

# Toute l'Alsace

OCTOBRE  
2024  
N°15

LE MAGAZINE DE LA COLLECTIVITÉ EUROPÉENNE D'ALSACE

## Les 80 ans de la libération de l'Alsace

S Achtzigjährige von de  
Brefrejung vom Elsäss

Mobilités  
Le projet  
R-PASS  
/ P.4

Handicap  
Rodolphe Burger  
et les Sonnenblume  
/ P.20

Enfance  
L'appel  
aux Alsaciens  
/ P.24



**ALSACE**  
Collectivité  
européenne

## R-PASS : un projet d'avenir pour l'Alsace

Avec le projet R-PASS, la Collectivité européenne d'Alsace cherche à réguler le transit des poids lourds sur le territoire alsacien afin de bénéficier d'un trafic plus fluide, plus sécurisé et moins polluant et de mieux vivre sur la route.



**E**n 2005, l'Allemagne a instauré la LKW Maut, une taxe poids lourds qui entraîna rapidement un fort report de trafic sur le réseau alsacien (+2 500 camions par jour). En réponse, et pour réduire le transit sur la zone frontalière, un projet de taxe kilométrique poids lourds en Alsace avait été proposé dès 2005 (« taxe Bur »). Le projet fut abandonné compte tenu des réflexions sur la mise en œuvre d'une « écotaxe » nationale en 2014. Ce dernier projet

n'ayant pas vu le jour, l'Alsace se doit d'apporter une réponse à l'accroissement du trafic de transit sur ses infrastructures : le projet R-PASS.

En effet, R-PASS vise d'abord à apporter une solution au problème du trafic de transit qui s'aggrave d'année en année en raison d'un double phénomène : d'une part une augmentation du trafic poids lourds au niveau mondial et d'autre part une taxe kilométrique allemande toujours

plus importante qui entraîne un report des poids lourds, et de leurs pollutions induites, sur les axes alsaciens financés par les contribuables. En fonction du réseau et des tarifs kilométriques retenus sur 200 km (l'A35, l'A36, un bout de la RD504 et de la RD502), R-PASS générera plus de 60 M€/an de recettes qui seront réinvestis à l'entretien, à la sécurité et à la lutte contre le bruit de nos routes, ainsi qu'au bénéfice etc. de la dynamique économique du territoire alsacien.

### Un projet ambitieux

Au 1<sup>er</sup> janvier 2021, la Collectivité européenne d'Alsace (CeA) s'est vu doter des compétences particulières, notamment : elle est responsable de la maintenance et du développement de l'intégralité du réseau routier qui lui a été transféré (notamment : l'A35 et l'A36). Mais plus important encore, la CeA bénéficie d'une compétence unique en France : la capacité d'instaurer une taxe de régulation des poids lourds. Elle porte un projet ambitieux et pilote au niveau national : « R-PASS ». Sa mise en œuvre est prévue pour fin 2026, voire début 2027.

« 60 M€/an réinvestis dans la qualité de nos routes et l'économie alsacienne »

# R-PASS : le projet de la Collectivité européenne d'Alsace

## Quel est le but de l'instauration du R-PASS ?

L'instauration du R-PASS a pour but de prendre en compte une situation particulière : l'Alsace souffre aujourd'hui d'un report massif de trafic sur son réseau autoroutier. C'est lié à l'instauration d'une taxe poids lourds, la LKW Maut, chez nos voisins allemands. Mais c'est aussi lié au fait qu'elle constitue un îlot de gratuité national et européen, sur un axe de déplacement essentiel au cœur de l'Europe. Il s'agissait de réguler cela et de favoriser une plus grande fluidité et une sécurité renforcée, avec des effets d'une meilleure santé, sur notre réseau autoroutier au bénéfice de tous les usagers.



## Le R-Pass suscite quelques réserves des milieux économiques alsaciens.

Les inquiétudes sont légitimes, et il nous faut les prendre en compte, bien sûr. Mais notre décision s'appuie sur une véritable concertation auprès de 70 acteurs économiques locaux, dont les chambres consulaires et les fédérations professionnelles. La Collectivité européenne d'Alsace a fait le choix de prendre le temps pour rencontrer, écouter et considérer toutes les parties prenantes alsaciennes.

Comme toute politique publique, R-PASS agit sur la société dans son ensemble, citoyens et entreprises, en présentant à la fois des atouts et des inconvénients. Dans le cas du R-PASS, il s'agit de prendre en compte l'ensemble des paramètres pour mesurer les avantages. Concrètement, pour le monde économique, les nouvelles recettes de la CeA (60 M€ an, prélevés majoritairement sur le trafic de transit) seront réinvesties au bénéfice de l'économie locale. Ces investissements pourront être indirects, en améliorant le réseau routier qui est un réel outil support de travail de l'économie locale.

« D CeA zielt druff, s beschte Gleichgewicht, zegunste de Inwohner und au de Wirtschaft, ze finde.\* »

## Quels sont les autres avantages de l'instauration du R-PASS ?

La quasi-totalité des Alsaciens sont usagers des infrastructures routières et ces dernières servent d'artères à la circulation des marchandises pour les acteurs économiques. La Collectivité européenne d'Alsace a pour ambition de trouver le meilleur équilibre autant pour les habitants que pour son tissu économique. La Collectivité européenne s'est donnée pour missions, grâce aux recettes prélevées sur le transit, d'accompagner au mieux les acteurs locaux dans les transitions induites par R-PASS tout en gardant en tête d'endiguer le report systématique du trafic de transit poids lourds en Alsace et d'améliorer la qualité d'un patrimoine routier essentiel pour un territoire dynamique.

## R-PASS : des conséquences positives

- **Améliorer la fluidité sur les routes en raison d'une baisse du nombre de poids lourds.** Actuellement, ce sont 1 000 km/an de bouchons sur l'axe Nord/Sud.
- **Améliorer la sécurité routière à l'aide de nouvelles infrastructures,** comme par exemple la mise à 2 X 3 voies entre Colmar et Sélestat.
- **Bénéficier d'une équité territoriale Allemagne/Alsace** où le passage par l'Alsace ne sera plus privilégié en raison de l'absence de taxation.
- **Faire participer les poids lourds qui traversent l'Alsace à l'entretien de route que leur passage dégrade.** Le contribuable est gagnant !

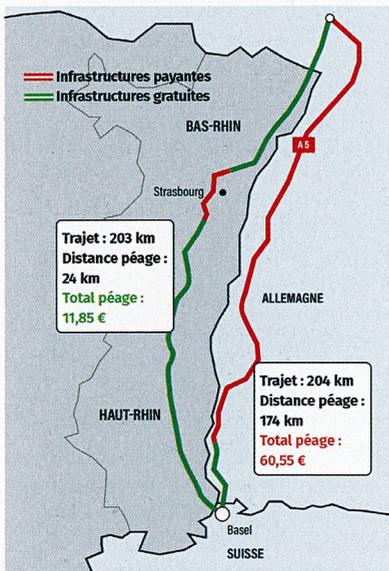
\* « La Collectivité européenne d'Alsace a pour ambition de trouver le meilleur équilibre autant pour les habitants que pour son tissu économique. »

## R-PASS : Protéger l'Alsace

L'Alsace constitue une exception à l'échelle nationale et européenne, ce qui en fait l'un des carrefours routiers de l'Europe. Elle présente une singularité : la gratuité de son réseau autoroutier qui s'explique en partie par une conception et une réalisation par tronçons à partir des années 70. Du fait de cette gratuité, alors que depuis le début des années 2000, la taxation des poids lourds s'est généralisée dans toute l'Europe, l'Alsace a vu le trafic augmenter considérablement sur son réseau.



© Alexandre Schliker / OEA



En 2023, la part de camions en transit – qui ne font donc que traverser l'Alsace – est très significative : 80 % sur l'A36 et 45 % sur l'A35. De plus, l'augmentation fin 2023 de 80 % de la LKW Maut, la taxe poids lourds instaurée en Allemagne, a entraîné un nouveau report sur le réseau alsacien de +18 % sur des routes déjà saturées. Les conséquences ne

feront qu'empirer : la détérioration des routes alsaciennes entraînant une augmentation des dépenses publiques et des risques pour la sécurité routière ; la création de bouchons sur un réseau déjà limité en capacité ; une augmentation de la pollution atmosphérique et sonore en sachant que le transport routier est le mode le plus émetteur de polluants dans l'air.

**INFO +**  
[www.alsace.eu](http://www.alsace.eu)

### Un projet plébiscité par les Alsaciens

Lors d'un sondage en 2022 (OpinionWays), les Alsaciens se sont montrés majoritairement favorables (à hauteur de 80 %) à la mise en place d'une contribution poids lourds parce qu'ils ont clairement mesuré les bénéfices nombreux.

- 1 Rééquilibrer le trafic de transit poids lourds Alsace/ Allemagne
- 2 Gagner en sécurité et en fluidité sur le réseau autoroutier alsacien
- 3 Réduire la pollution atmosphérique et sonore
- 4 Dégager des recettes à réinvestir au bénéfice du territoire (60 M€/an)



© Sébastien Ritter / OEA

# 10 informations essentielles sur R-PASS

« R-PASS sera efficace pour réduire le trafic routier. »



**Actuellement, un trajet sur l'A35 traversant l'Alsace du Nord au Sud coûte 45 à 50 € de moins qu'un trajet équivalent par l'Allemagne.** Depuis l'augmentation de la taxe allemande de +80 % en décembre 2023, on observe une **nouvelle augmentation de +18 %** du trafic PL sur l'A35.

R-PASS permettra d'endiguer ce nouveau report de trafic.

**La contribution R-PASS sera plus élevée en heure de pointe pour réduire la congestion sur le réseau taxé.**

« R-PASS ne réduira pas le pouvoir d'achat. »



L'étude d'impact estime une **augmentation au maximum de 0,2 € pour un caddie de 100 €.**

« L'opérateur privé ne va pas imposer les tarifs. »



Ce n'est pas une concession, **l'opérateur ne se rémunère donc pas sur les usagers et il est rémunéré au forfait. C'est bien la CeA qui fixe les tarifs et le réseau de mise à contribution.**

« Les poids lourds mis à contribution sont majoritairement en transit. »

Plus de 45 % des poids lourds sur l'A35 et plus de **80 % des camions sur l'A36 traversent l'Alsace sans s'arrêter.** Ce sont des axes complètement engorgés par le transit.

**C'est le trafic de transit qui contribuera le plus au R-PASS alors qu'aujourd'hui il ne paye rien. Contrairement aux péages dans le reste du territoire national, l'argent de la contribution poids lourds sera intégralement reversé au bénéfice des équipements en Alsace, du service public et de l'économie alsacienne. Il n'ira pas dans la poche d'actionnaires. Il ne servira que le territoire alsacien.**

« R-PASS est un fardeau fiscal pour les entreprises locales. »



D'abord, les recettes fiscales proviennent majoritairement du trafic de transit. Ensuite, une étude d'impact et un important travail de concertation ont été menés pour évaluer les impacts de la contribution : seulement **0,05 % de la valeur ajoutée alsacienne et uniquement 0,3 % de la marge (hors filière transport).**

« L'Alsace est une exception européenne. »



**La quasi-totalité du réseau autoroutier français est concédée et donc payante.** La Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne, la Suisse et la totalité des États européens ont des autoroutes payantes pour les poids lourds : péage ou taxe. L'Alsace est une exception à la fois européenne et française.

**La contribution met fin à une distorsion de concurrence entre les territoires qui renvoient leur transit en Alsace. Seul l'axe nord-sud, qui subit un gros transit, sera concerné par le dispositif R-PASS, ce qui préservera au maximum les entreprises alsaciennes.**

« R-PASS sera un frein aux investissements et à l'attractivité. »



La compétitivité d'un territoire dépend avant tout de très nombreux paramètres indépendants de R-PASS : la taille du marché de destination, la qualité de la main-d'œuvre, la qualité des infrastructures...

Les investissements d'avenir, financés avec **les recettes de la contribution, amélioreront les infrastructures de l'Alsace et donc son attractivité.**

« Les recettes de la taxe seront réinvesties sur le territoire. »



La plus forte part de la mise à contribution des poids lourds est indépendante de la CeA : cotisation de sécurité sociale, contribution d'assurance chômage...

**Contrairement à une taxe nationale, ou à une redevance autoroutière pour une société privée, les recettes de la taxe seront réinvesties sur le territoire.**

« Le dispositif R-PASS sera mis en place au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2027. »



La mise en oeuvre du dispositif R-PASS prendra encore un peu de temps avec la mise en place d'un logiciel dédié. Dans l'intervalle, les services de la CeA travailleront avec les entreprises pour affiner le dispositif. La CeA estime à 20 M€ le coût d'investissement (essentiellement le développement des logiciels avec un dispositif satellitaire qui permettra l'identification des véhicules et la fréquence de leur passage) puis à 7 M€/an l'exploitation/maintenance pendant 10 ans du dispositif. Ces coûts sont à relativiser au regard des recettes attendues.

« La CeA accompagne l'économie locale. »



**La CeA peut subventionner directement les organisations et entreprises agricoles, viticoles, agroalimentaires et sylvicoles.**

**Elle est également en capacité d'améliorer les infrastructures routières (RD83 entre Colmar et Sélestat), portuaires (desserte des ports...) et ferroviaires (lignes « capillaires » fret) via des travaux réalisés par des entreprises locales au bénéfice des chargeurs.**

**Un comité de suivi des investissements d'avenir avec le monde économique sera constitué pour suivre les recettes/dépenses de R-PASS et donner des orientations pour les investissements futurs.**