit sur le plan juridique, soit sur le plan politique.

Elle a **supprimé l'article 1^{er} bis A** qui permet d'appliquer la taxe dès que le poids total en charge autorisé du véhicule est supérieur ou égal à 2,5 tonnes ainsi que l'**article 1^{er} ter** qui permet à la Collectivité européenne d'Alsace de prendre en compte les émissions de CO₂ dans les modulations du taux kilométrique de la taxe. En effet, ces deux articles anticipent ce que pourrait être la réforme de la directive « Eurovignette », ce qui n'est pas souhaitable en termes de lisibilité du droit et de qualité de la norme. Par ailleurs, l'article 1^{er} bis A pénaliserait fortement les artisans locaux qui utilisent des véhicules utilitaires légers.

La commission a aussi **supprimé l'article 1^{er} quater** qui renforce l'encadrement par l'État des marges de manœuvre dont dispose la Collectivité européenne d'Alsace pour déterminer la majoration de la taxe, ce qui conduirait à mettre en place une procédure excessivement lourde et serait de nature à entraver la liberté d'action de la Collectivité européenne d'Alsace sur ces sujets.

Elle a **supprimé l'article 1^{er} undecies** qui institue une procédure de transaction pour la contravention définie par le premier alinéa de l'article 45 de l'ordonnance du 26 mai 2021 (méconnaissance des dispositions législatives et réglementaires régissant la taxe prévue par l'ordonnance). Cette procédure serait

excessivement complexe à mettre en œuvre par les agents de la Collectivité européenne d'Alsace, qui n'a d'ailleurs pas demandé à bénéficier d'un tel dispositif.

La commission a également **supprimé l'article 1^{er} duodecies** qui permet à la Collectivité européenne d'Alsace d'installer des dispositifs de contrôle automatisé, pouvant faire l'objet d'un traitement automatisé de données, afin de garantir l'effectivité du contrôle des dispositions relatives à la taxe en reprenant de manière presque « mécanique » les dispositions relatives aux conditions de mise en place des dispositifs de contrôle automatique introduites par la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités pour l'application des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m). L'ordonnance du 26 mai 2021 prévoit déjà le recours à un dispositif de contrôle automatique. Sur la base de ces dispositions, il appartient à la Communauté européenne d'Alsace de déployer un dispositif de contrôle automatique, dans le cadre des textes en vigueur.

La commission a **modifié l'article 1^{er} quaterdecies** qui prévoit que la récidive des délits définis par l'article 46 de l'ordonnance du 26 mai 2021 est punie de 15 000 euros d'amende et de six mois d'emprisonnement, pour supprimer cette dernière sanction. En effet, le dispositif mis en place doit permettre de garantir le paiement de la taxe par les entreprises mais ne doit pas faire peser un risque d'emprisonnement sur les conducteurs.

Elle a **modifié l'article 1^{er} septdecies**. Cet article inclut l'évaluation des reports de trafic sur le réseau du domaine public des régions, des départements et des communes limitrophes dans le rapport sur la mise en œuvre de la taxe remis au bout de cinq ans au Parlement en application de l'article 61 de l'ordonnance 26 mai 2021. **L'article 1^{er} septdecies** prévoit également la remise d'un rapport d'étape à deux ans. La commission a supprimé ce rapport d'étape dont l'intérêt serait faible car, en pratique, il ne serait fondé que sur des éléments chiffrés obtenus lors la première année de mise en œuvre de la taxe.

La commission a **supprimé l'article 2 bis** qui accorde au préfet un délai de deux mois pour rendre son avis sur un projet de modification substantielle des autoroutes relevant de la Collectivité européenne d'Alsace car ces dispositions figurent déjà dans un décret du 16 septembre 2021 ⁽¹⁾.

Elle a **réécrit l'article 4** introduit au Sénat et qui précise les modalités de sanction et de contrôle de l'interdiction de circulation des véhicules de transport routier de marchandises en transit sur certaines routes de l'Eurométropole de Strasbourg. Le nouveau dispositif conserve ce principe mais supprime les éléments les plus détaillés du dispositif, qui sont calqués sur ceux des ZFE-m et ne peuvent être appliqués de manière automatique au cas d'espèce.

(1) Décret n° 2021-1197 du 16 septembre 2021 relatif à l'avis du représentant de l'État sur les projets de modification substantielle des caractéristiques techniques des autoroutes relevant de la Collectivité européenne d'Alsace.

● Enfin, dans le but d'améliorer la qualité juridique de l'ordonnance du 26 mai 2021, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire **a introduit deux nouveaux articles** 1^{er} *terdecies* A et 1^{er} *terdecies* B.

L'article 1^{er} *terdecies* A modifie l'article 41 de l'ordonnance du 26 mai 2021 pour préciser que la Collectivité européenne d'Alsace peut mettre en œuvre la procédure de taxation d'office quel que soit le mode de constatation de l'irrégularité (contrôle par les agents habilités mentionnés à l'article 37 de l'ordonnance ou par des appareils de contrôle automatique, selon les modalités prévues à l'article 38 de cette même ordonnance).

L'article 1^{er} *terdecies* B modifie l'article 44 de l'ordonnance du 26 mai 2021 pour permettre à la Collectivité européenne d'Alsace de déterminer le montant des frais de dossier en cas de mise en œuvre de la procédure de taxation d'office (ce qui est déjà possible en cas d'avis de rappel envoyé suite à un retard de paiement ou à un paiement incomplet).

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Article 1^{er}

Ratification de l'ordonnance 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

Adopté par la commission sans modification

L'article 1^{er} du projet de loi a pour objet la ratification de l'ordonnance 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.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'ordonnance n° 2021-659 du 26 mai 2021 est l'aboutissement d'un projet ancien, qui vise à répondre aux conséquences de la mise en place d'une taxe sur le transport routier de marchandises (« *LKW-Maut* ») sur les routes fédérales allemandes en 2005. De nombreux poids lourds voulant éviter le paiement de la taxe, cette mesure a engendré d'importants reports de trafic sur les routes et autoroutes alsaciennes. Le sillon rhénan souffre particulièrement de congestion, le trafic quotidien étant composé à plus de 15 % de poids lourds sur certaines sections selon des données de 2019 ⁽¹⁾. Or le trafic massif de poids lourds est source de coûts substantiels et génère de nombreuses externalités négatives : usure de la chaussée, pollution atmosphérique, pollution sonore, congestion...

Pour répondre à ces enjeux, l'article 27 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports avait autorisé à titre expérimental dans la région Alsace la mise en place d'une taxe sur les véhicules utilitaires dont le poids total en charge était égal ou supérieur à 12 tonnes lorsqu'ils empruntent des routes ou portions de routes d'usage gratuit à proximité d'axes autoroutiers à péage situés ou non sur le territoire français. L'expérimentation était prévue pour une durée de cinq ans. Toutefois, du fait de

(1) Rapport n° 127 fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable sur le projet de loi 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, par M. Jean-Claude Anglars, sénateur, 3 novembre 2021, p. 12.

retards dans sa mise en œuvre, l'article 153 de loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009 en a reconduit le principe et une généralisation à l'ensemble du territoire était prévue au plus tard le 31 décembre 2011. En amont de la date prévue d'entrée en vigueur de l'écotaxe poids lourds nationale, l'article 12 de la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports a supprimé la taxe alsacienne. Toutefois, l'article 84 de la loi n° 2016-1917 du 29 décembre 2016 de finances pour 2017 est venu ensuite abroger l'écotaxe nationale. De ce fait, il n'y a eu aucune mise en œuvre d'une taxe en Alsace jusqu'à ce jour.

Par ailleurs, la loi n° 2019-816 du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace a permis le transfert à cette dernière de la propriété des routes et autoroutes non concédées, classées dans le domaine public routier national et situées sur son territoire. Elle a également habilité le Gouvernement à légiférer par voie d'ordonnance pour prendre les mesures relevant de la loi instaurant des contributions spécifiques versées par les usagers concernés afin de maîtriser le trafic routier de marchandises sur les axes relevant de la Collectivité européenne d'Alsace.

L'article 6 de la loi du 2 août 2019 dispose que « *les routes et autoroutes non concédées, classées dans le domaine public routier national et situées dans les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin à la date de publication de la présente loi sont transférées avec leurs dépendances et accessoires dans le domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace* » à l'exception des « *routes et autoroutes non concédées, classées dans le domaine public routier national et situées sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg à la date de publication de la présente loi* ». Ces dernières sont transférées à l'Eurométropole. Les transferts de routes à la Collectivité européenne d'Alsace sont constatés par arrêté conjoint des représentants de l'État dans les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin au plus tard le 1^{er} janvier 2020 et cette décision emporte transfert, au 1^{er} janvier 2021, à la Collectivité européenne d'Alsace, des servitudes, droits et obligations correspondants ainsi que le classement des routes transférées dans la voirie départementale.

Le 1^o de l'article 13 de loi du 2 août 2019 prévoit que le Gouvernement est habilité, dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, à prendre par ordonnances les mesures relevant du domaine de la loi « *instaurant des contributions spécifiques versées par les usagers concernés afin de maîtriser le trafic routier de marchandises sur les axes relevant de la Collectivité européenne d'Alsace* ». L'ordonnance devait être prise dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la loi. Sur ce fondement a été prise 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.

L'article 13 de loi du 2 août 2019 précise que le projet de loi de ratification de l'ordonnance doit être déposé devant le Parlement au plus tard le dernier jour du troisième mois suivant la publication de chaque ordonnance. Le projet de loi de ratification a été déposé au Sénat le 7 juillet 2021.

L'ordonnance définit le régime juridique d'une taxe kilométrique dont les redevables seront les propriétaires ou les locataires des véhicules de transport de marchandise. Le taux de la taxe dépendra du poids du véhicule ou du nombre d'essieux et de la classe EURO du véhicule. Ce taux est fixé par la Collectivité européenne d'Alsace de manière à ce que le produit de la taxe n'excède pas les coûts de construction, d'entretien et d'exploitation du réseau taxable imputables aux véhicules taxés. Il est susceptible de modulations en fonction de la période d'utilisation du réseau taxable, et de majorations afin de couvrir les coûts de la pollution atmosphérique et sonore. Des exonérations sont aussi possibles dans certains cas.

Nombre de chapitres de cette ordonnance étant décrits dans les commentaires d'articles relatifs aux articles 1^{er} *bis* à 1^{er} *septdecies* du présent projet de loi, seules les grandes lignes structurant l'ordonnance sont présentées dans l'encadré ci-dessous.

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

Le titre I^{er} (articles 1^{er} à 36) concerne l'établissement de la taxe :

- le chapitre I^{er} (articles 1^{er} à 5) définit les éléments taxables et le territoire de taxation ;
- le chapitre II (article 6) définit le fait générateur de la taxe ;
- le chapitre III (articles 7 à 23) est relatif aux modalités de fixation du montant de la taxe (assiette, taux) ;
- le chapitre IV (article 24) concerne l'exigibilité de la taxe ;
- Le chapitre V (articles 25 et 26) définit les personnes soumises aux obligations fiscales ;
- le chapitre VI (articles 27 à 30) fixe les modalités de constatation de la taxe ;
- le chapitre VII (articles 31 et 32) concerne les modalités de paiement de la taxe ;
- le chapitre VIII (articles 33 à 36) traite du recouvrement et du contentieux.

Le titre II (articles 37 à 46) concerne les opérations de contrôle :

- le chapitre I^{er} (articles 37 et 38) définit les personnes habilitées à réaliser les contrôles ;
- le chapitre II (articles 39 et 40) fixe les obligations des personnes contrôlées et les prérogatives des personnes habilitées à procéder aux contrôles ;
- le chapitre III (articles 41 à 44) définit les modalités de taxation d'office ;
- le chapitre IV (articles 45 à 46) concerne les infractions pénales.

Le titre III (articles 47 à 54) comprend une série de dispositions diverses qui concernent :

- l’affectation des recettes (chapitre I^{er} - article 47) ;
- l’entrée en vigueur des délibérations de la Collectivité européenne d’Alsace (chapitre II – article 48) ;
- les relations entre la Collectivité européenne d’Alsace et ses prestataires (chapitre III- articles 49 à 54).

Enfin, le titre IV (articles 55 à 62) comporte une série de dispositions finales qui concernent notamment l’entrée en vigueur de la taxe (article 56), les consultations organisées préalablement à la mise en place de la taxe (article 59) ou encore la remise d’un rapport du Gouvernement au Parlement présentant le bilan de la mesure en matière de maîtrise du trafic routier de marchandises sur le territoire de la Collectivité européenne d’Alsace (article 61).

II. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI

L’article 1^{er} du projet de loi vise à ratifier 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

III. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

Le Sénat a adopté l’article 1^{er} du projet de loi sans modification. Toutefois, les sénateurs ont adopté une série d’articles additionnels après l’article 1^{er} visant à modifier ou compléter l’ordonnance ratifiée.

IV. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté l’article 1^{er} sans modification.

Article 1^{er} bis A

Permettre d'appliquer la taxe dès que le poids total en charge autorisé du véhicule est supérieur ou égal à 2,5 tonnes

Supprimé par la commission

Cet article, introduit par le Sénat en séance publique, permet d'appliquer la taxe dès que le poids total en charge autorisé du véhicule est supérieur ou égal à 2,5 tonnes.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'article 2 de l'ordonnance n° 2021-659 du 26 mai 2021 dispose que les véhicules taxables doivent remplir les conditions cumulatives suivantes :

1° Répondre à l'un des critères suivants :

– relever de la catégorie N mentionnée à l'article 4 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 ⁽¹⁾, dans sa rédaction en vigueur (c'est-à-dire être un véhicule à moteur conçu et construit essentiellement pour le transport de marchandises) ;

– être utilisés pour réaliser des opérations de transport de marchandises analogues à celles pour lesquelles les véhicules mentionnés ci-dessus sont conçus ;

2° Avoir un poids total en charge autorisé supérieur à une valeur déterminée par délibération de la Collectivité européenne d'Alsace qui est supérieure ou égale à 3,5 tonnes et inférieure à 12 tonnes.

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 1^{er} bis A a été créé par l'adoption en séance publique d'un amendement de M. Olivier Jacquin et des membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Il modifie l'article 2 de l'ordonnance du 26 mai 2021 pour permettre à la collectivité d'Alsace de taxer les véhicules dès que le poids total en charge autorisé est 2,5 tonnes et non plus à partir de 3,5 tonnes (comme prévu actuellement par l'ordonnance).

(1) *Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE.*

Il prévoit une entrée en vigueur différée du dispositif : celle-ci a lieu au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la révision de la directive « Eurovignette » ⁽¹⁾ actuellement en cours.

Cet article permet de taxer les véhicules utilitaires légers (VUL) qui sont de plus en plus utilisés pour le transport de fret à la place des poids lourds, y compris sur les longues distances. Le développement des véhicules utilitaires légers pourrait ainsi participer à la déréglementation, notamment sociale et environnementale, du secteur par contournement des règles qui s'appliquent uniquement aux poids lourds. Dans ces conditions, certaines entreprises pourraient développer leur flotte de véhicules utilitaires légers pour échapper à la taxe.

Une entrée en vigueur différée a été prévue par l'amendement dont les auteurs ont indiqué que la directive « Eurovignette » était en cours de révision et qu'« un accord provisoire entre le Parlement et le Conseil a été conclu en juin dernier qui prévoit d'étendre le champ d'application de la directive à d'autres véhicules que les seuls poids lourds et notamment aux VUL » ⁽²⁾.

Cet amendement a reçu un avis de sagesse du rapporteur et un avis défavorable du Gouvernement. Le Gouvernement a indiqué que la Collectivité européenne d'Alsace qui doit mettre en œuvre la taxe n'avait pas formulé une telle demande et que le risque de dérégulation soulevé par M. Jacquin semblait improbable car « le paquet mobilité européen prévoit, à compter de 2026, un alignement des règles en matière de temps de repos et de conduite des conducteurs de VUL de plus de 2,5 tonnes opérant à l'international » ⁽³⁾.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté un amendement CD8 du rapporteur de suppression de l'article 1^{er} bis A, estimant qu'en termes de lisibilité du droit et de qualité de la norme, il n'était pas souhaitable d'anticiper sur la révision de la directive européenne « Eurovignette ».

En effet, la future rédaction de la directive, qui n'est pour l'instant pas stabilisée, devra être transposée dans la loi. Dans ces conditions, il appartiendra au législateur de modifier, le cas échéant, l'ordonnance, une fois la révision de la directive « Eurovignette » intervenue. En outre, s'agissant d'une taxe, la loi de finances, adoptée chaque année, pourra servir de véhicule approprié pour une modification rapide.

(1) Directive 1999/62 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

(2) Exposé des motifs de l'amendement n° 5 de M. Olivier Jacquin et des membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

(3) Compte-rendu de la séance du 16 novembre 2021.

Enfin, cet article abaisse le seuil à partir duquel la taxe peut être mise en place de manière à inclure les véhicules utilitaires légers, ce qui pénaliserait fortement les artisans locaux qui utilisent de tels véhicules.

Article 1^{er} bis

(article 13 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)

Modulation des taux kilométriques de la taxe en fonction des saisons

Adopté par la commission sans modification

Cet article, introduit par le Sénat en commission, précise que la Collectivité européenne d'Alsace peut moduler les taux kilométriques de la taxe sur le transport routier de marchandises en fonction des saisons.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'article 9 de l'ordonnance du 26 mai 2021 prévoit que les taux kilométriques de la taxe sont déterminés, par une délibération de la Collectivité européenne d'Alsace.

L'article 13 de la même ordonnance prévoit que les taux kilométriques *« peuvent être modulés sur une base horaire, journalière ou sur toute autre période de temps pertinente afin de réduire la congestion, de minimiser les dommages causés aux infrastructures, d'optimiser l'utilisation des infrastructures utilisées ou de renforcer la sécurité routière »*.

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 1^{er} bis a été introduit en commission par l'adoption d'amendements identiques du rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, M. Jean-Claude Anglars, et du rapporteur pour avis de la commission des lois, M. Stéphane Le Rudulier. Il n'a pas été modifié en séance publique.

Il remplace à l'article 13 de l'ordonnance du 26 mai 2021 les mots *« sur toute autre période de temps pertinente »* par le mot *« saisonnière »*. Il vise ainsi à préciser que la Collectivité européenne d'Alsace peut moduler les taux

kilométriques de la taxe en fonction des saisons, comme le permet la directive « Eurovignette » ⁽¹⁾.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté l'article 1^{er} *bis* sans modification.

Article 1^{er} ter

Permettre à la Collectivité européenne d'Alsace de prendre en compte les émissions de CO₂ dans les modulations du taux kilométrique de la taxe

Supprimé par la commission

Cet article, introduit par le Sénat en commission, permet à la Collectivité européenne d'Alsace de prendre en compte les émissions de CO₂ dans les modulations du taux kilométrique de la taxe.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

La sous-section 2 de la section 2 du chapitre III du titre I^{er} de l'ordonnance du 26 mai 2021 est consacrée aux conditions dans lesquelles une modulation du taux kilométrique de la taxe est possible, en application de l'article 9 de la même ordonnance.

Elle prévoit que des modulations sont possibles en fonction du véhicule et de la période. Ainsi, l'article 12 permet de différencier les taux en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule. L'article 13 permet quant à lui une modulation sur une base horaire, journalière ou sur toute autre période de temps pertinente.

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 1^{er} *ter* a été introduit par l'adoption en commission d'amendements identiques du rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable et du rapporteur pour avis de la commission des lois. Il n'a pas été modifié en séance publique.

Il introduit un article 14-1 dans la sous-section 2 de la section 2 du chapitre III du titre I^{er} de l'ordonnance du 26 mai 2021.

(1) Voir le paragraphe 3 de l'article 7 octies de la directive « Eurovignette ».

Cet article prévoit que les taux kilométriques peuvent être différenciés en fonction des émissions de dioxyde de carbone des véhicules taxables pour tenir compte des différences de leurs performances environnementales.

Il prévoit une entrée en vigueur différée : celle-ci doit avoir lieu au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la révision de la directive « Eurovignette ».

Cet article vise, comme le rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable l'a indiqué, à prendre en compte le fait qu'« un accord provisoire des négociateurs du Parlement européen et du Conseil conclu en juin dernier prévoit la possibilité de prendre en compte la performance environnementale des poids lourds, en intégrant leurs émissions de dioxyde de carbone dans le calcul du taux kilométrique. »⁽¹⁾

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté un amendement CD9 du rapporteur visant à supprimer l'article 1^{er} *ter*, pour des raisons similaires à celles ayant conduit à la suppression de l'article 1^{er} *bis* A. En effet, le Sénat a souhaité anticiper la révision de la directive « Eurovignette », ce qui n'apparaît pas souhaitable en termes de lisibilité du droit et de qualité de la norme. Comme indiqué plus haut, il appartiendra au législateur de modifier, le cas échéant, l'ordonnance, une fois la directive « Eurovignette » révisée. Cette modification pourra, si nécessaire, intervenir dans le cadre d'une prochaine loi de finances.

(1) Exposé des motifs de l'amendement COM-8 de M. Jean-Claude Anglars.

Article 1^{er} quater

Garantir une bonne information de la Collectivité européenne d'Alsace sur la réalisation des évaluations prévues par l'ordonnance du 26 mai 2021 et préciser la notion de « zones peuplées » mentionnée à l'article 19 de cette ordonnance

Supprimé par la commission

Cet article, introduit par le Sénat en commission, vise à garantir une bonne information de la Collectivité européenne d'Alsace sur la réalisation des évaluations prévues par l'ordonnance du 26 mai 2021 et à préciser la notion de « zones peuplées » mentionnée à l'article 19 de cette ordonnance.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

La sous-section 3 de la section 2 du chapitre III du titre I^{er} de l'ordonnance du 26 mai 2021 est consacrée aux conditions dans lesquelles une majoration du taux kilométrique de la taxe est possible, en application de l'article 9 de la même ordonnance.

L'article 15 de la sous-section prévoit que cette majoration vise à « *tenir compte de tout ou partie des coûts résultant pour la société de la pollution atmosphérique et sonore générée par les véhicules taxables utilisant les sections de tarification du réseau taxable auxquelles la majoration s'applique* ».

L'article 17 de la sous-section prévoit que le montant de la majoration est fixé en fonction des seuls éléments suivants :

– l'appartenance de la section de tarification à un axe suburbain ou un axe interurbain, son trafic ;

– dans la mesure où il est tenu compte de la pollution atmosphérique, la classe d'émission EURO du véhicule ;

– dans la mesure où il est tenu compte de la pollution sonore :

- le moment de l'utilisation du réseau taxable ;
- le niveau sonore du véhicule

L'article 18 prévoit que les montants de la majoration sont proportionnés « *au coût additionnel par kilomètre résultant de la pollution générée par l'utilisation de la portion du réseau concernée par un véhicule de la classe concernée pendant la période de la journée concernée, compte tenu du risque de*

détournement de trafic, des effets négatifs sur la sécurité routière, l'environnement et la congestion et des solutions permettant d'atténuer ces risques ». Il prévoit que ces coûts sont évalués tous les deux ans et qu'un arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé des transports précise, en tant que de besoin, leur méthode d'évaluation.

L'article 19 prévoit que, par dérogation à l'article 18 :

– la part de la majoration relative à la pollution atmosphérique est nulle « *pour les véhicules qui relèvent de la classe EURO la plus stricte pendant les quatre années suivant l'entrée en vigueur des dispositions qui instaurent cette classe* » ;

– la part de la majoration relative à la pollution sonore est nulle « *pour les tronçons qui ne traversent pas des zones peuplées* ».

L'article 20 prévoit que la Collectivité européenne d'Alsace contrôle l'efficacité de la majoration mentionnée à l'article 15 sur le plan de la réduction des dommages environnementaux causés par le transport routier. Il précise qu'elle publie tous les deux ans les résultats de ces contrôles et adapte dans la même périodicité, si nécessaire, le montant de la majoration.

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 1^{er} *quater* a été introduit en commission par l'adoption d'un amendement du rapporteur pour avis de la commission des lois et n'a pas été modifié en séance publique.

Il vise à garantir le droit d'information de la Collectivité européenne d'Alsace afin de s'assurer qu'elle dispose de l'ensemble des éléments nécessaires à la production des évaluations et rapports prévus par l'ordonnance. Il a aussi pour but de renforcer les responsabilités de l'État dans la définition des méthodologies associées à certaines de ces évaluations et dans la définition de la notion de « zones peuplées » mentionnée à l'article 19 de l'ordonnance du 26 mai 2021.

Le 1^o de l'article 1^{er} *quater* complète l'article 15 de l'ordonnance du 26 mai 2021 pour prévoir que l'État transmet à la Collectivité européenne d'Alsace, à sa demande, « *toute information dont il dispose nécessaire à la détermination et à la prise en compte* » des coûts résultant pour la société de la pollution atmosphérique et sonore générée par les véhicules taxables utilisant les sections de tarification du réseau taxable auxquelles la majoration s'applique.

Le 2^o de l'article 1^{er} *quater* complète l'article 18 de la même ordonnance pour prévoir que l'État transmet à la Collectivité européenne d'Alsace, à sa demande, toute information dont il dispose nécessaire à l'évaluation du coût additionnel par kilomètre résultant de la pollution. De plus, il précise qu'il est obligatoire qu'un arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé

des transports précise la méthode d'évaluation des coûts de la pollution atmosphérique et de la pollution sonore (alors que la rédaction actuelle de l'ordonnance prévoit que cet arrêté n'est pris qu'en cas de besoin).

Le 3° de l'article 1^{er} *quater* complète l'article 19 de l'ordonnance pour prévoir qu'un arrêté du ministre chargé des transports précise les critères déterminant le classement de zones en « zones peuplées » mentionné à cet article. Il ajoute que ces critères incluent leur densité démographique. Par ailleurs, il prévoit que, sur le fondement de ces critères, le représentant de l'État territorialement compétent établit tous les cinq ans un plan d'exposition sonore comportant l'indication claire et précise des « zones peuplées ».

Le 4° de l'article 1^{er} *quater* procède à une nouvelle rédaction de l'article 20 de l'ordonnance pour prévoir qu'un arrêté conjoint des ministres chargés du budget et des transports précise la méthode du contrôle prévu par cet article. De plus, l'État doit transmettre à la Collectivité européenne d'Alsace, à sa demande, toute information dont il dispose nécessaire à ce contrôle.

Le 5° de l'article 1^{er} *quater* complète l'article 58 de l'ordonnance pour prévoir que les informations nécessaires à l'État pour satisfaire aux obligations de communication d'informations imposées par la directive « Eurovignette » sont transmises par la Collectivité européenne d'Alsace dans un délai de deux mois à compter de la réception de la demande de l'État.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté un amendement CD10 du rapporteur de suppression de l'article 1^{er} *quater*. Il a en effet été considéré que le renforcement de l'encadrement par l'État des marges de manœuvre dont dispose la Collectivité européenne d'Alsace pour déterminer la majoration de la taxe conduirait à mettre place une procédure excessivement lourde et serait de nature à entraver la liberté d'action de la Collectivité européenne d'Alsace sur ces sujets.

Article 1^{er} quinquies

(article 23 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)

Précision rédactionnelle relative aux modalités d'exonération de la taxe

Adopté par la commission avec modifications

Cet article, introduit par le Sénat en commission, apporte une modification rédactionnelle à l'article 23 de l'ordonnance du 26 mai 2021, relatif aux modalités d'exonération de la taxe.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'article 23 de l'ordonnance du 26 mai 2021 permet à la Collectivité européenne d'Alsace d'exonérer par délibération :

– les véhicules affectés aux transports intérieurs aux enceintes des chantiers ou des entreprises ;

– certains véhicules constitués d'un châssis routier sur lesquels sont installés à demeure, dans le cadre de travaux publics et industriels en France, certains équipements et utilisés exclusivement utilisés pour leur transport (engins de levage et de manutention, pompes et stations de pompage, groupes moto-compresseurs mobiles, groupes générateurs mobiles...)

– les véhicules de collection ;

– les véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines ;

– les véhicules utilisés par les centres équestres ;

– certains véhicules utilisés pour les activités agricoles ou sylvicoles (transport par les exploitants du bois et des récoltes, collecte du lait au niveau local, transport d'animaux vivants au niveau local...).

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 1^{er} *quinquies* a été introduit en commission par un amendement du rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Il n'a pas été modifié en séance publique. Il s'agit d'un amendement rédactionnel qui remplace les mots « *Sur délibération de la Collectivité européenne d'Alsace, sont exonérés* » par : « *La Collectivité européenne d'Alsace peut, sur délibération, exonérer* ».

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté un amendement rédactionnel CD11 du rapporteur.

Article 1^{er} sexies

(articles 27, 27-1 [nouveau], 28, 29, 31, 31-1 [nouveau], 33-1 [nouveau] et 49 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)

Permettre à la Collectivité européenne d'Alsace d'utiliser le « ticketing »

Adopté par la commission avec modifications

Cet article, introduit par le Sénat en commission, permet à la Collectivité européenne d'Alsace d'utiliser le « ticketing », solution alternative à celle du dispositif de télépéage et qui permet d'acheter à l'avance un « ticket » de circulation.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

Le chapitre VI du titre I^{er} de l'ordonnance du 26 mai 2021 est consacré aux modalités de constatation de la taxe.

L'article 27 prévoit que les véhicules taxables qui utilisent le réseau taxable (à l'exception des véhicules exonérés) doivent faire l'objet d'une déclaration avant l'intervention du fait générateur et doivent disposer d'un équipement électronique embarqué du système européen de télépéage permettant l'enregistrement automatique des éléments nécessaires à la liquidation de la taxe. Celui-ci est mis à disposition par la Collectivité européenne d'Alsace ou par le prestataire du service européen de télépéage ayant conclu une convention avec la collectivité. L'équipement électronique doit être interopérable avec les systèmes électroniques de perception du péage utilisés sur le réseau autoroutier national concédé.

L'article 28 prévoit que la taxe est liquidée à partir des informations communiquées lors de la déclaration, des données paramétrées dans l'équipement électronique embarqué et des informations collectées au moyen de ce dernier.

L'article 29 dispose que la taxe est liquidée par la Collectivité européenne d'Alsace au plus tard le dixième jour du mois qui suit celui de son exigibilité. La Collectivité européenne d'Alsace communique un avis de paiement avant cette date au redevable pour l'ensemble de la taxe devenue exigible au cours du mois.

Le chapitre VII du titre I^{er} de l'ordonnance du 26 mai 2021 est consacré au paiement de la taxe. En particulier, l'article 31 prévoit que la taxe due est acquittée au plus tard le dixième jour du mois suivant la liquidation.

Le chapitre III du titre III de l'ordonnance du 26 mai 2021 est consacré aux relations entre la Collectivité européenne d'Alsace et ses prestataires. Son premier article, l'article 49, prévoit que, pour l'application de la taxe, la Collectivité européenne d'Alsace est autorisée à confier à un ou plusieurs prestataires extérieurs tout ou partie des missions suivantes :

1° Le financement, la conception, la réalisation, l'exploitation, l'entretien et la maintenance du dispositif technique nécessaire à la mise en œuvre de la taxe ;

2° La collecte de l'ensemble des informations nécessaires à l'établissement de la taxe ;

3° La liquidation du montant de la taxe ;

4° La communication des avis de paiement ;

5° L'encaissement des sommes dues (la Collectivité européenne d'Alsace restant seule compétente pour l'engagement des procédures de recouvrement forcé) ;

6° L'instruction des réclamations ;

7° La notification des avis de rappel ;

8° Le financement, la conception, la réalisation, l'exploitation, l'entretien et la maintenance des appareils de contrôle automatique permettant de détecter les véhicules en infraction au regard des dispositions régissant la taxe ;

9° La constatation des manquements au regard de la taxe détectés au moyen de ces appareils et la notification de la taxation d'office ;

10° L'encaissement des sommes acquittées à la suite des procédures prévues aux 7° et 9°, y compris les frais et majorations.

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 1^{er} *sexies* a été introduit en commission par l'adoption d'amendements identiques du rapporteur pour avis de la commission des lois et de Mme Sabine Drexler, du groupe Les Républicains. Il n'a pas été modifié en séance publique.

Il autorise la mise en place d'un système de « *ticketing* », inspiré de celui existant en Allemagne. En effet, si certains redevables utilisent des véhicules « abonnés » aux services d'un prestataire de télépéage européen, d'autres devraient

s'équiper d'un tel équipement et le restituer à leur sortie du réseau taxé, ce qui est très contraignant pour eux. De plus, ces équipements seraient financés par la Collectivité européenne d'Alsace, ce qui peut s'avérer coûteux pour elle et complexe : elle devrait mettre en place un dispositif de distribution de ces équipements aux utilisateurs occasionnels. Un système de « *ticketing* » permettrait par contre à ces utilisateurs d'acheter en ligne un ticket électronique correspondant à la valeur du trajet à réaliser par le véhicule sur le réseau taxé.

Pour ce faire, le 1^o de l'article 1^{er} *sexies* complète l'article 27 de l'ordonnance du 26 mai 2021 qui impose le recours à un équipement électronique embarqué du système européen de télépéage. Il prévoit que la Collectivité européenne d'Alsace peut également décider par délibération que les redevables qui ne disposent pas de cet équipement s'enregistrent sur une plateforme électronique préalablement au fait générateur de la taxe, en indiquant l'ensemble des éléments permettant de liquider la taxe due pour l'utilisation du réseau taxable. Dans ce cas, la Collectivité européenne d'Alsace ne fournit pas les équipements électroniques.

Le 2^o de l'article 1^{er} *sexies* procède à une modification de coordination à l'article 28 de l'ordonnance du 26 mai 2021.

L'achat du ticket avant la réalisation du trajet constituant une « avance sur taxe », le 3^o et le 4^o de l'article 1^{er} *sexies* prévoient les modalités de liquidation de la taxe dans ce cas particulier. Le 3^o complète l'article 29 de l'ordonnance du 26 mai 2019 en précisant que « *la taxe est liquidée et son montant est communiqué au redevable à l'issue de l'enregistrement de son trajet sur la plateforme.* ». Le 4^o modifie l'article 31 de l'ordonnance précitée en prévoyant ensuite que « *le paiement s'effectue par imputation de l'avance* ».

Le 5^o modifie l'article 49 de la même ordonnance pour permettre à la Collectivité européenne d'Alsace de confier à un ou plusieurs prestataires extérieurs la conception et la réalisation de la plateforme de support du « *ticketing* ».

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté un amendement CD12 du rapporteur visant à réécrire l'article 1^{er} *sexies* pour en améliorer la rédaction sur le plan juridique.

Le 1^o de l'article modifie l'article 27 de l'ordonnance du 26 mai 2021 et un nouveau 1^o *bis* introduit, dans la même ordonnance, un nouvel article 27-1. Cela permet de conserver le dispositif du « *ticketing* », inscrit désormais dans l'article 27-1, et de garantir la coordination entre ce dispositif et les dispositions relatives à la mise à disposition d'un équipement électronique embarqué, prévues par l'article 27.

Les 2^o et 3^o procèdent à des modifications de coordination aux articles 28 et 29 relatifs aux conditions de liquidation de la taxe, pour prendre en compte la spécificité du « *ticketing* ».

Le 4° procède à une modification de coordination du même type à l'article 31 relatif au paiement de la taxe.

Un nouveau 4° *bis* insère un article 31-1 dans l'ordonnance du 26 mai 2021 pour définir plus précisément les conditions de paiement de la taxe en cas de recours au « *ticketing* ».

Un nouveau 4° *ter* insère en outre un nouvel article 33-1 dans la même ordonnance. Celui-ci constitue pour le « *ticketing* » le miroir de l'article 33, relatif à la majoration pour retard de paiement ou paiement incomplet. En outre, il prévoit que la majoration n'est pas applicable lorsque :

– la déclaration est déposée ou rectifiée un délai déterminé par délibération de la Collectivité européenne d'Alsace et ne pouvant excéder cinq jours après le fait générateur de la taxe ;

– et que l'acompte est régularisé dans le même délai.

Il reprend sur ce point certains éléments de la procédure de régularisation sans pénalité introduite par l'article 1^{er} *octies* adopté au Sénat. Il allège toutefois les conditions permettant d'avoir recours à cette procédure, qui avait été conditionnée par le Sénat à des critères stricts. Il les limite au fait de régulariser sa situation dans un délai bref, ce qui rend le dispositif plus aisé à mettre en œuvre. Il donne aussi plus de latitude à la Collectivité européenne d'Alsace pour déterminer le délai de régularisation.

Enfin, le 5° de l'article 1^{er} *sexies* modifie l'article 49 de l'ordonnance du 26 mai 2021 relatif aux missions qui peuvent être confiées à un prestataire extérieur, pour assurer la coordination du dispositif avec la création du dispositif de « *ticketing* ».

Article 1^{er} septies

(article 32 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)

Réduction du champ des personnes pouvant être tenues solidairement responsables du paiement de la taxe

Adopté par la commission avec modifications

Cet article, introduit par le Sénat en commission, réduit le champ des personnes pouvant être tenues solidairement responsables du paiement de la taxe, notamment pour éviter que les conducteurs, qui sont des salariés en général, ne soient pénalisés.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'article 32 de l'ordonnance du 26 mai 2021 dispose que « *le conducteur, le propriétaire en cas de location et tout autre utilisateur du véhicule sont solidairement responsables du paiement de la taxe et des frais de dossier relatif à la taxation d'office prévus à l'article 44* ⁽¹⁾. »

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 1^{er} septies a été introduit par l'adoption en commission d'amendements identiques du rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable et du rapporteur pour avis de la commission des lois. Il n'a pas été modifié en séance publique.

Il modifie la rédaction de l'article 32 de l'ordonnance du 26 mai 2021 pour prévoir que « *Le propriétaire en cas de location, toute autre personne morale utilisatrice du véhicule et, en dernier ressort, le conducteur* » sont solidairement responsables du paiement de la taxe et des frais de dossier relatif à la taxation d'office. Cette modification a deux objets :

– préciser que le conducteur n'est tenu pour solidairement responsable du paiement de la taxe et des frais de dossier relatifs à la taxation d'office qu'en dernier

(1) *Le dispositif de taxation d'office est défini par le chapitre III du titre II de l'ordonnance. L'article 41 prévoit que, lorsque les propriétaires, utilisateurs ou conducteurs de véhicules n'ont pas pu présenter à la première réquisition aux agents chargés du contrôle les éléments et documents susceptibles de justifier la régularité de la situation des véhicules au regard de la taxe, ils peuvent faire l'objet d'une taxation d'office par les services compétents de la Collectivité européenne d'Alsace. L'article 42 précise que, « si, pour la mise en œuvre de la taxation d'office, les éléments nécessaires à la détermination de la base imposable ne sont pas connus, cette dernière est présumée égale à une distance forfaitaire de 190 kilomètres. ». L'article 44 prévoit que l'établissement et la notification de la taxation d'office peuvent être assortis de frais de dossier dans des conditions définies par décret. Il indique que ces frais sont proportionnés aux coûts induits par la mise en œuvre de la taxation d'office.*

ressort (car les conducteurs, souvent salariés d'entreprises de transport, ne doivent voir leur responsabilité engagée qu'ultimement) ;

– remplacer le terme « *tout autre utilisateur du véhicule* » par le terme « *toute autre personne morale utilisatrice du véhicule* » de manière à restreindre le champ de ces personnes pouvant être tenues pour responsables aux seules personnes morales utilisatrices.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

Le Sénat avait prévu que le conducteur n'est tenu pour solidairement responsable qu'« *en dernier ressort* » du paiement de la taxe et des frais de dossier relatifs à la taxation d'office. La portée juridique de cette formule est incertaine, ce qui la rend difficilement applicable ; c'est pourquoi la commission a souhaité la supprimer, par adoption de l'amendement CD13 du rapporteur.

Article 1^{er} octies

Permettre à la Collectivité européenne d'Alsace de mettre en œuvre une procédure de régularisation sans pénalité au bénéfice des redevables recourant au système de « *ticketing* »

Supprimé par la commission

Cet article, introduit par le Sénat en commission, permet à la Collectivité européenne d'Alsace de mettre en œuvre une procédure de régularisation sans pénalité au bénéfice des redevables recourant au système de « *ticketing* ».

I. LE DROIT EN VIGUEUR

Le chapitre VII du titre I^{er} de l'ordonnance du 26 mai 2021 fixe les modalités relatives au paiement de la taxe. L'article 31 prévoit qu'elle est acquittée au plus tard le dixième jour du mois suivant la liquidation et l'article 32 définit les personnes tenues pour solidairement responsables du paiement de cette taxe.

Le chapitre VIII du même titre définit les modalités de recouvrement et de gestion des contentieux.

L'article 33 prévoit que tout retard de paiement ou paiement incomplet à la suite de l'envoi d'un avis de paiement fait l'objet d'une majoration de 30 euros et de frais administratifs.

L'article 34 prévoit qu'un avis de rappel avant la notification du titre exécutoire est envoyé en cas de retard de paiement.

L'article 36 précise que la taxe est recouvrée selon les modalités prévues à l'article L. 1617-5 du code général des collectivités territoriales :

– en l'absence de contestation, le titre de recettes émis permet l'exécution forcée d'office contre le débiteur ;

– une ampliation du titre de recettes est adressée au redevable ;

– lorsque le redevable n'a pas effectué le versement qui lui était demandé à la date limite de paiement, le comptable public lui adresse une mise en demeure ;

– lorsque la mise en demeure de payer n'a pas été suivie de paiement, le comptable public peut, à l'expiration d'un délai de huit jours suivant sa notification, engager des poursuites ;

De plus, l'article L. 1617-5 du code général des collectivités territoriales prévoit que, pour les créances d'un montant inférieur à 15 000 euros, la mise en demeure de payer est précédée d'une lettre de relance adressée par le comptable public ou d'une phase comminatoire, par laquelle il demande à un huissier de justice d'obtenir du redevable qu'il s'acquitte auprès de lui du montant de sa dette. Lorsque la lettre de relance ou la phase comminatoire n'a pas été suivie de paiement, le comptable public peut adresser une mise en demeure de payer. Dans ce cas, l'exécution forcée des poursuites donnant lieu à des frais peut être engagée à l'expiration d'un délai de huit jours suivant la notification de la mise en demeure de payer.

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 1^{er} *octies* a été introduit en commission par l'adoption d'un amendement du rapporteur pour avis de la commission des lois. Il n'a pas fait l'objet de modification en séance publique.

Il ouvre à la Collectivité européenne d'Alsace la faculté de mettre en œuvre une procédure de régularisation sans pénalité au bénéfice des seuls redevables occasionnels de la taxe, comme c'est le cas en Allemagne.

Pour ce faire, il introduit dans l'ordonnance du 26 mai 2021 un article 32-1 qui met en place ce dispositif. Cet article prévoit qu'« une procédure de régularisation sans pénalité peut être instituée par délibération de la Collectivité européenne d'Alsace pour les redevables mentionnés à l'avant-dernier alinéa de l'article 27 » de l'ordonnance. L'article 27 ayant été modifié par l'article 1^{er} *sexies*, l'avant-dernier alinéa (le septième) de l'article 27 concerne désormais les utilisateurs du système de « *ticketing* ». Les utilisateurs mentionnés aux premier à

sixième alinéas de cet article sont quant à eux ceux qui disposent d'un équipement électronique embarqué du système européen de télépéage.

Le nouvel article 32-1 précise également que l'éligibilité à la régularisation sans pénalité est conditionnée au respect des conditions cumulatives suivantes :

– aucune infraction par l'intéressé aux dispositions réglementaires et législatives relatives à la taxe n'a été constatée pour les mêmes faits ;

– aucune infraction aux dispositions réglementaires et législatives relatives à la taxe n'a été commise dans les six derniers mois par l'intéressé ;

– la taxe est payée dans les deux jours suivant la constitution du fait générateur.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté un amendement CD14 du rapporteur visant à supprimer l'article 1^{er} *octies*, car les dispositions relatives à la régularisation sans pénalité ont été transférées dans l'article 1^{er} *sexies* par l'amendement CD13 du rapporteur qui a réécrit ledit article.

Article 1^{er} nonies

(article 33 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)

Modification du montant de la majoration de retard

Adopté par la commission sans modification

Cet article, introduit par le Sénat en commission, augmente le montant de la majoration pour retard de paiement lorsque la somme exigible est supérieure à 300 euros.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'article 33 de l'ordonnance du 26 mai 2021 prévoit que tout retard de paiement ou paiement incomplet à la suite de l'envoi d'un avis de paiement fait l'objet d'une majoration de 30 euros et de frais administratifs.

L'article précise aussi que ces frais administratifs sont déterminés par une délibération de la Collectivité européenne d'Alsace. Ils ne peuvent dépasser

100 euros et sont proportionnés aux coûts de gestion induits par l'établissement et l'envoi de l'avis de rappel prévu à l'article 34 de l'ordonnance du 26 mai 2021.

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 1^{er} *nonies* est issu de l'adoption en commission d'un amendement du rapporteur pour avis de la commission des lois. Il n'a pas été modifié en séance publique.

Il modifie le montant de la majoration pour retard de paiement, que le Sénat a jugée trop faible pour les redevables devant s'acquitter de montants importants. Le Sénat a considéré que cette augmentation serait plus incitative pour le paiement de la taxe.

L'article 1^{er} *nonies* modifie en conséquence l'article 33 de l'ordonnance du 26 mai 2021. Il maintient le principe d'une majoration de 30 euros si la somme exigible est inférieure ou égale à 300 euros. Par contre, si la somme exigible est supérieure à 300 euros, la majoration est fixée à 10 % du montant de la taxe non acquittée.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté l'article 1^{er} *nonies* sans modification.

Article 1^{er} decies

(article 37 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)

Procédure d'agrément par le procureur de la République des agents assermentés de la Collectivité européenne d'Alsace pour constater par procès-verbal les délits et contraventions

Adopté par la commission avec modifications

Cet article, introduit par le Sénat en commission, prévoit une obligation d'agrément par le procureur de la République pour les agents assermentés de la Collectivité européenne d'Alsace et les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres qui ont pour mission de constater par procès-verbal les délits et contraventions prévus par les articles 45 et 46 de l'ordonnance du 26 mai 2021.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

Le chapitre I^{er} du titre II de l'ordonnance du 26 mai 2021 concerne les personnes habilitées à procéder au contrôle des infractions.

L'article 37 définit la liste des personnes qui ont compétence pour constater par procès-verbal les infractions mentionnées aux articles 45 et 46 de l'ordonnance, ce qui concerne les infractions suivantes :

– méconnaissance des dispositions législatives et réglementaires régissant la taxe prévue par la présente ordonnance (premier alinéa de l'article 45) ;

– fait de contrevenir de manière habituelle aux dispositions législatives et réglementaires régissant la taxe (deuxième alinéa de l'article 45) ;

– manipulation de l'équipement électronique embarqué visant à éluder le paiement de la taxe (1^o de l'article 46) ;

– falsification des documents de bord nécessaires pour déterminer la catégorie ou la classe d'émission EURO du véhicule nécessaire pour déterminer le taux de la taxe (2^o de l'article 46).

L'article 37 prévoit que les personnes pouvant constater ces infractions sont, outre les officiers et les agents de police judiciaire :

– les agents de la Collectivité européenne d'Alsace assermentés dans les conditions fixées par l'article L. 130-7 du code de la route (c'est-à-dire ceux qui ont prêté serment devant le juge du tribunal judiciaire) ;

– les agents des douanes et des droits indirects et du contrôle des transports terrestres.

Enfin, l'article 37 précise que la constatation de ces infractions est faite par un procès-verbal établi selon des modalités définies par décret en Conseil d'État.

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 1^{er} *decies* est issu de l'adoption en commission d'un amendement du rapporteur pour avis de la commission des lois. Il n'a pas été modifié en séance publique.

Cet article vise à soumettre à une procédure d'agrément par le procureur de la République les agents assermentés de la Collectivité européenne d'Alsace mentionnés à l'article 37 de l'ordonnance du 26 mai 2021. Cette mesure semble nécessaire car cette procédure d'agrément existe déjà pour les agents titulaires ou contractuels de l'État des communes chargés de la surveillance de la voie publique mentionnés à l'article L. 130-4 du code de la route⁽¹⁾. C'est pourquoi le 1^o de l'article 1^{er} *decies* modifie le 1^o de l'article 37 de l'ordonnance du 26 mai 2021 pour prévoir que les agents de la Collectivité européenne d'Alsace assermentés qui ont compétence pour constater par procès-verbal les infractions mentionnées aux articles 45 et 46 de la même ordonnance doivent être agréés par le procureur de la République.

En conséquence, le 2^o de l'article 1^{er} *decies* aligne la rédaction du 2^o de l'article 37 de l'ordonnance relative aux agents des transports terrestres sur celle du 1^o. Il prévoit que sont habilités à contrôler les infractions mentionnées aux articles 45 et 46 de l'ordonnance « *les fonctionnaires ou agents de l'État, assermentés, chargés du contrôle des transports terrestres et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports* ».

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté un amendement CD15 du rapporteur visant à modifier le 2^o de l'article 1^{er} *decies* pour préciser que les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports, compétents pour constater les infractions à la taxe régie par l'ordonnance du 26 mai 2021, sont assermentés dans les conditions prévues à l'article L. 130-7 du code des transports. Cette précision évite d'imposer une deuxième assermentation pour des agents déjà assermentés.

(1) L'article L. 130-4 du code de la route prévoit que « sans préjudice de la compétence générale des officiers et des agents de police judiciaire, ont compétence pour constater par procès-verbal les contraventions prévues par la partie réglementaire du présent code ou par d'autres dispositions réglementaires, dans la mesure où elles se rattachent à la sécurité et à la circulation routières [...] les agents titulaires ou contractuels de l'État et les agents des communes, titulaires ou non, chargés de la surveillance de la voie publique, agréés par le procureur de la République ».

La commission a également adopté un amendement CD16 du rapporteur visant à compléter l'article 1^{er} *decies* par un 3^o qui modifie le dernier alinéa de l'article 37 de l'ordonnance du 26 mai 2021. Ce dernier prévoit, dans sa version actuelle, que la constatation des délits et contraventions est faite par procès-verbal établi selon des modalités définies par décret en Conseil d'État. Cela semble une procédure trop lourde et excessivement formelle par rapport à l'enjeu (qui est de définir le formalisme du procès-verbal). Le recours à une norme aussi élevée ne semble pas justifié, tandis que le recours à un simple arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du garde des Sceaux, ministre de la justice, semble plus pragmatique. L'amendement procède à cette modification.

Article 1^{er} undecies

Rendre applicable la procédure de transaction à la contravention prévue par l'article 45 de l'ordonnance du 26 mai 2021

Supprimé par la commission

Cet article, introduit par le Sénat en commission, institue une procédure de transaction pour la contravention définie par le premier alinéa de l'article 45 de l'ordonnance du 26 mai 2021 (méconnaissance des dispositions législatives et réglementaires régissant la taxe prévue par l'ordonnance, qui est punie d'une amende).

I. LE DROIT EN VIGUEUR

Le premier alinéa de l'article 45 de l'ordonnance du 26 mai 2021 prévoit que « *la méconnaissance des dispositions législatives et réglementaires régissant la taxe prévue par la présente ordonnance est punie d'une amende prévue pour les contraventions de la 5^e classe* ». L'article 131-13 du code pénal dispose que les infractions que la loi punit d'une amende n'excédant pas 3 000 euros constituent des contraventions et que, pour les contraventions de cinquième classe (c'est-à-dire la classe la plus élevée), le montant de l'amende qui sanctionne l'infraction est au maximum de 1 500 euros. Il précise que ce montant peut être porté à 3 000 euros en cas de récidive lorsque le règlement le prévoit, hors les cas où la loi prévoit que la récidive de la contravention constitue un délit.

Le deuxième et le dernier alinéas de l'article 45 de l'ordonnance du 26 mai 2021 définissent pour leur part un délit d'habitude. Le deuxième alinéa prévoit que « *le fait pour tout redevable de contrevenir de manière habituelle aux dispositions législatives et réglementaires régissant la taxe prévue par la présente ordonnance est puni d'une amende de 7 500 €* ». Le dernier alinéa précise que le redevable qui contrevient de manière habituelle à ces dispositions est défini comme

« celui qui a fait l'objet, sur une période inférieure ou égale à douze mois, de plus de cinq contraventions ».

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 1^{er} *undecies* a été introduit en commission par l'adoption d'un amendement du rapporteur pour avis de la commission de lois. Il n'a pas été modifié en séance publique.

Il vise à rendre applicable la procédure de transaction à la contravention encourue en cas de non-respect des dispositions relatives à la taxe prévue par le premier alinéa de l'article 45 dans le but de faciliter le recouvrement des amendes prononcées et de la somme due au titre de la taxe, de manière à garantir le rendement de cette dernière.

Pour ce faire, le I de l'article 1^{er} *undecies* introduit un article 40-1 dans l'ordonnance du 26 mai 2021 qui prévoit que les agents de la Collectivité européenne d'Alsace en charge du contrôle des infractions « *sont habilités à proposer une transaction aux personnes poursuivies dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article 45* ». En conséquence, il modifie également le premier alinéa de l'article 45 de l'ordonnance pour prévoir que la contravention qu'il définit peut faire l'objet d'une transaction dans les conditions prévues à l'article 529-6-1 du code de procédure pénale. Le II de l'article 1^{er} *undecies* crée cet article 529-6-1 au sein du code de procédure pénale.

Le nouvel article 529-6-1 du code de procédure pénale créé par le II pose les règles relatives à l'extinction de l'action publique. Il prévoit que la transaction éteint l'action publique par dérogation à l'article 521 du code de procédure pénale ⁽¹⁾ sauf si plusieurs infractions, dont l'une au moins ne peut donner lieu à transaction, ont été constatées simultanément. Il définit également les modalités de réalisation de la transaction, qui réside dans le versement auprès du comptable de la Collectivité européenne d'Alsace d'une indemnité forfaitaire et de la somme due au titre de la taxe dans un délai de deux mois à compter de l'envoi de l'avis de paiement. Il précise que le montant de l'indemnité forfaitaire et la somme due au titre de la taxe sont acquis à la Collectivité européenne d'Alsace et que le contrevenant doit s'acquitter du montant des sommes dues au titre de la transaction, sauf s'il ne formule dans ce délai de deux mois une protestation auprès de la Collectivité européenne d'Alsace. Enfin, il dispose qu'à défaut de paiement ou de protestation, le procès-verbal de contravention est adressé par la Collectivité européenne d'Alsace au ministère public. Dans ce cas, le titulaire du certificat d'immatriculation ou l'une des personnes mentionnées aux trois derniers alinéas de l'article L. 121-2 du code de la route ⁽²⁾ devient redevable de plein droit d'une amende forfaitaire

(1) L'article 521 du code de procédure pénale dispose que : « Le tribunal de police connaît des contraventions ».

(2) L'article L. 121-2 du code de la route dispose que « le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est responsable pécuniairement des infractions à la réglementation sur le stationnement des véhicules ou sur l'acquiescement des péages pour lesquelles seule une peine d'amende est encourue ainsi que des contraventions

majorée recouvrée par le Trésor public en vertu d'un titre rendu exécutoire par le ministère public.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté un article CD17 du rapporteur visant à supprimer l'article 1^{er} *undecies* car la création d'un dispositif de transaction ne semble pas opportune.

Tout d'abord, les auditions réalisées par le rapporteur ont mis en lumière le fait que cette procédure serait excessivement complexe à mettre en œuvre pour les agents de la Collectivité européenne d'Alsace. Celle-ci n'a d'ailleurs pas demandé à bénéficier d'un tel dispositif.

Par ailleurs, le chapitre III du titre II de l'ordonnance du 26 mai 2021 prévoit déjà une procédure de taxation d'office destinée à récupérer le montant de la taxe due. Celle-ci permet l'émission d'un titre exécutoire, de nature à permettre le recouvrement forcé du montant de la taxe.

Enfin, la rédaction de l'article 1^{er} *undecies* pose deux problèmes sur le plan juridique. D'une part, le dispositif semble incomplet : en effet, pour éviter tout risque juridique, il aurait fallu modifier les articles 530 à 530-6 du code de procédure pénale relatifs aux suites données par le ministère public en cas d'échec de la transaction. D'autre part, la possibilité de réaliser la procédure de transaction est réservée aux infractions constatées par les seuls agents habilités de la Collectivité européenne d'Alsace, à l'exclusion des autres agents habilités à constater les infractions à cette taxe.

relatives à l'abandon d'ordures, de déchets, de matériaux ou d'autres objets ». Toutefois, ses trois derniers alinéas fixent des exceptions à cette règle et prévoient que cette responsabilité pèse : sur le locataire (dans le cas où le véhicule était loué à un tiers) ; sur l'acquéreur du véhicule (si le véhicule a été cédé) ; sur le représentant légal de la personne morale au nom de laquelle le certificat d'immatriculation du véhicule est établi.

Article 1^{er} duodecies

Permettre à la Collectivité européenne d'Alsace d'installer des dispositifs de contrôle automatisé pouvant faire l'objet d'un traitement automatisé de données

Supprimé par la commission

Cet article, introduit par le Sénat en commission, permet à la Collectivité européenne d'Alsace d'installer des dispositifs de contrôle automatisé, pouvant faire l'objet d'un traitement automatisé de données, afin de garantir l'effectivité du contrôle des dispositions relatives à la taxe.

I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 1^{er} *duodecies* est issu de l'adoption en commission d'un amendement du rapporteur pour avis de la commission des lois. Il n'a pas été modifié en séance publique.

Il introduit dans l'ordonnance du 26 mai 2021 un dispositif qu'elle ne prévoyait pas : le contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules pour faciliter la constatation de la taxe et des infractions prévues aux articles 45 et 46 de l'ordonnance (méconnaissance des dispositions législatives et réglementaires régissant la taxe, réitération de cette infraction, manipulation de l'équipement électronique embarqué pour éluder le paiement de la taxe, falsification des documents de bord nécessaires pour déterminer la catégorie ou la classe d'émission EURO du véhicule). Cette mesure vise à garantir l'effectivité du contrôle.

Pour ce faire, l'article 1^{er} *duodecies* insère un chapitre II *bis* dans le titre II de l'ordonnance du 26 mai 2021, qui concerne les opérations de contrôle. Ce chapitre est composé d'un article unique, l'article 40-2.

Le I du nouvel article 40-2 prévoit qu'un contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules peut être mis en place par les services de police et de gendarmerie nationales ou par le service dont relèvent les agents de la Collectivité européenne d'Alsace qui ont compétence pour constater par procès-verbal les délits et contraventions mentionnés aux articles 45 et 46 de l'ordonnance. Ces dispositifs ont pour but de « *faciliter la constatation de la taxe et des infractions prévues aux articles 45 et 46, de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions et la recherche de leurs auteurs* ».

Le II du nouvel article 40-2 prévoit que ces dispositifs sont fixes ou mobiles et que leur installation est subordonnée à l'accord de l'autorité compétente de l'État,

qui doit prendre un arrêté motivé. Cette autorisation ne peut être délivrée que lorsque les trois conditions suivantes sont respectées :

– les modalités de contrôle ne conduisent pas à contrôler chaque jour plus de 15 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant sur le réseau taxable ;

– le rapport entre le nombre de dispositifs de contrôle permettant les traitements automatisés des données signalétiques des véhicules mis en œuvre au cours d'une même journée sur le réseau taxable et la longueur totale de la voirie publique mesurée en kilomètres n'excède pas un plafond fixé par voie réglementaire ;

– les lieux de déploiement retenus n'ont pas pour effet de permettre un contrôle de l'ensemble des véhicules entrant sur le réseau taxable ou dans un espace continu au sein de ce réseau.

De plus, le II du nouvel article 40-2 précise que les lieux d'implantation des dispositifs fixes sont déterminés en tenant compte notamment des niveaux de trafic observés sur les voies de circulation concernées.

Le III du nouvel article 40-2 prévoit que les données à caractère personnel collectées au moyen des dispositifs de contrôle automatisé peuvent, pour les finalités prévues au I du même article, faire l'objet de traitements automatisés dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. Les traitements automatisés peuvent comporter la consultation :

– du système d'immatriculation des véhicules prévu à l'article L. 330-1 du code de la route ;

– des fichiers des véhicules autorisés à circuler sur les voies et espaces concernés ;

– du fichier des véhicules pour lesquels une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique a été délivrée en application de l'article L. 318-1 du code de la route.

Le III du nouvel article 40-2 prévoit également qu'un arrêté de l'autorité compétente de l'État est nécessaire pour la mise en œuvre des dispositifs de traitement automatisés et fixe les garanties juridiques relatives à la destruction des données ou encore au masquage des images permettant l'identification d'occupants de véhicules.

Le IV du nouvel article 40-2 prévoit que lorsque les dispositifs et les traitements automatisés sont mis en œuvre par l'État à la demande de la Collectivité européenne d'Alsace, une convention entre l'État et la Collectivité européenne d'Alsace définit les modalités de cette mise en œuvre et, le cas échéant, la contribution de la Collectivité européenne d'Alsace à son financement.

Le V du nouvel article 40-2 prévoit que les agents assermentés de la Collectivité européenne d'Alsace qui ont compétence pour constater par procès-verbal les délits et contraventions mentionnés aux articles 45 et 46 de l'ordonnance du 26 mai 2021 ainsi que les officiers et agents de police judiciaire ont « *compétence pour assurer le traitement des constatations des infractions prévues aux articles 45 et 46 effectuées par ces appareils, établir les procès-verbaux concernant ces infractions et avoir accès aux données issues des traitements* » prévus par le III de l'article 40-2. Par ailleurs, lorsque les dispositifs et traitements sont mis en œuvre par l'État, les agents assermentés de la Collectivité européenne d'Alsace peuvent être rendus destinataires des données caractérisant l'infraction pour les besoins du constat qu'ils ont compétence pour opérer.

II. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté un amendement CD7 de M. Jean-Marc Zulesi et des membres du groupe La République en Marche visant à supprimer l'article 1^{er} *duodecies*. Celui-ci applique à la taxe prévue par l'ordonnance du 26 mai 2021 les dispositions relatives aux conditions de mise en place des dispositifs de contrôle automatique introduites par la loi d'orientation des mobilités pour l'application des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m). Or l'ordonnance du 26 mai 2021 prévoit déjà le recours à un dispositif de contrôle automatique. Sur la base de ces dispositions, il appartient à la Communauté européenne d'Alsace de déployer un dispositif de contrôle automatique, dans le cadre des textes en vigueur, notamment la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés et le règlement européen du 27 avril 2016 relatif à la protection des données⁽¹⁾, sous le contrôle de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. De ce fait, il n'apparaît ni nécessaire ni souhaitable de dupliquer de manière « mécanique » les dispositions introduites pour les zones à faibles émissions mobilité au cas de la taxe prévue par l'ordonnance du 26 mai 2021.

(1) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Article 1^{er} terdecies A (nouveau)

(article 41 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)

Précision rédactionnelle relative au mode de constatation de l'irrégularité dans le cadre de la procédure de taxation d'office

Introduit par la commission

Cet article, introduit par la commission, modifie l'article 41 de l'ordonnance du 26 mai 2021 pour préciser que la Collectivité européenne d'Alsace peut mettre en œuvre la procédure de taxation d'office quel que soit le mode de constatation de l'irrégularité.

La commission a adopté un amendement CD34 du rapporteur visant à insérer un nouvel article 1^{er} *terdecies* A dans le projet de loi. Cet article modifie l'article 41 de l'ordonnance du 26 mai 2021 pour préciser que la Collectivité européenne d'Alsace peut mettre en œuvre la procédure de taxation d'office quel que soit le mode de constatation de l'irrégularité (contrôle par les agents habilités mentionnés à l'article 37 de l'ordonnance ou par des appareils de contrôle automatique, selon les modalités prévues à l'article 38 de cette même ordonnance).

Article 1^{er} terdecies B (nouveau)

(article 44 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)

Donner compétence à la Collectivité européenne d'Alsace pour déterminer le montant des frais de dossier en cas de mise en œuvre de la procédure de taxation d'office

Introduit par la commission

Cet article, introduit par la commission, modifie l'article 44 de l'ordonnance du 26 mai 2021 pour permettre à la Collectivité européenne d'Alsace de déterminer le montant des frais de dossier en cas de mise en œuvre de la procédure de taxation d'office.

La commission a adopté un amendement CD36 du rapporteur qui insère un article 1^{er} *terdecies* B dans la loi. Cet article modifie l'article 44 de l'ordonnance du 26 mai 2021 pour donner compétence à la Collectivité européenne d'Alsace pour déterminer le montant des frais de dossier en cas de mise en œuvre de la procédure de taxation d'office. En effet, la Collectivité européenne d'Alsace est déjà compétente pour déterminer le montant des frais administratifs en cas d'avis de rappel envoyé suite à un retard de paiement ou à un paiement incomplet. Il est donc logique qu'elle le soit aussi pour la taxation d'office.

Article 1^{er} terdecies

(article 46 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)

Renforcer le montant de l'amende sanctionnant les délits prévus par l'article 46 de l'ordonnance du 26 mai 2021

Adopté par la commission sans modification

Cet article, introduit par le Sénat en commission, fait passer de 3 750 euros à 7 500 euros le montant de l'amende sanctionnant les délits définis par l'article 46 de l'ordonnance (manipulation visant à éluder le paiement de la taxe de l'équipement électronique embarqué ; falsification des documents de bord nécessaires pour déterminer la catégorie ou la classe d'émission EURO du véhicule).

I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'article 46 de l'ordonnance du 26 mai 2021 prévoit deux délits et leurs sanctions. Il dispose que sont passibles d'une amende de 3 750 euros :

- la manipulation, visant à éluder le paiement de la taxe, de l'équipement électronique embarqué ;
- la falsification des documents de bord nécessaires pour déterminer la catégorie ou la classe d'émission EURO du véhicule nécessaire pour déterminer le taux de la taxe.

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 1^{er} *terdecies* a été introduit par l'adoption en commission d'amendements identiques du rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable et du rapporteur pour avis de la commission des lois. Il n'a pas été modifié en séance publique.

Il fait passer le montant de l'amende sanctionnant les infractions prévues par l'article 46 de l'ordonnance du 26 mai 2021 de 3 750 euros à 7 500 euros. Cette augmentation doit permettre une meilleure cohérence avec les sanctions prévues par l'article 45 de la même ordonnance. En effet, le délit d'habitude défini par les deux derniers alinéas de cet article est puni d'une amende de 7 500 euros.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté l'article 1^{er} *terdecies* sans modification.

Article 1^{er} quaterdecies

(article 46 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)

Sanction de la récidive des délits prévus par l'article 46 de l'ordonnance du 26 mai 2021

Adopté par la commission avec modifications

Cet article, introduit par le Sénat en commission, prévoit que la récidive des délits définis par l'article 46 de l'ordonnance du 26 mai 2021 est punie de 15 000 euros d'amende.

I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 1^{er} *quaterdecies* a été introduit par l'adoption en commission d'un amendement du rapporteur pour avis de la commission des lois. Il n'a pas été modifié en séance publique.

Il complète l'article 46 de l'ordonnance du 26 mai 2021 pour augmenter le quantum de la peine en cas de récidive des délits prévus cet article. Le montant de l'amende est porté à 15 000 euros. Par ailleurs, la récidive est également punie de six mois d'emprisonnement.

II. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté un amendement CD35 du rapporteur pour supprimer la peine de six mois d'emprisonnement car cette sanction semble excessive. Le dispositif mis en place doit permettre de garantir le paiement de la taxe par les entreprises mais ne doit pas faire peser un risque d'emprisonnement sur les conducteurs.

Article 1^{er} quindecies

(article 56 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)

Correction d'une erreur matérielle à l'article 56

Adopté par la commission sans modification

Cet article, introduit par le Sénat en commission, corrige une erreur matérielle à l'article 56 de l'ordonnance du 26 mai 2021.

I. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 1^{er} *quindecies*, introduit en commission par le rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, procède à la correction d'une erreur matérielle au début de l'article 56 de l'ordonnance du 26 mai 2021 en remplaçant les termes « *le taxe* » par les termes « *la taxe* ».

II. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté l'article 1^{er} *quindecies* sans modification.

Article 1^{er} sexdecies

(chapitre II du titre III et articles 56 et 57 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)

Modalités des délibérations de la Collectivité européenne d'Alsace relatives à la taxe

Adopté par la commission avec modifications

Cet article, introduit par le Sénat en commission, précise l'enchaînement des délibérations de la Collectivité européenne d'Alsace pour la mise en œuvre de la taxe et les délais dans lesquels elles sont prises.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

Le premier alinéa de l'article 48 de l'ordonnance du 26 mai 2021 prévoit que les délibérations mentionnées aux articles 2, 3, 4, 8, 9, 11, 15, 21, 23, 27 et 33 de l'ordonnance entrent en vigueur à une date fixée par la Collectivité européenne d'Alsace, postérieure à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de leur publication. Il s'agit des délibérations qui déterminent :

- le poids total en charge autorisé à partir duquel la taxe est due pour un véhicule (article 2) ;
- la liste des routes et autoroutes constituant le réseau taxable (article 3) ;
- les sections de tarification du réseau taxable (article 4) ;
- certains éléments de l'assiette de la taxe (article 8) ;
- les taux kilométriques de la taxe (article 9) ;
- les catégories de véhicules taxables – en fonction des critères prévus par l'ordonnance (article 11) ;
- la majoration des taux kilométriques (article 15) ;
- les réductions du montant de la taxe (article 21) ;
- les exonérations de la taxe (article 23) ;
- les modalités de déclaration des véhicules taxables utilisant le réseau taxable (article 27) ;
- les modalités de mise à disposition d'un équipement électronique embarqué du système européen de télépéage (article 27) ;
- les frais administratifs applicables en cas de retard de paiement ou de paiement incomplet (article 33). Le deuxième alinéa de l'article 48 prévoit que la délibération mentionnée à l'article 9 (qui concerne les taux kilométriques de la taxe) est prise après que l'État a transmis, dans les meilleurs délais, les informations mentionnées au *f* du paragraphe 3 de l'article 7 *octies* de la directive « Eurovignette ». Il s'agit des informations que l'État qui souhaite moduler la redevance fournit à la Commission européenne pour lui donner l'assurance que les conditions qui permettent d'utiliser cette possibilité offerte par la directive sont remplies.

Le premier alinéa de l'article 56 de l'ordonnance du 26 mai 2021 prévoit par ailleurs que la taxe « *entre en vigueur à une date fixée par délibération de la Collectivité européenne d'Alsace, et antérieure à un délai de six ans à compter de la publication de la présente ordonnance* ».

Toutefois, le dernier alinéa du même article précise que les 1° à 5° et le *a* du 6° de l'article 23 de l'ordonnance (qui concernent les exonérations de taxe) entrent en vigueur à une date fixée par arrêté du ministre chargé des transports. Cette date ne peut être postérieure au premier jour du troisième mois qui suit la réception par le Gouvernement de l'accord de la Commission européenne mentionné au *b* du 2 de l'article 6 de la directive « Eurovignette » ⁽¹⁾. Le *b* du 2 de cet article prévoit en effet que « *les États membres peuvent appliquer des taux réduits ou des exonérations pour [...] les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur les voies publiques de l'État membre d'immatriculation et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence et sous réserve de l'accord de la Commission* ».

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 1^{er} *sexdecies* a été introduit en commission par des amendements identiques du rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable et du rapporteur pour avis de la commission des lois. Il n'a pas été modifié en séance publique.

Cet article vise à clarifier le calendrier des délibérations que la Collectivité européenne d'Alsace est susceptible de prendre pour la mise en œuvre de la taxe.

Le 1° de l'article 1^{er} *sexdecies* abroge l'article 48 (article unique du chapitre II du titre III de l'ordonnance) et le *a* du 2° en reprend les dispositions à l'identique pour les insérer à l'article 56.

L'amendement adopté par le Sénat ajoute que « *lorsqu'elles sont prises pour la première fois, ces délibérations entrent en vigueur à une date concomitante ou antérieure à la délibération* » qui institue la taxe.

Le *b* du 2° et le 3° de l'article 1^{er} *sexdecies* procèdent à des modifications de coordination qui concernent respectivement l'article 56 et l'article 57 de l'ordonnance du 26 mai 2021.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté un amendement CD18 du rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination avec la réécriture de l'article 1^{er} *sexies*.

(1) Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Article 1^{er} septdecies A

(article 59 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)

Consultation des sociétés donneuses d'ordre préalablement à la mise en place de la taxe

Adopté par la commission sans modification

Cet article, introduit par le Sénat en séance publique, élargit aux donneurs d'ordre la consultation préalable à la mise en place de la taxe prévue par l'article 59 de l'ordonnance du 26 mai 2021.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'article 59 de l'ordonnance du 26 mai 2021 dispose que préalablement à la mise en œuvre de la taxe, la Collectivité européenne d'Alsace consulte les principales organisations professionnelles des entreprises de transport public routier et de celles qui organisent du transport routier pour leur propre compte afin d'évaluer l'impact financier. Il précise que le compte rendu de cette consultation est rendu public.

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 1^{er} *septdecies A* est issu de l'adoption en séance publique d'un amendement de M. Olivier Jacquin qui a reçu un avis favorable du rapporteur et un avis de sagesse du Gouvernement.

Il modifie l'article 59 de l'ordonnance du 26 mai 2021 pour inclure les donneurs d'ordre dans la consultation préalable prévue par cet article. Cette mesure semble nécessaire car les donneurs d'ordre jouent un rôle considérable dans l'organisation des transports routiers de marchandises par le choix des transporteurs qu'ils opèrent.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté l'article 1^{er} *septdecies A* sans modification.

Article 1^{er} septdecies

(article 61 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)

Évaluation des reports de trafic dans un rapport du Gouvernement et remise d'un rapport d'étape

Adopté par la commission avec modifications

Cet article, introduit par le Sénat en commission et modifié en séance publique, inclut l'évaluation des reports de trafic sur le réseau du domaine public des régions, des départements et des communes limitrophes dans le rapport sur la mise en œuvre de la taxe que le Gouvernement doit remettre au Parlement dans les cinq ans après la mise en œuvre de la taxe en application de l'article 61 de l'ordonnance 26 mai 2021. Il prévoit également la remise d'un rapport d'étape à deux ans.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

Le premier alinéa de l'article 61 de l'ordonnance du 26 mai 2021 prévoit que le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant le bilan de la mise en œuvre de la taxe en matière de maîtrise du trafic routier de marchandises sur le territoire de la Collectivité européenne d'Alsace. Ce rapport doit être remis au plus tard cinq ans après la mise en œuvre de la taxe.

Le second alinéa de l'article 61 prévoit que la Collectivité européenne d'Alsace transmet à l'État l'ensemble des informations qu'il estime nécessaires à l'élaboration dudit rapport.

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 1^{er} *septdecies* est issu de l'adoption en commission d'amendements identiques du rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable et du rapporteur pour avis de la commission des lois.

Le 1° de l'article 1^{er} *septdecies* modifie le premier alinéa de l'article 61 de l'ordonnance du 26 mai 2021 pour :

– prévoir que le rapport remis au Parlement au bout de cinq ans évalue également les reports de trafic sur le réseau du domaine public des régions, des départements et des communes limitrophes ;

– prévoir la remise d'un rapport d'étape au plus tard deux ans après la mise en œuvre de cette taxe.

Le 2° de l'article 1^{er} *septdecies* modifie le second alinéa de l'article 61 de l'ordonnance 26 mai 2021 pour prévoir que les régions, départements et communes limitrophes concernés peuvent transmettre à l'État des informations qu'ils estiment nécessaires à l'élaboration du rapport.

Lors de l'examen de l'article en séance publique, le Sénat a adopté un amendement de M. Olivier Jacquin et des membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain qui prévoit que le rapport d'étape à deux ans créé en commission comprend un bilan d'évaluation des reports de trafic sur l'A31. En effet, les auteurs de l'amendement souhaitent qu'une taxe poids lourds soit instaurée sur l'A31 et craignent que l'État considère que cette taxe n'est pas nécessaire faute de mesure des effets potentiels de report de trafic. Cette taxe devrait permettre d'éviter des reports de trafics depuis l'A35 vers l'A31 et les multiples nuisances que cela générerait (pollution sonore, émissions de gaz à effet de serre, congestion routière, accroissement de la probabilité d'accidents...). Cet amendement a reçu un avis défavorable du Gouvernement comme du rapporteur qui a indiqué que le dispositif introduit en commission prévoit déjà une prise en compte des reports de trafic ⁽¹⁾.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté un amendement CD19 du rapporteur qui supprime le rapport d'étape à deux ans introduit par le Sénat. Ce rapport n'aurait en effet qu'un faible intérêt : étant donné qu'il doit être remis deux ans après l'instauration de la taxe, en pratique, il ne serait basé que sur des éléments chiffrés obtenus lors la première année de mise en œuvre de la taxe. Le délai de remise du rapport doit être plus long de manière à disposer de suffisamment de recul pour tirer des enseignements de la mise en œuvre de la taxe.

La commission a également adopté un amendement CD20 du rapporteur qui fusionne l'ajout introduit au Sénat au second alinéa de l'article 61 de l'ordonnance du 26 mai 2021 et les dispositions existantes pour prévoir que les régions, la Collectivité européenne d'Alsace, les départements et les communes limitrophes concernés transmettent à l'État les informations à leur disposition que celui-ci estime nécessaires à l'élaboration du rapport à cinq ans qu'il doit remettre au Parlement.

(1) *Compte rendu du 16 novembre 2021.*

Article 1^{er} octodécies

Comité de concertation sur la taxation des poids lourds

Adopté par la commission avec modifications

Cet article, introduit par le Sénat en commission, crée un comité pour faciliter la concertation des collectivités territoriales en matière de taxation des poids lourds, qui devra se réunir au moins une fois par an jusqu'à la mise en œuvre de la taxe.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'article 6 de la loi précitée du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace (CEA) transfère à la CEA la propriété des routes et autoroutes non concédées classées dans le domaine public routier national, à l'exception des routes et autoroutes situées sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg qui sont transférées à celle-ci ; ces transferts ont été effectués au 1^{er} janvier 2021.

L'article 13 de la loi du 2 août 2019 a habilité le Gouvernement à définir par voie d'ordonnance les mesures législatives « *instaurant des contributions spécifiques versées par les usagers concernés afin de maîtriser le trafic routier de marchandises sur les axes relevant de la Collectivité européenne d'Alsace* ».

Comme indiqué plus haut, 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 CEA ouvre à celle-ci la possibilité de soumettre à une taxe certains véhicules transportant des marchandises qui utilisent le « *réseau taxable* ».

L'ordonnance prévoit que ce sont des délibérations de la CEA qui définiront précisément les catégories de véhicules et les routes concernées, ainsi que la division du réseau taxable en sections correspondant à des tarifs différents, les modalités de détermination de l'assiette, les taux kilométriques de la taxe et leurs éventuelles majorations et réductions. L'article 56 de l'ordonnance prévoit que la taxe entrera en vigueur à une date fixée par délibération de la CEA et au plus tard six ans après la publication de l'ordonnance, l'échéance étant ainsi fixée au 26 mai 2027.

L'article 59 de l'ordonnance impose à la CEA de consulter, préalablement à la mise en œuvre de la taxe, « *les principales organisations professionnelles des entreprises de transport public routier et de celles qui organisent du transport routier pour leur propre compte* » afin « *d'en évaluer l'impact financier* ». Il est prévu que le compte rendu de cette consultation soit rendu public.

En revanche, ni la loi ni l'ordonnance ne prévoient de concertation préalable entre la CEA et les autres acteurs du territoire.

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a introduit, à l'initiative de son rapporteur, M. Jean-Claude Anglars (LR), et du rapporteur pour avis de la commission des lois, M. Stéphane Le Rudulier (LR), un article additionnel après l'article 1^{er} visant à créer un comité pour faciliter la concertation des acteurs publics locaux en matière de taxation des poids lourds. Ce comité devra se réunir au moins une fois par an jusqu'à la mise en œuvre de la taxe. Il est composé du président de la CEA (qui préside le comité), du président de l'Eurométropole de Strasbourg, des présidents des conseils départementaux des départements limitrophes de la CEA et du président de la région Grand Est.

Le préfet de région, les préfets de département et les représentants des services déconcentrés de l'État ont la possibilité de participer aux réunions du comité à leur demande. Le comité peut également associer à ses travaux d'autres élus ou organismes, et peut solliciter l'avis « *de toute personne ou de tout organisme qualifié* ».

Cet article n'a pas été modifié en séance publique.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté trois amendements rédactionnels présentés par le rapporteur visant à préciser que le « *comité* » (CD22) se compose de « *collectivités territoriales* » (CD21) et peut associer à ses travaux « *des représentants de toute autre collectivité territoriale concernée ou de tout groupement de collectivités territoriales concerné* » (CD23). Cette dernière précision ouvre notamment la possibilité d'inclure des représentants de Mulhouse Alsace Agglomération et de Colmar Agglomération au sein du comité.

Article 1^{er} novodécies
(article L. 330-2 du code de la route)

Accès du prestataire agréé au fichier des immatriculations : obligation de produire tous éléments utiles à l'appui de la demande

Adopté par la commission avec modifications

Cet article, introduit par le Sénat en commission, vise à subordonner l'accès du prestataire aux informations administratives relatives à l'immatriculation des véhicules à la production des éléments permettant de vérifier la réalité des manquements au regard de la taxe.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'article L. 330-1 du code de la route impose l'enregistrement par les services de l'État de « *toutes informations concernant les pièces administratives exigées pour la circulation des véhicules* » (fichier des immatriculations). L'article L. 330-2 du même code établit la liste des personnes auxquelles ces informations doivent être communiquées ; outre la personne physique ou morale titulaire desdites pièces administratives, cette liste comporte notamment les officiers ou agents de police judiciaire, les préfets, les entreprises d'assurance et les personnels agréés du prestataire autorisé par la CEA. S'agissant de ces personnels, la communication de ces informations a pour objet de leur permettre « *d'exploiter les appareils de contrôle automatique et de procéder à la constatation des manquements au regard de la taxe* [prévue par l'ordonnance précitée du 26 mai 2021] *aux seules fins de vérifier la régularité de la situation des redevables au regard de cette taxe et d'identifier les auteurs des manquements au regard de cette taxe* ».

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a adopté un amendement présenté par le rapporteur pour avis de la commission des lois, M. Stéphane Le Rudulier (LR), visant à compléter l'article L. 330-2 du code de la route pour préciser que les personnels agréés du prestataire de la CEA devront, pour obtenir communication des informations qu'ils demandent, « *produire à l'appui de leur demande tous éléments utiles permettant de vérifier la réalité des manquements au regard de la taxe prévus par l'ordonnance* » du 26 mai 2021.

Cet article n'a pas été modifié en séance publique.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté un amendement rédactionnel CD24 du rapporteur.

Article 2

Autoroutes transférées à la Collectivité européenne d'Alsace : ratification de l'ordonnance n° 2021-615 du 19 mai 2021

Adopté par la commission sans modification

L'article 2 du projet de loi a pour objet la ratification de l'ordonnance du 19 mai 2021 soumettant à l'avis du préfet les projets de modification substantielle des caractéristiques techniques des autoroutes relevant de la CEA.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

Le 1^{er} janvier 2021, en application de la loi n° 2019-816 du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace, les voies du réseau routier et autoroutier national non concédé situées sur le territoire des départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin ont été transférées à la CEA, à l'exception des routes situées sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS). L'article 6 de la loi prévoit que, parmi les voies transférées à la CEA, trois autoroutes (A35, A352 et A36) conservent leur dénomination et leur statut autoroutier. Elle prévoit également que le représentant de l'État conserve sur ces autoroutes le pouvoir de police de la circulation.

Afin de compléter ce dispositif, et en s'inspirant de ce qui existe pour les routes des collectivités territoriales classées en routes à grande circulation, l'ordonnance n° 2021-615 du 19 mai 2021, prise dans le cadre de l'habilitation prévue à l'article 13 de la même loi, modifie l'article 6 de ladite loi pour soumettre les projets de modification substantielle des caractéristiques techniques de ces autoroutes à un avis simple du représentant de l'État, afin de s'assurer que les projets précités ne remettent pas en cause la capacité des autoroutes à remplir leurs fonctionnalités.

Selon l'étude d'impact du projet de loi, « *le rôle du représentant de l'État sera de veiller à ce que les projets de modification, d'une part, ne remettent pas en cause la capacité des autoroutes à remplir leurs principales fonctionnalités (continuité des itinéraires routiers d'intérêt national et européen, circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et desserte économique du territoire national), et, d'autre part, respectent les principales règles de l'art* ».

Le décret n° 2021-1197 du 16 septembre 2021 relatif à l'avis du représentant de l'État sur les projets de modification substantielle des caractéristiques techniques des autoroutes relevant de la Collectivité européenne d'Alsace apporte les précisions suivantes :

– les projets concernés sont ceux ayant pour objet « *la modification du profil en travers de l'autoroute* », la création ou la modification substantielle d'un passage supérieur au-dessus de l'autoroute ou d'un ouvrage de raccordement ;

– le préfet compétent pour émettre un avis est le préfet du département du lieu de la modification envisagée, et lorsqu'un projet s'étend sur le territoire de plusieurs départements, l'avis est donné par tous les préfets des départements concernés ;

– le préfet dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception du dossier pour rendre son avis et son silence au bout de ces deux mois vaut avis favorable ;

– l'avis doit être motivé et rendu public.

II. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI

L'article 2 du projet de loi vise à ratifier l'ordonnance n° 2021-615 du 19 mai 2021 soumettant à l'avis du représentant de l'État les projets de modification substantielle des caractéristiques des autoroutes relevant de la Collectivité européenne d'Alsace.

III. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

Le Sénat a adopté l'article 2 du projet de loi sans modification. Il a introduit un article 2 *bis* complétant l'article 6 de la loi du 2 août 2019 tel que modifié par l'ordonnance.

IV. LES TRAVAUX DE LA COMMISSON

La commission a adopté l'article 2 sans modification.

Article 2 bis

Délai dont dispose le préfet pour rendre son avis sur les projets de modification substantielle des autoroutes relevant de la Collectivité européenne d'Alsace

Supprimé par la commission

Cet article, introduit par le Sénat en commission, vise à accorder au préfet un délai de deux mois pour rendre son avis sur un projet de modification substantielle des autoroutes relevant de la CEA.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'ordonnance n° 2021-615 du 19 mai 2021 soumettant à l'avis du représentant de l'État les projets de modification substantielle des caractéristiques techniques des autoroutes relevant de la Collectivité européenne d'Alsace, dont la ratification est prévue par l'article 2 du présent projet de loi, modifie en son article 1^{er} l'article 6 de la loi du 2 août 2019 précitée pour prévoir la remise par le préfet d'un avis sur les projets « *de modification substantielle des caractéristiques techniques des autoroutes [dont la CEA a la charge] ou des passages supérieurs en surplomb de celles-ci* ».

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a adopté un amendement présenté par le rapporteur pour avis de la commission des lois, M. Stéphane Le Rudulier (LR), visant à modifier l'article 6 de la loi du 2 août 2019 précitée afin d'obliger le préfet à rendre son avis dans un délai de deux mois à compter de la transmission d'un projet de modification substantielle par le président du conseil départemental. L'amendement précise qu'en l'absence d'avis à l'issue de ce délai, l'avis « *est réputé rendu* ». Cette disposition place donc au niveau législatif une disposition réglementaire existante, figurant dans le décret d'application n° 2021-1197 précité du 16 septembre 2021.

L'article 2 *bis* n'a pas été modifié en séance publique.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté un amendement CD25 présenté par le rapporteur visant à supprimer l'article 2 *bis*.

La disposition introduite par le Sénat précisant le délai dans lequel le préfet doit rendre son avis sur les projets de modification substantielle des autoroutes relevant de la CEA duplique en effet une disposition réglementaire existante, figurant à l'article 3 du décret n° 2021-1197 du 16 septembre 2021. La commission n'a ainsi pas jugé nécessaire de maintenir cette disposition dans la loi.

Article 3

Concession de l'autoroute A355 : ratification de l'ordonnance n° 2021-616 du 19 mai 2021 substituant l'Eurométropole de Strasbourg à l'État comme partie au contrat de concession

Adopté par la commission sans modification

L'article 3 du projet de loi procède à la ratification de l'ordonnance n° 2021-616 du 19 mai 2021 relative aux conditions dans lesquelles l'Eurométropole de Strasbourg doit assurer l'engagement pris par l'État à l'égard de la société ARCOS dans le cadre de la convention passée entre l'État et cette société relative à l'autoroute A355.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

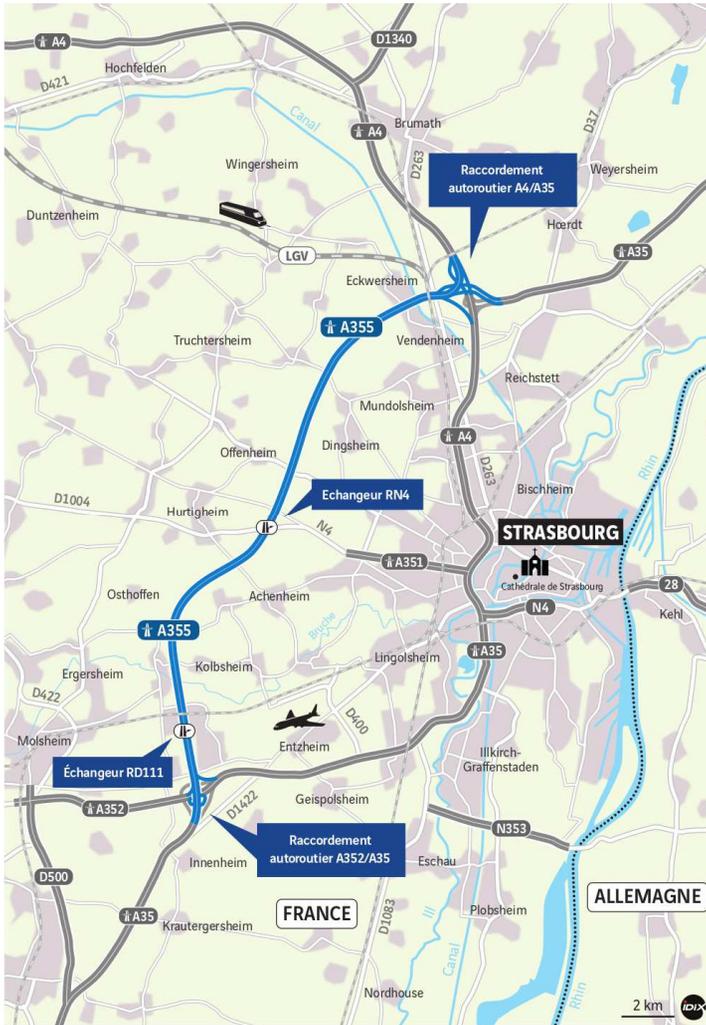
1. Le contrat de concession

Le 29 janvier 2016, l'État a conclu un contrat concédant la conception, le financement, la construction, l'exploitation, l'entretien et la maintenance de l'autoroute de contournement ouest de Strasbourg (A355) et de ses annexes. Cette convention passée avec la Société concessionnaire de l'autoroute du contournement ouest de Strasbourg (ARCOS), filiale de Vinci, et le cahier des charges annexé ont été approuvés par un décret du même jour ⁽¹⁾. La concession est accordée pour une durée de cinquante-quatre ans, soit jusqu'en 2070. L'Eurométropole de Strasbourg (EMS) est également signataire du contrat mais en tant que collectivité territoriale partenaire non contributrice.

Comme indiqué dans l'étude d'impact du projet de loi, la réalisation de l'autoroute A355 « s'inscrit dans un dispositif global de rééquilibrage des flux de trafics sur le territoire alsacien comportant, notamment, l'interdiction de circulation des poids lourds en transit sur l'A35 et l'A4 entre l'échangeur A35/RN83 et l'échangeur A35/A355/A4, sur l'autoroute A351 et sur la RN4 entre

(1) Décret n° 2016-72 du 29 janvier 2016 approuvant la convention de concession passée entre l'État et la société concessionnaire de l'autoroute de contournement ouest de Strasbourg pour le financement, la conception, la construction, l'entretien, l'exploitation et la maintenance de l'autoroute A 355, autoroute de contournement ouest de Strasbourg, ainsi que le cahier des charges annexé à cette convention.

l'échangeur RN4/A35 et l'A351 ». Cette interdiction implique un report important de trafic poids lourds de l'A35 qui traverse l'agglomération strasbourgeoise vers la nouvelle autoroute à péage, ce qui a été pris en compte dans la définition des hypothèses de trafic sur la base desquelles les candidats ont soumissionné à l'attribution du contrat de concession de l'A355.



Source : ARCOS

Le cahier des charges annexé au contrat de concession prévoit donc le versement au concessionnaire d'une compensation en cas de non-mise en place de cette interdiction, et une convention annexée au contrat de concession définit la répartition de cette charge financière entre l'État, le conseil départemental du Bas-Rhin et le conseil régional d'Alsace. L'article 24 du cahier des charges dispose

que le montant des concours publics versés au concessionnaire est égal à zéro « hors événement clé spécifique lié à l'absence d'entrée en vigueur ou à l'abrogation de la décision d'interdiction de circulation des poids lourds en transit » précitée.

2. La loi du 2 août 2019 et l'ordonnance n° 2021-616 du 19 mai 2021

L'article 6 de la loi du 2 août 2019 précitée a transféré à l'Eurométropole de Strasbourg la propriété des routes nationales et des autoroutes non concédées situées sur son territoire. Ce transfert nécessite d'adapter les engagements pris par l'État dans la convention financière annexée au contrat de concession de l'A355, puisque le pouvoir de police de la circulation sur les routes et autoroutes concernées ne relève plus du représentant de l'État mais de l'EMS.

Cette nouvelle répartition des compétences, et donc des responsabilités, nécessite d'adapter les engagements initialement pris par l'État dans la convention financière susmentionnée, conclue en référence à une situation dans laquelle l'État était décisionnaire. L'EMS doit ainsi se substituer à l'État pour l'ensemble des engagements, notamment financiers, pris par celui-ci.

L'ordonnance n° 2021-616 du 19 mai 2021 prise sur la base de l'habilitation prévue par la loi dispose donc que l'Eurométropole reprend l'engagement financier pris par l'État. L'article 2 de l'ordonnance prévoit que l'EMS « peut instaurer une interdiction de circulation applicable aux véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge transitant par les axes routiers » précités. Le projet de décision d'instaurer ou non cette interdiction doit être communiqué aux collectivités territoriales contributrices au contrat de concession soixante jours avant la date de mise en service de l'A355. L'autoroute de 24 kilomètres a été mise en service le 17 décembre 2021. Les tarifs des péages applicables sur la nouvelle autoroute ont été publiés par arrêté du 3 décembre 2021 ⁽¹⁾.

L'ordonnance encadre l'hypothèse dans laquelle l'EMS déciderait de ne pas édicter cette interdiction de circulation ou de l'abroger dans les soixante mois suivant la mise en service de l'autoroute :

– si toutes les collectivités territoriales contributrices sont d'accord avec cette décision, leurs contributions financières respectives resteront inchangées, l'EMS se chargeant simplement de rembourser la part due par l'État ;

– en revanche, si au moins l'une des collectivités contributrices exprime son désaccord, l'EMS devra prendre en charge, outre l'engagement financier de l'État, la contribution financière de cette ou de ces collectivités vis-à-vis du concessionnaire.

(1) Arrêté du 3 décembre 2021 relatif aux péages applicables sur le réseau autoroutier concédé à la société ARCOS.

La décision d'interdiction applicable aux poids lourds sur l'A35 a été prise et est entrée en vigueur le jour de la mise en service de l'A355.

II. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI

L'article 3 du projet de loi vise à procéder à la ratification de l'ordonnance n° 2021-616 du 19 mai 2021. Pour compléter celle-ci, l'article 3, dans sa rédaction initiale, ajoute un article 4 bis à l'ordonnance qui prévoit la prise en charge par l'Eurométropole de Strasbourg d'une fraction de l'indemnité de déchéance en cas de non-mise en place ou d'abrogation, dans les soixante mois suivant la mise en service, de l'interdiction de circulation des poids lourds.

III. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a approuvé la ratification de l'ordonnance mais a supprimé la disposition du projet de loi initial ajoutant à cette ordonnance un article 4 *bis* afin de placer cette disposition, en la modifiant, dans un article additionnel (*voir commentaire de l'article 5*).

L'article 3 dans sa rédaction issue des travaux de la commission a été adopté en séance publique sans modification.

IV. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

L'article 3 a été adopté sans modification par la commission.

Article 4

(articles 6-1 et 6-2 [nouveaux] de la loi n° 2019-816 du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace)

Sanction de l'interdiction de circulation des poids lourds et dispositifs de contrôle automatisé

Adopté par la commission avec modifications

Cet article, introduit par le Sénat en commission, vise à préciser les modalités de sanction et de contrôle de l'interdiction de circulation des véhicules de transport routier de marchandises en transit sur certaines routes de l'Eurométropole de Strasbourg.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'article 6 de la loi n° 2019-816 du 2 août 2019 précitée transfère à l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) la propriété des routes et autoroutes non concédées, classées dans le domaine public routier national, et situées sur son territoire à compter du 1^{er} janvier 2021. L'EMS y exerce désormais le pouvoir de police de la circulation en lieu et place du représentant de l'État.

Antérieurement, le projet d'autoroute A355 avait fait l'objet, le 29 janvier 2016, d'une convention de concession passée entre l'État et la Société concessionnaire de l'autoroute de contournement ouest de Strasbourg (ARCOS). Dans la négociation du contrat, l'État s'est engagé à mettre en place une interdiction de circulation des poids lourds en transit sur l'A35 et l'A4 entre l'échangeur A35/RN83 et l'échangeur A35/A355/A4, sur l'autoroute A351 et sur la RN4 entre l'échangeur RN4/A355 et l'A351. L'article 24 du cahier des charges annexé au contrat de concession dispose que l'État devra verser au concessionnaire des concours publics si la décision d'interdiction de circulation des poids lourds n'entraîne pas en vigueur ou venait à être abrogée.

Tirant les conséquences de la nouvelle répartition des rôles entre l'État et l'Eurométropole de Strasbourg, l'ordonnance n° 2021-616 du 19 mai 2021 prise sur la base de l'habilitation prévue par l'article 13 de la loi précitée du 2 août 2019 précise les modalités de reprise par l'EMS des engagements pris par l'État relatifs à l'autoroute A355. Son article 2 prévoit ainsi que l'EMS « *peut instaurer une interdiction de circulation applicable aux véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes transitant par les axes routiers* » mentionnés à l'article 24 du cahier des charges précité.

La mesure d'interdiction de circulation applicable aux poids lourds sur l'autoroute A35 (devenue M35 au 1^{er} janvier 2021) a été prise par la Collectivité européenne d'Alsace et est appliquée depuis le 17 décembre 2021, date de la mise en service de l'A355.

Le contrôle automatisé des véhicules n'est pas autorisé par le droit en vigueur ; les forces de l'ordre contrôlent physiquement les véhicules en certains points du réseau. En cas d'infraction, l'amende est de classe 4 (135 euros) avec immobilisation possible du véhicule.

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a introduit, à l'initiative de son rapporteur, M. Jean-Claude Anglars (LR), et du rapporteur pour avis de la commission des lois, M. Stéphane Le Rudulier (LR), un article additionnel, l'article 4, visant à renforcer les modalités de contrôle et de sanction de l'interdiction de circulation sur certaines routes aux poids lourds décidée par l'EMS. L'article 4 n'a pas été modifié en séance publique.

Ce nouvel article 4 du projet de loi insère deux nouveaux articles 6-1 et 6-2 dans la loi n° 2019-816 du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace.

L'article 6-1 sanctionne le conducteur d'un véhicule qui ne respecterait pas la mesure d'interdiction de circulation par une amende forfaitaire de 750 euros (contre 135 euros actuellement).

L'article 6-2 donne la possibilité à l'EMS de mettre en œuvre des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules sous réserve de l'accord de l'autorité compétente de l'État.

Les dispositions qui encadrent la mise en œuvre de ces dispositifs de contrôle automatisé reprennent celles actuellement en vigueur s'agissant des zones à faibles émissions (article. L. 2213-4-2 du code général des collectivités territoriales, introduit par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités). En particulier, le dispositif doit respecter une certaine proportionnalité et notamment ne pas conduire à contrôler quotidiennement plus de 15 % du nombre moyen journalier de véhicules circulant dans la zone d'interdiction. Des garanties en termes de protection des données à caractère personnel collectées au moyen des dispositifs de contrôle et pouvant faire l'objet de traitements automatisés sont également prévues (anonymisation des occupants du véhicule, destruction immédiate des données relatives aux véhicules en situation régulière, délai limite de conservation des données dans le cas contraire). La mise en œuvre de ces dispositifs doit être encadrée par une convention conclue entre l'État et l'EMS.

Enfin, l'article établit la compétence des policiers municipaux des communes membres de l'EMS pour accéder aux données, traiter les infractions et établir les procès-verbaux.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

Outre deux amendements rédactionnels CD26 et CD27 du rapporteur, la commission a adopté un amendement de précision CD29 du même auteur, visant à sécuriser la portée juridique des constatations d'infraction établies au moyen de dispositifs de contrôle automatisé.

La commission a également adopté l'amendement CD28 présenté par le rapporteur pour supprimer certaines dispositions du nouvel article 6-2 introduit par le Sénat dans la loi n° 2019-816 du 2 août 2019.

La commission a souhaité maintenir la possibilité d'un contrôle automatisé pour le respect de l'interdiction de transit sur l'A35 tout en allégeant ses conditions de mise en œuvre par l'Eurométropole de Strasbourg. En effet, les dispositions encadrant le dispositif dupliquaient mécaniquement celles applicables au contrôle automatisé dans les zones à faibles émissions. Or, cette duplication n'est pas apparue adaptée au cas d'espèce, au regard du caractère restrictif et contraignant des conditions imposées pour les zones à faibles émissions et des difficultés inhérentes à la mise en place d'un tel dispositif pour l'Eurométropole de Strasbourg.

Article 5

(articles 2-1 et 2-2 [nouveaux] et article 3 de l'ordonnance n° 2021-616 du 19 mai 2021 relative aux conditions dans lesquelles l'Eurométropole de Strasbourg assure l'engagement pris par l'État dans le cadre de la convention financière annexée à la convention passée entre l'État et la société Arcos relative à l'autoroute A355)

Concession de l'autoroute A355 : conséquences pour l'Eurométropole de Strasbourg en cas de non-interdiction de la circulation des poids lourds sur les voies alternatives ou d'abrogation de l'interdiction

Adopté par la commission avec modifications

Cet article, introduit par le Sénat en commission, vise à préciser les conséquences de l'engagement pris par l'Eurométropole de Strasbourg envers la société concessionnaire de l'autoroute A355 au cas où l'Eurométropole déciderait de ne pas mettre en place l'interdiction de circulation des poids-lourds de plus de 3,5 tonnes sur les routes parallèles à cette autoroute ou déciderait d'abroger la décision d'interdiction.

I. LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI

Dans l'article 3 du projet de loi initial, dont le I vise à procéder à la ratification de l'ordonnance n° 2021-616 précitée (*voir commentaire de l'article 3*), un paragraphe II complétait l'ordonnance pour imposer à l'Eurométropole de Strasbourg de prendre en charge une fraction de l'indemnité de déchéance en cas de non-mise en place ou d'abrogation, dans les soixante mois suivant la mise en service, de l'interdiction de circulation des poids lourds sur l'autoroute A35.

II. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a supprimé le II de l'article 3 du projet de loi et a introduit, à l'initiative de son rapporteur et du rapporteur pour avis de la commission des lois, un article 5 visant à apporter à l'ordonnance n° 2021-616 précitée les modifications suivantes :

– est introduit dans l'ordonnance un article 2-1 reprenant, sous réserve de modifications rédactionnelles, le dispositif du II de l'article 3 du projet de loi initial, afin que, dans l'hypothèse où l'EMS déciderait de ne pas interdire la circulation des poids lourds ou abrogerait cette interdiction dans les cinq ans suivant sa décision, l'EMS doive supporter le coût d'une partie de l'indemnité due par l'État au concessionnaire en cas de déchéance de celui-ci ;

– est également introduit dans l'ordonnance un article 2-2 précisant que l'article 2-1 devient applicable dès lors que l'EMS a « *pris une mesure visant à interdire la circulation des poids lourds en transit sans l'abroger dans les soixante*

mois suivant la mise en service de l'autoroute A355 » ; on peut noter que cette mesure a bien été prise par l'EMS, qui devra donc, pour ne pas avoir à prendre en charge la fraction d'indemnité visée, ne pas l'abroger pendant cinq ans ;

– enfin, puisque le fait générateur de la prise en charge de cette fraction d'indemnité est la déchéance du concessionnaire par l'État, il est précisé, par une modification de l'article 3 de l'ordonnance, que l'État devra immédiatement informer l'EMS s'il considère que les motifs d'une telle déchéance sont susceptibles d'être réunis.

L'article 5 a été adopté sans modification par le Sénat en séance publique.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté quatre amendements rédactionnels CD30 à CD33 présentés par le rapporteur.

EXAMEN EN COMMISSION

Lors de sa réunion du mercredi 12 janvier 2022 au matin, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a procédé à l'examen, sur le rapport de M. Vincent Thiébaut, du projet de loi, adopté par le Sénat, 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).

M. Vincent Thiébaut, rapporteur. La loi du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace a permis le transfert à cette dernière de la propriété des routes et autoroutes non concédées, classées dans le domaine public routier national et situées sur son territoire.

La collectivité ainsi créée dispose de compétences nouvelles importantes, afin de répondre aux besoins, spécificités et enjeux territoriaux. Le texte de 2019 est précurseur en matière de différenciation et illustre la volonté du Président de la République et du Gouvernement d'aller en ce sens. Il constitue une nouvelle approche en matière d'organisation territoriale, afin de permettre à l'Alsace de s'ancrer dans son territoire – le bassin rhénan –, au cœur de l'Europe.

Trois autoroutes gardent leur dénomination et leur statut autoroutier, le représentant de l'État conservant sur elles le pouvoir de police de la circulation. La loi du 2 août 2019 prévoit le transfert des routes et autoroutes non concédées, classées dans le domaine public routier national et situées sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, à cette dernière.

La loi précitée habilite également le Gouvernement à prendre une série d'ordonnances complétant le dispositif. C'est l'objet des articles 1^{er} à 3 du présent projet de loi.

La première ordonnance, celle du 26 mai 2021, permet d'instaurer une taxe sur le transport routier de marchandises recourant à certaines voies du domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace. Sa ratification fait l'objet de l'article 1^{er}. Il s'agit de l'aboutissement d'une demande ancienne – l'attente est forte sur le territoire – datant de la mise en place en 2005 d'une taxe similaire sur le réseau routier en Allemagne, qui a conduit à des reportes de trafic très conséquents sur les routes alsaciennes.

Je ne referai pas l'histoire, mais rappellerai que la première taxe alsacienne, créée par la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, sous forme d'expérimentation, n'a jamais été mise en œuvre. Une généralisation du dispositif a ensuite été prévue, mais elle a été supprimée par la loi du 29 décembre 2016 de finances pour 2017, au moment des débats sur l'écotaxe. Il aura donc fallu attendre près de quinze ans pour obtenir un texte stable. C'est

désormais chose faite. À nous de veiller à lui apporter, lors de nos débats, les améliorations juridiques nécessaires pour qu'il puisse être mis en œuvre de la manière la plus satisfaisante possible.

En outre, n'oublions pas que l'article 137 de la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite « climat et résilience », permettra aux régions d'instaurer une taxe similaire. Ce qui se passera en Alsace, terre d'innovation et d'expérimentation, aura donc valeur d'exemple et d'inspiration.

Je me réjouis des améliorations apportées par le Sénat. Je mentionnerai notamment la possibilité pour la Collectivité européenne d'Alsace de moduler les taux kilométriques de la taxe en fonction des saisons ; celle d'utiliser un dispositif adapté pour les redevables occasionnels de la taxe, dit « *ticketing* » ; l'augmentation de la majoration pour retard de paiement lorsque de grosses sommes sont dues ; l'augmentation du montant des amendes infligées en cas de manipulation de l'équipement électronique embarqué pour éluder le paiement de la taxe ou de falsification des documents de bord nécessaires pour déterminer la catégorie ou la classe d'émission euro du véhicule ; l'inclusion des sociétés donneuses d'ordre dans la consultation préalable à la mise en place de la taxe et la création d'un comité de concertation entre acteurs publics locaux sur la taxation des poids lourds.

Toutefois, certains articles adoptés par le Sénat ne sont pas opportuns ou posent des problèmes juridiques. Ainsi, je proposerai de supprimer l'article 1^{er} *bis* A qui vise à appliquer la taxe aux véhicules utilitaires légers, au risque de pénaliser les artisans locaux, les petites et moyennes entreprises (PME) et les très petites entreprises (TPE). Je proposerai également de supprimer la peine d'emprisonnement prévue par l'article 1^{er} *quaterdecies* – il faut inciter les entreprises à payer la taxe, non faire peser une menace d'emprisonnement sur les chauffeurs. Soyons pragmatiques.

Le projet de loi ne se réduit pas à la ratification et à la modification de l'ordonnance du 26 mai 2021. L'article 2 ratifie l'ordonnance du 19 mai 2021 qui soumet les projets de modification substantielle des caractéristiques techniques des autoroutes A35, A352 et A36 à un avis simple du représentant de l'État, afin de s'assurer qu'ils ne remettent pas en cause la capacité des autoroutes à remplir leurs fonctionnalités.

Son article 3 fixe les conditions dans lesquelles l'Eurométropole de Strasbourg doit reprendre à son compte les engagements liant l'État à la société ARCOS pour l'autoroute A355, s'agissant notamment du grand contournement ouest (GCO) de Strasbourg.

Sur ces deux articles, les apports du Sénat ont été moins nombreux. Il a introduit un article 2 *bis* qui reprend un dispositif de nature réglementaire, et est donc inutile. Il a ajouté un article 4 qui précise les modalités de sanction et de contrôle de l'interdiction de circulation des véhicules de transport routier de

marchandises en transit sur certaines routes de l'Eurométropole de Strasbourg. Je proposerai une réécriture de cet article, de manière à conserver le principe du contrôle automatisé des véhicules, tout en évitant une transposition automatique du dispositif existant pour les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), l'Alsace n'ayant pas vocation à devenir une ZFE-m « géante » et les dispositions des ZFE-m n'étant pas transposables de manière mécanique.

Le projet de loi vise donc à réguler les flux de transit du transport routier de marchandises en Alsace, en s'appuyant sur la directive du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dite « Eurovignette », en cours de révision. La Collectivité européenne d'Alsace disposera ainsi de tous les pouvoirs de dérogation, ou optionnels, pour mener à bien les concertations sur son territoire et déterminer les critères et outils les plus adaptés à la mise en œuvre de cette taxe.

Pour conclure, je salue les nombreux Alsaciens présents dans la salle !

M. François-Michel Lambert. L'orateur de La République en Marche n'est pas alsacien !

M. Jean-Marc Zulesi (LaREM). Vous avez raison, mais j'ai l'Alsace dans le cœur puisque j'ai eu l'honneur d'y faire mes études supérieures, monsieur Lambert, et cela m'a laissé d'excellents souvenirs ! J'en profite pour saluer l'action des élus locaux de la Collectivité européenne d'Alsace qui ont contribué à l'élaboration de ce texte, ainsi que le travail des sénateurs et, bien entendu, des députés engagés sur ces sujets.

L'adoption du projet de loi permettra de conclure les travaux ouverts par la loi du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace, qui a créé une collectivité unique regroupant les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin. Elle s'inscrit aussi dans une dynamique forte de décentralisation, afin de donner à la Collectivité européenne d'Alsace une plus grande liberté d'organisation et d'adaptation aux spécificités du territoire alsacien et, quand on connaît les spécificités locales, on sait à quel point c'est nécessaire.

Le texte poursuit différents objectifs : compenser la dégradation de la voirie liée au passage de ces camions en transit, dans une logique d'utilisateurs-payeurs ; réduire l'impact environnemental du transport de marchandises ; rééquilibrer les flux de camions en transit.

L'ordonnance laisse d'importantes marges de manœuvre à la Collectivité européenne d'Alsace, qui sera libre de définir les catégories de véhicules et le périmètre du réseau taxables, les taux kilométriques ainsi que les éventuelles réductions et exonérations, dans le respect du cadre fixé par la directive « Eurovignette ».

Dernier point, important : l'acceptabilité de la mesure. L'ordonnance prévoit un dialogue entre la Collectivité européenne d'Alsace et les représentants des secteurs concernés avant la mise en œuvre de la taxe.

Le groupe La République en Marche soutiendra donc le projet de loi, tout en continuant à travailler main dans la main avec les élus locaux afin que cette expérimentation soit un véritable succès.

M. Jacques Cattin (LR). Ce projet de loi, très attendu, permettra de mieux endiguer le report récurrent des véhicules de transport international qui, voulant éviter la taxation allemande, saturent les axes routiers en Alsace.

Il faudra veiller à la coordination de ces dispositions avec celles du projet de loi relatif à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, dit « 3DS », et de la loi dite « climat et résilience », pour éviter tout effet domino.

En outre, la taxe doit pouvoir financer d'autres dépenses que le seul entretien du réseau, notamment les mobilités douces et les intermodalités.

Enfin, l'article 1^{er} *octodecies* prévoit la création d'un comité de concertation entre acteurs publics locaux sur la taxation des poids lourds. Le Gouvernement souhaite le supprimer. Certes, sa composition est imparfaite, mais il faut le conserver, quitte à réécrire l'article, pour en faire un lieu de coordination entre collectivités, faute de mieux.

M. Sylvain Waserman (Dem). Je suis favorable au projet de loi et félicite ses initiateurs et rédacteurs. Dès qu'il sera adopté, il importe qu'il se traduise rapidement dans les faits. La loi 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace constitue une avancée majeure en termes de différenciation des territoires. Elle a répondu au désir de l'Alsace. Il faut désormais que les territoires s'emparent pleinement, et rapidement, des compétences que leur accorde la loi, afin que nos concitoyens saisissent la réalité de la différenciation.

M. Dominique Potier (SOC). Je félicite le rapporteur et tous les élus alsaciens pour leur volontarisme et leur capacité d'innovation. Mais ce qui est un laboratoire pourrait devenir un projet « gribouille » si nous n'y prenons garde. Au moment où elle a été adoptée, l'expérimentation alsacienne correspondait plus à un « deal » politique qu'à une réflexion en termes d'aménagement du territoire ou de décentralisation, telle qu'elle a été ultérieurement développée dans le projet de loi « 3DS ».

L'exemple de la taxe carbone doit nous conduire à rester humbles. Je le rappelle d'autant plus facilement que cette réforme a été initiée lors du mandat de François Hollande. Elle s'était traduite par un échec cuisant – avec le mouvement des bonnets rouges – et un renoncement. En politique, il faut savoir reconnaître ses échecs.

Cette nouvelle tentative est pour le moins méritoire, mais elle nous semble désordonnée. Pourquoi l'Alsace est-elle mobilisée en faveur d'une taxation autoroutière ? Ce n'est pas seulement parce qu'elle est plus écologiste que d'autres régions de France – ce serait faire insulte à l'Occitanie, à la région Rhône-Alpes et aux autres. Elle l'est car elle subit, par un effet domino, la taxation appliquée par les Allemands. Or, tous les observateurs sont unanimes, instaurer une taxation autoroutière sur l'axe rhénan conduira mécaniquement au report d'une partie du trafic sur le sillon lorrain, notamment sur l'A31, déjà saturée.

Lors des débats précédant l'adoption de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, lors de ceux relatifs à la Collectivité européenne d'Alsace et lors de l'examen du projet de loi dit « climat et résilience », nous n'avons cessé de répéter qu'on ne peut donner de nouvelles capacités d'aménagement du territoire et de planification aux régions sans le faire de façon simultanée et coordonnée. C'est du bon sens !

S'il n'est pas possible d'adopter un plan national de taxation autoroutière afin de réguler les flux et d'induire un changement des modes de production et de circulation des marchandises, *a minima*, il faut que les dispositions s'appliquent à l'échelle de la région Grand Est. Ce sera le sens de nos amendements, rédigés en collaboration avec M. Olivier Jacquin, sénateur, qui a beaucoup travaillé sur ces questions. Il ne s'agit pas de modifier la loi relative à la Collectivité européenne d'Alsace ni de reprendre la loi « climat et résilience » ou de rattraper un mandat qui a raté ses rendez-vous, mais de donner aux Lorrains la capacité d'éviter le report de trafic du sillon rhénan.

M. Olivier Becht (Agir ens). Je vous remercie de m'accueillir au sein de votre commission. Ce projet de taxe est lié à une singularité géographique : non pas une, mais deux autoroutes se séparent à Bâle, l'A5 allemande longeant le Rhin du côté allemand et l'A35, côté français. Ces deux autoroutes se rejoignent après la frontière française, au nord de l'Alsace, du côté de Karlsruhe. La taxe allemande, la *Maut*, vise essentiellement le trafic de poids lourds. À l'inverse, en France, suite à l'abandon de la taxe carbone après le conflit des bonnets rouges, celui-ci n'est pas taxé. Je vous laisse deviner par où passent les camions...

Les caravanes de camions présentes sur l'A35 rendent cette dernière extrêmement dangereuse. Je comprends l'inquiétude des Lorrains, mais il s'agit initialement d'une demande des Alsaciens et la solution nous convient. Je remercie d'ailleurs le Gouvernement et l'Assemblée nationale pour l'examen de ce projet de loi. Tout comme le rapporteur, j'invite désormais la Collectivité européenne d'Alsace à s'emparer le plus vite possible de la taxe – même si d'autres solutions, liées à la redevance, pourraient être mises en œuvre entre-temps étant donné que la collectivité est propriétaire de l'ouvrage.

C'est vrai, il ne faut pas pénaliser l'économie locale, mais il faut d'urgence trouver une solution. L'ordonnance en est une. C'est la raison pour laquelle nous soutenons le projet de loi.

Mme Sophie Métadier (UDI-I). Le projet de loi de ratification est l'aboutissement d'un important travail de concertation avec les territoires concernés. Le groupe UDI-I est très attaché à ce dialogue, nécessaire à la territorialisation de nos politiques, et qui pourrait être plus fréquent. La Tourangelle – et non Alsacienne – que je suis en est convaincue.

Sur la forme, un autre point positif : il faut se féliciter que le Parlement soit saisi de ces ratifications. C'est assez rare pour le noter, en espérant que cela rentre davantage dans les usages...

Sur le fond, ces ordonnances répondent aux attentes des élus locaux d'Alsace – attentes qui remontent à plus de quinze ans – face au report sur leurs routes et autoroutes du trafic de poids lourds venant d'Allemagne suite à l'instauration, dans ce pays, de l'écotaxe *Maut*. Il s'agit donc d'une réponse adéquate à un manque d'équité patent entre territoires transfrontaliers. La nouvelle écotaxe permettra de limiter l'afflux de camions sur les routes alsaciennes et de réduire les nuisances de tous ordres – pollution sonore et environnementale, bouchons, accroissement des risques d'accidents, *etc.*

Le Sénat a particulièrement bien travaillé, notamment en s'assurant d'un juste équilibre entre les possibilités données par le cadre européen de la directive « Eurovignette » et les marges de manœuvre laissées à la Collectivité européenne d'Alsace. Nos collègues sénateurs ont porté une attention particulière à la consolidation juridique du projet de loi.

Le groupe UDI-I sera particulièrement vigilant sur deux points. Les dispositifs prévus doivent se cantonner strictement aux problématiques transfrontalières. De manière générale, notre groupe n'est pas favorable à l'écotaxe. Notre priorité est claire : multiplier les modes de transport peu émetteurs – étendre le ferroutage notamment – plutôt que mettre en place une écologie punitive.

Nous veillerons au dialogue avec les collectivités limitrophes qui pourraient craindre un report de la circulation des poids lourds sur leurs routes. Les sénateurs ont prévu à cet effet la mise en place d'une instance consultative. Sur le territoire alsacien, la concertation est également indispensable dans les mois qui viennent avec les acteurs économiques qui vont être directement touchés par cette nouvelle taxe, notamment les transporteurs locaux qui subissent déjà les conséquences de la crise que nous traversons.

M. Jean-Marie Sermier. Si l'écotaxe a été rejetée par les bonnets rouges, c'est avant tout pour des raisons matérielles. Nous avons alerté sur la situation des éleveurs laitiers, en grande difficulté, incapables de payer une taxe supplémentaire lors du ramassage du lait. Nous avons bataillé pour exonérer certaines entreprises du paiement de la taxe, afin de lui redonner un sens.

Les Alsaciens vont avoir gain de cause. Tant mieux. Mais ils doivent savoir qu'ils vont constituer un laboratoire pour la nation. C'est une responsabilité

importante et nous examinerons cela avec intérêt afin, éventuellement, d'élargir le champ d'application de la taxe.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Monsieur Cattin, vous avez raison, la coordination est nécessaire. Nous allons renforcer le dispositif, en précisant la nécessité de coordination avec la région Grand Est. Lors de son audition, elle a exprimé son intérêt pour une taxe régionale.

S'agissant de l'affectation de la taxe, j'entends votre demande de financement d'autres projets, mais nous sommes assez contraints par la directive « Eurovignette. » Elle est en cours de révision et je vais profiter de la présidence française de l'Union européenne pour faire remonter ce point. Nous souhaitons aussi que la taxe puisse financer des transformations de motorisation des véhicules ou des infrastructures de mobilité douce ou durable.

Monsieur Waserman, le projet de loi vise seulement à donner un cadre à la Collectivité européenne d'Alsace qui doit ensuite s'en saisir, mener les concertations avec les acteurs locaux et les collectivités territoriales limitrophes, puis décider des modalités optimales de gestion de la taxe.

Certains d'entre vous m'ont interpellé au sujet des acteurs économiques locaux. Bien entendu, il faut les prendre en compte. L'ordonnance, dans le respect de la directive européenne, prévoit des possibilités d'exonération, notamment pour le monde agricole. Ainsi les betteraviers doivent-ils pouvoir continuer à acheminer leurs betteraves jusqu'au port autonome de Strasbourg.

En outre, je propose la suppression de l'article 1^{er} *bis* A qui vise à appliquer la taxe dès que le poids total autorisé en charge du véhicule est supérieur ou égal à 2,5 tonnes car cela concernerait les camionnettes et véhicules utilisés par les artisans, qu'il faut préserver.

Ce sont uniquement les camions en transit, comme l'a très bien expliqué M. Olivier Becht, qu'il faut pénaliser car l'Alsace souffre de sa situation au sein du bassin rhénan. Les frontières de l'Alsace, ce n'est pas, d'un côté, les Vosges et, de l'autre, le Rhin, mais, d'un côté, les Vosges et, de l'autre, la Forêt-Noire. Nous devons pouvoir nous exprimer au sein de ce bassin.

Il convient également de noter l'exemplarité et l'originalité du projet puisque les routes n'ont pas été concédées, mais transférées à la Collectivité européenne d'Alsace, aucune région ne disposant de ce type de compétence.

Si le projet de loi vise à ratifier les ordonnances, les décrets ont déjà été publiés et, depuis six mois, la Collectivité européenne d'Alsace et son président peuvent mener les concertations nécessaires et se saisir du dossier.

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Rappelons que l'article 137 de la loi « climat et résilience » habilite le Gouvernement à prendre par

voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi permettant aux régions volontaires d'instituer une taxe sur le transport routier de marchandises.

Article 1^{er} : *Ratification de l'ordonnance 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*

La commission adopte l'article 1^{er} non modifié.

Après l'article 1^{er}

Amendement CD2 de M. Dominique Potier.

M. Dominique Potier. Deux questions restent posées. Est-on capable de penser la multimodalité au sein de grands bassins géographiques ? Nous ne disposons pas des instruments politiques de régulation, de compensation et d'articulation.

Quels sont les effets de bord de la mise en place d'une taxe sur un territoire ? Nous plaignons pour que le sillon lorrain ne soit pas oublié et que la région Grand Est puisse instaurer une taxe sur le transport routier de marchandises uniquement sur les réseaux routiers et autoroutiers de ce sillon. Si c'est bon pour l'Alsace, c'est bon pour la Lorraine ! Comment penser autrement quand on est républicain ?

Cela ne résout pas le problème de la planification et de la subsidiarité, qu'il nous faut inventer, avec la multimodalité, pour le prochain quinquennat. Mais, à court terme, corrigeons l'effet « gribouille » de cette disposition innovante et faisons de l'Alsace un laboratoire du Grand Est.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Le périmètre du projet de loi est celui de la Collectivité européenne d'Alsace, même si je comprends votre inquiétude concernant un éventuel report sur l'A31.

Les dispositions adoptées dans le cadre de la loi « climat et résilience » et celles prévues par le projet de loi « 3DS » permettront à la région Grand Est, si elle le souhaite, de devenir propriétaire des routes et de mettre en œuvre, là où c'est nécessaire, un système de taxes. Mais, pour cela, il faut que la région engage la concertation. Le projet de la Collectivité européenne d'Alsace, dont nous débattons aujourd'hui, a été longuement mûri au sein du territoire, et a fait l'objet d'une concertation avec les élus locaux, portée par les parlementaires et entendue par le Président de la République et le Gouvernement. C'est ce qui a permis d'aboutir, en dix-huit mois !

Le dialogue doit avant tout être local, et tous les outils existent, sans besoin d'en ajouter de nouveaux.

Enfin, le projet de loi prévoit un rapport évaluant les reports de trafic. Mais, M. Olivier Becht l'a bien expliqué, la circulation au sein du bassin rhénan n'est pas

celle du sillon lorrain, où le trafic venant du nord se dirige vers la vallée du Rhône, contrairement au trafic de transit que nous connaissons en Alsace.

Considérez-vous vraiment que c'est « gribouille » de laisser aux collectivités territoriales l'opportunité de mettre en œuvre ce dont elles ont besoin ? Ce n'est pas mon cas.

M. Sylvain Waserman. La préoccupation de notre collègue M. Dominique Potier est tout à fait légitime, mais il ne faut pas se tromper de sujet. La différenciation doit venir du territoire. Je nous mets en garde : il ne faut pas prendre des décisions depuis Paris pour d'autres territoires, sans se préoccuper en amont du travail réalisé localement – le rapporteur l'a bien expliqué.

On ne parle pas ici d'une grande vague de décentralisation, mais de différenciation. Il ne faut pas généraliser à tous les territoires les dispositions prévues pour la Collectivité européenne d'Alsace, au nom de l'égalité. Ce serait une erreur et cela reviendrait de dire qu'à Paris, on décide pour les territoires. La Lorraine peut tout à fait lancer une telle démarche mais, je le répète, cela ne doit pas venir de Paris.

M. Dominique Potier. Je cherche juste à éviter l'effet « gribouille » pour faire de l'Alsace un véritable laboratoire. Je ne méconnais pas que la loi « climat et résilience » et le projet de loi « 3DS » ouvrent de nouvelles facultés, mais ce ne sera pas opérationnel avant trois ou quatre ans.

En outre, le trafic transfrontalier est plus dense sur ce sillon nord-sud, que vous avez parfaitement décrit. Va s'y ajouter une « part » – vous voyez que mes propos sont modérés – du trafic rhénan, par des effets de réorganisation des flux industriels de long cours, au détriment de la Lorraine. C'est insupportable.

Enfin, je vous rassure, monsieur Waserman, on ne part pas de rien sur le plan politique. Une sorte d'union sacrée s'est manifestée en Lorraine, plaidant pour la symétrie avec l'Alsace. Bien sûr, les Alsaciens sont méritants, mais ils ont réagi à la concurrence d'une autoroute voisine, payante. Il coûterait peu au Parlement d'apporter cette correction, à la marge.

M. Olivier Becht. L'autoroute allemande A5 et l'autoroute française A35 sont distantes de moins de 35 kilomètres et, au nord comme au sud, elles forment une fourche, laissant le choix de passer côté allemand ou côté français.

En revanche, l'A31 est distante de 100 kilomètres de l'A35. Je connais bien l'A31 car, au cours de ma carrière administrative, plusieurs de mes postes étaient situés en Lorraine. Cela fait des décennies que cette autoroute constitue un véritable problème, mais ce dernier n'a que peu à voir avec le report du trafic du bassin rhénan. Il est clair qu'il faut traiter la problématique du sillon lorrain et je suis très heureux que nos amis lorrains souhaitent emboîter le pas aux Alsaciens et aller vers une différenciation.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Vous aurez compris que mon avis est défavorable. Les outils sont disponibles, reste à engager la concertation avec les acteurs locaux, comme nous l'avons fait pour la Collectivité européenne d'Alsace. Ce n'est pas notre rôle de décider pour les Lorrains. Je rappelle que le projet de loi ouvre une possibilité de différenciation à la Collectivité européenne d'Alsace, mais que la mise en œuvre revient aux acteurs locaux, qui savent quels sont les outils les plus pertinents. C'est peut-être ce que vous appelez « l'effet gribouille ».

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD1 de M. Dominique Potier

M. Dominique Potier. Cet amendement est une variante du précédent.

Il ne s'agit évidemment pas d'instaurer une taxation autoroutière depuis Paris, mais de donner, par symétrie et puisque cela est attendu, la même faculté au sillon voisin selon le même calendrier et dans les mêmes conditions. Quoi que vous en disiez, la taxation entraînera des effets de bord, non parce que les conducteurs feraient 100 kilomètres de plus pour éviter un péage – ce serait idiot –, mais en raison d'arbitrages à l'échelle des grands trafics dans le Nord et l'Est de l'Europe. De ce fait, les conséquences sur l'A31 seront immédiates.

Nous avons là l'occasion de nous doter d'un laboratoire pour une concertation régionale et interrégionale nécessitant un arbitrage et une expertise nationaux, mais aussi européens, puisque nous avons des frontières communes avec plusieurs pays européens – c'est une chance, à condition que l'approche soit décarbonée et que cette situation favorise l'égalité entre territoires du point de vue du dynamisme économique et de l'attractivité résidentielle.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Même sujet, même avis défavorable.

En ce qui concerne la temporalité, ce n'est pas nous qui fixons les délais de mise en œuvre. Nous offrons la possibilité d'une concertation avec les collectivités territoriales limitrophes sur l'application de la taxe, nous indiquerons bien qu'elles font partie des acteurs de cette éventuelle concertation ; les outils sont à la disposition des collectivités en présence ; à elles de s'en saisir et de s'accorder sur les critères et les délais.

Désolé pour Gribouille : dans la famille Barbapapa, c'était mon préféré !

La commission rejette l'amendement.

Article 1^{er} bis A : *Permettre d'appliquer la taxe dès que le poids total en charge autorisé du véhicule est supérieur ou égal à 2,5 tonnes*

Amendement de suppression CD8 du rapporteur

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Il ne semble pas opportun d'abaisser le seuil de taxation de 3,5 à 2,5 tonnes, car les artisans locaux en seraient très fortement affectés.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'article 1^{er} bis A est supprimé.

Article 1^{er} bis (article 13 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) : *Modulation des taux kilométriques de la taxe en fonction des saisons*

La commission adopte l'article 1^{er} bis non modifié.

Article 1^{er} ter : *Permettre à la Collectivité européenne d'Alsace de prendre en compte les émissions de CO₂ dans les modulations du taux kilométrique de la taxe*

Amendement de suppression CD9 du rapporteur

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. D'une part, cet article anticipe une évolution de la directive européenne « Eurovignette ». D'autre part, il compliquerait le calcul de la taxe. Or il faut donner de la visibilité aux transporteurs pour qu'ils puissent, eux, anticiper les coûts à venir.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'article 1^{er} ter est supprimé.

Article 1^{er} quater : *Garantir une bonne information de la Collectivité européenne d'Alsace sur la réalisation des évaluations prévues par l'ordonnance du 26 mai 2021 et préciser la notion de « zones peuplées » mentionnée à l'article 19 de cette ordonnance*

Amendement de suppression CD10 du rapporteur

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. La procédure prévue par l'article est trop lourde à appliquer pour la Collectivité européenne d'Alsace et pourrait entraver sa liberté d'action dans la mise en œuvre de la taxe.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'article 1^{er} quater est supprimé.

M. Dominique Potier. Monsieur le rapporteur, à propos du critère de poids du véhicule, je comprends bien votre souhait d'épargner les artisans, mais vous connaissez comme moi les effets de bord des lois de régulation que nous avons

adoptées, en application de directives européennes, concernant les transports de longue durée : des transporteurs d'Europe orientale mobilisent des flottes de véhicules de petite taille pour parcourir les dernières centaines de kilomètres sur notre territoire, ce qui a les mêmes conséquences que le recours à de plus gros véhicules – pollution sonore et atmosphérique, désordres, concurrence déloyale. Ne craignez-vous pas que l'exonération des véhicules dont le poids est compris entre 2,5 et 3,5 tonnes ne présente le même inconvénient ? Je vous invite à intégrer cette question dans vos débats locaux, puisqu'il s'agit d'un laboratoire...

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. J'ai constaté moi aussi que, dans certaines usines, la livraison se fait non par camion, mais par plusieurs camionnettes polonaises qui arrivent à grande vitesse et, surtout, après avoir beaucoup roulé, ce qui entraîne des accidents. Il faut donc se saisir de ce sujet. À mon sens, c'est au niveau européen qu'il convient de le faire. Il existe par ailleurs des dispositifs locaux, dont la ZFE-m autour de l'Eurométropole de Strasbourg.

Cette circulation reste toutefois très minoritaire au regard de celle des véhicules liés aux artisans locaux. De ce fait, le dispositif aurait considérablement affecté l'économie locale au motif de traiter un sujet relevant du niveau européen ou, éventuellement, de contrôles routiers nationaux.

Article 1^{er} quinquies (article 23 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) : *Précision rédactionnelle relative aux modalités d'exonération de la taxe*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD11 du rapporteur.

Elle adopte l'article 1^{er} quinquies modifié.

Article 1^{er} sexies (articles 27, 27-1 [nouveau], 28, 29, 31, 31-1 [nouveau], 33-1 [nouveau] et 49 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) : *Permettre à la Collectivité européenne d'Alsace d'utiliser le « ticketing »*

Amendement CD12 du rapporteur

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Mon amendement propose une réécriture plus adaptée du point de vue juridique et légistique de cet article introduit au Sénat, notamment en ce qui concerne l'équipement électronique du transporteur.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'article 1^{er} sexies est ainsi rédigé.

Article 1^{er} septies (article 32 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) : *Réduction du champ des personnes pouvant être tenues solidairement responsables du paiement de la taxe*

Amendement CD13 du rapporteur

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Il s'agit de supprimer le principe de la responsabilité en dernier ressort du conducteur, qui pourrait avoir des conséquences pénales désastreuses. Ce n'est pas le chauffeur, mais la société de transport qu'il faut viser.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte l'article 1^{er} septies modifié.

Article 1^{er} octies : *Permettre à la Collectivité européenne d'Alsace de mettre en œuvre une procédure de régularisation sans pénalité au bénéfice des redevables recourant au système de « ticketing »*

Amendement de suppression CD14 du rapporteur

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. L'amendement d'amélioration juridique que nous avons voté à l'article 1^{er} sexies inclut l'équivalent d'une possibilité de régularisation sans pénalité. De ce fait, l'article 1^{er} octies est devenu sans objet et il est proposé de le supprimer.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'article 1^{er} octies est supprimé.

Article 1^{er} nonies (article 33 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) : *Modification du montant de la majoration de retard*

La commission adopte l'article 1^{er} nonies non modifié.

Article 1^{er} decies (article 37 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) : *Procédure d'agrément par le procureur de la République des agents assermentés de la Collectivité européenne d'Alsace pour constater par procès-verbal les délits et contraventions*

La commission adopte successivement les amendements de correction juridique CD15 et CD16 du rapporteur.

Elle adopte l'article 1^{er} decies modifié.

Article 1^{er} undecies : *Rendre applicable la procédure de transaction à la contravention prévue par l'article 45 de l'ordonnance du 26 mai 2021*

Amendement de suppression CD17 du rapporteur

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Dans la continuité de ce que nous avons voté, notamment à l'article 1^{er} sexies, je propose de supprimer, en accord avec la Collectivité européenne d'Alsace, une procédure de transaction qui lui apparaît longue et compliquée.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'article 1^{er} undecies est supprimé.

Article 1^{er} duodecies : *Permettre à la Collectivité européenne d'Alsace d'installer des dispositifs de contrôle automatisé pouvant faire l'objet d'un traitement automatisé de données*

Amendement de suppression CD7 de M. Jean-Marc Zulesi

M. Jean-Marc Zulesi. Le dispositif proposé est calqué sur celui des ZFE-m ; il ne correspond pas au principe que nous défendons en accord avec les acteurs de la Collectivité européenne d'Alsace.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'article 1^{er} duodecies est supprimé.

Article 1^{er} terdecies A (nouveau) (article 41 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) : *Précision rédactionnelle relative au mode de constatation de l'irrégularité dans le cadre de la procédure de taxation d'office*

Amendement CD34 du rapporteur

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Il s'agit d'une clarification rédactionnelle de l'article 41 de l'ordonnance.

La commission adopte l'amendement.

Article 1^{er} terdecies B (nouveau) (article 44 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) : *Donner compétence à la Collectivité européenne d'Alsace pour déterminer le montant des frais de dossier en cas de mise en œuvre de la procédure de taxation d'office*

Amendement CD36 du rapporteur

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Il s'agit, après concertation avec la Collectivité européenne d'Alsace, de lui permettre de déterminer le montant des frais de dossier en cas de taxation d'office.

La commission adopte l'amendement.

Article 1^{er} terdecies (article 46 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) : *Renforcer le montant de l'amende sanctionnant les délits prévus par l'article 46 de l'ordonnance du 26 mai 2021*

La commission adopte l'article 1^{er} terdecies non modifié.

Article 1^{er} quaterdecies (article 46 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) : *Sanction de la récidive des délits prévus par l'article 46 de l'ordonnance du 26 mai 2021*

Amendement CD35 du rapporteur

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Cet amendement tend à supprimer la peine d'emprisonnement, très excessive au regard de l'objectif visé.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte l'article 1^{er} quaterdecies modifié.

Article 1^{er} quindecies (article 56 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) : *Correction d'une erreur matérielle à l'article 56*

La commission adopte l'article 1^{er} quindecies non modifié.

Article 1^{er} sexdecies (chapitre II du titre III et articles 56 et 57 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) : *Modalités des délibérations de la Collectivité européenne d'Alsace relatives à la taxe*

Amendement CD18 du rapporteur

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Amendement de coordination à la suite de la réécriture de l'article 1^{er} sexies.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte l'article 1^{er} sexdecies modifié.

Article 1^{er} septdecies A (article 59 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) : *Consultation des sociétés donneuses d'ordre préalablement à la mise en place de la taxe*

La commission adopte l'article 1^{er} septdecies A non modifié.

Article 1^{er} septdecies (article 61 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) : *Évaluation des reports de trafic dans un rapport du Gouvernement et remise d'un rapport d'étape*

Amendement CD19 du rapporteur

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Cet amendement tend à revenir sur l'ajout sénatorial de la remise au Parlement d'un rapport d'étape. En effet, celui-ci n'aurait que peu d'intérêt, deux ans seulement après l'instauration de la taxe : il ne serait fondé que sur les éléments chiffrés réunis pendant la première année de mise en œuvre de celle-ci. Le délai doit être plus long, de manière à disposer de suffisamment de recul pour tirer des enseignements de l'application de la mesure.

M. Jean-Marie Sermier. Les sénateurs ont considéré à juste titre que le présent texte, s'il concerne la Collectivité européenne d'Alsace, offrait aussi un laboratoire en vue d'une éventuelle extension du dispositif au niveau national. Dans cette perspective, la parution du rapport d'étape était conçue comme l'occasion de sensibiliser au sujet l'ensemble des collectivités locales et des parlementaires. Il est dommage de se priver de ce rapport, qui aurait été utile partout dans le pays.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Les collectivités territoriales limitrophes auront la possibilité de donner les informations nécessaires à l'évaluation des conséquences de la mesure. Ce qui pose problème, c'est la brièveté du délai : sachant que la mise en route demande un certain temps, l'évaluation proprement dite ne portera en réalité que sur une demi-année. N'oublions pas que, aux termes du texte d'origine, nous en aurions tout de même une au bout de cinq ans au maximum.

Je peux toutefois vous proposer que nous y réfléchissions d'ici à l'examen en séance publique.

M. Jean-Marie Sermier. Vous vous engagez à ce que nous retravaillions sur le sujet d'ici à la séance : c'est intéressant et nous en prenons acte. Je rappelle que, pour approfondir l'importante question du paiement de ce que je n'appellerai

pas écotaxe, pour éviter des problèmes psychologiques à certains, mais taxe poids lourds, deux ans serait un délai certes contraint, mais qui tient compte des échéances nationales à venir.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD20 du rapporteur.*

*Elle **adopte** l'article 1^{er} septdecies **modifié**.*

Article 1^{er} octodecies : *Comité de concertation sur la taxation des poids lourds*

Amendement CD21 du rapporteur

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Cet amendement tend à préciser que les collectivités territoriales siègent au comité de concertation, afin de s'assurer que les départements et régions concernés prennent part à la concertation.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** les amendements rédactionnels CD22 et CD23 du rapporteur.*

*Elle **adopte** l'article 1^{er} octodecies **modifié**.*

Article 1^{er} novodecies (article L. 330-2 du code de la route) : *Accès du prestataire agréé au fichier des immatriculations : obligation de produire tous éléments utiles à l'appui de la demande*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD24 du rapporteur.*

*Elle **adopte** l'article 1^{er} novodecies **modifié**.*

Article 2 : *Autoroutes transférées à la Collectivité européenne d'Alsace : ratification de l'ordonnance n° 2021-615 du 19 mai 2021*

*La commission **adopte** l'article 2 **non modifié**.*

Article 2 bis : *Délai dont dispose le préfet pour rendre son avis sur les projets de modification substantielle des autoroutes relevant de la Collectivité européenne d'Alsace*

Amendement de suppression CD25 du rapporteur

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Cet article, qui oblige le préfet à rendre son avis sur les projets de modification des autoroutes relevant de la Collectivité européenne d'Alsace dans un délai de deux mois, duplique une disposition réglementaire existante. Cette précision à propos du délai n'est donc pas nécessaire. En outre, elle tend à figer le dispositif.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, l'article 2 bis est **supprimé**.*

Article 3 : *Concession de l'autoroute A355 : ratification de l'ordonnance n° 2021-616 du 19 mai 2021 substituant l'Eurométropole de Strasbourg à l'État comme partie au contrat de concession*

*La commission **adopte** l'article 3 **non modifié**.*

Article 4 (articles 6-1 et 6-2 [nouveaux] de la loi n° 2019-816 du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace) : *Sanction de l'interdiction de circulation des poids lourds et dispositifs de contrôle automatisé*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD26 et CD27 et l'amendement de précision juridique CD29 du rapporteur.*

Amendement CD28 du rapporteur

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Nous proposons de conserver le principe adopté par le Sénat, mais en allégeant et en simplifiant les dispositions restrictives imposées à l'Eurométropole de Strasbourg pour un contrôle automatisé de l'interdiction de l'A35 aux poids lourds, notamment sur la partie qui relève de l'Eurométropole. En effet, ces dispositions, directement copiées sur celles applicables aux zones à faibles émissions, ne sont pas adaptées au cas d'espèce.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'article 4 **modifié**.*

Article 5 (articles 2-1 et 2-2 [nouveaux] et article 3 de l'ordonnance n° 2021-616 du 19 mai 2021 relative aux conditions dans lesquelles l'Eurométropole de Strasbourg assure l'engagement pris par l'État dans le cadre de la convention financière annexée à la convention passée entre l'État et la société Arcos relative à l'autoroute A355) : *Concession de l'autoroute A355 : conséquences pour l'Eurométropole de Strasbourg en cas de non-interdiction de la circulation des poids lourds sur les voies alternatives ou d'abrogation de l'interdiction*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD30 à CD33 du rapporteur.*

*Elle **adopte** l'article 5 **modifié**.*

*La commission **adopte** l'ensemble du projet de loi **modifié**.*

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(par ordre chronologique)

Ministère de la transition écologique - Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

M. Marc Papinutti, directeur général des infrastructures, des transports et de la mer

M. Jean-Renaud Gely, adjoint à la directrice des infrastructures de transport

Mme Sylvie André, sous-directrice des transports routiers de la direction des services de transport

Table ronde « Transporteurs routiers »

– Fédération nationale des transports routiers (FNTR)*

M. Michel Chalot, vice-président

Mme Martine Bensa, secrétaire générale

– Union des entreprises de transport et de logistique de France (TLF)*

Mme Olga Alexandrova, directrice déléguée au pôle « Terrestre »

Mme France Beury, directrice des affaires publiques et européennes

– Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE)*

M. Jean-Marc Rivera, délégué général

Mme Laure Dubois, secrétaire générale adjointe

Ministère de l'économie, des finances et de la relance - Direction générale des finances publiques - Direction de la législation fiscale

M. Thibaut Fiévet, chef du bureau de la fiscalité énergétique et environnementale et autres taxes sur le chiffre d'affaires de la sous-direction « Fiscalité des transactions, fiscalité énergétique et environnementale »

Audition conjointe

– Collectivité européenne d'Alsace

M. Jean-Philippe Maurer, vice-président en charge des réseaux et mobilités

M. Laurent Darley, directeur général adjoint en charge de l'environnement

– Association des maires du Haut-Rhin

M. Thomas Zeller, maire de Hégenheim et élu de la Collectivité européenne d’Alsace

Région Grand Est

M. Jean Rottner, président

Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF)*

M. Fabrice Accary, directeur général

M. Jean-Marc Rohlmann, président de l’ACUTA, Association des chargeurs d’Alsace

Ministère de la justice - Direction des affaires criminelles et des grâces

M. Manuel Rubio Gullon, sous-directeur de la négociation et de la législation pénales

Mme Mathilde Barrachat, adjointe au chef de bureau de la législation pénale spécialisée

** Ces représentants d’intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.*

CONTRIBUTIONS ÉCRITES REÇUES

Vinci * Autoroutes (pour la société ARCOS)

France Nature Environnement*

Mme Pia Imbs, présidente de l'Eurométropole de Strasbourg

** Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.*