

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 6545

présenté par
M. Poudroux et M. Sermier

ARTICLE 30

Après la première phrase de l'alinéa 2, insérer la phrase suivante :

« Le rapport étudie l'opportunité de dérogations spécifiques portant sur les normes européennes relatives au secteur du transport routier de marchandises dans les Outre-mer, considérées comme régions ultrapériphériques. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Au sein des territoires d'Outre-mer, le transport routier est le principal moyen de faire acheminer les marchandises et matériaux. En prenant pour exemple l'Île de La Réunion, ce territoire ne dispose pas de moyens de transports fluviaux voire ferrés.

Une des difficultés rencontrées par les entreprises spécialisées dans le domaine du transport routier dans les Outre-mer concerne l'interprétation de la législation et des normes européennes. Ces dernières prévoient que seuls les véhicules moteurs ayant la norme « Euro VI » ou la norme « Euro V » (si le camion a moins de 10 ans) peuvent rouler avec un poids total en charge autorisé de plus de 40 tonnes (avec 44 tonnes pour être précis). Pour répondre à un engagement certain en faveur des transitions énergétique et écologique, cette norme anti-pollution est adaptée au transport de marchandises sur le territoire hexagonal et européen, du fait de l'usage et du grand nombre de kilomètres que les véhicules moteurs parcourent ; mais cela n'est pas le cas pour les Outre-mer.

Pour donner un exemple concret, il peut être cité celui du transport des céréales à l'URCOOPA depuis le Port, sur l'Île de La Réunion. En effet, ce sont des rotations d'une dizaine de kilomètres. Si on considère 4 rotations par jour en moyenne par camion et par chauffeur, la perte de transport s'évalue à 16 tonnes. Il y a donc une perte de rentabilité pour les transporteurs, et pour être à pleine capacité, on leur demande d'acquérir du nouveau matériel qui coûte plus cher alors qu'ils ont des camions qui sont encore en état de rouler et/ou qu'ils arrivent à revendre difficilement dans le bassin Indien.

De plus, l'aspect écologique se questionne aussi vu que ces camions qui ne sont pas aux normes pour faire du 44t, doivent faire plus de trajets pour compenser la perte du tonnage avec un véhicule qui ne peut porter jusqu'à 40t conformément à la législation.

Et pour cela, il pourrait être opportun de produire un rapport qui évaluerait l'opportunité de produire des dérogations spécifiques portant sur les normes européennes relatives au secteur du transport routier de marchandises dans les Outre-mer. De plus, il est à noter que l'article 349 du TFUE (Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne) permet l'édition de mesures spécifiques aux RUP afin de prendre en compte leurs contraintes propres que sont « leur éloignement, l'insularité, leur faible superficie, le relief et le climat difficiles, leur dépendance économique vis-à-vis d'un petit nombre de produits ».

Concrètement, le rapport pourrait analyser l'opportunité à adapter ces normes au regard du :

- choix des distances des rotations où il pourrait y avoir des dérogations ;
- choix des modalités de contrôle technique des camions ;
- choix d'une prolongation d'une durée de mise en œuvre de l'arrêté et qui soit propre aux territoires ultramarins, le cas échéant.

NB : quelques éléments de comparaison entre l'Hexagone et La Réunion :

- la longueur du réseau routier à La Réunion est de l'ordre de 3 100 kilomètres tandis que celui de l'Hexagone s'évalue à plus d'1 million de kilomètres ;
- un véhicule moteur atteint généralement la barre des 200 000kms au bout de 8 à 10 ans en moyenne sur notre Île, contre 2 à 3 ans en France hexagonale ;
- aussi, le coût de l'investissement pour l'acquisition d'un véhicule neuf est beaucoup plus cher, du fait de l'absence de production de ces véhicules au niveau local, auquel s'ajoutent les coûts du fret, de l'octroi de mer et de la marge bénéficiaire des concessionnaires ;
- enfin, l'obsolescence des véhicules face à la législation oblige les transporteurs à revendre leurs actifs dans le but d'en acquérir de nouveaux ou d'utiliser leur parc automobile avec une rentabilité très inférieure par rapport au tonnage.