



# ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

## Refuser la directive sur les méga-camions pour le fret ferroviaire et fluvial

Question écrite n° 747

### Texte de la question

Mme Christine Arrighi interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports, sur la directive européenne des méga-camions et son impact négatif pour le fret ferroviaire et fluvial. Le Parlement européen a adopté le mardi 12 mars 2024 la directive de la Commission européenne qui facilite la circulation dans l'Union de camions géants à deux ou trois remorques. L'augmentation du poids maximum des camions est pensée pour compenser le fait que les camions électriques sont plus lourds que les camions diesel, en raison du poids supplémentaire de la batterie électrique. Le texte propose donc d'augmenter le poids maximum des camions français de 40 à 44 tonnes. Mais il facilite par la même occasion la circulation de méga-camions étrangers qui peuvent peser jusqu'à 60 tonnes et mesurer 25,25 mètres de long. Ces mastodontes pourraient rouler en France, où ils étaient interdits. Ces méga-camions ne seraient même pas considérés comme des convois exceptionnels, qui sont eux encadrés par une réglementation très contraignante. Ils suivraient les mêmes règles que les camions classiques. Cela participe à rendre cette directive inacceptable et à contresens de ce qu'il faudrait faire en matière d'écologie. Différentes études montrent que des camions plus lourds, même s'il y en a moins, ne permettent pas de réduire les émissions de CO2. Le CER, un groupement qui rassemble les acteurs européens du rail, montre que cette directive provoquerait l'émission de 6,6 millions de tonnes de CO2 supplémentaires par an dans l'Union européenne. Autre problème : le texte autorise également les camions diesel à augmenter leur taille, donnant lieu à la possibilité de voir rouler des méga-camions diesel. Cela est inacceptable. Les méga-camions représentent aussi un vrai risque pour la sécurité routière. Leur distance de freinage est plus longue que les camions plus légers et ils seront pourtant soumis aux mêmes limitations de vitesse. Les accidents impliquant un poids lourd sont près de trois fois plus mortels qu'avec d'autres véhicules. Leur gigantisme n'est pas, non plus, adapté aux axes routiers français. Enfin, le coût de l'adaptation des routes à ces méga-camions devrait être assumé par les Français ! En plus, les camions lourds accélèrent l'usure des routes, ce qui fera exploser les coûts de maintenance des infrastructures routières et des ouvrages (ponts) que l'on sait déjà insuffisamment couverts par les contributions de leurs utilisateurs. Ces dépenses sont autant de pertes pour le développement du ferroviaire et du fluvial. Quel signal enverra-t-on aux entreprises qui seraient tentées, aujourd'hui, par le rail ou le fluvial ? En encourageant la route même quand le rail ou le fluvial est plus efficace et écologique, la directive méga-camions enferme le transport de marchandises dans le seul secteur du routier. La France est déjà à la traîne sur le fret ferroviaire. Le fret ferroviaire fait l'objet de promesses depuis plus de 20 ans. Les plans de restructuration se sont succédés (2003, 2007, 2009, 2011, 2016, 2021), tous fondés sur une politique publique libérale de dérégulation et de baisse des coûts largement inspirée du mode routier. Tous opérateurs confondus, la part modale du transport ferroviaire sur l'ensemble des marchandises transportées en France est passée de 14,6 % en 2009 à 10,7 % en 2021. L'État a pris des engagements dans le cadre de la loi climat en se fixant pour objectif un doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030. Or, aujourd'hui, le fret ferroviaire représente en France entre 9 à 10 % des marchandises transportées alors que la moyenne européenne est à 17 %. Le volume de trafic fluvial a lui été divisé par deux depuis 1980. Le fret fluvial représente aujourd'hui 2,3 % en France contre 5,5 % en moyenne européenne. Pour autant, la logique du tout routier peut être empêchée. En l'état, la circulation de ces méga camions reste suspendue à une ultime validation du Conseil européen. Car les Vingt-Sept n'ont pas encore arrêté leur position sur le sujet. Un trilogue

avec le Parlement et la Commission sera donc organisé après les élections européennes de juin 2024 pour finaliser le parcours législatif du texte et acter son éventuelle application. Le Gouvernement doit donc pousser pour l'interdiction des méga-camions. La France se trouve au coeur de la géopolitique des poids lourds. Il faut qu'il soit très ferme. S'agissant du fret ferroviaire, par l'intermédiaire de son ancienne Première ministre, le Gouvernement a annoncé en mars 2023 un plan de 100 milliards d'euros dédiés aux infrastructures ferroviaires. Pourtant, aucun élément concret ne concrétise cet engagement à ce jour. Quant au fret fluvial, l'infrastructure est là ; il manque un investissement supplémentaire de 100 millions par an pour sa totale régénération, ce qui est peu, face à des enjeux écologiques majeurs quand on sait que le transport fluvial comme le fret ferroviaire permettent de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> du transport de marchandises. C'est pourquoi elle l'interroge pour s'assurer que la France refusera l'application de la directive qui facilite la circulation dans l'Union de camions géants à deux ou trois remorques et lui demande par ailleurs quelles actions concrètes le Gouvernement entend prendre pour respecter ses engagements et développer le fret ferroviaire et fluvial.

## Texte de la réponse

Le projet de révision de la directive « poids et dimensions » des véhicules de transport routier adopté le 12 mars dernier par le Parlement européen, proche de la proposition initiale de la Commission européenne, promeut la circulation internationale au sein de l'Union européenne de « Systèmes modulaires européens » ou « european modular systems » (EMS), ensembles routiers pouvant peser jusqu'à 60 tonnes et mesurer 32 mètres de long. Dans le cadre des discussions qui ont lieu au sein des instances du Conseil, le Gouvernement français, a exprimé ses fortes préoccupations concernant les risques de l'expansion des EMS sur le report modal et sur le développement du fret non-routier, ferroviaire ou fluvial. Sans s'opposer au principe d'une circulation de tels ensembles qui peuvent apporter des réponses en termes de décarbonation pour les États membres ne disposant pas de possibilités de recours à d'autres modes de transport massifié comme le fret ferroviaire ou fluvial, le Gouvernement français soutient qu'un État-membre doit pouvoir conserver la totale maîtrise de l'opportunité d'en autoriser la circulation sur son territoire et l'interconnexion transfrontalière et décider des conditions de telles circulations dérogatoires aux règles générales de circulation. En ce sens, il considère que l'introduction dans le projet du Parlement européen de la possibilité de fixer des conditions supplémentaires est positive, bien qu'insuffisante. Il convient également de rappeler qu'en l'absence d'autorisation de circulation d'EMS sur le territoire national, l'adoption du projet de révision de directive sur cette base ne produirait pas d'effet utile en France. La France souhaite toutefois privilégier un cadre de coopération entre États-membres volontaires sur ces questions, au travers d'accords bilatéraux qui traduiraient l'accord explicite des parties autour d'un régime de circulation de ces véhicules qui soit compatible avec leur stratégie et leurs contraintes respectives. Bien qu'un projet de révision ait été adopté par le Parlement européen, les discussions lors du Conseil des ministres de l'Union du 18 juin 2024 n'ont pas abouti à une orientation générale, compte-tenu des désaccords profonds qui subsistent sur ce texte entre les États membres et vont donc devoir se poursuivre. Les autorités françaises vont donc poursuivre leurs efforts de conviction pour rechercher un compromis acceptable sur ce projet de texte, prenant en compte les enjeux nécessaires de décarbonation y compris en termes de report modal, économiques, de sécurité routière et de préservation des infrastructures routières existantes, comme du cadre de vie des territoires concernés par les projets de circulation de tels ensembles routiers. Concernant le fret ferroviaire et fluvial, l'État a pris des engagements forts afin d'accroître leur part pour l'acheminement des marchandises. Le développement de ces services constitue en effet une priorité en matière de transition écologique ainsi que pour l'économie des territoires. En lien avec les acteurs du secteur, l'État s'est ainsi fixé l'objectif ambitieux de doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030. Cet objectif a été inscrit dans l'article 131 de la loi Climat et Résilience, ainsi que celui d'une augmentation de 50 % des trafics fluviaux. La Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, approuvée par le décret du 18 mars 2022, a repris cet objectif d'un doublement de la part modale du fret ferroviaire, dont le triplement des trafics du transport combiné. Elle comporte des actions fortes pour le transport combiné dans son ensemble. De manière très concrète, l'État a mis en œuvre depuis 2020 un large plan d'investissements en faveur du fret ferroviaire et du transport combiné, dont les montants sont substantiellement supérieurs à ceux des périodes antérieures. Ce plan d'investissement massif, initié avec le Plan de relance et la Stratégie nationale, se poursuit dans le cadre des contractualisations CPER, pour le développement des infrastructures de fret ferroviaires et de transport

combiné. Le Schéma Directeur National du Transport Combiné (mesure 46 de la Stratégie Nationale pour le Développement du Fret Ferroviaire), publié le 24 octobre 2024, a permis de préciser les besoins en investissements dans ce secteur à l'horizon 2032. Une stratégie nationale fluviale est également en cours d'élaboration, avec pour objectif de faire émerger des pistes concrètes de développement de la voie d'eau et fédérer les acteurs autour de la valorisation et de l'emploi des infrastructures fluviales. Par ailleurs, l'État continue à encourager le développement des services : Il soutient fortement le développement du transport combiné de marchandises ferroviaire et fluvial, via des aides à l'exploitation destinées à réduire l'écart de coûts avec le transport routier. Le budget attribué par l'État à ces aides a ainsi été considérablement renforcé depuis 2021, passant de 27M€ à 47 M€ annuels. Depuis 2021, des aides incitatives en faveur du développement des services de transport de wagons isolés de marchandises ont également été mises en place, avec un budget annuel de 70 M€ qui est porté à 100 M€ à partir de 2025.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Christine Arrighi](#)

**Circonscription :** Haute-Garonne (9<sup>e</sup> circonscription) - Écologiste et Social

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 747

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [8 octobre 2024](#), page 5328

**Réponse publiée au JO le :** [4 mars 2025](#), page 1424