



TEXTE ADOPTÉ n° 190
« *Petite loi* »

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

10 décembre 2025

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*

Est considérée comme définitive, en application de l'article 151-7 du Règlement, la résolution dont la teneur suit :

Voir les numéros : 1010 et 1993.

.....

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.

À Paris, le 10 décembre 2025.

La Présidente,

Signé : YAËL BRAUN-PIVET