



*Mai 2025*

Nom de la structure : Association des Utilisateurs de Transport de Fret

Contacts Lionel Le Maire – Administrateur - [llemaire@invivo-group.com](mailto:llemaire@invivo-group.com) - 06 11 65 14 20

Valérie Cornet – Déléguée Pôle Terrestre- [valerie.cornet@autf.fr](mailto:valerie.cornet@autf.fr) – 06 61 99 00 48

Site internet [www.autf.fr](http://www.autf.fr)

Thématiques

- Le financement des mobilités du quotidien par les autorités organisatrices des mobilités (AOM) dans les territoires et le financement des SERM
- Le financement des infrastructures routières
- Le financement des infrastructures et services de transport ferroviaire
- Le financement du verdissement du transport de marchandise

Table des matières

<b>A propos de l'AUTF</b> .....	2
<b>Enjeux et vision des chargeurs sur les politiques d'infrastructure</b> .....	2
<b>Les priorités des chargeurs pour des infrastructures adaptées à la décarbonation</b> .....	3
<b>Ferroviaire : cibler les investissements pour des gains concrets</b> .....	4
<b>Fluvial : investir pour créer la demande</b> .....	4
<b>Énergie : déployer les infrastructures de la mobilité décarbonée</b> .....	5
<b>Mobiliser les outils existants avant de créer de nouvelles contraintes</b> .....	5
<b>Proposer un système unifié de certificats carbone</b> .....	6
<b>Conclusion</b> .....	6
<b>Une ambition pour la compétitivité durable, l'attractivité et l'équilibre</b> .....	6
<b>Illustration 1 : Critères favorisant le report modal</b> .....	7
<b>Illustration 2 : Appréciation de la qualité de service globale par mode</b> .....	7
<b>Illustration 3 : Critères de sélection des transporteurs routiers par les chargeurs</b> .....	8

## A propos de l'AUTF

L'AUTF représente les chargeurs de toutes filières industrielles, agricoles, commerciales, dans une démarche globale d'amélioration de la performance économique et environnementale des chaînes de transport au service de la compétitivité et des enjeux RSE des entreprises ainsi que de l'attractivité du territoire.

Porteur associé de FRET 21 et ReMoVe elle accompagne la décarbonation et le report modal.

## Enjeux et vision des chargeurs sur les politiques d'infrastructure

### *Une visibilité de long terme, indispensable aux stratégies des chargeurs*

Les chargeurs ont besoin d'une vision claire et durable des politiques publiques impactant les infrastructures de transport, leur accès et leur financement. Ces infrastructures conditionnent directement ou indirectement la qualité, la fiabilité, la sécurité et le coût du transport, qu'il soit utilisé dans le cadre de prestations de services ou en compte propre.

Dans un contexte de concurrence internationale et d'impératif de décarbonation, les entreprises de production et/ou de distribution doivent pouvoir bâtir leurs stratégies sur des trajectoires publiques lisibles, coconstruites avec les filières, ambitieuses mais réalistes, fondées sur des études d'impact et pilotées dans la durée.

L'AUTF et les fédérations partenaires entendent porter collectivement trois messages clés dans le débat national :

- 1. Mobiliser pleinement les leviers existants pour financer les infrastructures**

L'État et les administrations doivent utiliser tous les outils fiscaux et financiers à leur disposition (ex : fin du remboursement de TICPE, ETS2) pour moderniser les infrastructures routières, ferroviaires et fluviales, soutenir le report modal et accélérer la transition énergétique du transport de fret.

- 2. Favoriser des mécanismes de marché avant toute contrainte réglementaire**

Il est essentiel d'explorer des solutions de financement basées sur l'engagement volontaire des acteurs économiques, avant d'envisager de nouvelles obligations légales. Des mesures trop rigides augmenteraient inutilement les coûts logistiques et, in fine, l'inflation pour l'ensemble des Français.

- 3. Fonder les arbitrages sur des critères objectifs et partagés**

Les décisions d'allocation des ressources doivent reposer sur des critères socio-économiques et environnementaux transparents, validés par des experts et acceptés par les parties prenantes.

## Les priorités des chargeurs pour des infrastructures adaptées à la décarbonation

### *Une approche systémique et multimodale*

- **Ne pas opposer les modes, mais les rendre complémentaires**  
Tous les modes sont nécessaires à la décarbonation. Il est plus efficace de renforcer l'attractivité des modes massifiés (ex : fiabilité, offre adaptée) que de pénaliser le routier. Le développement encadré de solutions comme l'EMS, le 44T transfrontalier ou le 46T pour les pré- et post-acheminements combinés peut améliorer la productivité et réduire les externalités.
- **Concilier aménagement du territoire et cohérence nationale**  
La planification doit être supervisée à l'échelle nationale pour assurer une complémentarité entre les réseaux routier, ferroviaire et fluvial, connectés par des plateformes multimodales. Les arbitrages doivent s'appuyer sur leur contribution réelle à la performance économique et environnementale.

### *Des infrastructures fiables, résilientes et accessibles à tous*

La qualité des infrastructures conditionne l'efficacité de la logistique française et sa compétitivité industrielle. Elle doit permettre un accès équitable aux modes décarbonés sur tout le territoire :

- Routes en bon état pour tous types de livraisons
- Maintien des raccordements ferroviaires et fluviaux pour les sites industriels et logistiques
- Développement de plateformes multimodales capables de traiter tous types de marchandises

L'AUTF souhaite également être associée aux décisions de financement dans les zones portuaires, sur la base de données économiques transparentes.

### *Une politique foncière adaptée aux enjeux logistiques*

Les terrains proches des voies ferrées ou fluviales doivent être préservés et aménagés pour développer des services incitatifs au report modal, même si cela nécessite de moduler certaines contraintes du ZAN. Les activités logistiques doivent aussi être mieux intégrées aux zones urbaines.

## Ferroviaire : cibler les investissements pour des gains concrets

- **Régénérer les lignes capillaires pour préserver les flux locaux**  
La charge financière sur les chargeurs, non propriétaires des infrastructures, est contradictoire avec la revitalisation des territoires. Toute participation doit s'accompagner de garanties et d'engagements de l'État. Il est urgent d'évaluer la décentralisation du financement des capillaires (cf. blocages CPER AURA/BFC/IDF) et de réinjecter des moyens dans le Contrat d'Objectif et de Performance de SNCF Réseau.
- **Améliorer la performance du fret longue distance**  
Le développement de sillons P400, la fluidification des nœuds ferroviaires et une répartition équilibrée des capacités entre fret et voyageurs sont essentiels. Le déploiement des SERM doit intégrer les besoins du fret.
- **Prioriser les projets ferroviaires à forte probabilité de concrétisation**  
Dans le cadre du programme Ulysse Fret, l'AUTF appelle à affecter en priorité les fonds publics disponibles aux projets les plus mûrs et transversaux, sans attendre des cofinancements incertains.

---

## Fluvial : investir pour créer la demande

Une infrastructure performante précède l'émergence d'une offre fluviale pertinente. L'AUTF appelle à :

- Finaliser sans délai les projets CSNE, Bray-Nogent, Mageo
- Lancer les études pour une liaison Saône-Oise-Escaut à grand gabarit

Ces projets permettraient à la fois de renforcer les hinterlands, relancer la filière fluviale et accompagner l'aménagement durable des territoires.

Un modèle économique résilient reste à inventer pour le petit gabarit, potentiellement pertinent dans une économie relocalisée et circulaire.

## Énergie : déployer les infrastructures de la mobilité décarbonée

Les infrastructures énergétiques doivent être accessibles sur tout le territoire : bornes de recharge, stations pour énergies alternatives, hubs de distribution adaptés au transport de marchandises. La visibilité, la stabilité et un partage équilibré des risques sont des conditions clés pour que les acteurs puissent investir.

---

## Mobiliser les outils existants avant de créer de nouvelles contraintes

- **TICPE et ETS2 : financer la transition**  
L'AUTF soutient l'application progressive de la fin du remboursement partiel de TICPE et la mise en œuvre de l'ETS2 dès 2027, à condition que ces recettes servent directement à financer la décarbonation du transport.
  - **Prix du transport et contractualisation**  
La variation automatique du prix du transport selon l'énergie, prévue par la loi, implique que les chargeurs assument ces surcoûts. L'AUTF recommande qu'une enquête sur les pratiques contractuelles soit menée pour en mesurer les effets réels.
  - **Répartition équitable de la valeur**  
La transition logistique génère des coûts qu'il faut répartir de manière juste entre les acteurs. Cela suppose de préserver la liberté contractuelle et de donner aux entreprises la capacité de construire des modèles économiques viables.
  - **Écotaxe sur le réseau non concédé : à envisager sous conditions strictes**  
Si une redevance d'accès était instaurée, elle devrait respecter les critères suivants :
    - Modulation selon l'impact environnemental et les charges fiscales déjà existantes
    - Harmonisation nationale et européenne pour éviter toute distorsion
    - Lisibilité sur plusieurs années pour permettre l'anticipation
    - Simplicité de collecte et interopérabilité
-

## Proposer un système unifié de certificats carbone

- **Accompagner les investissements des chargeurs**  
Les aides publiques doivent viser les décideurs finaux, être simples à mobiliser, et compatibles avec les temps longs des projets.
- **Mettre en place un système national de certificats carbone « book and claim »**  
Ce dispositif permettrait aux chargeurs de soutenir le développement de véhicules à faibles émissions en achetant des certificats, même s'ils ne bénéficient pas directement de ces services. Il pourrait être élargi aux investissements dans des infrastructures multimodales (capillaires, plateformes, bornes de recharges...).

### Conclusion

#### **En synthèse :**

## Une ambition pour la compétitivité durable, l'attractivité et l'équilibre

L'AUTF appelle à construire une politique d'infrastructures et de décarbonation du fret fondée sur une ambition partagée : conjuguer la compétitivité des acteurs économiques, l'attractivité du modèle France et les équilibres territoriaux et environnementaux.

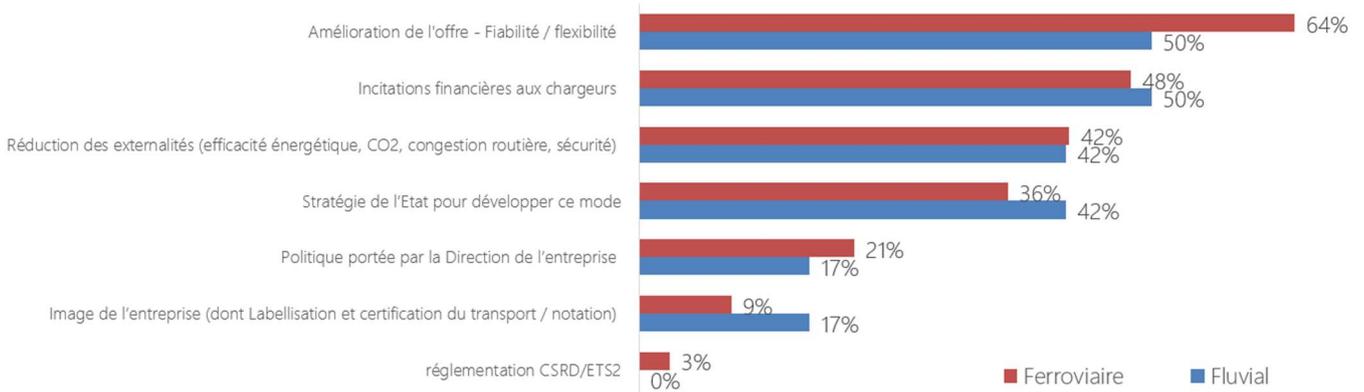
Pour cela, elle recommande :

- **D'assurer la stabilité et la lisibilité des politiques publiques**, notamment en clarifiant la trajectoire des prélèvements (TICPE, ETS2), en affectant les ressources à la transition, et en pérennisant les dispositifs existants comme les certificats d'économie d'énergie qui continue à être efficace comme FRET21 et REMOVE
- **D'adopter une approche systémique et intermodale**, en soutenant la complémentarité des modes (ferroviaire, fluvial, routier), l'optimisation technico-économique des solutions (notamment les évolutions d'itinéraires P400, Poids et dimensions des véhicules ...), et en sécurisant les corridors logistiques performants.
- **De planifier au niveau national les évolutions d'infrastructure**, en tenant compte des dynamiques territoriales et des besoins de l'industrie, avec une attention particulière au foncier, aux raccordements ferroviaires (capillaires, ITE...) et fluviaux, et à la résilience des réseaux.
- **De soutenir une offre de transport massifié compétitive et innovante**, via une politique d'incitations pérennes, une meilleure valorisation de la demande engagée et des mécanismes d'accompagnement ciblés pour les PME et les territoires.
- **De privilégier des outils de marché souples et adaptatifs**, fondés sur la liberté contractuelle, l'intégration des énergies renouvelables et l'essor de systèmes de certificats carbone ou d'économie d'énergie permettant d'impliquer tous les acteurs dans la transition.

## Illustration 1 : Critères favorisant le report modal

Source : Baromètre chargeurs ferroviaire, fluvial et combiné 2025 - AUTF-Eurogroup Consulting

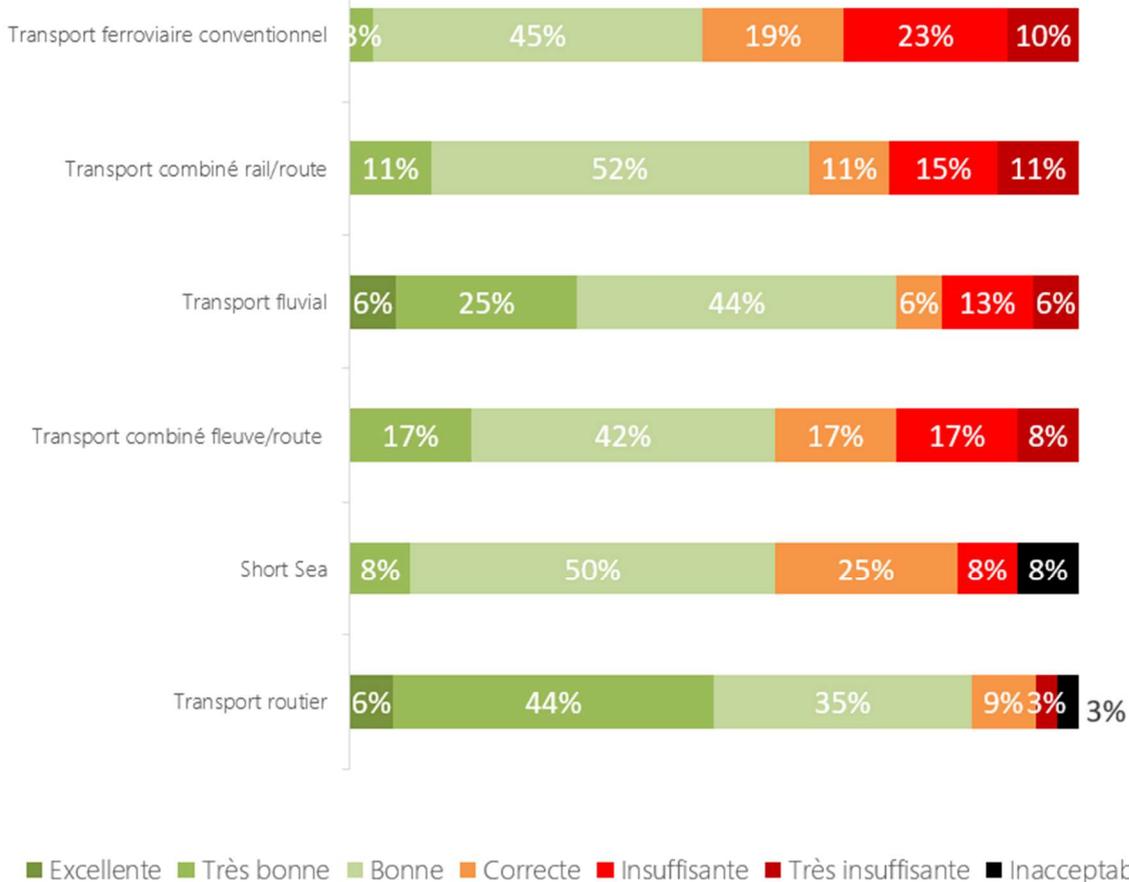
Critères favorisant le report modal vers le transport ferroviaire / fluvial



## Illustration 2 : Appréciation de la qualité de service globale par mode

Source : Baromètre chargeurs ferroviaire, fluvial et combiné 2025 - AUTF-Eurogroup Consulting

Qualité de service globale



### Illustration 3 : Critères de sélection des transporteurs routiers par les chargeurs

Source : Baromètre chargeurs transport routier 2025 - AUTF-PwC

