

« Réussir la décarbonation de la filière logistique »

Position de France Logistique sur l'électrification du transport routier de marchandises

8 avril 2026

Contexte

La décarbonation est au premier rang des objectifs stratégiques de la filière logistique « made in France », qui a dans le même temps un impératif de compétitivité. Le verdissement du transport routier représente pour cela un levier crucial.

Plusieurs initiatives nationales visent cet objectif : projet de loi-cadre sur le développement des transports, plan « électrification » lancé par le gouvernement dans le cadre de la SNBC, mission parlementaire « flash » sur la décarbonation des poids lourds, mise en œuvre de la 6^{ème} période pour les certificats d'économie d'énergie...

Une volonté partagée de réussir l'électrification du transport routier de marchandises

Au sein de la filière logistique et transport de marchandises, le transport routier présente un enjeu marqué : c'est le mode de transport majoritaire, en France comme en Europe, et il repose sur des motorisations majoritairement diesel (97% du parc de poids lourds en France). La transition vers des motorisations moins émissives est donc une priorité, parallèlement aux autres axes de décarbonation de la filière.

Les bénéfices du développement des véhicules électriques sont largement reconnus, tant pour l'environnement que pour la souveraineté industrielle et énergétique. Les acteurs de la filière souhaitent largement le succès de l'électrification, sans qu'elle constitue le seul axe de verdissement.

Si l'électrification des VUL est clairement engagée, ce n'est pas le cas des poids lourds : 2% des poids lourds de plus de 7,5t vendus en France en 2025 étaient électriques, ce qui offre d'importantes marges de progrès, tant sur l'offre que sur la demande.

Aujourd'hui, l'électrification passe par des véhicules beaucoup plus coûteux à l'achat que les modèles diesel, et encore très souvent plus coûteux sur leur cycle de vie. La réduction de ces écarts est le premier impératif pour les années à venir. Il existe aussi des défis opérationnels qui peuvent rendre la transition difficile.

Si, en principe, le coût de cette transition devrait à terme être supporté par toute l'économie, et *in fine* les consommateurs, la réalité est que cette répercussion n'est pas automatique, et que les acteurs des autres secteurs sont aussi mobilisés par leurs propres investissements de décarbonation.

Les exploitants de véhicules de transport de marchandises ne sauraient supporter seuls ces surcoûts. France Logistique réitère son soutien au principe d'un partage de l'effort au sein de la chaîne de valeur, selon des trajectoires partagées.

Loi-cadre : une ambition et des questions

Le projet de loi-cadre affiche l'ambition de garantir un haut niveau de demande pour du transport routier de marchandises en poids lourds « zéro émission » (en pratique, vraisemblablement électrique). Pour cela, l'article 18 introduit, pour tous les secteurs de l'économie, une obligation d'afficher une part croissante de recours à ce type de motorisation dans les dépenses des donneurs d'ordre en matière de transport routier de marchandises.

L'objectif de cet article est aligné avec l'une des grandes priorités de la filière : mobiliser toute la chaîne de valeur pour réussir l'électrification. Toutefois, il n'existe pas de consensus, à date, au sein de la filière, sur le caractère pleinement opérant de la mesure proposée, ce qui est compréhensible au regard de la complexité des chaînes de valeur.

La rédaction de l'article pose notamment les questions suivantes :

1) Périmètre d'application : le projet vise les grands donneurs d'ordre et commissionnaires. Ce périmètre correspond-t-il effectivement à la réalité des chaînes de valeur et à la possibilité de partager clairement les obligations ?

Ces interrogations émergent, liées aux organisations protéiformes du secteur : Comment tracer l'intervention des acteurs dans des chaînes opérationnelles faisant appel à divers intermédiaires et sous-traitants ? Quel partage de responsabilités avec les loueurs de véhicules auxquels ont souvent recours les exploitants ? Comment s'assurer du caractère exemplaire de la commande publique ?

2) Flexibilité : comment concilier l'objectif légitime d'orientation des acteurs avec une indispensable flexibilité pour prendre en compte les situations (secteurs, cas d'usage, types de marchandises) où l'électrification est encore difficile voire impossible à mettre en œuvre ?

3) Alignement : comment assurer la cohérence entre ce nouvel objectif d'électrification national assis sur des dépenses, avec les autres obligations et normes de décarbonation habituellement exprimées en émissions de GES, notamment au niveau européen ?

Les chantiers suivants seraient de nature à alléger certaines difficultés, sans préjudice de l'examen parlementaire du projet de loi :

- **Prévoir une clause de revoyure et un mécanisme d'apprentissage collectif, reposant sur des observations et partages d'expérience pendant les premières années d'application du dispositif pour en détecter les limites et les points à corriger ;**
- **Travailler à une meilleure convergence européenne, pour éviter les écarts de réglementation qui peuvent se traduire en écarts de compétitivité ;**
- **Examiner la faisabilité d'une trajectoire de baisse des GES plus englobante et alignée avec les objectifs de décarbonation déjà existants en Europe, qui serait de nature à davantage rassembler les acteurs de la filière derrière un objectif commun.**

Lever les obstacles et réduire les surcoûts

Encourager la demande ne changera pas la réalité du surcoût, qu'il soit économique ou opérationnel, généré par la transition vers l'électrique.

Il convient donc de travailler à réduire tous les obstacles, et nous nous félicitons à cet égard du chantier « électrification » que le gouvernement a lancé en ce sens. Nous proposons des exemples de mesures en annexe.

Nous soutenons en particulier les travaux visant, au bénéfice de tous les acteurs impliqués, à :

1. Réduire les TCO des véhicules électriques, pour développer une offre électrique dont les TCO se rapprocheront des véhicules diesel, avec des aides (CEE) et un régime fiscal lisible et dont la pérennité sera un gage de succès
2. Encourager le développement des solutions de recharge pour les poids lourds au dépôt, en itinérance et à destination, en veillant au caractère prévisible et raisonnable des coûts (tant pour l'installation que pour l'électricité) et à la simplicité d'utilisation
3. Réduire les éventuels freins réglementaires à l'utilisation de véhicules électriques
4. Créer des incitations à l'usage (avantages opérationnels – stationnement, circulation – à accorder par les collectivités)
5. Accompagner, former et faciliter, parce que la transition électrique implique un changement des manières de travailler

La condition principale de succès est que l'ensemble de ces initiatives soient compatibles avec les enjeux de compétitivité et de performance qui sont centraux pour le bon fonctionnement de la filière logistique et transport de marchandises, et le maintien de services essentiels à toute l'économie.

A propos de France Logistique

Créée en 2020, France Logistique a pour objectif de promouvoir la filière et de contribuer à l'amélioration de sa compétitivité en France, au service des territoires, des entreprises, des chargeurs et des consommateurs finaux, en étant au rendez-vous des transitions écologique et numérique. C'est une plateforme de coordination, d'animation et d'échanges entre professionnels. France Logistique intervient en complément des organisations et associations professionnelles du secteur pour soutenir des actions communes qui touchent l'ensemble de la filière.

Contact : secretariat@francelogistique.fr



Annexe – Exemples d’actions pour faciliter l’électrification

L’objectif de ces actions est d’accompagner les exploitants de véhicules (transporteurs ou compte propre) et les autres acteurs de la chaîne de valeur (chargeurs, commissionnaires, sous-traitants, maintenance...) dans la transition vers l’électrique.

Aides à l’acquisition :

Les fiches CEE pour le financement des véhicules électriques affectés au transport de marchandises (PL et VUL) constituent une aide à l’achat, à la location et au retrofit indispensable pour les entreprises :

- Augmenter l’ensemble des bonifications de la fiche TRA-EQ-129, pour soutenir les véhicules de moindre tonnage.
- Migrer les véhicules N2 bénéficiant d’un bonus poids de la fiche TRA-EQ-114 à la fiche TRA-EQ-129 pour qu’ils bénéficient d’une aide réellement incitative.
- Assurer la pérennité de ces aides ainsi que du cadre fiscal (suramortissement) pour afficher un cadre lisible et prévisible

Financement :

Les poids lourds électriques sont 2,5 à 3 fois plus chers que les poids lourds thermiques. Le surcoût est directement lié au coût de la batterie. Face à ce prix d’achat, la capacité d’endettement des entreprises exploitant les véhicules reste limitée et les mécanismes de financement doivent prendre cela en compte.

- Développer des outils de financement adaptées : taux d’intérêt préférentiels auprès de banques ou par l’intermédiaire de Bpifrance, garantie de prêt par l’Etat, prise en compte dans la cotation Banque de France...

Assurance, foncier et raccordement :

S’agissant des IRVE privées, le manque d’harmonisation des règles de sécurité pour leur installation, notamment entre les assureurs, ralentit les projets d’implantation sur les sites des entreprises. La question du foncier nécessaire pour les nouvelles bornes, qui consomment plus de place, est aussi importante, de même que les conditions économiques du raccordement.

- Simplifier les démarches administratives et réduire les délais pour l’installation des infrastructures et le raccordement réseau.
- Mutualiser les coûts de raccordement électrique entre utilisateurs d’une zone
- Prolonger le programme Advenir pour les bornes PL
- Poursuivre l’homogénéisation avec les assureurs des règles de sécurité pour l’installation des IRVE.
- Permettre, faciliter et prioriser l’accès au foncier pour installer des stations d’avitaillement pour les professionnels, à travers des schémas d’aménagement du foncier volontaristes
- Confirmer le moratoire sur l’installation des ombrières de parkings pour les parkings accueillant des véhicules lourds électriques.

De la TIRUERT à l’IRICC :

L’IRICC (Incitation à la Réduction de l’Intensité Carbone des Carburants), en cours de création pour remplacer en 2027 le mécanisme de la TIRUERT, prévoit de soutenir financièrement l’électricité distribuées par les infrastructures de recharge (IRVE) ouvertes au public.

- Etendre l’IRICC à la recharge en dépôt par un système forfaitaire apparaît indispensable afin de compenser une partie des investissements, parfois prohibitifs, supportés par les entreprises.

Accompagnement :

Le passage à l’électrique implique le développement de nouvelles compétences et de nouvelles organisations, pour les entreprises exploitant les véhicules mais également leurs partenaires, notamment pour la maintenance.

- Développer les actions d’accompagnement, acculturation et formation pour l’ensemble de l’écosystème