

Une écotaxe pour l'Alsace

- [17.11.21](#)



Le 16 novembre 2021, Jacques Fernique était chef de file du Groupe Ecologiste sur le texte de ratification des ordonnances sur les compétences de la Collectivité européenne d'Alsace. Ce texte, fruit de débats politiques tumultueux depuis seize ans, répond à une ancienne promesse de l'exécutif, et était très attendu par la Collectivité européenne d'Alsace et par la population.

Il vise à ratifier trois ordonnances entrées en vigueur en mai 2021, liées au transfert des routes du réseau national non concédé à la CEA et à l'Eurométropole de Strasbourg au 1^{er} janvier 2021. **L'ordonnance, de loin la plus emblématique du texte, est celle conférant à la Collectivité européenne d'Alsace, la possibilité d'instituer une taxe sur le transport**

roucier de marchandises. Une telle taxe permettrait, enfin, de rééquilibrer les flux de poids lourds sur les routes et autoroutes alsaciennes.

Quelles ne sont pas les conséquences d'un tel flux : Entre 2005, avec l'amendement Bur, et la loi sur la Collectivité européenne d'Alsace en 2019, les poids lourds auront eu le temps de faire des dégâts en Alsace. Pollution de l'air, bruit, dégradation du réseau routier, émissions de gaz à effet de serre. La taxe est une solution pour réduire ces méfaits.

Elle va favoriser une transition bas carbone en réduisant l'impact environnemental du transport routier de marchandises, en renforçant la compétitivité des modes ferroviaire et fluvial. Elle va compenser la dégradation de la voirie selon le principe « pollueur-payeur », et rééquilibrer les flux de poids lourds en transit.

La mise en place de la *LKW-Maut* en Allemagne en 2005, a en effet entraîné un report massif du trafic sur les routes alsaciennes. Certains axes du sillon rhénan sont particulièrement congestionnés avec un trafic composé à plus de 15 % de poids lourds. Mais en dépit des coûts et des externalités environnementales négatives, aucune réponse concrète n'a été apportée entre 2006 et aujourd'hui.

On parle de 13,800 poids lourds empruntent quotidiennement l'A35 au Nord de Strasbourg !

Le texte a fait l'objet d'une concertation étroite avec les acteurs locaux, à laquelle le sénateur Jacques Fernique a eu le plaisir de participer. Cette étape de décentralisation et de mise en cohérence des compétences de la CEA avec sa réalité territoriale va donc dans le bon sens. La latitude et la souplesse laissées à la CEA pour définir les critères de sa taxe sont à ce titre indispensables.

Mais il est également essentiel d'avancer dans le respect de la réglementation européenne en vigueur, notamment s'agissant de la définition du seuil minimal de taxation des poids lourds (entre 3,5 et 12 tonnes) ou de la différenciation des taux kilométriques en fonction de la classe EURO du véhicule.

Il faudra dessiner les contours de la taxe et l'adapter en anticipant la révision en cours de la directive « Eurovignette ». La CEA doit être en mesure d'ajuster en temps voulu ses délibérations aux exigences futures.

D'après l'accord conclu en juin 2021, la réforme devrait notamment conduire à abandonner progressivement le système de « vignettes » au profit des redevances kilométriques et étendre le champ d'application de la directive aux véhicules plus légers.

Selon le calendrier fixé pour l'entrée en vigueur de la taxe, la directive pourrait faire peser le risque de caducité des délibérations de la CEA compte tenu de l'évolution du cadre européen. Il est donc vivement préconisé d'attendre l'adoption de la directive pour en connaître ses modalités d'application et adapter la taxe en fonction.

Pour autant, le délai d'entrée en vigueur de 6 ans paraît bien trop long. C'est pourquoi Jacques Fernique a déposé avec son Groupe un amendement visant à réduire ce délai à trois ans. Cela semble bien plus raisonnable et réaliste pour répondre aux exigences financières et climatiques de la situation. Malheureusement, cet amendement a été rejeté.

Bien que l'on parle pour le moment d'une écotaxe alsacienne, la loi « Climat et résilience » prévoit de laisser la possibilité aux régions volontaires d'instituer, dès 2024, des contributions spécifiques sur le transport routier de marchandises sur les voies qui pourraient être mises à leur disposition dans le cadre du projet de loi « 3Ds ».

Par ailleurs, dans le cadre de l'examen du texte, les travaux de la commission sont à saluer. Ils auront permis d'avancer dans un souci de pragmatisme et de clairvoyance pour améliorer le dispositif alsacien. Il pourra servir de modèle dans la mise en place de futures taxes régionales. *« La CEA a la souhait d'être un laboratoire d'expérimentation au bénéfice des autres collectivités territoriales et de l'État ».*

La CEA appelle de ses vœux une régulation du transport de marchandises depuis si longtemps qu'il est fondamental qu'elle dispose au plus vite des moyens juridiques pour la mettre en œuvre dans les meilleurs délais. Pour autant, il faut comprendre les inquiétudes des voisins lorrains. Il faut être vigilant et à l'écoute des inquiétudes des collectivités limitrophes, qui craignent de possibles reports de trafics sur leur territoire et s'inquiètent de l'articulation entre la taxe alsacienne et de futures taxes régionales.

La volonté de mettre en place une taxe en Alsace est elle-même née d'un effet de bord lié à la mise en place de la taxe allemande. Il est donc indispensable de suivre les évolutions du trafic dans les départements voisins, et en particulier sur l'A31.

Mais serait-ce, pour autant, une raison pour retarder encore la mise en œuvre de la taxe par la CeA ?

La mise en place d'une taxe carbone écologiquement et socialement juste, est une mesure défendue depuis longtemps par les écologistes. Ce texte en ouvre le chemin.