



N° 1995

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistrée à la Présidence de l'Assemblée nationale le 22 octobre 2025

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE

Visant à réaffirmer l'importance de la décarbonation du transport routier,

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement)

PRÉSENTÉE,

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES,

PAR MME MARIETTA KARAMANLI,

Rapporteure,

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPEENNE

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 l'article 4 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) établissant une compétence partagée entre l'Union et les États membres en matière de transports,
- ⑤ Vu les articles 90 à 100 du TFUE portant spécifiquement sur les transports,
- ⑥ Vu les articles 170 à 172 du TFUE prévoyant la mise en place d'un réseau transeuropéen dans le secteur des infrastructures de transports,
- ⑦ Vu le règlement (UE) 2024/1679 du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) n° 2021/1153 et (UE) 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) 1315/2013,
- ⑧ 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 CO2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat,
- ⑨ Vu le règlement (UE) 2023/1804 du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE,
- ⑩ Vu directive 2024/1275 Recast EPBD sur la performance énergétique des bâtiments,
- ⑪ Vu la directive 2023/959 du 10 mai 2023 créant un nouveau système d'échange de quotas d'émission distinct du premier. Ce SEQE-2 sera mis en œuvre au 1^{er} janvier 2027 afin de couvrir les émissions de CO2 des secteurs du transport routier, du bâtiment, de la construction et de la petite industrie,
- ⑫ Vu la communication (2019) 640 publiée le 11 décembre 2019 et intitulée « Le Pacte vert pour l'Europe »,
- ⑬ Vu la communication (2020) 789 du 9 décembre 2020 intitulée « Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir », comprenant 82 mesures dont plusieurs visant spécifiquement le secteur routier,

- ⑭ Vu la communication (2021) 550 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 »,
- ⑮ Considérant les alertes répétées du GIEC quant à la nécessité absolue de repenser l'organisation des activités économiques pour limiter les effets du réchauffement climatique,
- ⑯ 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 dans son verdissement,
- ⑰ Considérant les efforts entrepris par l'Union européenne pour adopter un cadre réglementaire ambitieux visant à assurer la transition écologique du secteur des transports,
- ⑱ Considérant le rôle moteur que la France a en matière écologique à l'échelle européenne depuis la COP 21,
- ⑲ Considérant le risque actuel d'un recul des ambitions écologiques qui pourrait singulièrement nuire aux objectifs de décarbonation du secteur des transports,
- ⑳ Considérant les bénéfices, à moyen et long terme, d'une politique de décarbonation des transports d'une part au regard des effets et coûts évités du réchauffement, mais aussi du fait des gains de productivité des technologies bas-carbone, des moindres importations de combustibles fossiles, et à raison de l'amélioration possible de plusieurs dimensions du bien-être notamment la santé,
- ㉑ Considérant la nécessité de concilier l'impératif de décarbonation à la justice sociale et à la cohésion des territoires,
- ㉒ 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 États membres,
- ㉓ 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,
- ㉔ 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,
- ㉕ Considérant le prochain dialogue stratégique automobile prévu entre la Commission et les acteurs de la filière au mois de décembre 2025 et 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,

- 26 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 cette proposition de résolution européenne,
- 27 Appelle le gouvernement à cesser le développement d'infrastructures entraînant une hausse du trafic routier dont le bénéfice social et économique est inférieur au coût environnemental,
- 28 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, le report modal du routier vers les mobilités douces et actives,
- 29 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, 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.
- 30 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,
- 31 Invite le gouvernement à soutenir la proposition de règlement *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,
- 32 Recommande au gouvernement de s'opposer au déploiement, même expérimental, des méga-camions et privilégier l'électrification des poids lourds comme technologie dominante à moyen terme,
- 33 Soumet l'idée d'investir dans les technologies de *retrofit*, particulièrement pour les flottes de cars et bus, afin d'accélérer la décarbonation des flottes de véhicules lourds,
- 34 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 auto) pour la mobilité du quotidien, en accroissant le nombre de voies vertes, y compris dans les territoires ruraux et péri-urbains,
- 35 Invite à conduire une évaluation socio-économique, sous la responsabilité du CGEDD, du choix de la gratuité fait par plusieurs collectivités locales en France et

dans l'Union européenne et étendre les dispositifs de tarification solidaire mis en place à Nantes, Strasbourg, Grenoble selon le quotient familial, aux deux voire trois premiers déciles de revenus,

③⑥ Invite le gouvernement à développer un réseau national de covoiturage dont l'objectif principal sera de créer des aires dédiées et de convertir les infrastructures existantes pour inciter à la pratique du covoiturage, sur le modèle de la voie réservée sur le périphérique parisien,

③⑦ 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,

③⑧ 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.