

N° 190
S É N A T

Le 9 juillet 2013

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2012-2013

RÉSOLUTION EUROPÉENNE

*sur la circulation des mégacamions et le fret routier
européen (E 8284).*

*Est devenue résolution du Sénat, conformément à
l'article 73 quinquies, alinéas 4 et 5, du Règlement du
Sénat, la résolution adoptée par la commission du
développement durable dont la teneur suit :*

Voir les numéros :

Sénat : 645 et 715 (2012-2013).

Le Sénat,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE du 25 juillet 1996 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 (2013) 195 final),

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil (COM (2011) 451 final),

Vu la directive rectifiée 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil, du 29 avril 2004, concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté,

Vu la décision 2009/750/CE de la Commission européenne, du 6 octobre 2009, relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques,

Vu la communication de la Commission européenne, du 30 août 2012, portant sur la mise en œuvre du service européen de télépéage (COM (2012) 474 final),

– Sur les mégacamions :

Rappelle son attachement à une répartition modale du fret plus respectueuse de l'environnement, ce qui suppose de développer le fret ferroviaire et fluvial et de réduire la part du fret routier ;

Estime que le franchissement d'une seule frontière intracommunautaire par les poids lourds de 25,25 mètres est compatible avec le principe du respect de la concurrence internationale dans le secteur des transports, dès lors que chacun des États membres concernés a autorisé la circulation de tels

trains routiers sur son territoire pour le transport national de marchandises ;

Exprime son opposition à toute perspective de généralisation de la circulation de tels véhicules à l'échelle européenne ;

Considère qu'il n'est pas opportun d'autoriser l'expérimentation de ces mégacamions en France ;

Demande au Gouvernement, dans le cadre de l'action pour le climat, d'inciter les autorités européennes à orienter davantage la réglementation européenne vers des objectifs de développement durable ;

– Sur le télépéage et les moyens de contrôle de la réglementation relative aux poids et dimensions des véhicules et de la réglementation sociale :

Partage la volonté de la Commission européenne de mettre en œuvre au plus vite le service européen de télépéage et salue les efforts réalisés en ce sens par la France dans le cadre de la mise en œuvre de la taxe poids lourds ;

Approuve la volonté formulée par la Commission européenne de faciliter la mise en service d'équipements modernes permettant de repérer plus facilement les poids lourds dont le chargement ou la vitesse enfreignent le droit en vigueur ;

Soutient le projet de « tachygraphe intelligent », qui devrait permettre de vérifier les temps de conduite des chauffeurs routiers ;

Regrette cependant que le calendrier repousse à une échéance trop lointaine la nécessaire généralisation de cet équipement, l'accord informel conclu entre le Parlement européen et le Conseil le 14 mai 2013 n'ayant pas retenu l'échéance de 2020 initialement adoptée par le Parlement européen ;

– Sur le dumping social :

Constate que la réglementation européenne actuelle relative au cabotage routier aboutit à une concurrence déséquilibrée dans les États membres importateurs ;

Considère que l'ampleur de cette menace d'une concurrence faussée s'accroît avec la taille de l'État membre où se déroulent des opérations de cabotage routier ;

Estime que cette distorsion de concurrence est aggravée par la pratique de basses rémunérations dans certaines entreprises dont l'activité principale se déroule dans des États membres où le coût du travail est plus faible ;

Juge en conséquence indispensable de maintenir le contingentement actuel des opérations de cabotage routier, voire d'en restreindre la pratique ;

Rappelle son attachement à une harmonisation accrue au sein de l'Union européenne des règles encadrant les opérations de transport routier de marchandises, notamment sur les plans fiscal et social ;

Invite le Gouvernement à soutenir ces orientations et à les faire valoir dans les négociations en cours ;

Invite le Gouvernement à réfléchir à la question de l'harmonisation sociale nécessaire à l'existence d'un marché concurrentiel non faussé, en particulier en ce qui concerne les travailleurs très mobiles.

Devenue résolution du Sénat le 9 juillet 2013.

Le Président,

Signé : Jean-Pierre BEL