

- **Résolution européenne invitant le Gouvernement à se prononcer contre les « mégacamions » et à construire une politique de report modal vers le ferroviaire au niveau européen.**

L'Assemblée nationale,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu l'article 151-5 du Règlement de l'Assemblée nationale,

Vu le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

Vu la proposition de directive 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),

Vu la directive (UE) 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen,

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,

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) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014,

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,

Vu la stratégie nationale bas-carbone française,

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités,

Vu la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets,

Considérant les objectifs du pacte vert européen de réduction des émissions de gaz à effets de serre de 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux des années 1990 et de fin des émissions nettes de gaz à effet de serre d'ici à 2050 ;

Considérant la stratégie de mobilité durable et intelligente visant une augmentation du fret ferroviaire de 50 % d'ici à 2030 et de 100 % d'ici à 2050 ainsi que le doublement du trafic de voyageurs sur le réseau à grande vitesse d'ici à 2030 et son triplement d'ici à 2050 ;

Considérant l'objectif de doubler la part du fret ferroviaire en France ;

Considérant que le report de 10 % de la part modale de fret et de voyageurs de la route au rail remplirait 22 % à 33 % de l'objectif de décarbonation des transports de la France ;

Considérant les enjeux d'interopérabilité ferroviaire à l'échelle européenne du transport de marchandises ;

Considérant que seulement 30 % des poids lourds, selon les scénarios volontaristes, seraient électrifiés d'ici à 2035 ;

Considérant l'impact des camions de 60 tonnes sur les infrastructures routières et la

circulation ;

Considérant la nécessité de décarboner durablement les transports de marchandises ;

1. Invite le Gouvernement à s'opposer à la proposition de directive 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 susvisée ;

2. Invite le Gouvernement à prendre la tête d'une coalition d'États membres de l'Union européenne afin d'accélérer la mise en place d'une politique européenne globale de développement et de pérennisation du fret ferroviaire ;

3. Invite le Gouvernement à prendre la tête d'une coalition d'États membres de l'Union européenne dont le système routier est fondé sur le système des concessions afin, d'une part, d'accélérer la mise en place de la modulation des péages en fonction de la classe des émissions de dioxyde de carbone pour les poids lourds ainsi que de redevances pour coûts externes liées à la pollution atmosphérique due au trafic et, d'autre part, de réfléchir à des modèles de taxation du transport routier de marchandises et de gestion des infrastructures routières publics et décentralisés à même de prendre le relais à l'échéance des contrats actuels de concession et de favoriser le report modal de la route vers le transport ferré ou fluvial.

#### TRAVAUX PRÉPARATOIRES :

Assemblée nationale. - Proposition de résolution européenne (n° 1010). - Rapport de M. Peio Dufau, au nom de la commission des affaires européennes (n° 1993). - Texte considéré comme adopté par la commission du développement durable le 24 novembre 2025. - Texte considéré comme définitif, en application de l'article 151-7 du Règlement, le 10 décembre 2025 (T.A. n° 190).

- 

Assemblée nationale  
Session ordinaire 2025-2026

## **Résolution européenne visant à réaffirmer l'importance de la décarbonation du transport routier**

L'Assemblée nationale,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu l'article 151-5 du règlement de l'Assemblée nationale,

Vu l'article 4 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui établit une compétence partagée entre l'Union et les États membres en matière de transports,

Vu les articles 90 à 100 du même traité portant spécifiquement sur les transports,

Vu les articles 170 à 172 dudit traité, qui prévoient la mise en place d'un réseau transeuropéen dans le secteur des infrastructures de transports,

Vu le règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013,

Vu le règlement (UE) 2023/851 du Parlement européen et du Conseil du 19 avril 2023 modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat,

Vu le règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE,

Vu la directive (UE) 2024/1275 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 sur la performance énergétique des bâtiments,

Vu la directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union, qui a créé un nouveau système d'échange de quotas d'émission distinct du premier. Ce nouveau système d'échange de quotas d'émission sera mis en œuvre le 1<sup>er</sup> janvier 2027 afin de couvrir les émissions de dioxyde de carbone des secteurs du transport routier, du bâtiment, de la construction et de la petite industrie,

Vu la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 11 décembre 2019 intitulée « Le pacte vert pour l'Europe » (COM[2019] 640 final),

Vu la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 9 décembre 2020 intitulée « Stratégie de mobilité durable et intelligente - mettre les transports européens sur la voie de l'avenir » (COM[2020] 789 final), qui comprend quatre-vingt-deux mesures, dont plusieurs visant spécifiquement le secteur routier,

Vu la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 14 juillet 2021 intitulée « "Ajustement à l'objectif 55" : atteindre l'objectif climatique de l'UE à l'horizon 2030 sur la voie de la neutralité climatique » (COM[2021] 550 final),

Considérant les alertes répétées du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du

climat (GIEC) quant à la nécessité absolue de repenser l'organisation des activités économiques pour limiter les effets du réchauffement climatique ;

Considérant que le secteur des transports, en ce qu'il est l'un des plus difficiles à décarboner, doit faire l'objet d'efforts particuliers pour son verdissement ;

Considérant les efforts entrepris par l'Union européenne pour adopter un cadre réglementaire ambitieux visant à assurer la transition écologique du secteur des transports ;

Considérant le rôle moteur que la France a en matière écologique à l'échelle européenne depuis la conférence des Nations unies sur les changements climatiques de 2015 (COP 21) ;

Considérant le risque actuel d'un recul des ambitions écologiques qui pourrait singulièrement nuire aux objectifs de décarbonation du secteur des transports ;

Considérant les bénéfices, à moyen et long termes, d'une politique de décarbonation des transports au regard des effets et des coûts évités du réchauffement, mais aussi du fait des gains de productivité des technologies bas-carbone, des moindres importations de combustibles fossiles et en raison de l'amélioration possible de plusieurs dimensions du bien-être, notamment la santé ;

Considérant la nécessité de concilier l'impératif de décarbonation, la justice sociale et la cohésion des territoires ;

Considérant que la décarbonation du secteur des transports est particulièrement propice à l'action en ce qu'elle peut présenter des bénéfices secondaires tenant à l'amélioration de l'offre de service à destination des populations les plus modestes et précaires, tout en accroissant les connexions entre les États membres ;

Considérant le dialogue stratégique automobile qui s'est tenu le 12 septembre dernier à la suite du rapport Draghi, qui appelait à allier compétitivité et décarbonation ;

Considérant les travaux de la conférence de financement des mobilités, ambition France transports, qui devraient aboutir à la présentation d'une grande loi-cadre sur le secteur des transports ;

Considérant le prochain dialogue stratégique automobile prévu entre la Commission et les acteurs de la filière au mois de décembre 2025, à l'occasion duquel la présidente de la Commission pourrait annoncer des flexibilités à l'objectif de zéro émission pour les véhicules neufs immatriculés à partir de 2035 ;

Considérant les travaux menés dans le cadre de la mission d'information sur la décarbonation du secteur européen des transports, dont les recommandations ont inspiré la présente résolution ;

1. Appelle le Gouvernement à cesser le développement d'infrastructures qui entraînent une hausse du trafic routier et dont le bénéfice social et économique est inférieur au coût environnemental ;
2. Appelle le Gouvernement à porter une position ambitieuse dans les réunions du conseil « transports » quant à la conservation des grands objectifs que sont la fin des véhicules émissifs en 2035, le déploiement des infrastructures de recharge et le report modal du transport routier vers les mobilités douces et actives ;
3. Invite le Gouvernement à porter un système de leasing social et d'aides ayant le même objectif ambitieux au niveau européen, pour l'achat de véhicules électriques légers, et ciblant les premiers déciles de la population de chaque État membre. L'allocation des fonds devra cibler en priorité les pays dans lesquels les ventes de véhicules électriques peinent le plus à décoller et viser l'achat de véhicules électriques plus légers et accessibles. Ce système de leasing pourra être financé, au moins en partie, par le biais du fonds social pour le climat ;
4. Appelle le Gouvernement à soutenir une proposition de type « loi Evin » de la

décarbonation, visant à interdire les publicités pour les modes de transport les plus carbonés, particulièrement la voiture et l'avion ;

5. Invite le Gouvernement à soutenir la proposition de règlement sur la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport (Count Emissions EU)

actuellement en discussion afin d'aboutir à une méthodologie commune d'information des usagers des services de transports sur les coûts carbone de chaque mode de transport ;

6. Recommande au Gouvernement de s'opposer au déploiement, même expérimental, des mégacamions et de privilégier l'électrification des poids lourds comme technologie dominante à moyen terme ;

7. Soumet l'idée d'investir dans les technologies de retrofit, particulièrement pour les flottes de cars et de bus, afin d'accélérer la décarbonation des flottes de véhicules lourds ;

8. Estime qu'il serait opportun de développer la filière française des vélis, entendus comme des véhicules légers électriques parfaitement adaptés aux trajets du quotidien, entre vélo et automobile, pour la mobilité du quotidien, en accroissant le nombre de voies vertes, y compris dans les territoires ruraux et périurbains ;

9. Invite à conduire une évaluation socio-économique, sous la responsabilité de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable, du choix de la gratuité fait par plusieurs collectivités territoriales en France et dans l'Union européenne et à étendre les dispositifs de tarification solidaire selon le quotient familial mis en place à Nantes, Strasbourg et Grenoble aux deux voire aux trois premiers déciles de revenus ;

10. Invite le Gouvernement à développer un réseau national de covoiturage dont l'objectif principal sera de créer des aires réservées et de convertir les infrastructures existantes pour inciter à la pratique du covoiturage, sur le modèle de la voie réservée sur le périphérique parisien ;

11. Appelle le Gouvernement à reprendre la maîtrise publique du réseau autoroutier et à préparer l'après-concessions, en assurant un fléchage des recettes vers le déploiement des infrastructures de recharge et le report modal vers le ferroviaire ;

12. Estime qu'il est essentiel d'analyser la décarbonation sous l'angle des imaginaires et appelle donc à revisiter les objectifs des compétitions de sport automobile pour mieux prendre en compte le critère de la consommation de carburant dans les classements, en plus de la vitesse, afin de récompenser les pilotes les plus dextres et les plus sobres. Cette proposition mériterait en particulier d'être expérimentée en formule 1, sport largement médiatisé où les caractéristiques techniques proches imposées aux moteurs permettraient une évaluation précise et équitable du carburant consommé par chaque monoplace.

#### TRAVAUX PRÉPARATOIRES :

Assemblée nationale. - Proposition de résolution européenne (n° 1995). - Texte considéré comme adopté par la commission du développement durable le 24 novembre 2025. - Texte considéré comme définitif, en application de l'article 151-7 du Règlement, le 10 décembre 2025 (T.A. n° 191).