



N° 2695

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistrée à la Présidence de l'Assemblée nationale le 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 au niveau
européen,*

TEXTE DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES EUROPÉENNES

ANNEXE AU RAPPORT

Voir le numéro : 2553.

PROPOSITION DE RESOLUTION 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 Etats 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.