



N° 2695

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 29 mai 2024.

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES <sup>(1)</sup>  
SUR LA PROPOSITION DE RÉOLUTION EUROPÉENNE (N° 2553),  
DE M. JEAN-MARC ZULESI ET PLUSIEURS DE SES COLLÈGUES

*invitant le **Gouvernement** à se prononcer contre les « méga-camions »  
et à bâtir une **politique de report modal vers le ferroviaire**  
au niveau européen,*

PAR M. JEAN-MARC ZULESI,  
Député

---

(1) La composition de la commission figure au verso de la présente page.

*La Commission des affaires européennes est composée de :* M. Pieyre-Alexandre ANGLADE, président ; M. Pierre-Henri DUMONT, Mme Marietta KARAMANLI, MM. Frédéric PETIT, Charles SITZENSTUHL, vice-présidents ; M. Henri ALFANDARI, Mmes Louise MOREL, Nathalie OZIOL, secrétaires ; MM. Gabriel AMARD, David AMIEL, Rodrigo ARENAS, Pierrick BERTELOOT, Manuel BOMPARD, Mme Pascale BOYER, MM. Stéphane BUCHOU, Sylvain CARRIERE, André CHASSAIGNE, Mmes Annick COUSIN, Laurence CRISTOL, MM. Fabien DI FILIPPO, Thibaut FRANÇOIS, Grégoire DE FOURNAS, Guillaume GAROT, Mme Félicie GÉRARD, MM. Benjamin HADDAD, Michel HERBILLON, Mmes Constance LE GRIP, Nicole LE PEIH, M. Denis MASSÉGLIA, Mmes Joëlle MÉLIN, Yaël MENACHE, Lysiane MÉTAYER, Danièle OBONO, Anna PIC, MM. Christophe PLASSARD, Jean Pierre PONT, Richard RAMOS, Mme Sandra EGOL, MM. Alexandre SABATOU, Nicolas SANSU, Mme Sabrina SEBAIHI, M. Vincent SEITLINGER, Mmes Michèle TABAROT, Liliana TANGUY, Sabine THILLAYE, M. David VALENCE, Mme Estelle YOUSOUFFA, M. Jean-Marc ZULESI.

## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>PREMIÈRE PARTIE : LA RÉVISION DE LA DIRECTIVE EUROPÉENNE RELATIVE AUX POIDS ET DIMENSIONS NE SAURAIT CONTRAINDRE LES AUTORITÉS FRANÇAISES À AUTORISER LA CIRCULATION DE SYSTÈMES MODULAIRES EUROPÉENS SUR LEUR SOL</b> .....	7
<b>I. LA DIRECTIVE RELATIVE AUX POIDS ET DIMENSIONS A POUR OBJECTIF LA DÉCARBONATION DU SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER EN FACILITANT LA CIRCULATION TRANSFRONTALIÈRE DE SYSTÈMES MODULAIRES EUROPÉENS</b> .....	7
A. LE SECTEUR DES TRANSPORTS EST RESPONSABLE DE PLUS D'UN QUART DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN EUROPE ....	7
B. LA COMMISSION PROPOSE D'HARMONISER LES CONDITIONS DE CIRCULATION DES SYSTÈMES MODULAIRES EUROPÉENS POUR FAVORISER LA DÉCARBONATION DU FRET .....	10
<b>III. LA DÉMONSTRATION DE L'OPPORTUNITÉ DU RECOURS AUX SME N'EST PAS ÉTABLIE, TANDIS QUE LEUR GÉNÉRALISATION POURRAIT REPRÉSENTER UN DANGER CONCURRENTIEL POUR LE FRET FERROVIAIRE ET FLUVIAL</b> .....	13
A. LA DIMINUTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE LIÉE AU RECOURS AUX SME N'EST PAS CLAIREMENT ÉTABLIE EN TENANT COMPTE DU REPORT MODAL INVERSÉ .....	13
B. LA CIRCULATION DES EMS POURRAIT ÉGALEMENT POSER DE NOUVELLES DIFFICULTÉS SUR LES ROUTES FRANÇAISES, DIFFICILES À ÉVALUER SANS UNE EXPÉRIMENTATION TRÈS CIRCONSTANCIÉE .....	14
<b>DEUXIÈME PARTIE : L'ATTEINTE DES OBJECTIFS EUROPÉENS DE DÉCARBONATION NÉCESSITE À LA FOIS LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT ROUTIER ET LE DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE</b> .....	17

<b>I. LE TEXTE DE LA PROPOSITION DE DIRECTIVE POIDS ET MESURES DOIT ENCORE ÉVOLUER POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE DÉCARBONATION DU SECTEUR ROUTIER .....</b>	<b>17</b>
<b>II. LA FACILITATION DU RECOURS AU FERROVIAIRE AU NIVEAU EUROPÉEN DOIT PERMETTRE D'ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE DÉCARBONATION DES TRANSPORTS AU NIVEAU DE L'UNION .....</b>	<b>18</b>
<b>A. L'UNION EUROPÉENNE DOIT REHAUSSER LA PART DU FRET FERROVIAIRE POUR ATTEINDRE SES OBJECTIFS DE DÉCARBONATION.....</b>	<b>18</b>
<b>B. VOTRE RAPPORTEUR APPORTE SON SOUTIEN POLITIQUE À L'ENSEMBLE DES TEXTES EN COURS DE NÉGOCIATION AU NIVEAU EUROPÉEN VISANT À RENFORCER L'INTERMODALITÉ ET LA PLACE DU FRET FERROVIAIRE.....</b>	<b>19</b>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>23</b>
<b>TRAVAUX DE LA COMMISSION.....</b>	<b>25</b>
<b>PROPOSITION DE RÉOLUTION EUROPÉENNE INITIALE.....</b>	<b>37</b>
<b>AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION .....</b>	<b>39</b>
<b>PROPOSITION DE RÉOLUTION EUROPÉENNE.....</b>	<b>49</b>
<b>ANNEXE N° 1 : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR .....</b>	<b>51</b>

## INTRODUCTION

MESDAMES, MESSIEURS,

La lutte contre le réchauffement climatique impose à chaque secteur économique une transition verte, de manière à atteindre nos objectifs communs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le secteur des mobilités, responsable de près d'un tiers des émissions globales, doit participer à cet effort, à la fois en matière de transport de marchandises et de personnes : c'est le sens du pacte vert européen et de la stratégie du gouvernement en France depuis 2017.

Ainsi, la Commission européenne a proposé en juillet 2023 une révision de la directive européenne réglementant le poids et la taille des camions, de manière à libéraliser dans les États membres le transport des systèmes modulaires européens (SME), également appelés méga-camions. Ce texte, adopté par le Parlement européen le 12 mars 2024, est présenté comme un levier de réduction des émissions du secteur routier, qui pourrait ainsi limiter le nombre de trajets par une mutualisation des chargements.

Tout comme le gouvernement français, votre rapporteur s'oppose à la révision de la directive européenne en l'état, qui pose des questions importantes en termes d'adaptation des infrastructures et de sécurité routière. Surtout, la libéralisation des conditions de circulation des SME sur le sol européen pourrait favoriser un report modal inversé, soit un recours accru au mode de transport routier, dont la compétitivité serait renforcée par rapport au ferroviaire ou au fluvial. Or, en avec un taux d'électrification des flottes de véhicules de poids lourds très faible en 2024, le secteur routier est beaucoup plus émetteur que le fret ferroviaire.

Afin de confronter l'ensemble de ces données théoriques à la pratique, votre rapporteur relève néanmoins qu'une expérimentation locale, extrêmement circonstanciée, sur un axe qui n'est pas en compétition avec le fret ferroviaire, pourrait être menée.

La proposition de résolution européenne présentée par votre rapporteur invite ainsi l'Assemblée nationale à envoyer un message politique fort aux institutions européennes, consistant à soutenir le développement du fret ferroviaire dans l'Union et à diminuer le différentiel de compétitivité avec le secteur routier.

Cette proposition de résolution européenne n'a ainsi pas pour objectif d'entraver le développement du secteur routier, mais vise à protéger le secteur ferroviaire d'un différentiel de compétitivité trop important. Nous avons ainsi besoin d'efforts de l'ensemble des secteurs des mobilités et d'une coopération approfondie entre eux : l'intermodalité doit ainsi être privilégiée pour les trajets européens transfrontières.

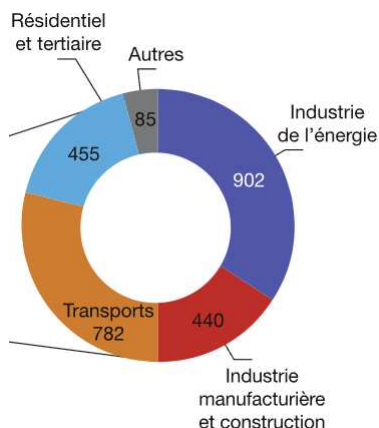
Pour atteindre nos objectifs de diminution d'émissions de gaz à effet de serre, il est ainsi primordial de se doter d'une politique volontariste de report modal vers le fret ferroviaire, dont la France pourrait prendre le *leadership*.

## PREMIÈRE PARTIE : LA RÉVISION DE LA DIRECTIVE EUROPÉENNE RELATIVE AUX POIDS ET DIMENSIONS NE SAURAIT CONTRAINDRE LES AUTORITÉS FRANÇAISES À AUTORISER LA CIRCULATION DE SYSTÈMES MODULAIRES EUROPÉENS SUR LEUR SOL

### I. LA DIRECTIVE RELATIVE AUX POIDS ET DIMENSIONS A POUR OBJECTIF LA DÉCARBONATION DU SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER EN FACILITANT LA CIRCULATION TRANSFRONTALIÈRE DE SYSTÈMES MODULAIRES EUROPÉENS

#### A. LE SECTEUR DES TRANSPORTS EST RESPONSABLE DE PLUS D'UN QUART DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN EUROPE

Dans le cadre du pacte vert pour l'Europe, la loi européenne sur le climat fixe un objectif à l'horizon 2030 de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'Union européenne de 55 % par rapport à leur niveau de 1990 <sup>(1)</sup>. Le texte vise la neutralité climatique du continent en 2050. Or, après l'industrie de l'énergie, le secteur des transports est le second secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre, avec 782 mégatonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> émis entre 1990 et 2021, soit 29,3 % des émissions de gaz à effet de serre.



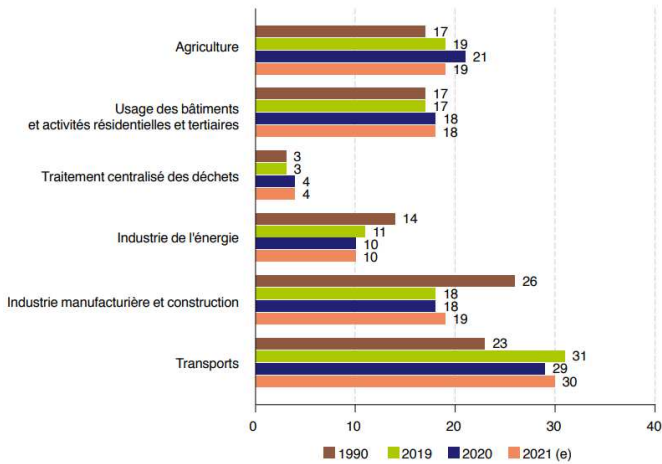
*Source : Agence européenne de l'environnement et Chiffres clés du climat France, Europe et monde, 2023*

*(1) Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n°401/2009 et (UE) 2018/1999.*

En France, le secteur du transport est le plus émetteur de gaz à effet de serre, représentant 30 % du total des émissions en 2020. Depuis 1990, les émissions de gaz à effet de serre des transports ont augmenté de 1,9 % alors que l'ensemble des autres secteurs présente une diminution de 30,5 %. Toutefois, depuis 2005, la décroissance moyenne annuelle des émissions est de 0,9 % par an.

**PART DES SECTEURS DANS LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE**

En %



(e) = estimations préliminaires.  
 Champ : France entière (métropole + DROM = périmètre Kyoto).  
 Source : Citepa, inventaire format Secten, avril 2022

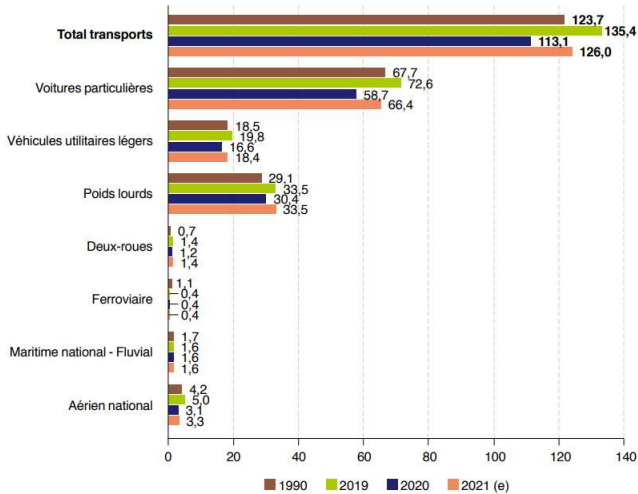
*Source : Chiffre clés des transports – Édition 2023*

Les émissions des transports en France sont principalement du fait des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers (67 % des émissions). Les poids lourds représentent 26 % des émissions et le ferroviaire seulement 0,3 % du total des émissions du secteur des transports.



**EMISSIONS DE GES DES MODES DE TRANSPORT**

En millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> (Mt CO<sub>2</sub> éq)



(e) = estimations préliminaires.  
 Champ : France entière (métropole + DROM = périmètre Kyoto).  
 Source : Citepa, inventaire format Secten, avril 2022

Source : *Chiffre clés des transports – Édition 2023*

Dès 2020, la Commission européenne a publié une stratégie de mobilité durable et intelligente <sup>(1)</sup> dans le cadre du Pacte Vert, appelant à une réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports à l’horizon 2050. Pour atteindre cet objectif, la Commission identifie trois leviers : la réduction de la dépendance du secteur des mobilités aux combustibles fossiles, le report modal vers des modes de transports plus durables et l’application du principe « pollueur-payeur » pour les usagers de modes de transports carbonés. Cette stratégie concerne tant le transport de personnes que le fret, responsable de plus de 30 % des émissions de CO<sub>2</sub> générées par les transports dans l’Union européenne.

Concernant la réduction de la dépendance aux secteurs fossiles, le Parlement européen et le Conseil ont adopté en avril 2024 un règlement actualisant les objectifs de réduction des émissions des poids lourds <sup>(2)</sup>. Ce texte, à paraître au journal officiel de l’Union européenne, fixe un objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des camions et des bus de 45 % pour la période 2030-2034, puis de 65 % pour la période 2035-2039 et enfin de 90 % à partir de 2040.

Dans ce contexte et pour atteindre ces objectifs, la Commission européenne a présenté le 11 juillet 2023 une stratégie sur l’écologisation du transport de

(1) *Communication de la Commission au parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions relative à la stratégie de mobilité durable et intelligente, COM(2020) 789 final.*

(2) *Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d’émission de CO<sub>2</sub> pour les nouveaux véhicules lourds et intégrant des obligations de déclaration, et abrogeant le règlement (UE) 2018/956, COM(2023) 88 final.*

marchandises <sup>(1)</sup>, dans la mesure où la route représente la moitié de la répartition modale du fret au sein de l'Union européenne. Afin d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixés par la loi européenne sur le climat à 55 % en 2030 par rapport à leurs niveaux de 1990, cette stratégie prévoit quatre propositions législatives :

- la révision de la directive relative aux poids et dimensions (96/53/CE) <sup>(2)</sup> ;
- un projet de règlement sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire européen ;
- un projet de règlement portant établissement d'un cadre harmonisé pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport de marchandises et de voyageurs ;
- la révision de la directive sur les transports combinés (92/106/CEE).

## **B. LA COMMISSION PROPOSE D'HARMONISER LES CONDITIONS DE CIRCULATION DES SYSTÈMES MODULAIRES EUROPÉENS POUR FAVORISER LA DÉCARBONATION DU FRET**

La directive relative aux poids et mesures prône trois objectifs principaux : contribuer à la réduction des émissions du secteur routier, approfondir le marché intérieur en harmonisant les règles entre les différents États membres, et assurer un contrôle plus effectif de la législation.

En l'état, dans sa version issue d'une révision de 2015 <sup>(3)</sup>, la directive relative aux poids et dimensions autorise la circulation transfrontalière de poids lourds jusqu'à 40 tonnes. Par exception, les poids lourds jusqu'à 44 tonnes sont également autorisés à effectuer des trajets transfrontaliers entre les États membres dans la mesure où ils sont inclus dans un transport intermodal, complémentaire du fret ferroviaire par exemple.

La proposition de directive de la Commission européenne <sup>(4)</sup> en cours de négociation prévoit :

---

*(1) Communication de la Commission au parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions relative à l'écologisation du transport de marchandises, COM(2023) 440 final.*

*(2) Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.*

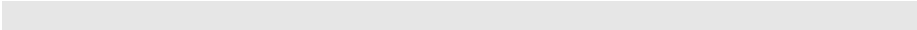
*(3) Directive (UE) 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015*

*(4) Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, COM(2023) 445 final.*

- d'accorder des majorations aux véhicules zéro émission en matière de poids total, avec une bonification forfaitaire de 4 tonnes proposée par la commission. Des majorations seraient également accordées en matière de poids à l'essieu, à 11,5 tonnes au lieu de 12,5 tonnes.
- la suppression de la limitation de 40 tonnes pour le transport transfrontalier de poids lourds. Aux termes de cette proposition de directive, chaque État membre sera ainsi contraint d'harmoniser les conditions de circulation des poids lourds effectuant un trajet transnational avec les conditions de circulation applicables aux poids lourds effectuant un trajet national. Ainsi, un État membre qui autorise pour le transport national le recours aux camions de 44 tonnes ou aux systèmes modulaires européens (SME), sera contraint d'autoriser la circulation sur son territoire de poids lourds du même type pour un trajet transfrontalier.

La France, qui autorise ainsi le recours aux poids lourds de 44 tonnes pour le transport national, devra ainsi autoriser le transport international effectué par ces véhicules de 44 tonnes. En revanche, la France n'autorise pas le recours aux SME pour le transport national : aucun de ces véhicules ne pourra donc circuler sur les routes françaises tant que le Gouvernement maintient leur interdiction pour le transport national.

Selon la Commission européenne et les partisans de la révision de la directive en l'état, le recours facilité aux SME permettrait de réduire le nombre de camions sur les routes en raison d'une plus grande capacité de chargement : 2 SME seraient ainsi en capacité de remplacer 3 camions classiques. Cette réduction induirait de fait une diminution des émissions de gaz à effet de serre, ainsi qu'un moindre besoin de chauffeurs alors que la profession peine à recruter dans les États membres.



### Les systèmes modulaires européens

Selon la définition de la Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR) auditionnée par votre rapporteur, les systèmes modulaires européens (SME), également nommés écocombis ou mégacamions, sont une combinaison de plusieurs véhicules de taille standardisée, répondant aux poids et dimensions autorisés à la circulation en Europe, dans le but d'obtenir des ensembles plus longs avec une plus grande capacité de chargement.

Alors que les dimensions maximales admises pour le transport transfrontalier dans l'Union européenne pour un camion standard sont de 18,75 mètres et 40 tonnes, un SME permet d'atteindre une longueur et un poids supérieurs, de 25,25 mètres et 60 tonnes.

Les configurations possibles d'un SME de 25,25 mètres sont les suivantes :

• <b>Type A T2S3R2</b> : Tracteur + semi-remorque + remorque essieux centraux	A	
• <b>Type B T2S2S3</b> : Tracteur + semi-remorque + semi-remorque (Bi-Train)	B	
• <b>Type C C4R3</b> : Porteur + remorque	C	
• <b>Type D C3D2S3</b> : Porteur + Dolly + semi-remorque	D	
• <b>Type E C3R2R2</b> : Porteur + deux remorques essieux centraux	E	

Source : FNTR

Les SME peuvent également atteindre jusqu'à 31,75 mètres :

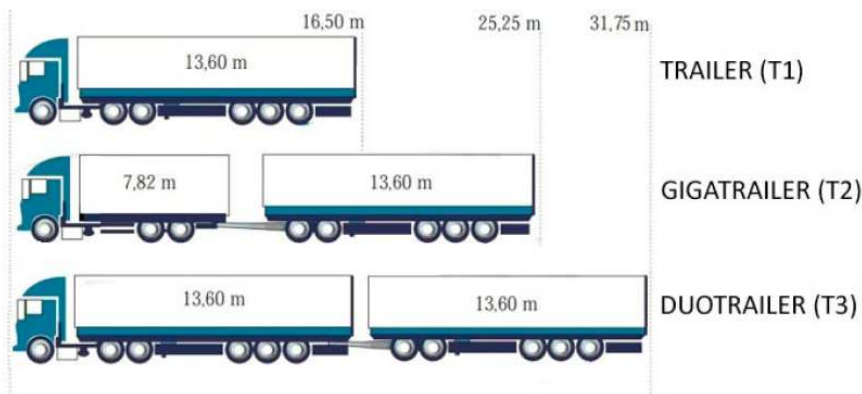


Fig. 2. Comparison of vehicles within the route used for test

### **III. LA DÉMONSTRATION DE L'OPPORTUNITÉ DU RECOURS AUX SME N'EST PAS ÉTABLIE, TANDIS QUE LEUR GÉNÉRALISATION POURRAIT REPRÉSENTER UN DANGER CONCURRENTIEL POUR LE FRET FERROVIAIRE ET FLUVIAL**

#### **A. LA DIMINUTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE LIÉE AU RECOURS AUX SME N'EST PAS CLAIREMENT ÉTABLIE EN TENANT COMPTE DU REPORT MODAL INVERSÉ**

L'étude d'impact de la Commission européenne <sup>(1)</sup> indique une possible réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 20 % du taux de CO<sub>2</sub> émis par une tonne de marchandise transportée en raison du recours aux SME, avec une diminution des émissions de CO<sub>2</sub> de 27,8 millions de tonnes sur la période 2025-2050, soit de 1,2 % des émissions totales de CO<sub>2</sub> du transport de marchandises. L'étude d'impact se fonde notamment sur les réductions d'émissions constatées de 15 à 25 % dans les États membres où les SME sont expérimentés. Ces chiffres sont toutefois difficiles à objectiver, votre rapporteur ayant recueilli au cours des auditions une fourchette d'estimation de diminution des émissions de gaz à effet de serre de 10 à 25 %. La FNTR retient une diminution de 15 % des émissions de gaz à effet de serre de 15 % pour le recours aux camions de 25,25 mètres.

Votre rapporteur souligne également les difficultés d'évolution du report modal inversé : l'autorisation de circulation des SME dans l'Union européenne et en France renforce la compétitivité du secteur routier par rapport au fret ferroviaire et fluvial. Ainsi, une partie du fret acheminé par le train ou bateau pourrait se reporter sur la route. Dès le début des travaux sur la révision de la directive au Conseil de l'Union européenne, la France a soulevé les lacunes de l'étude d'impact de la Commission sur les risques de report modal inversé. Ainsi, une étude d'un cabinet indépendant commandée par plusieurs fédérations du rail <sup>(2)</sup> estime que l'augmentation du poids brut autorisé et l'autorisation des SME entraîneraient un transfert modal inverse de 21 % en moyenne pour tous les segments ferroviaires et de 16 % pour le transport combiné. Selon cette étude, il en résulterait jusqu'à 13,3 millions de trajets supplémentaires pour les camions et 6,6 millions de tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub> supplémentaires.

La démonstration de la réduction des émissions de gaz à effet de serre liée à l'autorisation de circulation de SME dans l'Union européenne n'est ainsi pas pleinement établie.

---

(1) *Étude d'impact accompagnant la proposition de directive modifiant la directive 96/53/CE, SWD(2023) 445 final.*

(2) *Étude du cabinet d-fine du 11 janvier 2024 relative à l'impact de la proposition modifiant la directive poids et dimensions sur le transport combiné et le fret ferroviaire.*

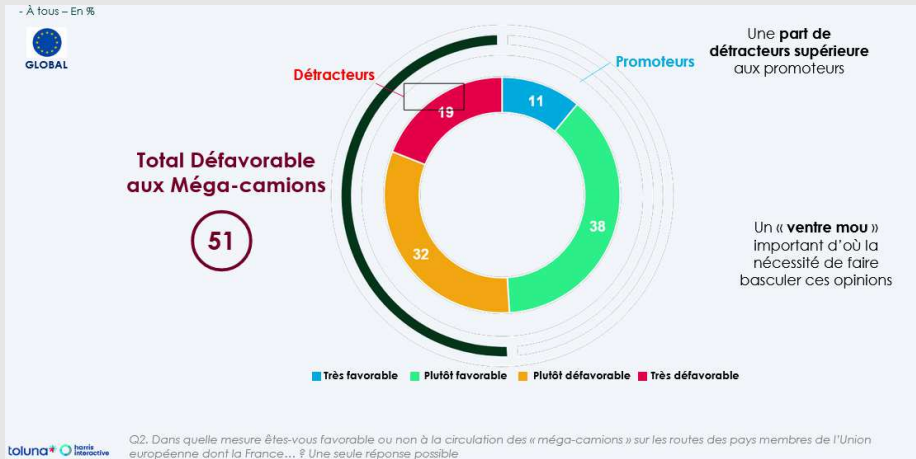
## **B. LA CIRCULATION DES EMS POURRAIT ÉGALEMENT POSER DE NOUVELLES DIFFICULTÉS SUR LES ROUTES FRANÇAISES, DIFFICILES À ÉVALUER SANS UNE EXPÉRIMENTATION TRÈS CIRCONSTANCIÉE**

La libéralisation de la circulation des SME sur les routes européennes et françaises pose également une série de questions relatives à :

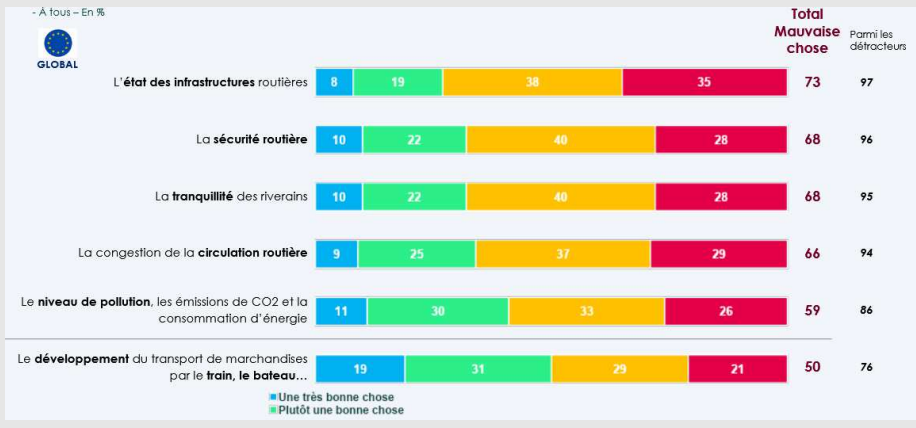
- la sécurité routière : les études diffèrent également sur ce point. La FNTR fait valoir que les SME disposent d'un meilleur système de freinage en raison d'un plus grand nombre d'essieux et d'une charge à l'essieu mieux répartie. Toutefois, selon l'observatoire national interministériel de la sécurité routière en 2021, les accidents impliquant les poids lourds sont mortels dans 14 % des cas, contre 5 % pour les accidents sans poids lourd. Par ailleurs, 89 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un poids lourd ne sont pas usagers de poids lourds. Enfin, le dépassement des SME de 25,25 mètres sera nécessairement plus long que le dépassement des poids lourds de 16,5 mètres, accroissant de ce fait le risque d'accidents ;
- les infrastructures : la première difficulté concernant les infrastructures concerne leur entretien. La théorie scientifique, avec le modèle de Burmister, énonce que la dégradation des routes s'explique par un poids trop important rapporté au nombre d'essieu : le nombre d'essieux étant plus important sur les SME, il en résulterait une charge individuelle à l'essieu en diminution par rapport aux poids lourds de 40 tonnes, et donc une moindre dégradation des routes. La seconde difficulté, plus importante, concerne la nécessité d'adapter les infrastructures à la circulation des SME : au regard de leur volume, la capacité de ces camions à emprunter les ronds-points, les bretelles d'autoroute voire les virages serrés dans les premiers et derniers kilomètres de leurs trajets n'est pas garantie. Cette obligation d'adaptation des infrastructures concerne également les stationnements sur les aires d'autoroutes, les bretelles d'insertion sur les voies rapides ou encore les ouvrages d'art. Si les SME devaient être autorisés sur le sol français et au niveau européen, des travaux d'adaptation seraient ainsi nécessaires, à la charge du contribuable. Par ailleurs, la France étant un pays de transit de marchandises au sein de l'Union, le contribuable français ne serait pas le premier bénéficiaire de ces investissements d'aménagement ;
- la congestion des routes : la FNTR fait valoir que 4 camions de 25,25 mètres pourraient remplacer 6 camions de 16,5 mètres, permettant de ce fait de diminuer d'un tiers le nombre de poids lourds. Toutefois, dans la mesure où le report modal inversé pourrait conduire à une diminution du recours au fret ferroviaire en faveur du routier, il pourrait en résulter une augmentation du nombre de camions et de SME sur les routes.

### L'acceptabilité des SME par les citoyens

Un sondage européen de mai 2024 commandé par Rail Logistics Europe <sup>(1)</sup> établit que l'opinion publique sur la question de la circulation des SME est encore peu structurée par les Européens : seul un citoyen sur deux a déjà entendu parler de la nouvelle réglementation concernant les SME et moins de 15 % voient bien de quoi il s'agit.



Confrontés aux implications concrètes de la mise en circulation des SME, les citoyens sont beaucoup plus tranchés et les SME sont majoritairement vus sous un angle négatif : ceux-ci sont perçus comme une mauvaise chose par au moins 6 Européens sur 10, surtout pour l'état des infrastructures, la circulation et la sécurité routière et la tranquillité des riverains.



(1) Sondage Toluna et Harris Interactive, Étude de perception des méga-camions pour Rail Logistics Europe, mai 2024.

Votre rapporteur relève néanmoins que si une libéralisation globale des SME ne lui semble pas souhaitable sur l'ensemble du territoire européen, une expérimentation extrêmement circonstanciée pourrait permettre de confronter l'ensemble des hypothèses émises à la pratique, en termes d'infrastructures et de sécurité routière notamment. Cette expérimentation devrait être limitée à un axe où il n'y a pas de fret ferroviaire, de manière à éviter tout risque de report modal inversé. Plusieurs États membres ont déjà procédé à cette expérimentation, comme la Suède, la Finlande, la Belgique, les Pays-Bas et, plus récemment, l'Espagne.



## **DEUXIÈME PARTIE : L'ATTEINTE DES OBJECTIFS EUROPÉENS DE DÉCARBONATION NÉCESSITE À LA FOIS LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT ROUTIER ET LE DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE**

### **I. LE TEXTE DE LA PROPOSITION DE DIRECTIVE POIDS ET MESURES DOIT ENCORE ÉVOLUER POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE DÉCARBONATION DU SECTEUR ROUTIER**

La France s'oppose à la révision de la directive en l'état, pour deux motifs, auxquels souscrit votre rapporteur.

Le premier est que la France n'est pas hostile à ce que les États membres qui le souhaitent puissent utiliser les SME sur leur territoire, mais s'oppose à ce que la directive constitue un encouragement à leur déploiement au niveau européen. La France souhaite que les États puissent conserver la pleine maîtrise des paramètres d'autorisation des conditions de circulation des camions de plus de 40 tonnes (sauf pour les poids lourds zéro émissions et dans le cas de transport intermodal pour les camions jusqu'à 44 tonnes), en fléchant ainsi certaines routes, certaines destinations ou certains axes où il n'y a pas de concurrence avec le fret ferroviaire. Dans l'hypothèse où la France autoriserait in fine au niveau national les SME, ces dispositions permettraient ainsi leurs conditions de circulation.

L'autre motif d'opposition à la révision de la directive est que la France s'oppose à l'harmonisation des conditions de circulation entre le transport interne et le transport international. La question se pose particulièrement pour le poids lourd de 44 tonnes, qui est à l'heure actuelle autorisé en France et serait ainsi autorisé pour tout transport transfrontalier. La crainte française est de limiter le recours au ferroviaire pour ces trajets sur une longue distance. Il faudrait ainsi ajouter à la directive un critère relatif à la compatibilité de la circulation des SME avec le fret non routier, qui permettrait aux États membres d'autoriser une circulation de ces poids lourds en complémentarité et non en concurrence avec ces modes décarbonés.

Votre rapporteur souhaite également attirer l'attention des colégislateurs européens sur la nécessité de préservation du transport multimodal. La directive dans sa version de 1996 autorise en effet des avantages de poids et de dimensions aux poids lourds inclus dans un transport combiné : ainsi, un poids lourd de 44 tonnes peut-il procéder à un trajet transnational dans le cadre d'un trajet multimodal routier et ferroviaire. Or, la révision de la directive prévoirait, si elle était adoptée en l'état, une possibilité de circulation transfrontalière de poids lourds de plus de 40 tonnes, faisant de fait disparaître les avantages liés au transport combiné.

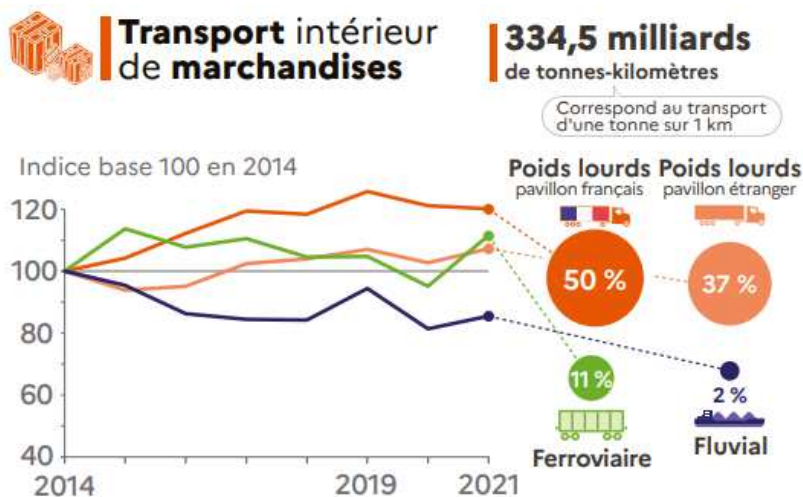
Votre rapporteur souligne ainsi la nécessité de prise en compte de la complémentarité entre les différents modes de transport, notamment routier et ferroviaire. Si le Gouvernement français décidait d'autoriser les SME sur le territoire, il est essentiel de s'assurer que les conditions de circulation seraient limitées aux itinéraires non concurrentiels avec le ferroviaire et le multimodal. Cette position est également partagée par les organismes du transport routier auditionnés par votre rapporteur.

## II. LA FACILITATION DU RECOURS AU FERROVIAIRE AU NIVEAU EUROPÉEN DOIT PERMETTRE D'ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE DÉCARBONATION DES TRANSPORTS AU NIVEAU DE L'UNION

### A. L'UNION EUROPÉENNE DOIT REHAUSSER LA PART DU FRET FERROVIAIRE POUR ATTEINDRE SES OBJECTIFS DE DÉCARBONATION

La stratégie de la Commission pour les mobilités de 2020 note que la part modale du rail dans le fret intérieur est tombée de 18,3 % en 2011 à 17,9 % en 2018. Lors de son audition par votre rapporteur, mais également par la commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir, le directeur des transports terrestres à la Commission européenne <sup>(1)</sup>, M. Kristian Schmidt, a souligné que la part modale du fret ferroviaire a encore diminué, passant à 16,4 % en Europe et seulement à 10,3 % en France.

#### LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES EN FRANCE



Source : Chiffres clés des transports édition 2023

(1) Compte rendu n°22 de la commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir, 26 octobre 2023.

Certains pays européens ont une moyenne encore plus faible que la France, comme l'Espagne aux alentours de 3 %.

L'Union européenne s'est pourtant fixée des objectifs ambitieux en matière de fret ferroviaire, déclinés dans plusieurs textes. Le pacte vert pour l'Europe demande ainsi qu'une part substantielle des 75 % du fret intérieur qui est actuellement acheminé par la route soit transférée vers le rail et les voies navigables intérieurs.

Dans ce cadre, la France s'est dotée d'une stratégie nationale pour le fret ferroviaire, avec un objectif de part modale du fret ferroviaire de 18 % en 2030 et de 25 % en 2050, conformément aux prévisions de la loi d'orientation des mobilités <sup>(1)</sup>. La mise en œuvre de cette stratégie était de 59 % à l'occasion du dernier comité de pilotage du 31 janvier 2024. Le gouvernement a également annoncé en 2023 un programme d'investissement de 4 milliards d'euros en faveur du fret ferroviaire, ainsi que la pérennisation du renforcement des aides à l'exploitation des services jusqu'en 2030.

## **B. VOTRE RAPPORTEUR APPORTE SON SOUTIEN POLITIQUE À L'ENSEMBLE DES TEXTES EN COURS DE NÉGOCIATION AU NIVEAU EUROPÉEN VISANT À RENFORCER L'INTERMODALITÉ ET LA PLACE DU FRET FERROVIAIRE**

Afin d'atteindre ses objectifs en matière de fret ferroviaire, la Commission européenne a proposé une série de textes législatifs, publiés ou en cours de négociation, de manière à favoriser le recours au fret ferroviaire et à l'intermodalité :

- la révision du règlement RTE-T <sup>(2)</sup>, concernant essentiellement les questions d'infrastructures, a pour objectif d'aboutir à une plus grande interopérabilité entre les différents réseaux européens, notamment ferrés. Les services de fret ferroviaire sont essentiellement concernés par les questions d'harmonisation de longueur des trains, gabarit, masses maximales à l'essieu et caractéristiques des terminaux de fret ;
- les propositions législatives de la stratégie relative à l'écologisation du transport de marchandises, présentées le même jour que la révision du règlement relatif au poids et aux dimensions :
  - o la proposition de règlement sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire européen <sup>(3)</sup>, présentée dans le cadre de la stratégie relative à l'écologisation du

---

(1) Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

(2) Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) n°913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n°1315/2013.

(3) Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) n°913/2010, COM(2023) 443 final.

transport de marchandises. Ce texte a pour objectif d'établir des règles générales permettant une optimisation de l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire et du trafic ferroviaire de manière à attirer davantage d'entreprises de fret vers le rail et d'améliorer la qualité des services ferroviaires ;

- la proposition de révision de la directive concernant le transport combiné <sup>(1)</sup> par laquelle la Commission se donne pour objectif de rendre le transport de marchandises plus durable en améliorant la compétitivité du fret intermodal par rapport au transport routier. Votre rapporteur souligne toutefois que cette directive ne doit pas fixer des exigences trop importantes relatives au transport combiné : la priorité va au développement du secteur, et à la levée des barrières administratives ;
- la proposition de règlement sur la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport <sup>(2)</sup>. Ce texte, sur lequel les trilogues débiteront à l'automne, doit permettre d'établir une méthode harmonisée de comptabilisation des émissions, de façon à éviter le *greenwashing* et les allégations environnementales.

Outre ces différents textes, votre rapporteur souligne également l'importance des instruments financiers pour favoriser le développement du fret ferroviaire et de l'intermodalité. Ainsi, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) dispose d'un volet transport, doté de 25,8 milliards d'euros pour la période de programmation 2021-2027. Ce programme permet de soutenir des infrastructures pour les mobilités décarbonées, notamment les réseaux transeuropéens de transports : les financements du MIE participent ainsi au financement de la ligne Lyon-Turin. En outre, la Commission autorise les aides d'États pour aider le fret ferroviaire : par exemple, le terminal ferroviaire à Miramas a fait l'objet d'aides françaises, acceptées par la Commission européenne.

Votre rapporteur indique également que ces financements doivent bénéficier à l'intermodalité, avec la construction nécessaire de plateformes multimodales de meilleure qualité permettant un maillage fin sur le territoire français. Les financements privés doivent également être mobilisés aux fins de construction de ces plateformes.

---

(1) Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 92/106/CEE du Conseil en ce qui concerne un cadre de soutien pour le transport intermodal de marchandises et le règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le calcul des économies de coûts externes et la production de données agrégées, COM(2023) 702 final.

(2) Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport, COM(2023) 441 final.

## Carte des corridors européens de fret ferroviaire



*Source : Commission européenne*



## CONCLUSION

L'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du fret nécessite une complémentarité entre le routier, le ferroviaire et le fluvial.

Le message politique envoyé par la libéralisation de la circulation des SME sur le sol européen est ainsi très négatif vis-à-vis du fret ferroviaire, et nuit à cette nécessaire complémentarité en favorisant le report modal inversé.

Si la priorité du transport routier va à la sortie de la dépendance vis-à-vis des énergies fossiles par une électrification des flottes, les financements publics français et européens doivent également concerner le fret ferroviaire, afin d'atteindre l'objectif fixé dans la stratégie nationale française de 18 % de part modale. La France pourrait ainsi devenir, en raison de sa position géographique et de son impulsion politique, un pays leader en matière d'intermodalité des mobilités.

Toutefois, toujours dans cette logique de complémentarité entre les différents modes de transport, une expérimentation circonstanciée au niveau national, sur un segment qui n'est pas en concurrence avec le secteur ferroviaire, pourrait être envisagée.





## TRAVAUX DE LA COMMISSION

La Commission s'est réunie le mercredi 29 mai 2024, sous la présidence de M. Pieyre Alexandre Anglade, pour examiner la présente proposition de résolution européenne.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Permettez-moi tout d'abord d'effectuer une précision sémantique, issue des auditions. La proposition de résolution européenne que j'ai initialement déposée fait mention de « *méga-camions* ». Au fil des auditions, j'ai appris que l'expression scientifique pour désigner ces poids lourds est « *système modulaire européen* ». Par souci de précision, je retiendrai donc cette expression pour le reste de la présentation.

Dans le cadre des auditions, j'ai pu me rendre compte qu'à force d'utiliser le terme « *méga-camions* » je pouvais donner l'impression que la proposition de résolution était contre le transport routier. Ce n'est pas le cas. Les routiers effectuent un travail exceptionnel. Nous l'avons constaté pendant l'épidémie de coronavirus. Nous le constatons également aujourd'hui : si nous sommes en capacité quotidiennement de jouir d'un certain nombre de produits stratégiques ou du quotidien c'est grâce au travail des routiers, que je veux mettre en avant. L'objet de la PPRE n'est donc pas de lutter contre les routiers mais d'avoir une démarche volontariste en matière de développement du fret ferroviaire. Je le dis d'autant plus que nous sommes face à un enjeu crucial : lutter contre les émissions de gaz à effet de serre. Le secteur des transports représente 30 % de ces émissions. La solution est la décarbonation de ce secteur et le renforcement de la multi-modalité pour pouvoir passer d'un transport à un autre beaucoup plus rapidement. Je pense en particulier à la combinaison entre ferroviaire et routier, ou entre routier et fluvial.

Or, le 11 juillet dernier, la Commission européenne a publié une proposition législative visant à réviser une directive de 1997 du Conseil fixant les dimensions maximales autorisées pour les poids lourds. Le 12 mars dernier, le Parlement européen a adopté, d'une courte majorité, le texte. Cette proposition a une ambition louable : contribuer à la décarbonation du secteur du transport routier de marchandises. Il contient notamment une proposition qui paraît intéressante : l'augmentation du poids autorisé pour les véhicules lourds, ce qui permet de prendre en compte le poids des batteries électriques.

Je ne soutiens toutefois pas ce texte car il vise à libéraliser les « *méga-camions* ». La proposition de résolution européenne formule deux propositions importantes.

Tout d'abord, la directive propose que si un État membre autorise un véhicule d'un poids de 42 ou de 44 tonnes en trafic national, cet État ait l'obligation

de l'autoriser en trafic international. Or, cette disposition existe déjà dans la directive 96/53/CE pour les véhicules lourds de 42 et 44 tonnes, sous réserve que ces véhicules effectuent des opérations de transport intermodal. Ainsi, le texte revient sur une ambition très forte qui est un des principaux avantages du transport intermodal et contrevient directement à l'objectif de favoriser l'intermodalité, très clairement promu par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et le réseau transeuropéen de transport. En effet, selon une étude du cabinet indépendant D-Fine, cette exception constitue une incitation pour le transport intermodal et permet des économies de 75 à 90 % de CO<sub>2</sub> et d'énergie. Si le texte est voté au Conseil en l'état, le gabarit de 44 tonnes serait généralisé pour les passages aux frontières dans toute l'Europe. Cela engendrerait, sans aucun doute, un report modal inversé.

Or, nous investissons 4 milliards d'euros en faveur du fret et du fret ferroviaire en France entre 2023 et 2032, complétés par des subventions européennes : cet argent doit servir à la construction et à l'amélioration de nos plateformes multimodales, comme celle de Miramas dans les Bouches du Rhône. Quel serait, si le texte était adopté en l'état, le message envoyé à notre industrie ferroviaire, à notre industrie fluviale ? Quelle serait la cohérence de nos politiques publiques, si nous investissons d'un côté dans des installations, et que nous désincitons à y recourir dans le même temps ? C'est la première raison pour laquelle il me semble nécessaire de revenir sur cette directive.

Ensuite, et c'est là le cœur de cœur de ma proposition de résolution européenne, l'adoption de cette révision en l'état autoriserait une forme de libéralisation des conditions de circulation des systèmes modulaires européens à circuler sur les routes européennes, au prétexte de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cela constitue, selon moi, une fausse solution ainsi qu'un message très négatif envoyé au fret ferroviaire européen.

La légère réduction des émissions de gaz à effet de serre, certes indéniable, que l'autorisation des mégas-camions en Europe permettrait, serait plus que neutralisée par le report modal inversé qu'elle susciterait. Sous prétexte de verdir les camions à l'horizon 2035, la Commission prend le risque de s'attaquer au transport combiné ! En effet, l'étude du cabinet allemand D-fine évalue à 20 % le report du rail vers la route qu'induirait la libéralisation de la circulation des mégas-camions. Ainsi, libéraliser l'usage des mégas-camions équivaut à légèrement réduire les émissions à court terme, tout en s'empêchant de les réduire drastiquement à long terme.

Ces camions plus lourds et plus longs, posent également problème pour nos infrastructures de transports. Je pense notamment à l'aménagement de nos ronds-points, passages à niveaux, ponts routiers, parkings et routes qui n'ont pas été conçus pour faire circuler ces camions. Ces aménagements se feraient sans doute aux frais du contribuable français.

Vous l'avez compris, ma position est une position pragmatique : je ne m'oppose pas en tant que tel aux méga-camions. En effet, il y a peut-être une nécessité d'expérimentation lorsqu'il n'existe pas de solution ferroviaire associée, lorsque l'infrastructure est adaptée, mais en aucun cas ces camions ne doivent être utilisés en concurrence du transport combiné. Ils doivent être regardés dans un cadre bien précis, et surtout en cohérence avec notre stratégie au niveau européen, puisque nous avons une stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission européenne, avec des objectifs très clairs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des camions et des bus de 90 % à partir de 2040.

Rappelons également que nous avons des textes ambitieux en préparation, visant à développer le fret et à soutenir l'intermodalité, tels que la proposition de règlement sur les orientations de l'Union européenne pour le développement du réseau transeuropéen de transport, ainsi que la proposition de règlement sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen.

Le message est donc très clair. Ne brouillons pas ce message en ayant des politiques publiques contradictoires au niveau européen. Il nous faut encourager la réduction des émissions du secteur routier. L'Union européenne doit continuer de prendre des positions fortes en matière de fret ferroviaire et fluvial.

L'exposé du rapporteur a été suivi d'un débat

**M. David Valence (RE).** L'enfer est, dit-on, pavé de bonnes intentions. Au point de départ de la proposition de directive dont nous allons parler aujourd'hui, il y a une bonne intention : celle de revoir les règles quant au gabarit des camions pour mieux tenir compte du poids plus important des camions électriques par rapport aux camions utilisant des énergies fossiles. Mais telle qu'elle nous arrive du Parlement européen où elle a été adoptée le 12 mars par 330 voix pour et 207 contre, cette proposition de directive contraindrait chaque État membre à appliquer les mêmes règles pour les poids lourds, qu'ils effectuent un trajet transnational ou national. Cela aurait donc trois conséquences.

Tout d'abord ce texte constitue une forme d'encouragement dans les États qui autorisent déjà les systèmes modulaires européens, c'est-à-dire les méga-camions jusqu'à 60 tonnes ou 25 mètres de long. Cela forcerait ces États à légaliser le passage de leurs frontières par les méga-camions, alors qu'ils ne l'autorisent parfois qu'à l'intérieur de leurs frontières.

Par ailleurs, s'agissant de la France qui n'autorise pas les camions de 25 mètres et de 60 tonnes, la directive aurait pour conséquence de supprimer la différence entre le gabarit autorisé pour les trajets nationaux, jusqu'à 44 tonnes, et celui qui est possible pour le transit international, jusqu'à 40 tonnes.

Enfin, cette directive supprimerait de fait l'avantage au tonnage accordé par plusieurs États européens en cas de transport combiné, comme c'est le cas en France où les camions peuvent être autorisés pour les trajets transnationaux si l'itinéraire allie la route au rail ou à la voie d'eau.

Mes chers collègues, la transition écologique ne se fera pas sans décarbonation des transports. La décarbonation des transports ne se fera pas sans décarbonation du transport de marchandises. La décarbonation du transport de marchandises ne se fera pas sans encouragement au report modal et à l'intermodalité. La transition énergétique des camions ne réglera pas tout, pas plus que l'électrification de la route.

C'est parce que cette directive, contre laquelle se sont élevés au Parlement européen Karima Delli et Dominique Riquet, affaiblit un peu plus le transport combiné et le transport européen de marchandises par le rail, que le groupe Renaissance s'y opposera.

Votre proposition de résolution, qui fait suite à une tribune signée par de très nombreux élus, et à des délibérations prises par de très nombreuses collectivités, invite la France à se mobiliser contre cette directive, et le Conseil européen à la rejeter. À ce titre, et quoi que le Ministre français des transports ait d'ores-et-déjà indiqué, lui aussi, son opposition à cette directive, cette proposition de résolution européenne est utile dans le cadre d'une mobilisation plus générale qui se poursuit, et à laquelle le groupe Renaissance souscrit. Évidemment, nous soutiendrons cette proposition de résolution, comme une évidence.

**M. Pierrick Berteloot (RN).** Avec cette proposition de résolution européenne, vous souhaitez que la France se prononce contre l'introduction des méga-camions sur son sol. Par la même occasion, vous souhaitez que notre pays soit à l'initiative d'une politique européenne commune de fret ferroviaire.

Bien que nous ne soyons pas du même groupe politique, nous sommes d'accord sur le principe du refus d'introduction des méga-camions en France et en Europe.

Cependant, nous invoquons des motifs supplémentaires. Dans votre projet de rapport et votre proposition de résolution européenne, vous mettez en avant la contre-productivité écologique qu'occasionnera l'utilisation massive des méga-camions. En effet, leur attractivité risque d'alourdir davantage le trafic routier en Europe, et par conséquent d'augmenter les émissions de carbone. Leur utilisation pourrait en plus faire de l'ombre au fret ferroviaire de marchandises. Or, ce dernier est un mode de transport de denrées peu polluant.

Au Rassemblement national, nous souhaitons également alerter sur les conséquences néfastes que cette directive pourrait infliger aux chauffeurs routiers français, et *in fine* aux Français dans leur ensemble. En effet, au vu de la multiplication des normes écologiques punitives imposées par le pacte vert et le dispositif paquet mobilités, une menace pèse sur le métier de chauffeur routier en France.

D'autant plus que cette activité comporte par nature des contraintes peu confortables, l'introduction des méga-camions sur notre territoire aggraverait le dumping social subi par nos travailleurs routiers. Autre point, la France est le second pays accueillant des travailleurs détachés en Europe, juste après notre voisin, l'Allemagne.

Si les méga-camions sont autorisés sur notre territoire, nous risquons d'être submergés par ces méga-véhicules sur nos routes. L'impact sur le trafic et le risque d'accidents serait lui aussi trop grave. Si un accident avec à un camion classique est souvent fatal, imaginez la catastrophe face à un colosse de 60 tonnes mesurant plus de 25 mètres de long. Il est essentiel d'exposer ces réalités et ces motifs pour dire non à l'Europe pour les méga-camions.

Outre la contre-productivité écologique, cette mesure peut se révéler dangereuse pour la sécurité des Français et des Européens. L'Europe ne peut pas mettre en danger la sécurité de l'emploi de nos routiers, et encore moins la sécurité physique de tous nos concitoyens. Le rôle de l'Union européenne devrait être de nous protéger sous tous les aspects.

Au vu de cette résolution, et de votre rapport, j'aimerais vous poser deux questions : à l'alinéa 16 de la proposition de résolution européenne, vous appelez les parlementaires européens français à « repousser » cette directive, qu'entendez-vous par ce mot : un refus ou bien un report temporel ? Ne pensez-vous pas que confier à l'Europe notre politique de fret ferroviaire de marchandises risque de nous freiner dans son développement ?

**M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES).** Récemment une directive visant à autoriser les méga-camions a été adoptée au Parlement européen. Ces méga-camions, mastodontes de 60 tonnes, composés d'un tracteur et de trois remorques vont être autorisés à se déplacer librement en Europe. Une aberration alors même que les transports représentent aujourd'hui 30 % des émissions de gaz à effet de serre en Europe. Cette directive est la dernière trouvaille de Bruxelles pour « décarboner le secteur des transports ».

En effet, ces méga-camions sont supposés être électriques. Pour faire rouler un camion de 40 tonnes, il faut une batterie de 5 tonnes. Alors je vous laisse imaginer pour les méga-camions de 60 tonnes. Dans ce cas, les experts industriels qui planchent sur le sujet ont la solution : embarquer une batterie de 8 tonnes sur une remorque échangeable contre une neuve en station-service. Quelle idée de génie ! Comme le disait si bien un acteur auditionné « le train existe ».

Les lobbyistes du transport routier qui gangrènent le Parlement européen s'en frottent les mains. En attendant, 99 % des 40 tonnes en France roulent au diesel. Moins de 1 % est à l'électrique et coûte trois à quatre fois plus cher.

Cette proposition de résolution européenne visant à repousser la directive européenne est hypocrite car vous appelez la France à jouer un rôle moteur dans la détermination d'une politique européenne globale de développement et de

pérennisation du fret ferroviaire. Mais en même temps, votre gouvernement a achevé le démantèlement de fret SNCF : cession des 23 tronçons les plus rentables, cession des matériels roulants, suppression de 5 000 emplois.

Nous étions des milliers hier à défendre le fret ferroviaire place d'Italie, mais où étiez-vous ? Pourquoi aucun « macroniste » n'est allé plaider pour le leadership européen en faveur du fret ferroviaire, que vous défendez pourtant dans votre rapport ? Pourquoi personne n'est allé déambuler parmi les cheminots, fiers de leur métier, fiers du fleuron national et autrefois industriel, qu'est le train français ?

En réalité, vous êtes plus « pro-marché » que « pro-train ». L'année dernière, Clément Beaune, alors Ministre des transports, justifiait le désossement de fret SNCF par une anticipation d'une éventuelle sanction de Bruxelles. Vous aviez tout faux : l'Europe permis à l'Allemagne de financer le fret ferroviaire avec de l'argent public dans son avis du 21 mai 2024. De vrais visionnaires...

Malgré tout, vous plébiscitez l'expérimentation des méga-camions sur les tronçons ne disposant pas de voie ferrée. Cela va, au mieux, empêcher la création de nouvelles lignes ferroviaires, et au pire, constituer les nouveaux itinéraires de transport routier européens. L'étude d'impact fait pourtant état de 13 millions de camions en plus sur les routes européennes si la directive était adoptée, ainsi qu'un recul du ferroviaire de 21 %. Alors, stoppez l'hypocrisie : à quand une vraie loi de programmation et de financement des infrastructures ferroviaires en France, comme le demandent tous les acteurs du fret ferroviaire français ?

**Mme Louise Morel (Dem).** Le groupe Démocrates soutient cette proposition de résolution européenne, et je vais vous donner quelques raisons qui justifient ce soutien.

Dans un contexte où l'Union européenne cherche à réduire ses émissions de gaz à effet de serre, notamment les émissions du transport routier de marchandises via le pacte vert, le Parlement européen a adopté la révision de la directive qui autorise les méga-camions à circuler sur les routes européennes.

Derrière cette directive, se trouve l'idée que le fait de permettre à des camions plus grands de circuler réduira le nombre de trajets nécessaire au transport de marchandises et réduira les émissions de gaz à effet de serre. Or, comme vous le rappelez, cette réduction n'est pas significative puisqu'un camion de 60 tonnes consomme environ 30 % de carburant de plus qu'un 44 tonnes, et même si leur chargement moyen est plus élevé, le gain de CO<sub>2</sub> par tonne par kilomètre n'est que de 5 %. En réalité, le gain est donc plus de l'ordre économique qu'écologique.

Ensuite, deux autres points nous posent problème. D'abord, la France ne dispose pas des infrastructures nécessaires au passage régulier de poids lourds de 60 tonnes, contrairement à l'Allemagne ou aux Pays-Bas qui autorisent déjà les méga-camions.

De plus, le fret ferroviaire, qui ne concerne déjà que 9 % des marchandises transportées, sera placé dans une situation de concurrence déloyale qui réduirait ses performances sur ce segment. Or, il est nécessaire de redynamiser le fret ferroviaire : il est moins bruyant, moins polluant, moins dangereux que le transport routier. C'est la raison pour laquelle le gouvernement et la majorité soutiennent la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, dont nous pouvons tous nous réjouir.

Enfin, dans la mesure où la France reste libre d'adopter ou non ces nouvelles normes, nous considérons que cette proposition de résolution européenne va dans le bon sens, c'est la raison pour laquelle nous soutiendrons.

**M. André Chassaigne (GDR-NUPES).** L'objet de ce texte est double. Il invite le gouvernement à repousser la directive libéralisant le transport des systèmes modulaires européens, également appelés méga-camions, mais aussi à jouer un rôle moteur dans la détermination d'une politique européenne globale de développement et de pérennisation du fret ferroviaire.

Nous souscrivons aux orientations de ce texte, même si nous le trouvons, à certains égards, trop mesuré. Il est absolument essentiel que notre pays s'oppose à la révision de la directive réglementant le poids et la taille des camions, de manière à ne pas autoriser sans restriction la circulation de camions pouvant atteindre une longueur de 31 mètres de long, et plus de 60 tonnes. Comme le note notre collègue Zulesi, cette libéralisation pose des questions importantes en termes d'adaptation des infrastructures et de sécurité routière.

Elle est d'ailleurs rejetée par une majorité des Européens, qui craignent la dégradation de l'état des infrastructures, une détérioration de la sécurité routière et l'aggravation des nuisances routières.

Mais le texte adopté par le Parlement européen le 12 mars dernier est aussi, et surtout, un coup mortel porté au fret ferroviaire. La libéralisation de la circulation des systèmes modulaires européens viendrait directement concurrencer le fret ferroviaire sur les segments les plus rentables que sont les 6 500 kilomètres de lignes de corridor de fret international traversant la France. Cette concurrence hypothéquerait les chances de développer le fret ferroviaire, et de faire circuler davantage de trains de marchandises sur l'ensemble du réseau. Ces menaces sur le fret ferroviaire soulignent le contresens écologique à l'œuvre, en favorisant ce que le rapporteur nomme avec justesse un « report modal inversé », non pas de la route vers le rail, mais du rail vers la route.

La révision de la directive aggraverait le niveau d'émission du secteur routier, nous serions dès lors en contradiction patente avec le pacte vert pour l'Europe qui demande qu'une part substantielle des 75 % du fret intérieur, qui est actuellement acheminé par la route, soit transférée vers le rail et les voies navigables intérieures.

Encore une fois, la Commission européenne veut se convaincre que du chaos, de la libéralisation à outrance de l'ensemble des secteurs économiques, émergeront des solutions viables économiquement et écologiquement. Nous refusons l'amère potion de cette cuisine d'apprentis sorciers.

**Mme Nicole Le Peih (RE).** Votre proposition de résolution semble faire l'unanimité au sein de la plupart des groupes politiques, c'est une chose assez rare pour la souligner et nous en féliciter. Une grande majorité des députés européens français se sont également opposés à cette directive.

Néanmoins, une question demeure : quelles seront les conséquences sociales sur les travailleurs du secteur des transports routiers en cas d'intensification de la transition vers le fret ferroviaire ? Nous savons que les entreprises de ce secteur font face à divers enjeux tels que les difficultés de recrutement de chauffeurs. Une accélération de la transition vers le ferroviaire aura inévitablement des conséquences sur l'emploi : nous devons tenir compte de cet aspect pour accompagner et former les professionnels de ce secteur.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Monsieur Berteloot, vous m'avez questionné sur deux points précis. Concernant l'emploi du terme « repousser » dans la résolution, vous avez raison et je vous proposerai un amendement de réécriture pour bien préciser qu'il s'agit de s'opposer à la directive telle qu'elle est écrite.

Ensuite, concernant l'approche européenne, j'avais exprimé dans la loi d'orientation des mobilités une volonté d'établir une stratégie nationale de fret ferroviaire dans laquelle nous pourrions avoir une approche européenne qui permettra de massifier les transports et en particulier ceux de longue distance. Je considère que nous pouvons avoir une relance, un développement de ce fret ferroviaire par des corridors européens. Effectivement, je crois en une Europe étant en capacité de nous accompagner dans le développement du fret ferroviaire.

Monsieur Carrière, vous m'avez demandé où j'étais hier après-midi. Mais, où étiez-vous ces sept dernières années ? C'est bien cette majorité et votre serviteur, qui, dans la loi d'orientation des mobilités ont porté la stratégie nationale de fret ferroviaire – laquelle a atteint l'objectif de doublement du fret ferroviaire passant de 9 à 18 % dans le cadre de la loi climat et résilience. C'est cette même majorité qui a repris 40 milliards d'euros de dette de la SNCF et a permis de relancer notre fierté nationale. C'est bien cette majorité qui a voté des aides permettant au lendemain de la crise COVID d'accompagner les entreprises de fret ferroviaire. Je ne sais où vous étiez ces sept dernières années pour accompagner cette dynamique vertueuse qui montre à quel point cette majorité, qui a la volonté de relancer le fret, est fière des cheminots et des cheminotes de notre nation.

Monsieur Chassaigne je n'ai aucun mot à rajouter à votre propos, je pense que nous sommes en phase et je tiens à saluer le travail réalisé par Pierre Dharréville dans sa circonscription.



Madame Le Peih, vous m'avez interrogé sur le sujet de l'emploi. Nous avons 400 000 emplois vacants puisque le secteur routier recherche des conducteurs. Nous avons une nécessité de recruter dans le secteur routier, qui implique aussi de lutter contre le dumping social et de recruter français. Je ne pense pas que le fret ferroviaire viendrait capter dans le futur, les emplois du monde routier : je crois plutôt en la complémentarité. Aussi, même si je suis très attaché au fret ferroviaire, nous aurons besoin notamment pour le transport de courte et moyenne distance, de la flexibilité du camion pour acheminer les marchandises. Nous aurons donc besoin des routiers français.

**M. Denis Masségli (RE).** J'ai entendu mon collègue Monsieur Carrière dire qu'il fallait investir dans le ferroviaire, mais, expliquez-moi pourquoi vous êtes contre la ligne Turin-Lyon.

*Amendement n° 1 présenté par Jean-Marc Zulesi*

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** C'est un amendement rédactionnel notamment sur un certain nombre de précisions sur les règlements mentionnés au début de la proposition de résolution.

*L'amendement n° 1 est adopté.*

*Amendement n° 2 présenté par Jean-Marc Zulesi*

**M. Jean Marc Zulesi, rapporteur.** Il est essentiel de pouvoir rappeler les chiffres avec seulement 11 % du transport de marchandises assuré par le ferroviaire et simplement 2 % par le fluvial.

*L'amendement n° 2 est adopté.*

*Amendement n° 3 présenté par Jean-Marc Zulesi*

**M. Jean Marc Zulesi, rapporteur (RE).** C'est un amendement rédactionnel pour qu'à la suite du terme impact nous y ajoutions le terme potentiel. Je suis convaincu qu'il y aura un impact négatif sur nos infrastructures : les études sont contestées. Par ailleurs, en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, il est nécessaire de prendre en compte le report modal potentiel sur le fret de ferroviaire.

*L'amendement n° 3 est adopté.*

*Amendement n° 4 présenté par Jean-Marc Zulesi*

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Cet amendement vise à mettre en avant la nécessité de valoriser le transport intermodal. Cette proposition de révision de directive pénaliserait le transport intermodal, à rebours de nos objectifs de décarbonation.

*L'amendement n° 4 est adopté.*

*Amendement n° 5 présenté par Jean-Marc Zulesi*

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Vous l'avez compris : j'ai un prisme ferroviaire assez fort. Cependant, il ne faut pas oublier le fluvial. Je propose alors de rajouter après le terme « ferroviaire » le terme « fluvial » pour ne pas oublier la multimodalité.

*L'amendement n° 5 est adopté.*

**M. le Président Pierre-Alexandre Anglade.** Nous avons là deux amendements en discussion commune. L'amendement n° 6 de Monsieur le rapporteur et l'amendement n° 9 de Monsieur Berteloot.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** À juste titre, Monsieur Berteloot a souligné un point qui n'était pas très clair dans ma proposition de résolution puisque j'appelais à repousser cette directive. Or il ne s'agit pas de repousser mais bien de s'opposer à ladite directive telle qu'elle est mentionnée. Je vous propose une réécriture qui permet de bien rendre compte de cette position d'opposition à la proposition de résolution.

**M. Pierrick Berteloot (RN).** Je retire mon amendement n° 9 pour soutenir l'amendement n° 6 ainsi corrigé.

*L'amendement n° 9 est retiré et l'amendement n° 6 est adopté.*

*Amendement n° 7 présenté par Jean-Marc Zulesi*

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Cet amendement souligne la nécessité pour les États de maîtriser les paramètres d'autorisation des conditions de circulation transfrontalière de camions de plus de 40 tonnes.

**M. David Valence (RE).** Il faut rappeler qu'aujourd'hui il y a un avantage compétitif au transport combiné avec la possibilité d'utiliser des camions plus lourds dès lors qu'une partie du trajet est effectuée en combinatoire avec du rail ou de la voie fluviale. Or, l'adoption de la directive qui fait l'objet de note discussion supprimerait cet avantage compétitif. De ce fait, cet amendement doit être adopté.

*L'amendement n° 7 est adopté.*

*Amendement n° 10 présenté par Pierrick Berteloot*

**M. Pierrick Berteloot (RN).** Le dispositif Paquet Mobilité a été adopté par les parlementaires européens français en vue d'encadrer le détachement des chauffeurs routiers en France. Il était question de lutter contre le dumping social et de la concurrence déloyale dans le domaine du transport de marchandise français. Or ce dispositif n'est pas appliqué, que ce soit à l'échelle nationale ou européenne. De ce fait, l'autorisation des méga-camions en Europe et en France aggraverait la situation pour les chauffeurs routiers français et *in fine* les Français en général. Cet amendement peut permettre de limiter les dégâts en cas d'adoption de la directive

2023/0265. Je vous invite à voter en faveur de cet amendement pour la protection des Français usagers des routes et chauffeurs routiers.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur (RE).** L'objet de la révision de la directive concerne les poids et mesures et en aucun cas les sujets sociaux. Bien qu'essentiels, ceux-ci feront sans doute l'objet d'une autre proposition de résolution. Pour faciliter les négociations et pour rester dans le cadre de la directive, il est important de rester sur les sujets relatifs aux dimensions des poids lourds. Alors, je vous propose Monsieur Berteloot de retirer votre amendement qui risque d'obtenir un avis défavorable.

*L'amendement n° 10 est retiré.*

*Amendement n° 8 présenté par Jean-Marc Zulesi*

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Une nouvelle fois pour insister sur la multimodalité, je propose à l'alinéa 17 qu'après le mot « ferroviaire » nous puissions ajouter les mots « complémentaires du transport routier et fluvial ». Dans le cadre de cet amendement, j'insiste notamment sur le sujet de l'intermodalité vis-à-vis du fluvial, qui me semble délaissé dans les débats nationaux et européens.

*L'amendement n° 8 est adopté.*

*L'article unique de la proposition de résolution européenne est adopté.*

*La proposition de résolution européenne ainsi modifiée est par conséquent adoptée.*



## PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE INITIALE

### Article unique

- ① L'Assemblée nationale,
- ② Vu l'article 88-4 de la Constitution,
- ③ Vu l'article 151-5 du Règlement de l'Assemblée nationale,
- ④ Vu le Traité sur l'Union Européenne et le Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne,
- ⑤ Vu la directive 2023/0265 (COD) modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international,
- ⑥ Vu la directive (UE) 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen,
- ⑦ Vu la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union Européenne,
- ⑧ Vu le règlement (UE) 2021/1153 du parlement européen et du conseil du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) no 1316/2013 et (UE) no 283/2014.
- ⑨ Vu le règlement d'exécution (UE) 2023/1693 de la commission du 10 août 2023 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2019/773 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne,
- ⑩ Considérant la nécessité de décarboner durablement les mobilités de transports de marchandises ;
- ⑪ Considérant que seulement 30 % des poids lourds, selon les scénarios volontaristes, seraient électrifiés d'ici 2035 ;
- ⑫ Considérant l'impact des camions de 60 tonnes sur les infrastructures routières et la circulation ;

- ⑬ Considérant les objectifs du Pacte vert européen de réduction des émissions de gaz à effets de serre de 55 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux des années 1990 et de la fin des émissions nettes de gaz à effets de serre d'ici à 2050 ;
- ⑭ Considérant les enjeux d'interopérabilités ferroviaire à l'échelle européenne du transport de marchandises ;
- ⑮ Considérant l'apport décisif du fret ferroviaire dans la décarbonation du transport de marchandise ;
- ⑯ Invite la France à repousser la directive 2023/0265 (COD) modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international ;
- ⑰ Invite la France à jouer un rôle moteur dans la détermination d'une politique européenne globale de développement et de pérennisation du fret ferroviaire.

## AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION

# COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

29 MAI 2024

---

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE INVITANT LE GOUVERNEMENT À SE PRONONCER CONTRE LES MÉGA CAMIONS ET À BÂTIR UNE POLITIQUE DE REPORT MODAL VERS LE FERROVIAIRE (N° 2553)

## AMENDEMENT

N°1

présenté par  
Jean-Marc ZULESI

-----

### ARTICLE UNIQUE

Rédiger ainsi l’alinéa 5 :

« Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (directive poids et mesures, COM(2023) 445 final) ; »

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel

*Cet amendement a été adopté.*

# COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

29 MAI 2024

---

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE INVITANT LE GOUVERNEMENT À SE  
PRONONCER CONTRE LES MÉGA CAMIONS ET À BÂTIR UNE POLITIQUE  
DE REPORT MODAL VERS LE FERROVIAIRE (N° 2553)

## AMENDEMENT

N°2

présenté par  
Jean-Marc ZULESI

-----

### ARTICLE UNIQUE

Après l'alinéa 11, insérer l'alinéa suivant :

« Considérant que seulement 11% du transport de marchandises est assuré par le ferroviaire en France et 2% par le fluvial ; »

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à rappeler la faible part du fret ferroviaire en France, inférieure à la moyenne européenne, autour de 16,5%. Le recours au transport fluvial, qui ne représente que 2% du fret en France, est également un levier de décarbonation du transport de marchandises.

*Cet amendement a été adopté.*



# COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

29 MAI 2024

---

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE INVITANT LE GOUVERNEMENT À SE  
PRONONCER CONTRE LES MÉGA CAMIONS ET À BÂTIR UNE POLITIQUE  
DE REPORT MODAL VERS LE FERROVIAIRE (N° 2553)

## AMENDEMENT

N°3

présenté par  
Jean-Marc ZULESI

-----

### ARTICLE UNIQUE

À l'alinéa 12, après le mot « impact », ajouter le mot « potentiel »

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement a pour objet de faire coïncider la proposition de résolution européenne avec l'état des recherches scientifiques. La théorie scientifique énonce que la dégradation des routes s'explique par un poids trop important rapporté au nombre d'essieu : le nombre d'essieux étant plus important sur les SME, il en résulterait une charge individuelle à l'essieu en diminution par rapport aux poids lourds de 40 tonnes, et donc une moindre dégradation des routes.

Les études ne concluent pas non plus toutes dans le même sens concernant l'impact de la circulation des SME sur la sécurité routière.

*Cet amendement a été adopté.*

# COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

29 MAI 2024

---

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE INVITANT LE GOUVERNEMENT À SE  
PRONONCER CONTRE LES MÉGA CAMIONS ET À BÂTIR UNE POLITIQUE  
DE REPORT MODAL VERS LE FERROVIAIRE (N° 2553)

## AMENDEMENT

**N°4**

présenté par  
Jean-Marc ZULESI

-----

### ARTICLE UNIQUE

Après l'alinéa 14, insérer l'alinéa suivant :

« Considérant que l'adoption de la proposition de révision de la directive en l'état pénaliserait le transport intermodal, à rebours de nos objectifs de décarbonation ; »

### EXPOSÉ SOMMAIRE

La directive dans sa version de 1996 autorise des avantages de poids et de dimensions aux poids lourds inclus dans un transport combiné : ainsi, un poids lourd de 44 tonnes peut-il procéder à un trajet transnational dans le cadre d'un trajet multimodal routier et ferroviaire. Or, la révision de la directive prévoirait, si elle était adoptée en l'état, une possibilité de circulation transfrontalière de poids lourds de plus de 40 tonnes, faisant de fait disparaître les avantages liés au transport combiné.

*Cet amendement a été adopté.*

# COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

29 MAI 2024

---

PROPOSITION DE RÉOLUTION EUROPÉENNE INVITANT LE GOUVERNEMENT À SE  
PRONONCER CONTRE LES MÉGA CAMIONS ET À BÂTIR UNE POLITIQUE  
DE REPORT MODAL VERS LE FERROVIAIRE (N° 2553)

## AMENDEMENT

N°5

présenté par  
Jean-Marc ZULESI

-----

### ARTICLE UNIQUE

A l'alinéa 15, après le mot « ferroviaire », ajouter le mot « et fluvial »

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Le fret fluvial, qui ne représente que 2% du transport intérieur de marchandises en 2023 en France, est également un levier de décarbonation du fret.

*Cet amendement a été adopté.*

# COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

29 MAI 2024

---

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE INVITANT LE GOUVERNEMENT À SE  
PRONONCER CONTRE LES MÉGA CAMIONS ET À BÂTIR UNE POLITIQUE  
DE REPORT MODAL VERS LE FERROVIAIRE (N° 2553)

## AMENDEMENT

N°6

présenté par  
Jean-Marc ZULESI

-----

### ARTICLE UNIQUE

Rédiger ainsi l'alinéa 16 :

« Invite la France à s'opposer au Conseil de l'Union européenne à l'harmonisation des conditions de circulation des poids lourds entre le transport interne et le transport international, notamment dans la mesure où ces dispositions pénaliseraient l'intermodalité par rapport à l'état actuel du droit ; »

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement apporte une première précision : plutôt que de s'opposer à l'ensemble du texte de la directive, la proposition de résolution européenne vise plutôt à s'opposer à l'harmonisation des conditions de circulation des poids lourds entre le transport interne et le transport international. Ce sont ces dispositions, qui pourraient conduire à une libre circulation des SME sur les routes françaises.

La seconde précision apportée par cet amendement vise à rappeler, en cohérence avec l'amendement portant un paragraphe additionnel après l'alinéa 14, l'importance du transport combiné et de la complémentarité des différents modes de transport.

*Cet amendement a été adopté.*

# COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

29 MAI 2024

---

PROPOSITION DE RÉOLUTION EUROPÉENNE INVITANT LE GOUVERNEMENT À SE  
PRONONCER CONTRE LES MÉGA CAMIONS ET À BÂTIR UNE POLITIQUE  
DE REPORT MODAL VERS LE FERROVIAIRE (N° 2553)

## AMENDEMENT

N° 9

présenté par  
Pierrick Berteloot

-----

### ARTICLE UNIQUE

À l'alinéa 16, remplacer le mot « repousser » par le mot « refuser ».

### EXPOSÉ SOMMAIRE

La Directive 2023/0265 ne doit pas seulement être repoussée à plus tard, mais doit être refusée fermement par les députés européens français. Dans le cas où le mot « repousser » a été choisi pour signifier le refus de la directive, il convient de le remplacer par un mot sans équivoque.

*Cet amendement a été retiré.*

# COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

29 MAI 2024

---

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE INVITANT LE GOUVERNEMENT À SE PRONONCER CONTRE LES MÉGA CAMIONS ET À BÂTIR UNE POLITIQUE DE REPORT MODAL VERS LE FERROVIAIRE (N° 2553)

## AMENDEMENT

N°7

présenté par  
Jean-Marc ZULESI

-----

### ARTICLE UNIQUE

Après l'alinéa 16, insérer l'alinéa suivant :

« Demande que les États puissent conserver la pleine maîtrise des paramètres d'autorisation des conditions de circulation transfrontalière des camions de plus de 40 tonnes ; »

### EXPOSÉ SOMMAIRE

L'objectif de cet amendement des de rappeler que les États membres qui le souhaitent puissent utiliser les SME sur leur territoire, mais que la directive ne doit pas constituer un encouragement à leur déploiement au niveau européen.

Les États doivent pouvoir décider s'ils autorisent ou non la circulation de SME sur leur territoire et, le cas échéant, flécher certaines routes, destinations ou axes sur lesquels ces camions doivent circuler. Il est ainsi particulièrement important que les axes fléchés ne soient pas en concurrence avec le fret ferroviaire.

*Cet amendement a été adopté.*

# COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

29 MAI 2024

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE INVITANT LE GOUVERNEMENT À SE PRONONCER CONTRE LES MÉGA CAMIONS ET À BÂTIR UNE POLITIQUE DE REPORT MODAL VERS LE FERROVIAIRE (N° 2553)

## AMENDEMENT

N° 10

présenté par  
Pierrick Berteloot

-----

### ARTICLE UNIQUE

Après l'alinéa 16, ajouter l'alinéa suivant :

« invite la France à respecter le dispositif « Paquet-Mobilité » ».

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Le dispositif « Paquet-Mobilité » a été adopté par les parlementaires européens français en vue d'encadrer le détachement des chauffeurs routiers en France. Il était question de lutter contre le *dumping* social et la concurrence déloyale dans le domaine du transport de marchandises français. Or, ce dispositif n'est pas appliqué, que ce soit à l'échelle nationale ou européenne. De ce fait, l'autorisation des « méga-camions » en Europe et en France aggraverait la situation pour les chauffeurs routiers français et in fine les français en général : des routes encombrées, encore plus accidentogènes et une concurrence accrue. Il paraît alors pertinent d'ajouter cet argument pour rappeler au gouvernement l'application nécessaire de ce dispositif. Cet amendement de repli peut permettre de limiter les dégâts si la directive 2023/065 était adoptée.

*Cet amendement a été retiré.*

# COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

29 MAI 2024

---

PROPOSITION DE RÉOLUTION EUROPÉENNE INVITANT LE GOUVERNEMENT À SE  
PRONONCER CONTRE LES MÉGA CAMIONS ET À BÂTIR UNE POLITIQUE  
DE REPORT MODAL VERS LE FERROVIAIRE (N° 2553)

## AMENDEMENT

**N°8**

présenté par  
Jean-Marc ZULESI

-----

### ARTICLE UNIQUE

A l'alinéa 17, après le mot « ferroviaire », ajouter les mots « complémentaire du transport routier et fluvial » ;

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à rappeler la complémentarité des différents modes de transport de marchandises entre eux, et ainsi à rappeler l'importance du transport intermodal.

*Cet amendement a été adopté.*



## PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE

### Article unique

- ① L'Assemblée nationale,
- ② Vu l'article 88-4 de la Constitution,
- ③ Vu l'article 151-5 du Règlement de l'Assemblée nationale,
- ④ Vu le Traité sur l'Union Européenne et le Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne,
- ⑤ Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (directive poids et mesures, COM(2023) 445 final),
- ⑥ Vu la directive (UE) 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen,
- ⑦ Vu la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union Européenne,
- ⑧ Vu le règlement (UE) 2021/1153 du parlement européen et du conseil du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) no 1316/2013 et (UE) no 283/2014.
- ⑨ Vu le règlement d'exécution (UE) 2023/1693 de la commission du 10 août 2023 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2019/773 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne,
- ⑩ Considérant la nécessité de décarboner durablement les mobilités de transports de marchandises ;
- ⑪ Considérant que seulement 30 % des poids lourds, selon les scénarios volontaristes, seraient électrifiés d'ici 2035 ;
- ⑫ Considérant que seulement 11% du transport de marchandises est assuré par le ferroviaire en France et 2% par le fluvial ;

- ⑬ Considérant l'impact potentiel des camions de 60 tonnes sur les infrastructures routières et la circulation ;
- ⑭ Considérant les objectifs du Pacte vert européen de réduction des émissions de gaz à effets de serre de 55 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux des années 1990 et de la fin des émissions nettes de gaz à effets de serre d'ici à 2050 ;
- ⑮ Considérant les enjeux d'interopérabilités ferroviaire à l'échelle européenne du transport de marchandises ;
- ⑯ Considérant que l'adoption de la proposition de directive en l'état pénaliserait le transport intermodal, à rebours de nos objectifs de décarbonation ;
- ⑰ Considérant l'apport décisif du fret ferroviaire et fluvial dans la décarbonation du transport de marchandise ;
- ⑱ Invite la France à s'opposer au Conseil de l'Union européenne à l'harmonisation des conditions de circulation des poids lourds entre le transport interne et le transport international, notamment dans la mesure où ces dispositions pénaliseraient l'intermodalité par rapport à l'état actuel du droit ;
- ⑲ Demande que les États puissent conserver la pleine maîtrise des paramètres d'autorisation des conditions de circulation transfrontalière des camions de plus de 40 tonnes ;
- ⑳ Invite la France à jouer un rôle moteur dans la détermination d'une politique européenne globale de développement et de pérennisation du fret ferroviaire, complémentaire du transport routier et fluvial.

## **ANNEXE N° 1 : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR**

- **Parlement européen**
  - Mme Karima Delli, présidente de la commission des transports et du tourisme
  
- **Représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne**
  - M. Florent Moretti, conseiller transports
  
- **Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports**
  - M. Kristian Schmidt, directeur des transports terrestres
  - Mme Ewa Ptaszynska, membre de la direction
  - Mme Garcia de Sandoval, membre de la direction
  
- **Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités**
  - M. Rodolphe Gintz, directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités
  - Mme Sylvie André, sous-directrice de la régulation et de la performance durable des transports routiers
  - M. Frédéric Bechara, chef du bureau du contrôle et de la circulation des transports routiers
  - M. Nicolas Bina, conseiller parlementaire du directeur général
  
- **Union des entreprises de transport et logistique de France (TLF)**
  - Mme Olga Alexandrova, directrice déléguée au Pôle "Terrestre"
  
- **Fédération nationale du transport routier**
  - Mme Florence Berthelot, déléguée générale
  - M. Erwan Célérier, délégué aux affaires techniques et développement durable

- **Organisation des transporteurs routiers européens**
  - M. Jean-Marc Rivera, délégué général
  
- **SNCF**
  - M. Frédéric Delorme, président-directeur général de Rail Logistics Europe
  
- **Alliance 4F**
  - Mme Florence Rodet, présidente de Pur Conseil
  - M. Aurélien Barbé, délégué général du Groupement national des Transports Combinés
  
- **Réseau Action Climat**
  - Mme Anne Lassman-Trappier, présidente de France Nature Environnement Haute-Savoie
  - Mme Geneviève Laferrère, pilote du réseau territoires et mobilités durables de France nature environnement
  
- **The Shift Project**
  - M. Reuben Fisher, chef de projet Fret
  
- **Observatoire des politiques et stratégies de transport en Europe**
  - M. Michel Savy, directeur